

Torsdagen den 17 januari

Kl. 14.00

## § 1 Meddelande ang. plenum onsdagen den 23 januari

Herr TALMANNEN yttrade:

Ett av konstitutionsutskottet i dag fattat beslut angående anmälan till kammaren av vilande grundlagsförslag innebär att något arbetsplenum inte behöver anordnas onsdagen den 23 januari. Sammanträdet nämnda dag blir därför ett bordläggningsplenum. Det tar sin början vid den tidpunkt som angivits i den preliminära planen, kl. 14.00.

## § 2 Om bestämmelser rörande behörighetsvillkor för tjänst som ålderdomshemsföreståndare

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr *Westbergs* i Ljusdal (fp) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 2, och anförde:

Herr talman! Herr Westberg i Ljusdal har frågat om jag vill medverka till att bestämmelser utfärdas om behörighetsvillkor för sökande till tjänst som ålderdomshemsföreståndare.

Det är angeläget att den som skall tjänstgöra som föreståndare vid ålderdomshem eller vid hem av liknande slag har god utbildning och praktisk erfarenhet. För att göra det möjligt för kommunerna att rekrytera personal med lämplig utbildning på dessa tjänster har åtgärder under senare år vidtagits för att på olika vägar öka utbildningskapaciteten till detta yrkesområde. Antalet intagningsplatser vid kurser för ålderdomshemsföreståndare har ökat från omkring 100 för några år sedan till över 300 platser för att möta det personalbehov som föreligger. Utbildningen utgörs dels av längre kurser av mera reguljär karaktär, dels av kortare kurser för dem som har längre tids praktisk erfarenhet på området. Frågan om den framtida utformningen och omfattningen av denna utbildning liksom av vissa andra yrkesinriktade utbildningar inom vårdområdet behandlas för närvarande av 1968 års utbildningsutredning.

Det är angeläget att fortsatt uppmärksamhet ägnas åt behovet av lämpliga utbildningsvägar för den personal som skall svara för vården av våra äldre. Enligt min mening leder åtgärder av det slag som här beskrivits till bättre resultat än vad som skulle uppnås genom införande av särskilda behörighetsvillkor.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga men måste tyvärr konstatera att det inte heller denna gång var så positivt som jag skulle ha önskat.

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om bestämmelser  
rörande behörig-  
hetsvillkor för  
tjänst som ålder-  
domshemsföre-  
ståndare*

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om bestämmelser  
rörande behörig-  
hetsvillkor för  
tjänst som ålder-  
domshemsföre-  
ståndare*

När vi förra gången här i riksdagen diskuterade frågan om behörighet och legitimation för ålderdomshemsföreståndare – det var redan 1968, alltså för sex år sedan – anmälde socialministern en viss tveksamhet. Jag hade hoppats att den tveksamheten nu skulle ha övervunnits, men det går tydligen mycket långsamt framåt.

Det är viktigt att öka utbildningskapaciteten på detta område, sade statsrådet, men det är ju ingen lösning på den fråga som det här gäller. Vad hjälper det om en sökande har aldrig så god utbildning, om han eller hon förbigås vid tillsättningen av tjänsten? Enligt min mening, som delas av många, är det angeläget att klara behörighetsvillkor fastställs för denna kategori befattningshavare, liksom fallet är för så många andra, t. ex. sjuksköterskor och lärare.

Ålderdomshemsföreståndaren är en nyckelperson inom den kommunala åldringsvården. Många människor är beroende av hur föreståndaren fyller sin uppgift. Detta gäller givetvis i första hand för pensionärerna och personalen men även för samhället som sådant. Det är en fråga om en samhällets funktion på en mycket viktig sektor inom vårdområdet.

Uppgiften som ålderdomshemsföreståndare ställer stora krav på insikter och kunnande på skilda områden men också i vad gäller förståelse och anpassning. Därför är det viktigt att befattningshavarna har en god och till uppgiften anpassad utbildning. Men då är det också angeläget att de som har sådan utbildning verkligen får tjänsterna. Det finns inte så få exempel på att personer som har haft den rätta utbildningen har blivit förbigångna av andra som saknat sådan utbildning, och detta har berott på att det inte har funnits några behörighetsvillkor. Och det underliga är att det finns krav på utbildningen för ålderdomshemsföreståndare när det gäller personer som skall tjänstgöra på enskilda ålderdomshem av motsvarande slag. Samhället kräver således mer av dem som driver de enskilda ålderdomshemmen än av sig självt när det gäller vården av pensionärerna på ålderdomshemmen.

Jag vill i detta sammanhang fråga socialministern: Finner statsrådet det vara en tillfredsställande ordning att behörighetsvillkor fastställs när det gäller den enskilda vården men inte när det gäller samhällets egen vård?

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag vill gärna understryka vad herr Westberg i Ljusdal sade, att föreståndare med dessa uppgifter ofta är nyckelpersoner som betyder mycket för de gamla och att en god utbildning är av väsentlig betydelse. Jag nämnde i mitt svar att utbildningskapaciteten för ålderdomshemsföreståndare också ökat kraftigt under senare år. Denna ökning gör det möjligt att rekrytera personer med god utbildning till föreståndartjänsterna. Det är också klarlagt att det föreligger ett stort behov av utbildad personal på detta område för landet i dess helhet.

Låt mig understryka att det är kommunerna som har ansvaret för ålderdomshemmen liksom för åldringsvården i övrigt bortsett från den rena sjukvården. Jag utgår från att kommunerna ser till de boendes och vårdbehövandes bästa och vid tillsättning av tjänster försöker att få den mest kvalificerade för uppgiften. Jag kan nämna att i det kommunala

normalavtal som gäller för föreståndartjänster vid ålderdomshem finns preciserade utbildningskrav.

Jag vill också erinra om den utveckling som pågår inom åldringsvården och som innebär att nya boende- och vårdformer växer fram vid sidan av de traditionella ålderdomshemmen. Arbetsområdet för ålderdomshemsföreståndarna kan därför komma att innefatta flera olika boende- och vårdformer vid sidan av de hittillsvarande ålderdomshemmen. Detta har sin betydelse även när det gäller den gamla frågan om behörighetsbestämmelser för ålderdomshemsföreståndare.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Jag vet mycket väl att man prövar sig fram på olika vägar för att finna nya former för åldringsvården. Det tycker jag är mycket värdefullt, och jag ser på det förhållandet med stor tillfredsställelse.

Nu säger socialministern att om man ökar utbildningen får kommunerna större rekryteringsmöjligheter. Visst är det så. Och därför är det angeläget att utbildningskapaciteten utökas. Socialministern säger också att kommunerna har ansvaret och att han förutsätter att de anställer de bästa. Det är kommunerna som också har ansvaret för skolan och landstingskommunerna som har ansvaret för sjukvården, men där har man inte resonerat på samma sätt som socialministern nu gör. Varför skulle man göra det just när det gäller åldringarna? Är det mindre noga med dem kanske? Jag tycker att det i så fall är en underlig inställning. Jag tror för min del att vi verkligen skulle hjälpa de gamla, om vi fastställde behörighetsvillkor och höll på dem. Det innebär inte på något sätt att man fråntar kommunerna möjligheterna att välja den bästa. Det är klart att de kommer att göra det även i fortsättningen.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Nej, det är inte mindre viktigt att all omsorg läggs ned när det gäller de gamla – jag vill stryka under det, herr Westberg i Ljusdal.

Men jag vill också göra ett tillägg här. Det har varit en strävan att söka undvika detaljregleringar för kommunerna. Med det engagemang som jag vet att herr Westberg i Ljusdal har i bl. a. kommunala frågor föreställer jag mig att han delar denna principiella uppfattning, att man så långt möjligt skall försöka undvika detaljregleringar. Jag tycker också att herr Westberg gärna kan föra de här frågorna vidare ut på det kommunala planet, med det engagemang han har.

Jag har här pekat framför allt på vikten av att vi nu kan se fram emot ökad tillgång på väl utbildad personal. Det är det väsentliga i denna fråga.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Visst bör man undvika detaljregleringar – den meningen delar jag – men på vissa områden fordrar vi behörighetsvillkor därför att vi är så angelägna om att vederbörande som skall fylla den uppgift det är fråga om skall ha en adekvat utbildning. Behörighetsvillkor borde kunna tillämpas också på detta utomordentligt viktiga område.

Nr 6

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om bestämmelser  
rörande behörig-  
hetsvillkor för  
tjänst som ålder-  
domshemsföre-  
ståndare*

Torsdagen den  
17 januari 1974

Ang. tandteknikernas  
likviditetsproblem

Sedan ställde jag en fråga till socialministern: Finner statsrådet det vara en tillfredsställande ordning att behörighetsvillkor har fastställts när det gäller den enskilda vården men inte när det gäller samhällets egen vård?

Varför skall man ställa större krav på den enskilda vården än på samhällets egen vård?

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten, men jag vill säga att det här är två skilda frågor som herr Westberg tar upp. Det skulle föra för långt att i denna diskussion gå in på allt detta. Jag vidhåller att det är utbildningsfrågorna som här är det angelägna och att vi i fortsättningen kan emotse personal med god utbildning. Jag tror att mycket av det som kan föreligga av problem och besvärligheter kommer att lösa sig i framtiden.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 3 Ang. tandteknikernas likviditetsproblem

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr Ringabys (m) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 12, och anförde:

Herr talman! Herr Ringaby har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att komma till rätta med likviditetsproblemen för tandtekniker inom tandvårdsförsäkringen.

I betänkandet om allmän tandvårdsförsäkring diskuterade 1970 års försäkringsutredning olika metoder när det gällde utbetalningen av den del av försäkringens ersättning, dvs. tandvårdsersättningen, som gällde tandtekniskt arbete. Utredningen stannade för att försäkringskassan skulle betala ut hela ersättningen till tandläkaren, således också den som gällde tandtekniskt arbete. Tandläkaren skulle sedan vidarebefordra teknikerns andel till denne. Utredningen menade att viss tid kunde föreskrivas inom vilken tandläkaren skulle ha betalat teknikerräkningen.

Utredningsförslaget mötte kritik under remissbehandlingen från Sveriges tandteknikers riksförbund. I propositionen med förslag om allmän tandvårdsförsäkring fick tandteknikerna sina önskemål tillgodosedda. Den ordning som föreslogs i propositionen och som sedan godtogs av riksdagen innebär följande.

Tandläkaren attesterar tandteknikerräkningen och skickar in den tillsammans med sin egen räkning till försäkringskassan. Hela betalningen för tandtekniskt arbete erläggs av försäkringskassan direkt till tandteknikern. Försäkringskassan betalar i allmänhet ut ersättning till tandtekniker en gång i månaden.

För att stärka tandteknikernas likviditet har de getts möjlighet att få förskott från försäkringskassan. Enligt anvisningar från riksförsäkringsverket i september 1973 skulle förskottet utgöra 40 procent av den beräknade faktureringen för månad, varvid beräkningen i första hand

skulle grundas på uppgifter från år 1972. I en framställning från tandteknikerna till riksförsäkringsverket i november 1973 begärdes ändringar i dessa bestämmelser med hänsyn till likviditetssituationen hos många laboratorier. Med anledning härav har riksförsäkringsverket i december 1973 utfärdat nya anvisningar om förskott. Enligt dessa skall en omprövning ske av förskottens storlek fr. o. m. januari 1974. Den nya beräkningen skall göras med hänsyn till den verkliga faktureringen under oktober och november månader 1973.

Det kan också nämnas att riksförsäkringsverket på begäran från tandteknikerna fr. o. m. den 1 januari 1974 infört möjligheter till delräkning i vissa fall innan en behandlingsperiod avslutats.

Som framgår av min redogörelse har tandteknikernas önskemål mötts med förståelse av statsmakterna och riksförsäkringsverket. Jag vill också erinra om att tandvårdsförsäkringen delvis sattes i kraft redan fr. o. m. den 1 oktober 1973 bl. a. för att minska övergångsproblemen för tandteknikerna. Det är min förhoppning att de nyligen beslutade åtgärderna och då särskilt omprövningen av förskottsreglerna skall medföra en tillfredsställande ordning i de här berörda frågorna.

Herr RINGABY (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret på min enkla fråga. Orsaken till att jag har ställt frågan är självfallet att man redan långt före tandvårdsförsäkringens ikraftträdande vid årsskiftet kunde konstatera en minskad aktivitet på tandvårdsområdet. Tandteknikernas likviditet försvagades därför avsevärt innan försäkringen trädde i kraft.

Jag vet att man har infört ett förskottssystem, men problemen beror på att tandläkarna inte kan skicka in sina räkningar till försäkringskassan förrän patienten är färdig, och det kan ta mycket lång tid. Både tandläkaren och patienten kan ju bli sjuka innan behandlingen hunnit slutföras. Räkningarna skall vidare insändas vid månadsskiftena. Därefter skall utbetalning av ersättningen för materialkostnader och arbetskostnader ske från försäkringskassan till tandteknikerna. Allt detta gör att det kan bli ett par eller ända upp till tre månaders eftersläpning.

Jag har en liten förteckning över eftersläpningens storlek vid olika laboratorier. Högst ligger ett laboratorium med 58 000 kronor. Vid andra laboratorier är eftersläpningen 13 000 kronor, 15 000 kronor, 16 000 kronor osv. Dessa förhållanden gör att de tandtekniska laboratorierna i viss utsträckning får fungera som banker, och det var kanske inte meningen. Jag hoppas nu att dessa förhållanden kan rättas till genom bestämmelserna om förskottsbetalning. Jag tror att det behövs en ganska kraftig uppräknig av dessa betalningar om man skall klara problemen. Det hade kanske också varit bättre om tandläkarna hade fått skicka in tandteknikernas fakturor litet tidigare, så att utbetalningen kunde komma snabbare. Jag hoppas emellertid att socialdepartementet följer utvecklingen på området och ser till att de tandtekniska laboratorierna inte kommer i likviditetssvårigheter på grund av reformen. Det var ju inte meningen att så skulle bli fallet.

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Ang. tandteknikernas  
likviditetsproblem*

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Först vill jag fästa uppmärksamheten på att tandteknikernas likviditetsproblem i och för sig inte är en följd av tandvårdsförsäkringen. De tandtekniker som är egna företagare får liksom andra rörelseidkare räkna med att ligga ute med ersättning för arbete som ännu inte färdigställts. Detta var allmänt förhållandet före försäkringens genomförande. Förskottsreglerna har kommit till för att ge tandteknikerna ett stöd i deras verksamhet. Även med tandvårdsförsäkringen måste principen vara att tandteknikerna får ut den slutliga ersättningen först när arbetet med patienten blivit klart.

Vid mycket långa behandlingsperioder har tandteknikerna, som jag tidigare nämnt, nu givits möjlighet att få betalt genom att skicka in delräkningar. Den beslutade omprövningen av förskotten till tandteknikerna kan enligt uppgifter som riksförsäkringsverket inhämtat från försäkringskassorna komma att medföra klara förbättringar av tandteknikernas likviditet. Därmed bör man kunna komma till rätta med de övergångsproblem som det här har varit fråga om.

Låt mig nämna allra sist att stickprov som gjorts visar att höjningar av förskotten skett i de flesta fall när begäran om höjning kommit in. I många fall har förskotten höjts med 50–60 procent eller mera.

Herr RINGABY (m):

Herr talman! Det är väl alldeles ostridigt att likviditetsproblemen hos de tandtekniska laboratorierna är en följd av tandvårdsförsäkringens ikraftträdande. Därmed ändrades betalningsrutinerna, och det är väl ganska klart att den rätt betydande eftersläpning som föreligger beror på detta. Jag känner faktiskt till ett laboratorium som måste ta ett avsevärt banklån i december för att klara sina personalkostnader. De siffror som jag nyss redovisat tyder också på att det föreligger en stor eftersläpning. Som jag sade är det alltså ganska ostridigt att problemen hänger samman med försäkringens ikraftträdande.

Jag tycker fortfarande att det borde vara möjligt att genomföra ett snabbare betalningssystem för tandteknikernas materialkostnader. De har själva en mycket kort kredit – för guld är den väl bara 8–20 dagar – medan det kan bli en lång eftersläpning från kassan. Jag hävdar alltså att det skulle vara bättre med en snabbare cirkulation på fakturorna till kassan från tandläkaren. Men kan frågan lösas genom ett bättre förskottssystem, så inte mig emot. Jag hoppas att det skall reda upp sig.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Vi var väl medvetna om övergångssvårigheten, herr Ringaby, och det var en av anledningarna till att vi satte tandvårdsreformen partiellt i kraft från den 1 oktober 1973. Jag är ganska övertygad om att de åtgärder som nu har vidtagits skall kunna steg för steg lösa de problem som kan föreligga.

Jag vill, herr talman, göra det slutliga tillägget att försäkringen i sig själv och utbyggnaden av tandvården naturligtvis i framtiden kommer att ge tandteknikerna ökade arbetsuppgifter och därmed en mer tryggad sysselsättning än de har haft tidigare.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Ang. samordningen av SJ:s och postverkets kommunikationsförbindelser efter inlandsbanan

Nr 6

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Ang. samordningen  
av SJ:s och post-  
verkets kommunika-  
tionsförbindelser  
efter inlandsbanan*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Stjernströms* (c), dels herr *Ångströms* (fp) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna frågor, nr 1 respektive 5, och anförde:

Herr talman! Herr *Stjernström* har frågat mig om jag anser att det står i överensstämmelse med samhällets trafikpolitiska och regionalpolitiska målsättningar att säga upp samåkningsavtalet utefter inlandsbanan med postverket.

Herr *Ångström* har frågat mig om jag har för avsikt att vidta åtgärder för att åstadkomma samordning mellan SJ:s och postverkets tåg- och bussförbindelser efter inlandsbanan norr om Östersund i vad gäller både tider och biljettpriser.

Frågorna besvaras i ett sammanhang.

Även om det är fråga om en begränsad trafik, avser jag att diskutera frågan med SJ. I avvaktan härpå är jag inte beredd att göra något uttalande.

Herr *STJERNSTRÖM* (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min fråga.

Det är med förvåning människorna utefter inlandsbanan tar del av SJ-beslutet att upphöra med samåkningsavtalet med postverket. Visserligen var ju avsikten att avtalet skulle upphöra redan under sensommaren 1973, men då väcktes en kraftig opinion mot beslutet, och samåkningsavtalet fick fortsätta att gälla. Jag förmodar att det var efter ingripande av kommunikationsministern.

När nu detta beslut åter når oss förvånas vi, dels därför att ingenting nytt väl har inträffat sedan sensommaren som motiverar en ändring, dels därför att kommunikationsministern i slutet av november besökte Backe och då som svar på en fråga meddelade att en samarbetsgrupp med personer från kommunikationsdepartementet och SJ skulle överlägga i den här frågan innan någon förändring skulle bli aktuell. Nu säger SJ-personalen, enligt uppgifter i pressen, att den inte känner till någon samrådsgrupp och ännu mindre naturligtvis det utlovade samrådet.

I olika sammanhang har regeringen sagt att inga förändringar som innebär försämringar av kommunikationerna skall vidtas fram till dess att den regionala trafikplaneringen är färdig under 1974. När nu samåkningsavtalet upphört upplevs situationen som försämrad. De som kombinerat sitt resande så att de åkt tåg i ena riktningen och postbuss i den andra måste nu lösa enkel biljett i båda färdriktningarna. Det innebär en fördyring med ungefär 15 procent. De som väljer – eller nödgas – att avstå från den merutgiften har genom SJ:s beslut fått sämre förbindelser. Det förefaller väl ändå möjligt att två statliga organ som har persontrafik till uppgift skall kunna fortsätta åtminstone med detta ganska blygsamma mått av samordning.

Det svar som kommunikationsministern nu har lämnat är mycket positivt, som jag ser det. Det innebär att överläggningar skall komma till

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om utsträckt giltig-  
hetstid för 67-kort*

stånd med SJ, och jag kan inte tyda det på annat sätt än så att detta avtal skall återinföras. För det vill jag gärna uttala min tillfredsställelse, och jag tackar ännu en gång för svaret.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Herr talman! Då herr Ångström är förhindrad närvara här i dag, har han bett mig ta emot svaret på den fråga han har framställt.

Jag vill först tacka kommunikationsministern för svaret, som jag finner positivt. Med tanke på den handlingskraft kommunikationsministern besitter så tvivlar jag inte på att det skall gå att lösa detta problem på ett tillfredsställande sätt.

Det måste ju vara en orimlighet att omöjliggöra samordning mellan buss och tåg efter den här linjen. Man har tidigare kunnat åka i ena riktningen med tåg och i den andra med buss och därvid kunnat lösa tur- och returbiljetten. Men om samåkningsavtalet upphör att gälla så blir det på det sätt som herr Stjernström här har redogjort för och som jag inte behöver upprepa. Det är, som jag finner det, i högsta grad otillfredsställande om en sådan ordning genomförs att man blir tvungen att lösa enkel biljett i båda riktningarna, om man vill åka fram och tillbaka samma dag. Därför motser jag att kommunikationsministern skall lyckas klara detta så att samåknigen får fortsätta.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om utsträckt giltighetstid för 67-kort

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Rydings (vpk) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 7, och anförde:

Herr talman! Fru Ryding har frågat mig om jag anser det vara lämpligt att ändra bestämmelserna för 67-kort så, att antalet medgivna resor på detta kort inte endast gäller under ett kalenderår.

67-kort à 25 kronor gäller ett år och berättigar till inköp av andra klass färdbiljetter, enkla eller tur och retur med 50 procent rabatt för fem resor. Rabatten, som syftar till att ge ålderspensionärerna billigare resor på längre avstånd, är ett exempel på en av SJ lämnad, företagsekonomiskt betingad prisnedsättning. Dennas storlek, priset på kortet, antalet medgivna resor per kort samt giltighetstiden för kortet har avvägs tagits med hänsyn härtill.

Det är statens järnvägars uppgift att fortlöpande överväga utformning och anpassning av såväl 67-kortet som andra rabattformer.

Fru RYDING (vpk):

Herr talman! Jag skall be att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga, samtidigt som jag beklagar att inte kommunikationsministern ens kan ha någon uppfattning om huruvida det vore lämpligt att låta 67-kortet gälla under längre tid.

Det kan finnas pensionärer som ett år är sjuka eller på annat sätt är

förhindrade att resa men som har löst ett kort och behöver utnyttja resorna nästa år, när de har möjlighet att göra det. Nu vid årsskiftet har det inträffat fall där pensionärer har fått lösa nytt kort trots att de haft två eller tre resor kvar på det gamla. Det betyder mycket för dem.

Herr Norling säger nu att det är SJ som fortlöpande skall sköta den här saken, och det vet jag. Men det vore ju mycket lättare för SJ att göra en ändring om man visste att kommunikationsministern var överens med mig om att det är lämpligt att ändra bestämmelserna.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Om ökad turtäthet på järnvägslinjer

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Josefsons* (c) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 8, och anförde:

Herr talman! Herr Josefson har frågat mig om jag mot bakgrund av den rådande oljesituationen är beredd medverka till att öka turtätheten på järnvägslinjer och att nedlagda stationer vid järnvägslinjer, där persontrafiken finns kvar, återupptas som hållplatser.

Allmänt gäller att SJ är berett att inom ramen för tillgängliga resurser sätta in fler tåg där så bedöms vara motiverat. Till bilden hör också att den kollektiva trafiken i fråga om drivmedelstilldelning kommer att prioriteras så att den i möjlig mån kan täcka allmänhetens nödvändiga resebehov.

Vad gäller frågan om idrifttagning av redan nedlagda stationer vill jag allmänt framhålla, att det i rådande energiläge gäller att välja minst energikrävande transportalternativ. För mera begränsade trafikströmmar erbjuder härvidlag landsvägsbussen klara fördelar. Skulle det i särskilda fall föreligga behov att ta någon nedlagd station i drift, ankommer det givetvis på SJ att vidta en sådan åtgärd.

Herr JOSEFSON (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Jag är medveten om att SJ under de senaste dagarna har vidtagit vissa åtgärder för att bättre kunna effektuera transporter av det ökade antalet resenärer. Men dessa åtgärder har i första hand gällt storstadsområden, och de har varit absolut nödvändiga för att kunna klara den ökade trafiktillströmningen. Vad jag närmast åsyftade med min fråga om turtätheten var turtätheten på järnvägslinjer där det under de senaste åren har skett en mycket stark begränsning av antalet turer per dag. Vi befinner oss nu i ett helt annat läge än tidigare genom bensinransoneringen, och jag tycker att SJ både som serviceorgan och av ekonomiska skäl borde ha intresse av att återknyta kontakten med resenärerna – de många resenärer som nu söker sig till den kollektiva trafiken.

Den andra delen av min fråga gällde statsrådets syn på möjligheterna att nedlagda stationer vid järnvägslinjer, där persontrafiken finns kvar,

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om sänkning av  
SJ:s biljettpriser*

återupptas som hållplatser. Många ställer i dag frågan om man inte här måste göra en omprövning av tidigare beslut. Det finns många järnvägs-  
linjer där persontågen endast stannar vid ändstationerna, och det finns  
ännu fler där man endast gör uppehåll vid en och annan större ort. Borde  
man inte i denna situation kunna göra något för att återuppliva  
stationerna, inte som stationer i den gamla bemärkelsen men som  
hållplatser?

Speciellt viktigt är det att något görs vid tidpunkter när tillgång till  
andra kollektiva trafikmedel helt saknas. Det är otillfredsställande när  
tågen i dag bara kör förbi de gamla hållplatserna trots att det inte finns  
några andra förbindelser och trots att bensinransoneringen så starkt har  
begränsat användningen av privatbilar.

Efter det positiva svar jag nu fått förmodar jag att vi i fortsättningen  
skall slippa åtgärder från SJ:s sida som går ut på att dra in ytterligare  
järnvägsstationer, och jag hoppas att både statsrådet och SJ kommer att  
se mera välvilligt på dessa frågor. Jag tänker på dagens situation men  
också på de resonemang som dykt upp de senaste dagarna om 50-kortet.  
Skall vi på landsbygden, i glesbygderna, kunna dra någon nytta av detta  
och utnyttja den kollektiva trafiken är ju förutsättningen att de  
kollektiva trafikmedlen finns och att de verkligen gör uppehåll på olika  
platser. Jag hoppas därför att statsrådet i fortsättningen skall ta någon  
hänsyn till de synpunkter jag här framfört.

Jag tackar än en gång för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 7 Om sänkning av SJ:s biljettpriser

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara  
herr *Heléns* (fp) i kammarrens protokoll för den 11 januari intagna fråga,  
nr 14, och anförde:

Herr talman! Herr *Helén* har frågat mig om jag är beredd att ta  
initiativ till en kraftig sänkning av SJ:s biljettpriser i syfte att stimulera  
kollektivt resande under den tid bensinransoneringen varar.

Med hänsyn till de ökade krav som framöver kommer att ställas på  
kollektivtrafiken finns det anledning att överväga mera långsiktiga  
prisarrangemang. Dessa bör då avse den kollektivtrafik som betjänar  
allmänheten i relationer där denna har sina mer eller mindre frekventa  
resebehov, och givetvis oberoende av om det är fråga om spårbunden  
trafik eller busstrafik. Sådana överväganden pågår.

Däremot avser regeringen inte att ta något initiativ till en av  
drivmedelssituationen betingad sänkning av SJ:s biljettpriser under  
ransoneringsstiden.

Oberoende härav synes man på sina håll i den förda debatten inte vara  
medveten om de betydande rabattmöjligheter som redan finns hos SJ.

Herr *HELÉN* (fp):

Herr talman! Ett tack till kommunikationsministern för svaret.

Det är förträffligt att kommunikationsministern har tänkt till i fråga

om den långsiktiga prissättningen. Vi hoppas att det skall komma mycket gott ut av detta. Man har skymtat uppgifter om att kommunikationsministern nu har blivit lika entusiastisk för tanken på ett 50-kort som Karl Erik Eriksson har varit sedan ett par år tillbaka.

Men man får väl vara lite ledsen över att regeringen inte anser att den bör göra någonting för att ge SJ en påminnelse om att bensinransoneringen är något av tidernas chans att verkligen få människor att trivas på tåget. Jag är rädd för att kommunikationsministern låter det bästa bli det godas fiende genom att inte vilja utnyttja möjligheterna att just nu när det finns ett specifikt skäl för så många människor att utnyttja tåget ge dem en anledning att förbli goda tågresenärer. Många kommer att säga sig att det här är ett förträffligt sätt att resa som de inte tidigare har tänkt på. Det gäller många yngre människor som inte alls har rest med tåg så mycket som vi gjorde en gång i tiden. Men det finns också risk att en del säger att ingen vettig människa har råd att resa med tåg, vilket man gärna skulle vilja och behöva. Att åka tåg med en hel familj är, trots de betydande rabattmöjligheter som kommunikationsministern pekar på, nästan ogörligt i vissa fall. Detta kommer att gå ut över många värdefulla och viktiga privata kontaktresor. Jag tror att många äldre släktingar helt enkelt blir utan besök av barn och barnbarn under den här tiden, därför att de resor man brukade göra med bil över lördag och söndag kan man inte ersätta med tågresor, det rör man helt enkelt inte med.

Jag ser detta som ett farligt resonemang. Det är möjligt att jag är orättvis, men jag gissar att kommunikationsministern resonerar som så att folk reser ändå med tåget när de inte kan resa med bilen och då får man dessa intäkter nu och kanske grundlägger man goda vanor under tiden. Det är, enligt min mening, fel. Jag tror att man måste försöka öka beläggningen. SJ annonserar med stora bokstäver att det finns plats på tåget. 33 procent har varit en genomsnittsbeläggning enligt SJ:s egna åskanden. Sju platser av tio har stått tomma på tåget.

Här har SJ, jag upprepar det, tidernas chans om man får hjälp av regeringen att göra en rejäl satsning genom sänkta priser under bensinransoneringstiden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill snabbt dementera det som herr Helén tror ligger till grund för att vi inte skulle genomföra en eventuell nedsättning av biljettpriserna. Jag skulle vara helt främmande för vad jag är satt att sköta om jag lade sådana synpunkter på detta som att man bakvägen skulle skaffa SJ nya kunder. Jag vill således uttala en kraftig dementi av denna herr Heléns tanke.

Sakfrågan kan man naturligtvis diskutera både länge och väl. Jag har ingen större lust att uppträda i rollen som den som – i motsats till herr Helén – inte skulle önska att människor kunde åka billigare. Men om man å andra sidan ger sig på en tillfällig rabattering av SJ:s biljettpriser så medför det – åtminstone som jag ser det – en ojämlikhet gentemot alla de människor som av praktiska och tekniska skäl tidigare varit tvungna och även i framtiden måste använda exempelvis privata busslinjer för sina resor. Herr Helén har i sitt inlägg inte sagt att man inte skulle ge

Torsdagen den  
17 januari 1974

Om dispens från  
lagen om över-  
lastavgift

motsvarande rabatterning på de privata busslinjerna, men jag ser ändå detta som en komplikation. Rättvisan krävde i så fall att man skulle få åka till i samma utsträckning rabatterade priser – och där är jag ganska säker på min bedömning – över hela linjen, dvs. på SJ:s tåg, på SJ:s bussar och på privata busslinjer. Annars tycker jag inte att det ligger mycket av jämlikhet i tanken.

Bortsett från det riktiga i att folk får åka billigt finns risker för att en sådan här rabatterning av alla dem som reser med tåg ständigt och jämt, alltså både före och efter bensinransoneringen, skulle kunna uppfattas inte bara som en tillfällig ekonomisk lättnad utan kanske också som något av en hyllning och ett "välkommen" just till bilisterna att tillfälligt bestiga tåget och resa med en rabatt, som sedan skulle försvinna vid ransoneringens slut. Jag tänker nu kanske litet längre än till dem som alltid använder tåget, för de är trogna. Men den här risken finns, herr Helén.

Herr HELÉN (fp):

Herr talman! Det finns naturligtvis alltid skäl för och emot i en sådan här fråga. Anlägger man ett så nästan abstrakt rättvisetänkande på detta som kommunikationsministern gör är det klart att det tar emot – det vill jag inte förneka. Men det är ändå först och främst fråga om två saker: Vi har en rad människor som nu inte kan använda de transportmedel som de vanligen använder i stället för att åka tåg. Vi har samtidigt ledig kapacitet inom SJ. Är inte dessa två faktorer så viktiga att man har rätt att matcha dem utan att befara något som nästan liknar avundsjukeresonemang från SJ:s stamkunder? Jag är inte säker på att de skulle uppleva det på det sättet.

Det har sagts mig att SJ-personalen upplever det som mycket stimulerande att nu få ordna även för de tillfälliga, nya resenärer man har fått. Det har tagits initiativ till rullande kaffeservice på vagnar som tidigare brukade gå nästan obelagda och som nu är mer än halvbesatta och där det alltså lönar sig att ha en sådan service. Man kanske rent av börjar sälja tidningar igen på själva tåget.

Jag tror att ett samlat grepp att göra tågresorna populära skulle respekteras och uppskattas av de flesta. I vilken utsträckning man måste vara hundraprocentigt konsekvent när det gäller att genomföra motsvarande rabatterning på bussarna vågar jag inte yttra mig om. Men det är dock en skillnad - eller hur? - mellan den grad av energitnyttjande som det är fråga om på tåg som ändå skall gå, och på bussar som i så fall kanske måste dubbleras.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 8 Om dispens från lagen om överlastavgift

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Nilssons i Tvärålund (c) i kammarrens protokoll för den 15 januari intagna fråga, nr 15, och anförde:

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om dispens från  
lagen om över-  
lastavgift*

Herr talman! Herr Nilsson i Tvärålund har frågat mig, om jag är beredd att medverka till att viss dispens från lagen om överlastavgift medges nu under vinterperioden med frusna vägar, i syfte att begränsa transportkostnaderna och spara bränsle.

Den 13 december förra året besvarade jag en enkel fråga av herr Norrby i Gunnarskog, om jag avsåg att vidtaga några lättnader i lagen om överlastavgift under rådande oljekris.

Jag framhöll i mitt svar att systemet med överlastavgift tillkommit för att få till stånd bättre efterlevnad av vägtrafiklagstiftningens belastningsbestämmelser. Eftersom ifrågavarande bestämmelser är av stor betydelse, inte bara från vägekonomisk synpunkt utan också i hög grad från trafiksäkerhetssynpunkt, fann jag ingen anledning att på grund av oljekrisen se mindre allvarligt på överträdelse av sådana bestämmelser, som ju dessutom är straffsanktionerade.

Vad jag anförde i mitt svar till herr Norrby gäller alltså.

Vad beträffar vintervägarna vill jag framhålla att länsstyrelserna i Norrlandslänen och i vissa mellansvenska län varje år utfärdar s. k. vinterkungörelser, dvs. lokala trafikföreskrifter som innebär att högre axel- och boggitryck under vinterperioden tillåts på vägar som är tjälade. Härigenom förbättras möjligheterna att genomföra tunga transporter på vägar som eljest inte skulle tåla högre belastning. Att medge dispenser från lagen om överlastavgift finns det ingen anledning till.

Herr NILSSON i Tvärålund (c):

Herr talman! Förutom de motiv som jag angivit i min fråga har jag avsett förhållandet att det är mycket svårt att bedöma vikter för t. ex. timmerlaster på bilar. Vid provkörningar och vid exkursioner har det visat sig att fackfolk — skogsinspektörer och transportörer — inte heller har kunnat göra särskilt kvalificerade gissningar på vikten av ett timmerlass på bil. Den felmarginal som tillåts vad det gäller vikter, 7–8 procent, har i mycket stor utsträckning överskridits vid sådana tillfällen.

Enligt vad åkare har uppgivit har tidigare jämsides med viktkontroll företagits mätning av volymen på lasten av virke. Jag anser, mot bakgrund av vad jag nyss sagt om svårighet att bedöma vikten, att en sådan ordning vore mycket rimlig. Om volymen enligt schablontal inte gav anledning att misstänka övervikt skulle en faktisk mindre övervikt — även utöver de 7–8 procent som tolereras enligt nuvarande tillämpningsbestämmelser — tolereras i sådana fall. Jag hade tänkt mig att det skulle vara möjligt att tillåta ett sådant tillvägagångssätt på sådana vägar som inte har svaga passager i form av t. ex. för svaga broar. Enligt ett tidigare svar och enligt det svar stadsrådet nu gett mig anser han inte att det finns anledning därtill.

Jag avser inte med min fråga att uppmjuka efterlevnaden av lagen om överlast. Jag vill inte heller åstadkomma någon negativ inverkan på vägekonomin. I det här fallet är det snarare tvärtom — när vägarna är frusna och bär sådana här stora laster. Någon risk för trafiksäkerheten kan det inte heller vara fråga om. Det är med hänsyn till de faktiska svårigheterna att bedöma vikten samt energi- och fraktkostnadsproblemen som jag har tänkt mig den lösning, som jag skisserat och som är

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om dispens från  
lagen om över-  
lastavgift*

praktiserad och enkel.

Jag skall, herr talman, inte i dag ta upp någon diskussion med herr Norling i den här frågan. Jag beklagar bara att inte statsrådet har kunnat ge ett positivt svar. Jag ber ändå att få tacka för svaret på min fråga. Jag tror att det hade varit rimligt att medge den något mer generösa tillämpning av lagen om överlastavgift som jag skisserat.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Efter herr Nilssons i Tvärålund inlägg utgår jag från att han inte med sin fråga har avsett att röra vid själva överlastavgiften och bestämmelserna därom. Det noterar jag med tillfredsställelse. Skulle det ha varit fallet är nämligen frågeställningen betydligt allvarigare. Alla minns debatten vid införandet av överlastbestämmelserna. Huvudmotivet till att införa dessa bestämmelser var kort och gott att vi hade att röra oss med viktiga trafiksäkerhetsfrågor, med viktiga transportekonomiska frågor och också med efterlevnaden av lagstiftningen i sammanhanget.

Nu har herr Nilsson sagt att det inte är det frågan gäller utan mer en temporär dispens. Jag ser det som oerhört svårt att tänka fram en dispens från gällande regler utan att man omedelbart kommer i kollision med grundreglerna. Det är möjligt att jag inte har förstått hur herr Nilsson i Tvärålund skulle tänka sig detta, men det måste ändå till syvende og sist vara fråga om att få köra med tyngre last än vad bestämmelserna medger - något annat kan det knappast gälla. I så fall är det angeläget för mig att slå fast vad jag sade till herr Norrby i Gunnarskog strax före kammarens juluppehåll. Det viktiga och riktiga nu är att se till att vi får lastindikatorer som löser de här problemen för dem som är närmast berörda, nämligen åkarna och chaufförerna. Det pågår arbete med att snabbt ta fram sådana indikatorer - vägverket, och därmed staten, hjälper till med detta arbete - och när vi har dem, kanske vi slipper diskussioner av den här typen.

Jag har, herr talman, velat göra detta tillägg för att ingen tvekan skall råda om att vad vi här har att göra med är tillämpning av lagen eller undantag från lagen.

Herr NILSSON i Tvärålund (c):

Herr talman! Som statsrådet alldeles nyss har konstaterat gäller min fråga en rimligare tillämpning av lagstiftningen rörande överlastavgift. Det är här fråga om en tillämpning som många berörda inte anser vara särskilt rimlig.

Herr statsrådet nämnde i slutet av sitt senaste anförande att det gällde att få fram lastindikatorer. Jag vill understryka detta och hoppas att dessa snart skall finnas i marknaden. Det är frånvaron av lastindikatorer som gör att de nuvarande bestämmelserna i många fall upplevs såsom inte särskilt rimliga.

Statsrådet ansåg sig ha svårt att "tänka fram" dispensregler. Jag beskrev de dispensregler som jag kan tänka mig. De dispensreglerna är prövade - mig veterligt utan att det har varit några särskilda svårigheter. De skulle medge möjlighet till en något rimligare tillämpning av en lag som är väldigt svår att tillämpa i praktiken, även om de som berörs av

lagen vinnlägger sig om att tillämpa den så långt det nu finns praktiska möjligheter.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 9 Om åtgärder mot återutsändning av TV-program som anmälts till radionämnden

Herr utbildningsministern ZACHRISSON erhöll ordet för att besvara herr *Fågelsbos* (c) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 3, och anförde:

Herr talman! Herr Fågelsbo har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidtaga för att inte en upprepning skall ske av att TV sänder i repris ett program som anmälts till radionämnden innan densamma behandlat anmälan.

Enligt de regler som gäller för Sveriges Radios programverksamhet finns inget formellt hinder att sända repris på ett program som anmälts till radionämnden men ännu inte prövats av nämnden. Det ankommer således på Sveriges Radio att bedöma, om det finns anledning att hindra reprissändning. Eftersom en stor del av programmen i radio och TV är repriser skulle regler som innebär att enbart en anmälan till radionämnden kan förhindra återutsändning innebära en styrning av program-sättningen som inte är förenlig med de principer som statsmakterna ansett böra gälla för Sveriges Radios verksamhet. För närvarande pågår en utredning rörande radionämndens organisation. Syftet med denna är att åstadkomma en förstärkning av nämndens resurser så att ärendehan-lingen kan påskyndas.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Docenten i statskunskap vid universitetet i Göteborg Stig Hadenius – som i en tidning också kallas för massmediaexpert – har under föregående vecka blivit intervjuad av en tidskrift. Bl. a. har han fått frågan: "Vilka fel har Ni svårast att överse med?" Svaret från docent Hadenius är: "Massmediernas."

Massmedierna har ju mycket stor genomslagskraft; särskilt gäller detta radio och TV, som stiger in i våra hem och våra vardagsrum. Jag vill gärna erkänna att många av dessa program är alldeles utmärkta. En hel del program är emellertid kontroversiella, och många människor reagerar mot dem. De kan inte förlika sig med att ett monopolföretag som Sveriges Radio skall få sända program som strider mot deras etiska värderingar.

Man har ju möjlighet att göra en anmälan till radionämnden, och många har väl trott att denna radionämnd hade kompetensen att fälla ett avgörande. Av det svar som jag har fått av statsrådet framgår att det är Sveriges Radio som avgör om ett program skall sändas i repris eller inte. Har det gjorts en anmälan är det tydligen ändå ingenting som hindrar att programmet sänds i repris.

Det sägs i svaret: "För närvarande pågår en utredning rörande radionämndens organisation. Syftet med denna är att åstadkomma en

Nr 6

Torsdagen den  
17 januari 1974

*Om åtgärder mot  
återutsändning av  
TV-program som  
anmälts till radio-  
nämnden*

Torsdagen den  
17 januari 1974

Om åtgärder mot  
återutsändning av  
TV-program som  
anmälts till radio-  
nämnden

förstärkning av nämndens resurser — —.” Det där är ju gott och väl, men jag tycker i alla fall att man borde göra en översyn också av kompetensreglerna, som förefaller vara mycket urvattnade.

Jag ber att till herr utbildningsministern få framföra ett tack för att jag har fått frågan besvarad.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Föredrogs och hänvisades motionerna nr 73 och 74 till konstitutionsutskottet, nr 75--78 till skatteutskottet, nr 79 till justitieutskottet, nr 80 till utrikesutskottet, nr 81 till socialförsäkringsutskottet, nr 82 och 83 till socialutskottet, nr 84 till utbildningsutskottet, nr 85--88 till trafikutskottet, nr 89--91 till inrikesutskottet samt nr 92 --96 till civilutskottet.

§ 11 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 20--22.

§ 12 Herr talmannen meddelade att Kungl. Maj:ts propositioner nr 1 och 2 skulle sättas sist på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

### § 13 Interpellation nr 23 om sänkta fartgränser för vägtrafiken

Ordet lämnades på begäran till

Fru FREDGARDH (c), som yttrade:

Herr talman! När energikrisen satte in i slutet av 1973 införde Västtyskland vid månadskiftet november--december körförbud under söndagar. Körförbudet varade under fyra veckor men är nu upphävt. Anledningarna därtill är flera, men av väsentligt intresse för Sverige med tanke på nuvarande situation är att bensinkonsumtionen kunnat hållas på så låg nivå att ransonering undvikits. Detta har skett genom införande av fartbegränsningar på motorvägar (100 km/tim) och på landsvägar (80 km/tim). Enligt det västtyska handelsdepartementet kan införandet av hastighetsbegränsningar beräknas ha inneburit en inbesparing av bensin av ca 5 procent. Dessutom räknar man med att ca 3 procent har sparats genom att bilägarna i viss utsträckning samåker, t. ex. till arbetet.

Kontrollen av att hastighetsbegränsningarna efterlevs sker genom normal polisövervakning. Några extra kostnader för övervakning har således ej uppkommit. Några uppgifter om i vilken utsträckning hastighetsbegränsningarna inneburit en minskning av antalet trafikolyckor föreligger ej för närvarande. Enligt kommunikationsdepartementet i Västtyskland ger dock den hitillsvarande erfarenheten vid handen att en minskning av antalet olyckor är trolig.

Något beslut om hur länge de sänkta fartgränserna skall bibehållas föreligger ej. Bestämmelserna om fartgränser som de nu är utformade kommer dock att vara tidsbegränsade. Avsikten är att man under våren utifrån allmänna trafikpolitiska överväganden skall ta ställning till frågan om användandet av fartgränser i framtiden.

I Sverige har bensinransoneringen vållat allvarliga problem såväl för näringslivet som administrativt för myndigheterna. Framför allt har dock de många enskilda drabbats som varje dag pendlar mellan hemorten och arbetsorten. Av allt att döma står vi inför en fortsatt bensinransonering när den första ransoneringsperioden löper ut.

Under hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd medverka till att Sverige genom att följa Västtysklands exempel och sänka fartgränserna kan spara så mycket bensin att bensinransoneringen blir överflödigt?

Denna anhållan bordlades.

#### § 14 Interpellation nr 24 om en utvärdering av resandestrukturen

Ordet lämnades på begäran till

Herr LOTHIGIUS (m), som yttrade:

Herr talman! Den av myndigheterna gjorda åtstramningen av bränsle till personbilstrafiken har mycket kraftigt ökat kollektivtrafiken, både när det gäller pendelresor på kortare avstånd och resor på längre avstånd, vilka är av annan karaktär.

De resandeströmmar som nu uppstått är ofta ett uttryck för den resandes egna bedömningar hur hon eller han med anledning av tillgängliga transportmedel på bästa sätt skall kunna förflytta sig mellan de nödvändiga resmålen. Myndigheterna får härigenom en utmärkt möjlighet att under dessa förhållanden kunna göra en utvärdering av hur dessa resandeströmmar går och fungerar. För både kollektivtrafikutredningen och det regionala trafikplaneringsarbetet i län och kommuner måste detta vara av största intresse.

Mot bakgrund av de synpunkter som utvecklats i interpellationen anhåller jag att till herr kommunikationsministern få rikta följande frågor:

Är statsrådet beredd att göra en utvärdering av den resandestruktur som uppkommit genom de av myndigheterna vidtagna åtstramningsåtgärderna för personbilstrafiken?

Är statsrådet vidare beredd att ge kollektivtrafikutredningen eller annan utredning i uppdrag att omedelbart fullgöra en sådan åtgärd?

Denna anhållan bordlades.

## § 15 Interpellation nr 25 om lätnader i de handikappades färdkostnader

Ordet lämnades på begäran till

Herr BÖRJESSON i Falköping (c), som yttrade:

Herr talman! För den som drabbas av ett gravt handikapp innebär detta ofta en isolering från omvärlden. Den handikappade får i de allra flesta fall finna sig i att inte kunna som den icke handikappade fritt röra sig utan är hänvisad till en mer eller mindre isolerad tillvaro. Bilen innebär för många ett brytande av den isolering från omvärlden som handikappet innebär. Från samhällets sida har medel ställts till förfogande för många handikappade att kunna anskaffa bil. Tyvärr är bestämmelserna sådana att endast den handikappade som för sitt yrke och sin utbildning är beroende av bilen kan erhålla samhällets hjälp. Önskvärt vore att bestämmelserna ändras så att även andra handikappade skulle ha möjlighet att kunna anskaffa bil. Jag tänker bl. a. på kategorin husmödrar. Dessa skulle säkerligen vara i stort behov av bil för att bryta den isolering som deras handikapp medför. De kan tyvärr inte erhålla någon hjälp från samhällets sida för att de inte motsvarar de kriterier som utgör förutsättningarna för att hjälp skall kunna erhållas. Det är därför berättigat att de bestämmelser som gäller för befrielse från fordonsskatt och bidrag för skatten på viss mängd drivmedel för handikappade, som för sin utbildning eller förvärvsverksamhet är beroende av bil som fortskaffningsmedel, skall utvidgas att även gälla handikappade personer som inte för sin förvärvsverksamhet eller sin utbildning behöver bil, t. ex. handikappade husmödrar m. fl., men som för sitt livsbehov är i synnerligt behov av bil för brytande av den isolering som deras handikapp utgör.

Den kommunala färdtjänsten, i de kommuner där den är införd, utgör en värdefull möjlighet för handikappade och rörelsehindrade att få sitt transportbehov tillgodosett. Det är omvittnat inte minst från de handikappades sida att i de kommuner där man har en väl utbyggd färdtjänst denna fyller ett verkligt stort behov. Det är därför synnerligen angeläget att man i hela landet får en väl utbyggd och väl fungerande färdtjänst. Det kan inte vara tillfredsställande att man i vissa kommuner har väl fungerande färdtjänst, medan man i andra kommuner inte har någon färdtjänst ordnad eller en färdtjänst som inte fyller rimliga anspråk på en tillfredsställande service. Av de siffror som De handikappades riksförbund (DHR) redovisat i en skrivelse till landets kommuner framgår att endast ca 32 procent av landets kommuner har ordnad färdtjänst. I det län som har bäst ordnad färdtjänst har endast 8 procent av kommunerna icke ordnad färdtjänst, under det att i det sämsta länet i landet 84 procent av kommunerna inte har ordnat sin färdtjänst.

Jag är medveten om de ekonomiska svårigheter som kommunerna har att brottas med och som utgör ett hinder för en utbyggnad av färdtjänsten. Det torde dock i många fall vara andra orsaker som utgör motiv för att icke färdtjänst inrättas. Det kan vara att man icke insett den betydelse som en färdtjänst har för den grupp människor som det här är fråga om. Tyvärr är det väl många gånger så att färdtjänsten får stå tillbaka för annan verksamhet inom kommunen. Dock torde färdtjänsten

utgöra en så värdefull serviceverksamhet åt de handikappade och rörelsehindrade att den bör prioriteras ganska högt i den kommunala verksamheten. Jag konstaterar med tillfredsställelse att i årets statsverksproposition har angivits att Kungl. Maj:t den 28 december 1973 har uppdragit åt kommunalekonomiska utredningen att med förtur behandla bl. a. den kommunala färdtjänsten. Utredningen har möjlighet att föreslå statsbidrag till denna verksamhet. Och enligt statsverkspropositionen har vederbörande departementschef för avsikt att i särskild proposition vid årets riksdag aktualisera frågan om statsbidrag till den kommunala färdtjänsten. Det är min förhoppning att statsbidragets storlek och dess utformning blir sådan att kommunerna erhåller ett verkligt stöd, som gör det möjligt även för kommuner med svagt skatteunderlag och hög debitering att inrätta väl fungerande kommunal färdtjänst.

Det är angeläget – inte minst ur solidaritets- och rättvisesynpunkt – att färdtjänststandarden förbättras i hela landet, så att en väl fungerande färdtjänst kan erbjudas handikappade och rörelsehindrade oavsett bostadsort. Det är också angeläget att man från de socialvårdande myndigheternas sida med olika åtgärder söker påverka primärkommunerna till inrättande av färdtjänst och utbyggnad av sådan, så att den fungerar väl och fyller berättigade anspråk på service.

Med hänvisning till vad jag anfört anholder jag om kammarens tillstånd att till herr socialministern få framställa följande frågor:

1. Vill statsrådet medverka till att befrielse från automobilskatt för personbil som ägs av höggradigt invaliderad person utvidgas att omfatta även handikappade personer utöver dem som för sitt förvärvsarbete eller sin utbildning behöver fordonet, t. ex. handikappade husmödrar m. fl.?
2. Vill statsrådet medverka till att åtgärder vidtages i syfte att intressera och stimulera de primärkommuner som inte har inrättat kommunal färdtjänst att dessa kommuner inrättar väl fungerande färdtjänst speciellt med hänsynstagande till handikappade och rörelsehindrade?

Denna anhållan bordlades.

#### § 16 Anmälades och bordlades motionerna

Nr 97 av herr *Björk* i Gävle om slopande av sekretesskyddet för handlingar i besvärsmål rörande reklamskatt

Nr 98 av herr *Fiskesjö m. fl.* om ändring av kvorumreglerna för kommunala församlingar

Nr 99 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.* om inrättande av ett skattelagråd

Nr 100 av herrar *Rosqvist* och *Bergqvist* angående upphandlingen av sjöfraktstjänster

Nr 101 av herr *Berndtson m. fl.* om slopande av mervärdeskatt på miljötidskrifter

Nr 102 av herr *Petersson* i Röstånga *m. fl.* angående realisationsvinstbeskattningen vid försäljning av egnahemsfastighet

Nr 103 av herrar *Torwald* och *Bengtsson* i Göteborg om vidgad rätt för fiskare till avdrag vid beskattningen

Nr 104 av herr *Glömnér m. fl.* om höjning av ersättningen till vittne

- Nr 105 av herr *Helén m. fl.* om ett förbättrat socialförsäkringssystem
- Nr 106 av herr *Hermansson m. fl.* om vidgad rätt till pensionstillskott
- Nr 107 av fru *Wiklund* och herr *Nilsson* i Tvärälund om tillgodoräk-  
nande av pensionspoäng vid partiell förtidspension
- Nr 108 av herr *Wikner m. fl.* angående den ekonomiska ersättningen  
till praktikanter
- Nr 109 av herr *Börjesson* i Falköping om åtgärder för att minska  
skadeverkningarna av buller i restauranger m. fl. lokaler
- Nr 110 av herr *Nilsson* i Agnäs om förbud mot rökning i restauranger  
m. fl. lokaler
- Nr 111 av herr *Nilsson* i Agnäs m. fl. angående etermediernas  
nyhetsförmedling i u-landsfrågor
- Nr 112 av herr *Winberg m. fl.* angående landsarkivet i Härnösand
- Nr 113 av herr *Helén m. fl.* om ökat anslag till Institutet för social  
forskning m. m.
- Nr 114 av herr *Henmark* om ökad lärartäthet för handikappade  
folkhögskolelever.
- Nr 115 av herr *Henmark* och fru *Nilsson* i Kristianstad om statsbidrag  
till elevhem för elever i gymnasieskolans utbildningslinjer för jordbruk  
och trädgårdsnäring
- Nr 116 av fru *Mogård* angående resurstimmarnas användning i  
grundskolan
- Nr 117 av herr *Ångström* om lokalisering till Skellefteå av GIH-  
utbildning
- Nr 118 av herr *Ångström* om lokalisering till Skellefteå av högre  
teknisk utbildning
- Nr 119 av herr *Fälldin m. fl.* om vidgning av direktiven till trafik-  
politiska utredningen, m. m.
- Nr 120 av herr *Magnusson* i Tanum m. fl. angående den tunga  
trafiken över Svinesund
- Nr 121 av herr *Torwald m. fl.* om ökat anslag till handelsflottans  
välfärdsfond
- Nr 122 av herr *Torwald m. fl.* om ökade lokaltrafikförbindelser på  
järnvägarna
- Nr 123 av herr *Ångström m. fl.* om en samordning av SJ:s zontaxa  
med SJ:s och postverkets busstaxor
- Nr 124 av herr *Åsling m. fl.* om statsbidrag till ökat brobyggande
- Nr 125 av herr *Helén m. fl.* angående jordbrukspolitik
- Nr 126 av herr *Nilsson* i Östersund m. fl. om ett finansieringssystem  
för ett långsiktigt skogsvårdsprogram
- Nr 127 av herr *Persson* i Heden m. fl. om översyn av bestämmelserna  
angående tillstånd att förvärva jordbruks- och skogsfastighet
- Nr 128 av herrar *Andersson* i Örebro och *Sjönell* om inrättande av en  
tjänst för kommersiell marknadsbevakning i Norden
- Nr 129 av herr *Glimnér m. fl.* om undersökning rörande förekomsten  
av naturgas på Östgötaslätten
- Nr 130 av herr *Johansson* i Malmö m. fl. om förköpsrätt för det  
allmänna vid försäljning av företag
- Nr 131 av herr *Stjernström m. fl.* om ökad elkraftproduktion i  
Indalsälven

Nr 132 av herr *Karl Bengtsson* i Varberg om representation i länsstyrelserna för de anställdas fackliga organisationer

Nr 133 av herr *Fälldin m. fl.* om en parlamentarisk utredning angående en allmän arbetslöshetsförsäkring

Nr 134 av herr *Fälldin m. fl.* om ett handlingsprogram för jämlikhetspolitik, m. m.

Nr 135 av herr *Jonasson* om införlivande av Hagfors, Munkfors och Sunne kommuner med det inre stödområdet

Nr 136 av herr *Wikner m. fl.* om ökade möjligheter till flyttningsbidrag enligt arbetsmarknadskungörelsen

Nr 137 av herr *Karl Bengtsson* i Varberg angående informationsverksamheten vid länsstyrelserna

Nr 138 av herr *Björk* i Gävle om sänkning av åldern för tillträde till offentlig tillställning

### § 17 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen av

Nr 20 Herr *Komstedt* (m) till herr kommunikationsministern om oljebesparande vägbelägningsmaterial:

Avser statsrådet att vidtaga åtgärder för att få fram alternativa vägbelägningsmaterial i stället för asfalt i syfte att hålla tillbaka oljeförbrukningen?

Nr 21 Herr *Bladh* (s) till herr handelsministern angående lokaliseringen av planerad försöksverksamhet med torveldade värmeverk:

Är statsrådet i tillfälle att redovisa vilka orter som är under övervägande som etableringsorter i statens planerade försöksverksamhet med torveldade värmeverk?

Nr 22 Herr *Andersson* i Ljung (m) till herr handelsministern om ökad drivmedelstildelning för traktorer i jordbruk:

Anser statsrådet det välmotiverat med tillstånd, s. k. förbrukningslicens, för att bl. a. för jordbrukets traktorer få disponera drivmedel som fanns i lager vid ransoneringens början?

Nr 23 Herr *Hermansson* (vpk) till herr industriministern om en undersökning av anledningen till svårigheterna i fråga om försörjningen av olja och bensin:

Avser regeringen att föranstalta om undersökning av de stora oljebolagens manipulationer med tillförsel, prissättning, m. m. i samband med de aktuella svårigheterna när det gäller försörjningen med olja och bensin?

Nr 24 Herr *Nyhage* (m) till herr kommunikationsministern angående SJ:s godsbefordringsförhållanden i Kinna:

Nr 6

Torsdagen den  
17 januari 1974

---

Är statsrådet villig medverka till att SJ:s godsbefordringsförhållanden i Kinna inte försämras?

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 15.01.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*