

[Undervisningsministeren.]

anstrengte byggeprogram, vi har, blive yderligere overbelastet.

Så skal jeg i øvrigt slutte med at erklære mig villig til at drøfte alle disse ting nærmere i udvalget, og endnu en gang takke for den velvillige behandling, forslagene har fået.

Hermed sluttede forhandlingene.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslagene henvises til udvalget for undervisning og uddannelse. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold.) Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen.

(Lovforslaget (nr. 33) findes i tillæg A. sp. 481, fremsættelsen i tidenden sp. 244).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Orla Møller: Ud over en almindelig åjourføring af § 50 i folkeskoleloven, så lovteksten kommer i overensstemmelse med den praksis, som kommunerne har, hvad angår befordring af skolebørn, er der et par ting i dette lovforslag, der fortjener et par kommentarer. Den ene del er allerede diskuteret temmelig grundigt, det er spørgsmålet om tilladelse for de kommunale gymnasier til at undlade at oprette nye 1. realklasser. Jeg skal ikke føje yderligere synspunkter til det, der allerede er sagt om HF-uddannelsen, men vil gerne sige, at uanset hvilke problemer der fortsat består med hensyn til udnyttelsen af denne nye uddannelse, så har i hvert fald udviklingen, siden den blev indført, vist, at der var et behov, og at ideens fader eller fædre havde ret, da man ønskede at lægge en sådan uddannelse til rette.

Det andet punkt i lovforslaget er langt det vigtigste, og det er også det egentlige i

lovforslaget; det er spørgsmålet om at sikre vore børns liv og helbred på vej til og fra skole. Uden at have noget ønske om at være dramatisk kan jeg ikke lade være med at sige, at dette lovforslag ikke kommer én dag for tidligt. Moderne tids trafik koster dyrt, ikke mindst når man tager liv og helbred i betragtning. Jeg skal ikke benytte denne lejlighed til at ivre for flere og bedre ordninger af vore trafikforhold, hvad der i og for sig godt kunne være god grund til; men jeg har let ved at forstå de mange mødre, som hver dag trækker vejret lettet, når deres børn er vel hjemme efter skoletid. Uden at ville kalde adskillige af de strækninger, som skolebørn skal befærde, for rene dødsfælder vil jeg hævde, at skolebørn ofte stilles over for krav i trafikken, som de ikke kan klare.

Lykkeligvis har et stort antal af vore skoler selv forsøgt at forebygge nogle af disse farer ved oprettelse af skolepatruljer. Jeg føler trang til fra denne talerstol at udtrykke både min dybe respekt og min taknemlighed for det arbejde. Hvor jeg en sur vintermorgen ser dem på post for at hjælpe mindre kammerater gennem trafikhelvedet, får jeg lidt mere tro til det gode i mennesket.

Der er imidlertid forhold, som hverken skolepatruljer eller almindelige trafiksikringer kan hjælpe på, og mange skolebørn skal færdes på hovedveje og krydse dem. Det kan være dødsensfarligt. Det er her, lovforslaget sætter ind over for nogle af de farer, som børnene er udsat for. Det forudsættes dog, at de kommunale myndigheder ikke sætter skolebus i gang, medmindre de trafikale ulemper ikke kan afhjælpes på anden måde. I princippet kan jeg nok erklære mig enig heri, for igangsættelse af en skolebus med denne motivering skal naturligvis ikke tjene som en sovepude for nogen myndighed til ikke at træffe foranstaltninger, som også for andre end skolebørn er nødvendige. Men jeg håber dog, at de kommunale myndigheder og skoledirektionerne med vil bemærke sig de linjer i undervisningsministerens fremsættelsestale, hvor det fastslås, at der kan etableres kørselsordninger af midlertidig karakter. Jeg håber også, at denne tanke vil blive understreget i det cirkulære, hvormed loven til sin tid bekendtgøres, og jeg vil være ministeren

[Orla Møller.]

taknemlig for en bekræftelse eller afkræftelse heraf.

Der er efter min mening én fejl ved det foreliggende lovforslag: det gælder ikke for de bymæssige områder; af frygt for de økonomiske konsekvenser holder man sig tilbage. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at både rigspolitichefen og Politimesterforeningen anser det for rigtigt, at der også åbnes adgang til at etablere befordringsordninger i de bymæssige områder. Det forekommer mig meget vigtigt, at de myndigheder, der i stærkest grad har ansvaret for trafikikkerheden, peger på denne løsning, og selv om jeg godt forstår både hensynet til de økonomiske konsekvenser og henvisningen til en løsning af spørgsmålet i forbindelse med den nye kommunestruktur, føler jeg mig ikke helt overbevist om, at de skolesøgende børns forældre vil være lige så forstående. Der regner man nemlig ikke et barns liv eller færlighed i penge. Jeg vil gerne under udvalgsarbejdet have undersøgt, om de økonomiske konsekvenser vil blive så afskrækkende, at man hellere vil løbe risikoen for ulykker med forkrøbling eller død til følge.

Øvrige problemer i forbindelse med lovforslaget hører hjemme i udvalgsarbejdet, og jeg skal til slut tilsige socialdemokratiets støtte til gennemførelse af lovforslaget.

Gerda Møller: Også dette lovforslag er en konsekvens af indførelsen af højere forberedelseseksamen på de kommunale gymnasieskoler, og jeg har ikke nogen yderligere bemærkninger med hensyn til den nye bestemmelse om bemyndigelsen til undervisningsministeren til i særlige tilfælde ikke at oprette nye 1. realklasser.

Med hensyn til det egentlige i lovforslaget, den bestemmelse, der går ud på at tilvejebringe hjemmel til befordring af skolesøgende børn, hvor hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken kræver det, kan det konservative folkeparti stille sig positivt. Det er

jo noget nyt, at man nu tager hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken som begrundelse for befordring af skolesøgende børn; men det er, som det også står i bemærkningerne til lovforslaget, naturligvis den stærkt forøgede og stedse stigende motortrafik på både hovedlandeveje og andre veje, der er bevæggrunden.

I den forbindelse kunne man jo nok udstøde nogle dybe hjertesuk over den ufornuft og mangel på planlægning, som ansvarlige mange steder har vist ved anlæg af nye bydele. Det er nemlig langtfra alle steder man har vist forståelse for, at en skole bør placeres fornuftigt sikkerhedsmæssigt. Jeg kender steder, hvor skolen ligger på begge sider af byens hovedfærdselsåre. Man kan vist ikke sige andet, end at forslaget giver en fornuftig løsning på det foreliggende problem, men det ville alligevel være bedre, om man helt kunne afhjælpe børnenes problemer gennem vejtekniske eller færdselsregulerende foranstaltninger, og derfor finder jeg bestemmelsen i den foreslåede § 50, stk. 4, om, at skoledirektionen kun kan pålægge en kommune befordring, hvis de trafikale ulemper ikke med rimelighed kan forlanges afhjulpet gennem disse foranstaltninger, fornuftig både af sikkerhedsmæssige, men også af økonomiske grunde. Der bliver jo flere og flere børn, der på grund af centralisering og kommunesammenlægning får en længere skolevej og altså vil belaste kommuner og statskasse i højere og højere grad; det viser stigningen i statens udgifter til befordring da også i de seneste finansår.

Endelig er det jo sådan, at selv de mindste skolebørn meget tidligt færdes på egen hånd uden for deres skolevej, og derfor skal man heller ikke i højere grad end nødvendigt forhindre, at børnene lærer at færdes og at tage vare på sig selv i trafikken. Man giver jo netop færdselsundervisning i børnehaver og i skoler — helt nødvendigt og, synes jeg, med gode resultater. Vi kender jo alle eksempler fra hverdagen på, at børn ofte bevæger sig mere fornuftigt i trafikken end

[Gerda Møller.]

voksne. Men derfor skal vi alligevel stadig væk have etableret alle disse ting, der fremmer færdselssikkerheden, ting som fodgængertunneler, broer, lysregulering, cykelstier og fodgængerovergange m. v., således at færdselssikkerheden bliver størst mulig, og derfor synes jeg også, at dette lovforslag burde være en god igangsætter for de kommunale myndigheder.

Til sidst vil jeg udtrykke håbet om, at de kilometergrænser, som forslaget indeholder, bliver så smidige, at man ikke får de urimeeligheder med hensyn til ret til befordring af børnene, som man tidligere var ude for.

Med disse ord skal jeg tilsige det konservative folkepartis velvillige behandling af lovforslaget.

Holger Hansen: Venstre kan anbefale det foreliggende forslag om ændring i folkeskoleloven. Vi har jo tidligere i undervisningsudvalget drøftet netop problemerne omkring børnenes befordring på befærdede vejstrækninger, og vi siger tak for, at dette problem nu tages op og bliver løst.

Vi er her ved et spørgsmål, der selvfølgelig bliver mere og mere aktuelt i takt med den stigning i trafikken, vi ved vil fortsætte også fremefter. Vi lægger i mit parti vægt på, at det, at man gennemfører en kørselsordning som den skitserede, ikke kommer til at betyde, at de vejtekniske forbedringer såvel for de gående som for dem på cykel, specielt børnene, af denne årsag udsættes eller opgives, specielt med henblik på, at børn også færdes uden for skoletiden, uden for den tid, hvor de kører til og fra skole.

Hvordan så disse sager rent praktisk kan blive klaret imellem skolemyndigheder og vejmyndigheder, tror jeg nok vi bør kigge lidt på i undervisningsudvalget. Vi skulle jo gerne lave en ordning, der administrativt var så rimelig og let, som tænkes kan.

De fleste af os, der kender skoleveje, der krydser stærkt befærdede færdselsårer, synes jo, at man mange steder begår fejl ved ikke at bygge over- eller underføringer. Jeg tror, at denne lovændring nok vil trække dette problem noget frem for vore vejbyggende myndigheder. Det kan nemt blive billigere i det lange løb at undgå kørselsudgifter som dem, der vil følge af denne lov-

givning her. Det kan meget let blive billigere at gå den anden vej og løse problemet på en mere probat måde ved vejtekniske forbedringer.

Jeg vil gerne til sidst nævne, at vi jo mange steder rundt om i vores land har nedlagt de skole- og kirkestier, som var så almindelige for en generation siden eller mere. Det kan godt være, vi gjorde en fejl dengang. Det kan godt være, at vi skal til i de kommunale råd og i de kommunale vejmyndigheder at tænke på at anlægge sådanne stier, måske ikke på de samme steder og måske heller ikke til samme brug, men måske snarere bag om de befærdede områder, således at vore børn kan færdes ikke bare til og fra skole, men i det hele i større sikkerhed, end det er tilfældet i øjeblikket.

Samuelson: Med hensyn til den første del af lovforslaget har jeg ingen bemærkninger. Derimod vil vi varmt anbefale specielt den senere del, altså den, der handler om befordringen.

Jeg har dog lagt mærke til, at i bemærkningerne til lovforslaget står der, at der først skal etableres en befordringsordning, efter at vejmyndighederne har skønnet, og efter at færdselsmyndighederne har skønnet, og færdselsmyndighederne vil altså i dette tilfælde sige politiet; så skal skolemyndighederne tage sig af sagen, og det vil i første omgang sige skolekommissionen, derefter skal det gå til kommunalbestyrelsen eller sognerådet, og endelig skal skoledirektionen tage sagen op og eventuelt komme med pålæg om en befordringsordning. Det er jo en meget langsommelig affære, og da det ofte er sådan, at disse færdsels spørgsmål rejses på baggrund af skete ulykker, virker fremgangsmåden meget kompliceret, idet der jo let kan gå både 1 og 2 år, inden en forsvarelig ordning er etableret på det pågældende sted. Måske burde udvalget derfor overveje, om man ikke kunne finde en lidt smidigere fremgangsmåde, eventuelt ved at lægge en noget større kompetence ud til skoledirektionerne. Her tænker jeg på, at det måske ville være en idé, om disse skoledirektioner bliver taget med ind i billedet, når nye veje planlægges, for det er jo ikke så få gange, man har været udsat for, at først laves vejene, og et par år efter opdager

[Samuel sen.]

man, at der er et trafikmæssigt problem for skoleeleverne; så skal man måske til at grave en tunnel, og det gør det jo kun dyrere.

De 3½ km's afstand lyder jo særdeles fornuftigt, men det er rigtigt, at der er jo lidt forskel på, om det er en stærkt bymæssig bebyggelse eller det er ude på landet. Her tænker jeg særlig på forstædernes problemer, hvor skolen jo som regel ligger længere ude og man skal igennem 3½ km bymæssig bebyggelse; dér ville jeg mene at man gerne skulle have en lidt mere smidig ordning, så det ikke bliver fast 3½ km.

Med disse ord skal jeg anbefale forslaget til velvillig udvalgsbehandling.

Gunhild Due: Også jeg er glad for denne udvidelse af bestemmelserne om kørsel med skolebørn, og jeg kan tilslutte mig de tanker, der er kommet til udtryk fra skolefærdselsudvalgets side om, at kommunen først bør sikre skolebørnenes færdsel ved generelle vejtekniske og færdselsregulerende foranstaltninger, der jo kommer hele befolkningen til gode. Det er også rigtigt, at børnene må lære at klare sig i færdslen, men det bør vel at mærke være effektive foranstaltninger, man foretager. Alligevel er der jo steder, hvor det næsten ikke er muligt at sikre betryggende færdselsforhold med cykelstier, broer, overgange o. lign., og så er det et fremskridt, at der nu bliver hjemmel for at kunne sætte skolebus ind.

Bestemmelserne gælder jo kun for sognekommuner, men ikke for købstæder, selv om udvalget mener, at der også i bymæssige områder vil kunne være brug for befordring af skolebørn af sikkerhedsmæssige grunde, og jeg forstår, at ministeriet er enig heri, men at man alligevel kun vil lade bestemmelserne gælde for sognekommunerne, indtil kommunalreformen er gennemført. Det er jeg nu ikke helt tilfreds med, og jeg vil gerne have, at vi i udvalget ser på, om der ikke kunne findes mulighed for at lade ordningen gælde i hvert fald enkelte steder i bymæssige områder, de steder, hvor der er særligt behov allerede nu. Der er mange meget farlige overgange i købstæder, så jeg er helt enig med hr. Orla Møller i, at vi må se nærmere på mulighederne for også at få disse med.

Jeg vil også gerne, at vi drøfter for-

muleringen af bestemmelsen om, at kommunen kan drage omsorg for kørsel. Kan vi ikke rette dette „kan“ til et „skal“? Jeg kender kommuner, der for at spare kun kører børn med lange afstande i de 2 første skoleår, og der er sikkert andre kommuner, der sparer endnu mere på dette område. Kommunerne skal jo selv betale de 50 pct. af udgifterne.

Jeg vil også gerne have klaring på, om dette, at skoleledelsen kan pålægge kommunen at sørge for befordring, betyder, at kommunerne skal sørge for befordring, eller kan de nægte det trods pålæg fra skoleledelsen? Jeg går ud fra, at forældre ved at lægge pres på skoleledelsen kan få denne til at pålægge kommunen at sikre skolevejen på den ene eller den anden måde; men hvis man nu har en lidt sløv kommune, der tilfældigvis også har en sløv skoleledelse — det kunne jo tænkes — så vil der sådan et sted heller næppe være forældrenævn, som kan udøve det fornødne pres. Hvordan sikrer man, at loven opfyldes dér? Et enkelt forældrepar vil sikkert ikke kunne komme nogen vegne, når der kun står „kan“ i loven — hvis det altså ikke betyder „skal“. Hvis der derimod stod „skal“, så ville et enkelt par vakse forældre meget lettere kunne komme igennem med deres ønske. I hvert fald må det være vigtigt at bringe oplysning om loven ud til forældrene, sådan at ulykkerne ikke skal ske, førend man finder ud af, at man bør gøre noget.

Sigsgaard: Forslaget her er ikke bare rimeligt, men det er stærkt påkrævet, deri er jeg enig med de øvrige ordførere. Jeg ser gerne, at man, som den radikale ordfører var inde på det, gør det noget mere smidigt, og at man, som den socialdemokratiske ordfører ønskede, gør det noget mere vidtgående.

Fru Gerda Møller pegede på, at det i høj grad var den forkerte eller den manglende byplanlægning, der var årsag til de problemer, vi her står over for, og det er jeg ganske enig med hende i. Denne manglende eller for dårlige planlægning, gør nemlig, at skolebørn skal krydse en masse stærkt befærdede hovedfærdselsårer. Derfor håber jeg, at boligministeren er opmærksom på den debat, der føres her, og at man i hans ministerium i fremtiden ser en smule mere kritisk på de planer, der indsendes, og bl. a.

[Sigsgaard.]

sørger for, at hensynet til børnenes sikkerhed i trafikken er tilgodeset. Det ideelle vil selvfølgelig være, at man placerer skolerne midt i skoledistrikterne, og at der ikke findes stærkt trafikerede gader, der skal krydses direkte.

I den forbindelse kunne jeg tænke mig lige at nævne muligheden af, at man, når vi nu gennemfører kommunalreformen, skridter til en ret så radikal omlægning af skoledistrikter bl. a. ud fra det hensyn, der tales om i dette lovforslag. Hvis ikke man kan undgå, at stærkt trafikerede gader skal krydses, er det selvfølgelig påkrævet, at man gennemfører en trafikregulering med gangbro eller med lyssignaler; skolepatruljer er trods alt mindre sikkert. Og kan det ikke etableres, så er transport ved det offentliges foranstaltning vel den sidste udvej.

Ligesom fru Gunhild Due er jeg lidt betænkelig ved, at kommunerne stilles så frit, som det er tilfældet, over for, om de vil benytte loven, og jeg tror også som fru Gunhild Due, at den mest effektive måde til at sikre, at loven bliver udnyttet — hvis man ikke vil formulere den lidt skarpere, end det sker her — simpelt hen er at publicere den så godt, som det overhovedet er muligt, og sørge for gennem fjernsyn og på anden måde at ethvert forældrepar i dette land er klar over, at loven eksisterer, og at de derfor kan lægge pres på deres måske lidt for sendrægtige kommunalbestyrelse for at få loven efterlevet.

Et andet problem er jo, om skoledirektionerne vil skride ind, sådan som de efter loven har beføjelse til. Der går jeg ud fra, at ministeren i cirkulære eller på anden måde siger til skoledirektionerne, at de skal gøre noget ved denne sag.

Vi kan anbefale forslaget.

Undervisningsministeren (Helge Larsen): Jeg er i den glædelige situation igen at kunne takke alle ordførere for modtagelsen af dette forslag.

Det er jo rigtigt, som det er blevet nævnt af flere ordførere, at spørgsmålet om skoler, skolebørn og trafik i vid udstrækning hænger sammen med planlægning, og det håber jeg alle de myndigheder, som har med både skoleanlæg og trafik anlæg at gøre, fremtidig

tænker på. Men det kan jo ikke ændre de forhold, hvor vi har skoler liggende uheldigt i forhold til store trafikårer, og jeg må anse det for at være det vigtigste og det rigtigste, at man, hvor disse vanskeligheder foreligger, får dem afhjulpet vejteknisk og færdselsmæssigt, også fordi det, som flere ordførere har sagt, ikke bare er et spørgsmål om trafik til og fra skole for skolebørnene, men jo også et spørgsmål om sikkerhed i trafikken for børnene, når de færdes uden for skoletiden — og selvfølgelig også for andre. Derfor må jeg anse det for det vigtigste, at man får afhjulpet disse vanskeligheder, og derfor har vi også formuleret bestemmelserne om skolebuskørsel i disse tilfælde, sådan som det er sket; vi ønsker ikke, at dette forslag skal være en sovepude, der hindrer eller udsætter gennemførelsen af færdselsordninger, som kan sikre trafikken for alle.

Men i de tilfælde, hvor dette ikke kan opnås med det samme, eller hvor en løsning ikke kan træffes, dér åbner vi adgang til at etablere skolebuskørsel, og jeg vil gerne over for hr. Orla Møller bekræfte, hvad der står, at en sådan ordning også kan etableres midlertidigt, som en midlertidig foranstaltning, idet jeg stadig væk understreger, at det væsentlige og rigtige må være, at man ordner trafikforholdene bedst muligt og sikrest muligt.

Der er rejst en del spørgsmål til drøftelse i udvalget, og jeg skal erklære mig villig til at drøfte dem alle og give de oplysninger, som jeg kan.

Til fru Gunhild Due og hr. Sigsgaard, der var inde på det spørgsmål, om der skal stå „kan“ eller „skal“ vil jeg gerne sige, at der er jo stadig væk og skal stadig væk være noget, der hedder kommunal selvbestemmelsesret. Det skal der måske ikke mindst være, når vi får større kommuner i forbindelse med kommunalreformen. Men som sagt, jeg er villig til at drøfte alle de rejste spørgsmål i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til ud-

[Formanden.]

valget for undervisning og uddannelse. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, be-
tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det
er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod lærermangelen i folkeskolen.

(Lovforslaget (nr. 34) findes i tillæg A. sp. 493, fremsættelsen i tidenden sp. 245).

Lovforslaget sattes til forhandling.

K. B. Andersen: Også dette forslag er jo en genfremsættelse af et forslag fra de gode gamle dage, og alene derfor må jeg betegne det som et fornuftigt forslag med en fornuftig begrundelse. De restriktioner for anvendelsen af lærerne, som forslaget er udtryk for, har jo haft en god virkning. Så vidt jeg ved, har det været muligt i fjor for første gang at få besat ledige lærerembeder i alle dele af landet, og det viser jo, at forslaget har været rigtigt.

Men jeg vil advare imod af den grund at være for optimistisk. Der står i fremsættelsen, at alt andet lige skulle der blive et lille overskud i 1968-69, men der peges jo også på, at alt andet ikke er lige. Vi skulle vel af med de 4,6 overtimer i gennemsnit på et eller andet tidspunkt, vi skulle gerne have nedsat klassekvotienterne — så vidt jeg ved, kræver en nedsættelse af klassekvotienten bare med 1, altså noget, der faktisk hverken ses eller mærkes, 1.600 embeder — vi har brug for efteruddannelse af vore lærere, også det kræver, at vi får betydelig flere lærere end nu, og derfor tror jeg, det er rigtigt, at det ikke er muligt at ophæve restriktionerne. En anden ting, jeg ikke skal komme ind på og slet ikke på dette tidspunkt af formiddagen, er, at det vel ikke bør ske før i forbindelse med en omlægning af refusionerne, sådan som man også nu tager fat på det.

Vi må fortsætte udbygningen af seminarierne; der er ingen fare for overproduktion, og der er ingen fare for, at lærere vil komme til at gå ledige. Da vi sidste gang drøftede denne lov, anslog jeg det behov, vi ville

have i 1980, til omkring 60.000-65.000 lærere; det er det dobbelte af, hvad vi har i dag, og det er om 12 år, så jeg tror ikke, der bliver fare for, at vi får overproduktion.

Jeg skal ikke komme ind på de mange detailspørgsmål, der bedre egner sig til udvalgsdrøftelsen, men mit parti kan anbefale forslaget.

Lembourn: Man kan vel sige om dette lovforslag, at det indeholder noget beklageligt og også noget godt. Man må jo beklage, at der stadig er lærermangel, at der stadig er for mange overtimer og stadig for høje klassekvotienter, men vi kan jo glæde os over, at det for første gang, efter at denne bemyndigelseslov har virket siden 1962, nu er muligt at foretage en mindre lettelse, og at man altså alt andet lige — det kan man så betvivle, naturligvis, som hr. K. B. Andersen gør det — men dog altså: alt andet lige, kan regne med et mindre læreroverskud i 1968-69. Det ser også ud til, og det må man glæde sig over, at man kan få lidt større smidighed i administrationen, at overtimebyrden kan formindskes, og at der muligvis kan komme lidt mindre ulighed i klassekvotienterne mellem de små skoler på landet og de store i byerne, at man kan begrænse de lærerstuderendes vikartjeneste noget og i øvrigt måske prøve så småt at begynde på lidt pædagogiske fremskridt.

Når det nu er sådan, at man altså kan se, at det letter med hensyn til lærermangelen, så kunne man måske rejse det spørgsmål, om det er nødvendigt med en 3 års forlængelse. Ministeren er jo forsigtig, og det er det kloget at være, så det er måske nok det rigtigste; men spørgsmålet kunne jo altså rejses.

Jeg vil også mene, at det var rimeligt, om vi i udvalget drøftede en eventuel prioritetsrækkefølge for, hvorledes vi i de kommende år skal udnytte denne svage overproduktion af lærere, hvis man kan kalde det sådan — overproduktion bliver det jo ikke, for man skal hele tiden bruge flere — men altså, hvorledes vi vil bruge denne overproduktion. Ministeren antyder i sin fremsættelsestale, at man først og fremmest skal koncentrere sig om at få overtimebyrden væk, og det er jeg ganske enig i. Det antydes også, at brugen af lærerstuderende som vikarer bør formindskes, og det er vel