

Torsdagen den 28 februari

Kl. 14.00

Torsdagen den  
28 februari 1974*Ang. erkännande av  
Guinea-Bissau som  
självständig stat***§ 1 Ang. erkännande av Guinea-Bissau som självständig stat**

Herr utrikesministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara fru Dahls (s) i kammarens protokoll för den 21 februari intagna fråga, nr 82, och anförde:

Herr talman! Fru Dahl har frågat mig hur långt förberedelserna för ett svenskt erkännande av republiken Guinea-Bissau har hunnit och vilket resultat diskussionerna med andra länders regeringar i denna fråga har givit.

Frågan om erkännande av Guinea-Bissau har inom departementet studerats ur folkrättsliga och allmänpolitiska synpunkter. Informationer inhämtas fortlöpande om situationen i området och om frågans internationella utveckling.

Kontakter i frågan har förekommit med regeringarna i de nordiska länderna och Holland. Enighet har därvid förelegat om behovet av fortsatt samråd. Frågan kommer att diskuteras vid det nordiska utrikesministermötet den 4–5 april. Jag anser det önskvärt att få till stånd ett samordnat handlande av en grupp likasinnade stater. I första hand bör möjligheterna till förnyade påtryckningar mot Portugal prövas i syfte att få till stånd en fredlig avveckling av den portugisiska närvaron i Guinea-Bissau. Ett avgörande i erkännandefrågan får dock ej uppskjutas alltför länge.

Fru DAHL (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka utrikesministern för svaret.

Självfallet är jag inte nöjd med svaret även om där sägs att man håller fast vid den tidigare inställningen som är inriktad på att stödja befrielseströrelsen i dess kamp för självständighet åt folket i Guinea-Bissau. Jag har den uppfattningen att erkännandefrågan redan har förhållats alltför länge.

Jag vill erinra om vad utrikesministern sade i en interpellationsdebatt i december förra året, att avsikten med de undersökningar som nu företas är att undvika onödiga dröjsmål med ett ställningstagande. Jag delar uppfattningen att man skall pröva olika vägar till att med fredliga medel förmå Portugal att ge upp sitt kolonialvälde. Jag tror inte att utsikterna till framgång är särskilt stora när det gäller att söka övertala Portugal. Vi vet att den regeringen är okänslig för argumentation från andra länder och inte frivilligt kommer att ge upp sitt kolonialvälde. Men jag har också den uppfattningen att ett erkännande av den självständiga republiken Guinea-Bissau skulle vara ett mycket verksamt medel för att på fredlig väg nå just det mål som vi här båda har för den svenska regeringens politik. Det är särskilt nödvändigt att till de över 70 stater som redan har

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. erkännande av  
Guinea-Bissau som  
självständig stat*

erkänt republiken Guinea-Bissau också kommer ett antal västerländska stater. Jag anser att det är mycket betydelsefullt att den svenska regeringen går före, och jag är övertygad om att andra länder kommer att följa efter – om de inte är beredda att handla samtidigt.

Jag vill också fråga utrikesministern vad som har hänt med de andra frågor beträffande vilka det i interpellationssvaret i december förutskickades ytterligare åtgärder. Den ena frågan gällde de praktiska möjligheter Sverige har att vidta åtgärder för att förhindra svenska investeringar i de portugisiska kolonierna; där föreligger nu den Lidbomska utredningens resultat. Den andra gällde möjligheterna att via FN och FN:s säkerhetsråd ta upp dessa frågor. Härom har det av tidningsuppgifter framkommit att den svenska regeringen har för avsikt att vara mer aktiv under kommande år.

Herr utrikesministern ANDERSSON:

Herr talman! På fru Dahls direkta frågor kan jag svara att det snart kommer en proposition till riksdagen där problemet om svenska investeringar i bl. a. de portugisiska kolonierna behandlas.

Vidare vill jag säga att den här saken behandlas fortlöpande i Förenta nationerna. Senast i höstas hade ju Sverige tillfälle att säga sin mening i Förenta nationernas diskussioner om Sydafrika och de portugisiska kolonierna, och vi förbereder att göra det även i fortsättningen.

Jag är glad över att fru Dahl delar uppfattningen att man ändå skall – ehuru det kan tyckas vara utsiktslöst – söka förmå Portugal att förhandla med frihetsrörelserna och på det sättet lösa konflikten. Vi har försökt och försöker här att hålla oss inom Förenta nationernas ram. FN:s säkerhetsråd beslöt enhälligt i fjol att uppmana Portugal att med fredliga medel söka lösa konflikten. Det är ganska naturligt att vi tillsammans med ett antal andra europeiska stater försöker att inom FN:s ram göra påtryckningar på Portugal att följa säkerhetsrådets enhälliga mening. Så länge detta försök inte har gjorts tror jag inte det är möjligt att vid samråden med andra länder få till stånd något enhetligt agerande, vilket jag är ute efter.

Fru DAHL (s):

Herr talman! Jag delar den uppfattningen – det vill jag ytterligare en gång understryka – att man skall pröva olika vägar. Men detta får icke utesluta att erkännandefrågan ges en skyndsam behandling.

När utrikesministern tar upp FN:s ställningstagande vill jag erinra om att just detta ställningstagande i fråga om republiken Guinea-Bissau innebär att vi här har en unik folkrättslig situation. FN har ju uttryckligen olagligförklarat den portugisiska kolonialförvaltningen; FN har uttryckligen förklarat PAIGC vara den enda legitima företrädaren för Guinea-Bissaus folk. Republiken Guinea-Bissau har numera rätt att sända observatörer till FN och FN:s specialorgans kontor.

Mot den bakgrunden har man alltså ett mycket gott folkrättsligt stöd för ett erkännande, och det ter sig för mig obegripligt att ett sådant inte kommit för länge sedan.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. valet av gene-  
ralsekreterare i  
Europarådet*

Herr utrikesministern ANDERSSON erhöll ordet för att besvara herr Lidgards (m) i kammarens protokoll för den 22 februari intagna fråga, nr 83, och anförde:

Herr talman! Herr Lidgard har frågat mig om jag har möjligheter att upplysa om vilka åtgärder som från regeringens sida vidtagits för att tillgodose svenska intressen i samband med det förestående valet av generalsekreterare i Europarådet.

Vi har haft kontakt med andra länder i kandidatfrågan. Regeringen anser det vara ett starkt intresse att posten får en skicklig och auktoritativ innehavare. Det är inte möjligt för mig att inför riksdagen redovisa de olika kandidater som diskuterats. Det skulle förutsätta en offentlig bedömning av olika tänkbara kandidaters kvalifikationer och utsikter att bli valda av församlingen.

Herr LIDGARD (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Det är så innehållsrikt som det kan bli när man egentligen inte har något att svara på den ställda frågan.

Saken är den att i Europarådet går om några månader mandattiden ut för den nuvarande generalsekreteraren och det är fråga om att välja någon annan i hans ställe. Det är ingen hemlighet att man diskuterat olika kandidater. Jag delar utrikesministerns uppfattning att vi inte skall tala om de personer som diskuterats. Jag tycker också att det är ett svenskt intresse att få den mest auktoritative, den bäste som kan fås, till detta uppdrag.

Min fråga till utrikesministern innehöll en liten del som inriktade sig på de svenska intressena, och jag skulle nu vilja ställa frågan: Finns det verkligen några speciella svenska intressen i detta sammanhang utöver dem som utrikesministern har redovisat? Jag bortser från den heder man allmänt känner om någon svensk blir utsedd till ett fint uppdrag i internationella sammanhang; jag skall inte gå in på den saken.

När det gäller Europarådet tycker jag att det finns en viktig punkt, kanske inte speciellt för Sverige utan för de åtta länder i Europarådet som inte tillhör den gemensamma marknaden. Jag har ett intryck av – detta är nog inte felaktigt, det tror jag utrikesministern kan hålla med om – att det numera finns en tendens i Bryssel att dra till sig en massa uppgifter, som tidigare har diskuterats i Europarådet. Det gäller en del juridiska och kulturella frågor m. m. som det är angeläget för oss att få vara med och tala om. Får vi inte i Europarådet en ledning som tänker på saken ur de utom EG stående nationernas synvinkel finns det en risk för att vi förlorar en plattform som är rätt viktig för oss.

Det var närmast detta jag hade i tankarna när jag frågade vilka åtgärder som vidtagits. Jag vet att det förekommit kontakter, men jag vet minsann inte om det förekommit något initiativ för att föreslå en lämplig svensk person till den här posten. Det skulle i så fall ha gjorts innan herr utrikesministern tillträdde, och därför kan jag inte driva frågan så hårt. Den svenska Europarådsdelegationen, vi som fått förtroendet att tjänst-

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. valet av gene-  
ralsekreterare i  
Europarådet*

göra i Strasbourg, har dock till utrikesdepartementet framfört en enig uppfattning om en person som vi skulle tycka var bra och som borde föreslås av den svenska regeringen.

Nu befinner sig olika kandidater på resor runt bland de europeiska huvudstäderna för att tala för sin kandidatur. Vi får många brev om hur förträffliga en del kandidater är; de skriver själva om saken. Samtidigt har det yppat sig ett tillfälle. Ministerrådet har beslutat att tiden för nominering av kandidater skall flyttas fram till, jag tror det var den 14 mars.

Därför vill jag fråga: Tänker herr utrikesministern ta vara på detta tillfälle och fundera på om vi har någon lämplig person som vi skulle vilja förorda från svensk sida?

Herr utrikesministern ANDERSSON:

Herr talman! Det är riktigt att vi inte framfört någon svensk kandidat till generalsekreterarposten. Men den svenska regeringen har i samarbete med de andra nordiska länderna och några stater till försökt att lansera en nordisk kandidat, icke svensk. Herr Lidgard vet att det inte gick att få en sådan uppslutning kring vederbörande att vi ens kunde förmå honom att stå kvar som kandidat.

Nu har tiden för att anmäla kandidater till generalsekreterarposten framflyttats, som herr Lidgard sade, till den 14 mars. Detta innebär att frågan fortfarande står öppen.

Vi har kontakter i frågan, och det är möjligt att det kan ske förändringar som gör det möjligt att framföra kandidater, men personligen måste jag nog säga, herr Lidgard, att jag inte tror att vi är i den situationen att det nu är möjligt att lansera en svensk kandidat som har någorlunda goda förutsättningar att i den konkurrens som finns bli accepterad som generalsekreterare. Jag tycker inte att man skall föra fram en kandidat om inte vissa förutsättningar finns.

Dessutom känner herr Lidgard till att i spelet om kandidater har de olika partigrupperna här i riksdagen som är representerade i Strasbourg tagit ställning, och jag tror att de också har bundit sig.

Herr LIDGARD (m):

Herr talman! Jag beklagar att utrikesministern är så pessimistisk när det gäller att fundera över möjligheterna att få fram någon kandidat som skulle passa oss från svensk synpunkt. Jag vet att herr utrikesministern känner till att det gjorts ett visst förberedelsearbete på "gräsrotsnivå" inom Europarådet. Jag tycker att det är synd att utrikesministern hänvisar till att de olika partigrupperna bundit sig. Det är möjligt att en grupp som står utrikesministern nära bundit sig, men den var inte bunden när vi gemensamt diskuterade frågan i den svenska delegationen, utan såvitt jag kan erinra mig var vi mycket överens om att det fanns en kandidat att lansera från svenskt håll. Men han föll, som sagt, mellan två utrikesministerstolar, och jag skall inte förebrå den nuvarande utrikesministern för att det gick litet galet i den här affären.

Herr utrikesministern ANDERSSON:

Herr talman! Jag är inte pessimist. Jag är realist och vet att förutsättningarna är små i detta fall. Men det kan, som jag sagt, ske förändringar, och jag har fortfarande kontakt och möjligheter till nya kontakter i frågan. Men den av mig nämnda bindningen existerar – som herr Lidgard underströk – tyvärr.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om representation  
för de anställda  
i försäkringskassas  
styrelse*

### § 3 Om representation för de anställda i försäkringskassas styrelse

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr *Fagerlunds* (s) i kammarens protokoll för den 22 februari intagna fråga, nr 84, och anförde:

Herr talman! Herr Fagerlund har frågat om jag är beredd att under innevarande vårriksdag lägga fram förslag om representation för de anställda i försäkringskassornas styrelser.

Med anledning av motioner till 1970 års riksdag uttalade sig riksdagen för ett undanröjande av det hinder som enligt lagen om allmän försäkring föreligger mot att välja anställd i försäkringskassa till ledamot i kassans styrelse. En sådan ändring borde dock enligt riksdagens mening föregås av översyn och närmare utredning i lämpligt sammanhang. Riksdagens skrivelse i denna fråga överlämnades av regeringen till riksförsäkringsverket med uppdrag att göra erforderlig utredning. Därefter har olika initiativ tagits i syfte att finna lämpliga vägar till ett ökat inflytande för de anställda. Jag vill bl. a. nämna den år 1972 tillsatta styrelserepresentationsutredningen, vars resultat redovisats för riksdagen i årets statsverksproposition. Riksförsäkringsverket har velat avvakta resultatet av bl. a. denna utredning innan verket lägger fram förslag om hur medinflytande-frågorna vid försäkringskassorna bör lösas. Enligt vad jag inhämtat avser verket att redovisa resultatet av sin utredning under våren.

Herr FAGERLUND (s):

Herr talman! Jag ber först att få tacka herr socialministern för svaret på min enkla fråga. Det är ju negativt i så måtto att vi inte kan vänta någon proposition under vårriksdagen.

När det gäller representationen för de anställda i olika verksamhetsstyrelser och även i aktiebolag och bankinstitut har det hänt en del. Jag vill nämna 1972 års proposition och beslut om styrelserepresentation i aktiebolag och 1973 års proposition och beslut om bankinstitut och försäkringsbolag, samt att det pågår en försöksverksamhet inom kommuner och landsting.

År 1970 väckte jag och några medmotionärer en motion med förslag om upphävande av bestämmelserna att anställd icke ens fick väljas som styrelserepresentant t. ex. i landstingens institutioner även om han ville ta sådant uppdrag. Det har inte hänt någonting sedan 1970, trots att motionen fick ett positivt gensvar och riksdagen nästan ville gå längre än vad vi föreslog. Jag skall emellertid inte trötta med några referat av vår motion.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om representation  
för de anställda  
i försäkringskassas  
styrelse*

I bilaga 2 till statsverkspropositionen, som socialministern omnämnde i sitt svar, skrivs på s. 39 i fråga om representation för anställda i statliga verk och styrelser:

”Det finns flera olika skäl för att låta personalen bli representerad i de statliga myndigheternas högsta beslutande organ. De anställdas möjligheter att påverka sin arbetssituation bör underlättas. Härigenom skapas bästa möjliga betingelser för engagemang och intresse hos de anställda för myndighetens verksamhet och därmed också för ett gott arbetsresultat. De anställdas medinflytande i ledningsorganets arbete utgör ett väsentligt inslag i ett företagsdemokratiskt sätt att bedriva statlig verksamhet.”

De här orden gäller också försäkringskassorna. Det är klart att de 10 000 anställda vid försäkringskassorna känner sig förbigångna i det här sammanhanget, när denna fråga inte har lösts under de snart fyra år som gått sedan vi väckte vår motion.

Jag sade att svaret är negativt; man kan inte vänta någon proposition i vår. Men socialministern säger också: ”Riksförsäkringsverket har velat avvakta resultatet av bl. a. denna utredning — —.” Kan man få tolka detta, herr socialminister, så att om riksförsäkringsverket följer just den här linjen, kan försäkringskassornas personal påräkna styrelserepresentation? Jag vill följa upp frågan med att ställa en följdfråga: Kan man, om riksförsäkringsverkets förslag blir positiva, påräkna en proposition under året, dvs. till höstriktsdagen?

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag vill understryka angelägenheten av att de anställdas medinflytande utvecklas på ett positivt sätt inom försäkringskassornas verksamhetsområde. Som jag angav i mitt svar har nya initiativ i medinflytandefrågorna tagits sedan riksdagen år 1970 behandlade frågan om de anställdas möjligheter att ingå som ledamöter i försäkringskassas styrelse. Riksförsäkringsverket har därför vidgat den ursprungliga ramen för sin översyn så att den också omfattar en prövning av bl. a. konsekvenserna av en tillämpning av styrelserepresentationsutredningens förslag på försäkringskassornas område, och det tror jag är av värde.

Riksförsäkringsverket beräknas nu kunna redovisa sitt förslag i denna fråga inom de närmaste månaderna. Förslaget kommer därefter att tas upp till behandling inom departementet i vanlig ordning. Det är anledningen till att jag inte i dag, innan jag har något förslag, kunnat ange exakt tidpunkt för en proposition. Självfallet kommer icke denna att i något avseende fördröjas sedan vi väl har fått förslaget från riksförsäkringsverket.

Herr FAGERLUND (s):

Herr talman! Jag noterar socialministerns senaste inlägg och hans positiva inställning. Det är min förhoppning att vi kan få denna proposition och att frågan löses under årets lopp.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. en broförbindelse mellan Orust och fastlandet*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru *Fredriksons* (c) i kammarens protokoll för den 7 februari intagna fråga, nr 61, och anförde:

Herr talman! Fru Fredrikson har frågat mig när regeringsbesluten från 1949 och 1954 om broförbindelse mellan Svanesund på Orust och Kolhättan på fastlandet kommer att förverkligas.

I regeringsbeslutet från 1949 angavs att fasta förbindelser mellan öarna Orust och Tjörn å ena sidan samt fastlandet å andra sidan bör anläggas såväl vid Stenungsund som vid Svanesund. Kungl. Maj:t uppdrog åt vägverket att utreda vilken av förbindelserna som först borde anläggas.

Sedan vägverket utfört denna utredning kunde Kungl. Maj:t i det av fru Fredrikson nämnda beslutet från 1954 förordna att väg- och broförbindelsen vid Stenungsund skulle komma till utförande före förbindelsen vid Svanesund. Beslutet innehåller emellertid inte något uttalande om när de båda broförbindelserna skulle byggas. Denna fråga får på vanligt sätt prövas inom ramen för vägverkets långsiktiga planering enligt bestämmelserna i väglagstiftningen.

Utförande av väg- och broförbindelsen vid Svanesund har hittills inte kunnat inrymmas i flerårsplanerna för vägbyggandet. De nu gällande flerårsplanerna omfattar femårsperioden 1973–1977. Dessa planer skall författningsenligt revideras under nästa år – 1975 -- och därvid får frågan om tidpunkten för utförande av förbindelsen vid Svanesund åter prövas.

Fru FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Frågan om broförbindelse mellan öarna och fastlandet började diskuteras redan i slutet av 1920-talet. Det första beslutet i ärendet fattades av länsstyrelsen 1943, och behovet av Svanesundsbron har sedan två gånger fastlagts i regeringsbeslut, första gången redan för 25 år sedan.

I beslutet 1949 heter det bl. a. att även om Tjörnleden bygges behöver Svanesundsfärjan ersättas med bro därför att olägenheter och kostnader för trafiken är så stora. Nämnas kan att år 1973 var färjekostnaderna 1 480 454 kronor. Härtill kommer kostnadsfördyringar och olägenheter för allmänheten.

Kommuner, näringsliv, fast befolkning, pendlare, fritidsboende m. fl. känner starkt behovet av denna bro. Goda trafikförhållanden är förutsättning för att näringslivet skall kunna utvecklas.

I områden som berörs av Svanesundsbron finns tusentals sommarstugor. I den fysiska riksplaneringens intentioner betraktas kusten som ett av landets viktigaste turistområden för rörligt friluftsliv, och det sägs också att tillgängligheten bör ökas. Det är naturligt att man frågar sig vad det tjänar till att i den fysiska riksplaneringen upplåta kusten för rekreation om rekreationen motverkas av stress därför att trafiken inte löper godtagbart.

Trafiken för fritidsboende och rörligt friluftsliv spelar stor roll för dem som berörs, men det skall här framhållas att de bygder jag talar för är levande bygder där det finns ett näringsliv som har utvecklats väl under

senare år. Det är en glädjande utveckling, men den innebär också att de regeringsbeslut jag inledningsvis nämnde måste förverkligas.

Av vägverkets trafikräkningar i aktuella områden kan man dra slutsatsen att det utan Svanesundsbron blir trafikkaos i hela regionen samt att det är synnerligen angeläget att Tjörnleden avlastas.

Många av de årsboende är pendlare med arbete på fastlandet och reser över Tjörn. Denna resväg blir längre men tillämpas ändå, även av pendlare från Orust. Därmed blir reskostnaderna högre och bensinförbrukningen större. Helt naturligt innebär längre resvägar ökade kostnader också för näringslivet. Färjan mellan Orust och fastlandet går numera efter turlista.

Jag finner all anledning att understryka regeringens skrivning i resolutionen år 1949, att även om Tjörnleden kommer till stånd frågan om broförbindelse Svanesund—Kolhätan behöver lösas. Och det är angeläget att man får denna förbindelse snarast. Trafikutvecklingen är mycket snabb, och därför är det min förhoppning att statsrådet medverkar till att Svanesundsbron lyftes in i den kommande femårsplaneringen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill erinra om vad jag sade i slutet av mitt svar på fru Fredriksons fråga, nämligen att vi skall ha en ny revidering av flerårsplanerna nästa år, alltså 1975. Då får vi se om vägmyndigheterna och länsstyrelsen i berört område finner det vara riktigt att prioritera Svanesundsbron.

Det är ju ingen nyhet för fru Fredrikson att vägverket och länsstyrelsen gemensamt föreslår hur vägplanerna skall se ut — och också fattar beslut om dem. Länsstyrelserna beslutar efter förslag av vägverket, och jag har gjort mig underrättad om att under alla de år tillbaka i tiden som vi här talar om har det aldrig varit någon skillnad i bedömningen mellan vägverket och länsmyndigheterna när det gäller intresset av att ta med denna bro. Det är ju, som fru Fredrikson känner till, först när vägverk och länsstyrelse icke är överens om hur planerna skall se ut som Kungl. Maj:t har att ingripa.

Fru FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag tackar herr statsrådet också för det svaret.

Jag är medveten om hur det förhåller sig men är angelägen att påskynda utvecklingen, så att Svanesundsbron tas in i planeringen. I den planering som nu föreligger tio år framåt finns den inte med, och det var min förhoppning att herr statsrådet skulle kunna medverka till att den togs in i planeringen redan 1975.

Jag vill säga ytterligare några ord för att understryka att vi behöver bron ur många synpunkter. Det har blivit en starkt utvecklad trafikintensitet sedan 1949, bl. a. genom koncentrationen av människor till Göteborgsområdet. Mängder av dessa människor vill på fritiden ut till de kommuner som berörs av Svanesundsbron — det har skett ett omfattande sommarstugebyggande.

Jag tillåter mig nämna att vägverket gjorde en trafikutredning för några år sedan, där den prognostiserade trafiken betraktades som

skrämmande i förhållande till trafikledernas kapacitet. Exempelvis Orust fick en uppmaning att begränsa sommarstugebebyggelsen på grund av att vägarna inte orkade med trafiken. En sådan begränsning har också skett. Men nu har vi fått ett mer omfattande rörligt friluftsliv, och riksplanens intentioner kräver mycket av kommunerna vid kusterna för att göra dessa områden mer tillgängliga.

Mot denna bakgrund har vi ett oundgängligt behov av snart inlyftande av Svanesundsbron i planerna, också därför att Tjörnbron tydligtvis är i stort behov av avlastning.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Om allt är rätt som fru Fredrikson säger här när det gäller både statistik och vad vägmyndigheter och länsmyndigheter tidigare har sagt om behovet av denna bro lär det inte behövas något ingripande av Kungl. Maj:t, utan då kommer säkerligen länsstyrelse och vägverk att snart besluta om byggande av bron. Det är nämligen de som skall besluta om detta.

Fru FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka också för det svaret. Kanske kan då min förhoppning vara att, om bron inte kommer in i den kommande femårsplaneringen, det kan bli en påverkan så att bron blir verklighet.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Ang. förhandlingarna mellan SJ och kommuner om driften av olönsamma busslinjer

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Mattssons* i Skee (c) i kammarens protokoll för den 8 februari intagna fråga, nr 62, och anförde:

Herr talman! Herr Mattsson i Skee har frågat mig om jag avser att vidtaga åtgärder för att SJ vid förhandlingar med kommunerna om bidrag till olönsamma busslinjer tillämpar de av bussbidragsnämnden rekommenderade avskrivningstiderna för bussar.

Bussbidragsnämnden har i sina anvisningar föreskrivit vilka avskrivningstider för bussar som i normalfallen skall tillämpas vid beräkningen av lokalt bussbidrag. SJ har vid förhandlingar med kommunerna om ersättning för olönsam trafik i vissa fall funnit anledning ur företagsekonomiska synpunkter tillämpa andra avskrivningsregler.

Det är min förhoppning att det vid förhandlingarna skall bli möjligt att komma fram till en för båda parter godtagbar lösning.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på frågan.

Stödet till den olönsamma busstrafiken har ju varit en fråga som diskuterats upprepade gånger, och det har framförts anspråk på nya

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. förhandlingar  
na mellan SJ och  
kommuner om  
driften av olön-  
samma busslinjer*

regler. I föl hade riksdagen möjlighet att fastställa nya regler på området, och det var en strävan från riksdagens sida att göra ytterligare förbättringar i den proposition som Kungl. Maj:t hade lagt fram i ärendet.

Uppgiften att svara för att kommunikationerna kommer till stånd och att ansöka om de bidrag som kan utgå från staten ligger på kommunerna. Om man inte hade trafikplaneringen klar fick man naturligtvis dra i gång den för att få ansökningarna färdiga. När kommunerna då kommer till förhandlingsstadiet blir det naturligtvis en oangenäm överraskning att statens järnvägar beträffande avskrivningstiden för den rullande materielen går på en annan linje än den som bussbidragsnämnden har rekommenderat. I stället för att följa den centralt rekommenderade avskrivningstiden tio år vill man ha åtta år. Det betyder ganska mycket pengar. Kommunförbundet har beräknat att om den avskrivningstiden skulle tillämpas generellt, så ökar kommunernas kostnader för denna trafik med 5–6 miljoner kronor. Det beloppet kan då ställas i relation till det anslag som står till förfogande för bidragsgivningen, drygt 20 miljoner. Man får naturligtvis också räkna med konsekvensen att även andra bussföretag kommer att kräva samma avskrivningsregler, om kommunerna accepterade SJ:s krav.

Kommunikationsministern slutar sitt svar med att säga: "Det är min förhoppning att det vid förhandlingarna skall bli möjligt att komma fram till en för båda parter godtagbar lösning." Ja, vi hoppas naturligtvis att det skall bli möjligt. Men här står ju skilda intressen mot varandra. Från kommunalt håll vill man ha denna trafik till ett så rimligt pris som möjligt, medan man på SJ vill att trafiken skall vara så ekonomiskt lönsam som möjligt. Här gäller det alltså att kunna förena de båda önskemålen och slippa diskussioner mellan varje kommun och statens järnvägar, vilket man skulle göra om man följer den rekommendation som bussbidragsnämnden har gjort.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det sista stycket i mitt svar, där jag talar om vad som är min förhoppning, grundar sig inte bara på att jag rent allmänt hoppas på en godtagbar lösning. Den frågeställning som herr Mattsson i Skee här har aktualiserat har jag nämligen mött även vid sidan om herr Mattssons fråga, och det har gjort att jag fört resonemang med statens järnvägar om denna sak. Då har vi gått igenom en del av den tillämpning som man från SJ:s sida har velat föra fram vid förhandlingarna med kommunerna i olika delar av landet. Jag har gjort det för att informera mig om saken. Och efter de samtalen kan jag säga som jag har gjort till herr Mattsson, att det är min förhoppning att de förhandlingar som kommer att föras skall leda fram till ett för båda parter godtagbart resultat. Som herr Mattsson sade är det här fråga om en förhandling, och herr Mattsson vet lika bra som jag att då får man ge och ta och hoppas att man till slut når en acceptabel kompromiss.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Herr talman! Jag kan inte underlåta att nämna att min fråga faktiskt redan har haft positiva effekter. Sedan jag framställde min fråga har man

nämligen i några kommuner som jag undersökt fått fram material som visar att statens järnvägar redan har återkallat sina tidigare krav, även om det har skett med en något krystad motivering. SJ skyller på anslaget för nyanskaffning av materiel och säger att man inte klarar av åtta års avskrivning, men för kommunerna har det haft den effekten att man nu har kunnat sluta avtal med tillämpning av den avskrivningstid som bussbidragsnämnden har rekommenderat. Det är ju tacknämligt från kommunal synpunkt att man kunnat nå fram till det.

Sedan hoppas jag bara att den formulering som i stället har tagits in i avtalet, att man skall ha en garanti för motorbrännoljaet priset, inte skall behöva slå igenom i extra kostnader för denna trafik för kommunerna.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Ang. planeringen av SJ:s organisation inom Ångeområdet

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Olssons* i Sundsvall (c) i kammarens protokoll för den 14 februari intagna fråga, nr 73, och anförde:

Herr talman! Herr Olsson i Sundsvall har frågat mig om jag mot bakgrund av riksdagens uttalande år 1972 vill redovisa hur och i vilken utsträckning regionalpolitiska synpunkter beaktats beträffande planeringen av SJ:s organisation inom Ångeområdet.

Regeringen föreskrev den 28 december 1972 att statens järnvägar skulle vidta åtgärder för omorganisation av verket i överensstämmelse med vad som anförts i propositionen 133 år 1972 och under beaktande av vad trafikutskottet anförde i betänkande nr 22 år 1972.

I fråga om Ånge kan konstateras att statens järnvägar tidigare övervägt att föra Ånge till Sundsvalls trafikområde samt att sammanföra signal- och elunderhållsområdena i Ånge och Sundsvall till någon av berörda orter. Som bekant har statens järnvägar inte ansett sig böra genomföra några sådana förändringar. Några planer på andra administrativa omläggningar föreligger enligt uppgift inte.

Herr OLSSON i Sundsvall (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Tyvärr måste jag konstatera att det inte innehöll särskilt mycket.

Bakgrunden till frågan är det riksdagsuttalande som gjordes hösten 1972 i samband med godkännande av trafikutskottets skrivning, där det hette: "Utskottet förutsätter också i enlighet med sitt uttalande vid fjolårets riksdag att beträffande SJ:s organisation i Ångeområdet regionalpolitiska synpunkter vederbörligen beaktas."

Uttalandet föranleddes närmast av en motion, i vilken jag hade krävt *dels* att riksdagen skulle uttala sig för att SJ:s totala verksamhet i Ånge inte skulle minskas genom de i propositionen föreslagna organisationsförändringarna, *dels* att förutsättningarna för utvidgning av SJ:s verksamhet där borde prövas. SJ är kommunens största arbetsgivare och dess

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. planeringen  
av SJ:s organisa-  
tion inom Ånge-  
området*

verksamhet har synnerligen stor betydelse både för sysselsättningen nu och för den framtida utvecklingen i Ånge kommun. Riksdagens uttalande hälsades därför med tillfredsställelse av alla som arbetar för en positiv utveckling inom denna avfolkningsdrabbade kommun.

Det uppstod delade meningar om tolkningen av riksdagsbeslutet, men kommunikationsministern klargjorde i en interpellationsdebatt den 27 mars i fjol hur beslutet skulle tolkas.

Den långsiktiga utvecklingen av SJ:s verksamhet har dock ingett ortsbefolkningen oro. Befolkningsutvecklingen i kommunen har varit negativ. Invånarantalet är nu nere i ungefär 14 500, och enligt prognoserna sjunker det till ungefär 13 000 fram till år 1980.

Oron beror dels på rationaliseringen inom SJ, som medför personalinskränkningar, dels på farhågorna för att Ånges roll inom SJ successivt skall minskas. Det gäller här bl. a. utnyttjandet och behållandet av SJ:s resurser i Ånge. Rangerbangården är en av Sveriges modernaste men förefaller inte att utnyttjas helt. Jag kan exempelvis nämna att stycke gods går förbi Ånge till Sundsvall för omlastning och sedan med lastbil till Ånge.

Posten har sorteringscentral i Ånge. Samverkan mellan SJ och postverket är betydelsefull för sysselsättningen och för SJ:s verksamhet. Men posten har i ökad utsträckning övergått till landsvägstrafik och landsvägsbefordrar nu t. ex. B-post mellan Ånge och Umeå.

Det gäller att utnyttja Ånges centrala läge som järnvägsknut.

Jag vill till sist fråga kommunikationsministern vad som har gjorts för att bl. a. av regionalpolitiska skäl ytterligare utnyttja SJ:s anläggningar i Ånge. Har förutsättningarna för att kompensera den personalminskning som rationaliseringen successivt medför genom att dit lokalisera annan SJ-verksamhet prövats?

Mot bakgrund av riksdagens uttalande vore det också intressant att få svar på frågan, i vilken utsträckning samråd förekommit med länsmyndigheterna.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Mot bakgrund av den proposition som ligger till grund för herr Olssons i Sundsvall fråga tycker jag att herr Olsson och jag skulle kunna enas om att Ånge inte i något avseende blivit missgynnad i sammanhanget. Tvärtom tror jag att det är angeläget att vi, i den mån det finns en oro i Ångeområdet, gemensamt snabbt hjälper till att se till att den oron försvinner. Ingen av oss kan i dag sia om vad som kan hända om ett visst antal år. Jag utgår från att det inte heller är det vi diskuterar, utan hur Ånge, mot bakgrund av riksdagens beslut i samband med den nämnda propositionen, har behandlats efter riksdagsbeslutet.

Låt mig, som komplement till vad jag anförde i mitt svar, säga att SJ numera i relativt hög grad har personal och andra resurser samlade i Ånge och på liknande platser där det är lämpligt ur driftmässig och organisatorisk synpunkt. Det innebär att personalandelen är väsentligt större än ortens eget trafikunderlag motiverar. Det betyder också att Ånge i enlighet med SJ:s företagsekonomiska beräkningar har och, såvitt nu kan bedömas, även framdeles kan komma att ha relativt större andel

anställda än andra orter av samma storlek.

De undersökningar som SJ gjort med utgångspunkt i tanken att låta Ånge gå upp i Sundsvalls trafikområde gav till resultat att inga direkta fördelar fanns att vinna med en sådan förändring. Därför kvarstår alltså Ånge både som eget trafikområde och som huvudort för underhållsområde. Personalantalet på huvudorten har inte påverkats av administrativa förändringar.

Om man till detta lägger att det för närvarande inte finns några planer som avser förändring av SJ:s organisation inom Ångeområdet, så tycker jag, herr Olsson, att vi gemensamt kan säga till dem i Ånge som eventuellt är oroadе att det inte finns någon tanke på att förändra det läge som nu råder.

Herr OLSSON i Sundsvall (c):

Herr talman! Jag snuddade även vid den långsiktiga utvecklingen, eftersom den torde vara det väsentliga. Vi känner till hur omorganisationen gått till, men vi vet också att det blir en fortgående personalinskränkning i och med en naturlig rationalisering inom SJ liksom inom andra företag. Därför skulle det ha varit värdefullt om kommunikationsministern hade kunnat redovisa eventuella åtgärder som, sett ur regionalpolitisk synpunkt, skulle kunna motverka den minskning av antalet sysselsatta som av allt att döma kommer att ske i Ånge under de kommande åren.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 7 Ang. reklamannonseringen för ID-kort

Herr handelsministern FELDT erhöU ordet för att besvara herr *Anderssons* i Ljung (m) i kammarens protokoll för den 7 februari intagna fråga, nr 59, till herr industriministern, och anförde:

Herr talman! Herr Andersson i Ljung har frågat industriministern om han anser att den reklamannonsering som AB ID-kort genomfört under januari månad fyller rimligt krav på god konsumentupplysning. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Samhällets kontroll av reklam sker för närvarande med stöd av bestämmelserna i lagen om otillbörlig marknadsföring. Det ankommer i första hand på konsumentombudsmannen (KO) och marknadsdomstolen att tillämpa dessa bestämmelser. Myndigheterna skall därvid se till att reklam och annan marknadsföring inte strider mot god affärssed eller på annat sätt är otillbörlig mot konsumenter eller näringsidkare.

Efter vad jag har erfarit har KO granskat den reklam som avses i frågan och funnit att denna på vissa punkter bör ändras. Enligt överenskommelse mellan parterna skall detta också ske.

Herr ANDERSSON i Ljung (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

I en påkostad och stor annonskampanj har AB ID-kort under en tid uppmanat människor att skaffa sig en bra identitetshandling. Mot detta

finns självfallet inget att invända. Men jag skall visa annonsen på kammarens bildskärm.

Bilden återger ett ID-kort för en flicka som heter Maria Eriksson, och rubriken lyder: "Till Maria säger ingen nej." Därefter följer en text, som beskriver handlingens förträfflighet som ID-kort. Där i heter det bl. a.: "Det säkra ID-kortet som är en enda fotografisk handling på specialpapper. I praktiken omöjlig att förfälska utan att det upptäcks om den som kontrollerar gör rätt." Det är verkligen ett diskutabelt påstående, men jag skall återkomma till det.

Under den rätt omfattande texten finns i nedre delen av annonsen en rubrik som lyder: "— -- -- men det är värre för dom som bara har sån't här att visa." Vidare ser man där en hög kort av skilda slag, och därmed får vi reda på vad "sån't här" är för någonting. I botten ligger ett pass och ett körkort. De har möjligen någonting att göra i sammanhanget, eftersom de tidigare har varit godkända som legitimationshandlingar. Men i övrigt ligger i högen ett medlemskort från en idrottsklubb — det kan måhända vara AIK — och ett månadskort från Storstockholms Lokaltrafik, medlemskort i Uddeholms Golfklubb, lånekort från Stockholms stadsbibliotek, försäkringsbesked från försäkringskassan, en tävlingslicens från Svenska skidförbundet samt två köpkort.

Jag frågar mig och låter den frågan gå vidare till statsrådet: Vad har de här uppräknade handlingarna med saken att skaffa? Inte kan man väl mena att Maria blir avvisad, om hon vill köpa någonting i en butik som har godkänt köpkorten som betalningsmedel. Likadant måste det väl vara med de andra handlingarna: de gäller för vad de är avsedda att gälla för. Ingen säger alltså heller där nej till Maria.

Nu frågar jag: Anser statsrådet att den produkt som man lanserar och säljer är så undermålig, att den inte kan jämföras med handlingar som är avsedda för samma ändamål som den ID-handling som reklamen gäller, utan måste jämföras med någonting helt annat? Jag ber att få erinra om att under fjolåret konsumentombudsmannen i anslutning till en annonsering som ligger ett år tillbaka i tiden påtalade att företaget bedrivit vilseledande reklam.

Nu fick jag i svaret reda på att KO granskat företaget också senare. När skall detta företag bättra sig?

Herr handelsministern FELDT:

Herr talman! Det finns bara en förklaring till herr Anderssons i Ljung resonemang i den här frågan, nämligen att det här råkar vara ett statligt företag som har gjort en mindre lyckad annons. Våra dagstidningar är översvämmade av mindre lyckade annonser. Studera konsumentombudsmannens verksamhet under ett år! Skall vi här i kammaren debattera varje företags annonsering, kommer herr Andersson att ta upp mycket tid i onödan med sådana debatter.

Företaget har erkänt att detta var ett olycksfall i arbetet och har i en överenskommelse med konsumentombudsmannen utfäst sig att rätta till det. Det är hela saken. Jag finner det poänglöst och dessutom ganska tidsödande att svara på alla frågor om det här företags annonsering som herr Andersson tycker att kammaren skall behöva lyssna till.

Herr ANDERSSON i Ljung (m):

Herr talman! Jag tackar för den vänlighet som statsrådet bemöter kammarens ledamöter med! Det gäller ett statligt företag och det var därför jag ställde frågan, men statsrådet har gjort sig skyldig till användning av precis samma metod som AB ID-kort använder, nämligen att normera neråt och som jämförelse ta den sämsta reklam som han kan hitta. Det finns säkert dålig reklam i enskilda företag, men den saken kan vi inte diskutera här.

Vad avser annonsens information beträffande förfalskningsssäkerhet vill jag nämna följande. I ett referat i tidningen Arbetet från tingsrätten i Halmstad kunde vi läsa att den åtalade har yttrat: "Jag har blivit så irriterad på alla skrivelser om de här förfalskningsssäkra ID-korten. Det är ju ingen konst alls att göra egna." Av Expressens referat framgår att den åtalade yttrat: "Vem som helst kan förfalska de nya ID-korten. Det krävs bara normal händighet." Därefter gav han inför rätten en uppvisning i hur man bär sig åt - en lektion som försiktigtvis endast domaren och nämndemännen fick ta del av. Jag kan inte tekniken och kan därför inte återge uppvisningen inför kammaren. Annars skulle statsrådet säkert bli mera imponerad av mig än han var nyss.

Statsrådet säger måhända att mannen åkte ju fast. Sanningen är tyvärr den att han begick många sådana här bedrägerier innan han åkte fast.

Jag finner, herr statsrådet, anledning påminna om en annons i tidningarna, där en importör av ett visst whiskymärke skriver: "Vi har ingen anledning att jämföra oss med andra men ni har det." Denna annonsör skulle rimligen ha kunnat använda samma teknik som AB ID-kort använt i sin annonsering och då ha jämfört sitt whiskymärke med vatten. Det hade varit helt absurt. Vatten är ju vår viktigaste livsnödenhet, men det hade inte varit en relevant jämförelse, och därför gjorde företaget inte en sådan jämförelse. Jag anser inte heller att det fanns någon relevans i det som AB ID-kort företog sig.

Det är därför jag påtalat annonseringen och inte därför att jag är grinig i största allmänhet.

Herr handelsministern FELDT:

Herr talman! Herr Andersson i Ljung tycks ha kommit hit i den tron att jag skulle ställa mig upp och försvara företagets marknadsföringsmetoder. Men det gör jag inte. I likhet med konsumentombudsmannen anser jag att den här annonsen var en form av marknadsföring som bör påtalas, men när företaget vidgått svagheterna i annonsen och är berett att ändra den, anser jag att debatten oss emellan om denna konkreta annons inte blir särskilt meningsfull. Jag har ingen anledning, vare sig moralisk eller intellektuell, att försvara det konkreta innehållet i annonsen, som herr Andersson med sådan energi och frenesi angriper.

Herr ANDERSSON i Ljung (m):

Herr talman! Vi bör kanske klara upp en enkel sak, nämligen att det senast av mig påtalade förhållandet också har granskats av konsumentombudsmannen. Det är ett år sedan som konsumentombudsmannen granskade annonsen och fann den vara vilseledande reklam. Därför är det

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. etableringen  
av stormarknader  
och andra större  
varuhus*

alla skäl att här diskutera den.

Vårt lilla meningsutbyte för onekligen tanken till de bleka kort man finner när man bläddrar i det gamla fotoalbumet där hemma och så småningom kommer över till de bilder som ens gamla mamma tog med en lädkamera en gång i tiden. Jag tror dessutom – vilket bara är en liten parentes – att kameran var hemmagjord. Dessa gamla kort ter sig litet gula och eländiga jämfört med moderna färgbilder, men de är värdefulla därför att de är gamla. Om någon i dag skulle ta bilder med en sådan gammal kamera, skulle det säkert betraktas som om tiden verkligen löpt ifrån honom.

Har AB ID-kort verkligen följt med i utvecklingen? Nej, med den här miljonannonseringen har man försökt dölja att företagets produktutveckling inte är vad den borde vara. Man har inte bara missat annonseringen utan också något annat.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 8 Ang. etableringen av stormarknader och andra större varuhus**

Herr handelsministern FELDT erhöll ordet för att besvara fru *Karlssons* (c) i kammarens protokoll för den 15 februari intagna fråga, nr 79, och anförde:

Herr talman! Fru Karlsson har frågat mig om regeringen har för avsikt att vidta några åtgärder för att hindra överetablering av s. k. stormarknader och andra större varuhus.

Den starka utvecklingen inom varuhandeln har bl. a. fört med sig nya butiksformer. Av dessa har under senare år stormarknaderna tilldragit sig särskild uppmärksamhet. Det finns i dag inemot 30 stormarknader, som beräknas svara för ungefär 4 procent av den totala omsättningen i detaljhandeln. Hur stormarknaderna påverkar handeln i övrigt finns det för närvarande inte någon samlad och entydig bild av. Det ligger emellertid inom ramen för distributionsutredningens uppdrag att uppmärksamma förekomsten och nyetableringen av stormarknader samt följderna härav. Det är av stor vikt att dessa frågor blir allsidigt och ingående belysta. Jag överväger inte att vidtaga några särskilda åtgärder innan utredningen presenterat sitt betänkande.

Fru KARLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Det är påtagligt att det under de senaste åren har skett stora förändringar inom handeln, och man märker mer och mer de nackdelar detta fört med sig. Stormarknadsetableringen har på kort tid drivits mycket långt. På flera platser har detta inneburit en stark centralisering av varuhandeln. Med detta har i sin tur följt en avsevärt försämrad närservice för konsumenterna och stora svårigheter för de redan etablerade firmorna.

Anledningen till att jag kommit att intressera mig för denna fråga är bl. a. att man just nu uppför ett större varuhus vid Mantorp i Mjölby

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. etableringen  
av stormarknader  
och andra större  
varuhus*

kommun. I den stadsplanebeskrivning som utarbetats av en av byggherren anlitad arkitekt anges att området skall användas för "bebyggelse i två våningar som i detta skede är avsedd att rymma kapitalvaruförsäljning, hantverkslokaler, motell och värdshus, bilvårdsanläggning och drive-in-bank". Den inriktningen på verksamheten har också de flesta accepterat. Men i företagens ansökan om byggnadstillstånd förutsätts att en avsevärd del av anläggningen skall användas för försäljning av livsmedel och övriga dagligvaror.

I sitt yttrande har Mjölby kommun framhållit att man ej ansett det lämpligt att etablera livsmedelsförsäljning i det projekt som ansökan avser. Även länsstyrelsen i Östergötlands län har avstyrkt denna ansökan och påpekat att ett flertal nyetableringar inom handeln nyligen skett i de aktuella delarna av länet. Trots detta har handelsdepartementet nu gett klarsignal för etableringen i denna form.

Nuvarande lagstiftning ger inte heller myndigheterna så stora möjligheter att bedöma ett sådant ärende, och dessa kan alltså påverka en etablering av detta slag nästan enbart på indirekt väg, alltså via stadsplaner.

Jag noterar med tacksamhet vad vi redan visste, nämligen att en utredning pågår. Man är dock verkligen sent ute, och utredningen bör påskyndas.

Jag tycker också att det är berättigat att ställa frågan om man inte bör sätta stopp för vidare etableringar till dess utredningen lagt fram sitt förslag. Jag beklagar verkligen att herr handelsministern inte tänker vidta några särskilda åtgärder.

Herr handelsministern FELDT:

Herr talman! Jag skall påminna fru Karlsson om att vi — jag tror det var i fjol — hade en ganska lång debatt här i kammaren just med anledning av yrkandet om att man, som det hette, skulle sätta stopp för etableringar av stormarknader i avvaktan på distributionsutredningens förslag. Dessa yrkanden avisades av riksdagen. Det fanns två motiv härför.

Det ena motivet var att det i detta fall skulle betyda att regeringen eller av regeringen utsedd central myndighet på ett mycket ingripande sätt skulle bli en beslutsinstans i den kommunala planeringen och i det kommunala planmonopolet. Det har med all rätt sagts — och det snuddade fru Karlsson också vid — att kommunerna har möjlighet att styra denna utveckling, om de så vill, med planmonopolets hjälp. Ett bifall till dessa yrkanden skulle alltså ha betytt att staten satt sig i kommunernas ställe.

Det andra motivet var att ingen hittills har kunnat åstadkomma en definition på begreppet stormarknad som man kunnat enas om och som skulle kunna läggas till grund för något slags reglering. Inte förrän distributionsutredningen har framlagt sitt förslag tror jag att vi kan få någon bestämning av begreppet stormarknad. Det finns i dag fyra à fem olika definitioner som man använder sig av beroende på vilket syfte var och en har med den diskussion som förs.

Det var dessa argument som gjorde att riksdagen avisade yrkanden

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om information  
rörande oljekrisens  
verkningar*

om att regeringen nu skulle ingripa med en central reglering på detta område. I decentraliseringens namn, fru Karlsson: Låt kommunerna behålla det inflytande de har över butiksplaneringen!

Fru KARLSSON (c):

Herr talman! Jag vill bara påpeka att just i det aktuella fallet hade det varit en hjälp för kommunen om regeringen avslagit ansökan, eftersom både kommunen och länsstyrelsen avstyrkt den.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 9 Om information rörande oljekrisens verkningar**

Herr handelsministern FELDT erhöll ordet för att besvara herr Fälldins (c) den 11 januari framställda interpellation, nr 2, till herr statsministern, och anförde:

Herr talman! Herr Fälldin har frågat statsministern vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att möjliggöra en bättre information till allmänheten om läget när det gäller landets försörjning av olja. Herr Fälldin har vidare frågat om regeringen är beredd att lämna en mera detaljerad analys av oljekrisens verkningar på sysselsättnings- och produktionsförhållandena till riksdagen än den som lämnas i finansplanen. Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

I den allmänpolitiska debatten den 31 januari lämnade jag riksdagen en utförlig redogörelse för bakgrunden till och informationsunderlaget för den försörjningspolitik regeringen fört på oljeområdet under krisen. Jag redovisade också en bedömning av försörjningsläget för de fyra första månaderna i år. Underlaget för denna bedömning har i sin helhet ställts till allmänhetens förfogande. Så har även skett med de prognoser regeringen tidigare erhållit som underlag för sina bedömningar. Bränslenämnden offentliggjorde dessutom för en vecka sedan en ny försörjningsbedömning för tiden fram t. o. m. april. Jag skulle således vilja svara på herr Fälldins första fråga att regeringen och ransoneringsmyndigheterna lämnat all information vi haft till vårt förfogande om försörjningsläget.

Jag skall inte gå alltför djupt i detaljerna i fråga om hur regeringen och ransoneringsmyndigheterna informerat om försörjningsläget, eftersom detta är väl känt. Jag vill bara erinra om följande.

Den 17 oktober och 4 november beslutade arabstaterna om respektive 5 och 25 procents nedskärning av oljeproduktionen.

Den 20 november redovisade regeringen en första preliminär prognos över försörjningsläget som visade på ett bortfall i oljetillförseln om 10–20 procent för december. Med anledning av denna prognos beslutade regeringen om en sparkampanj samt begärde riksdagens samtycke till att allmänna ransonerings- och förfogandelagarna skulle få tillämpas.

Den 27 november redovisades en mer genomarbetad prognos, som visade på ett bortfall i oljetillförseln på mellan 9 och 22 procent för olika oljeprodukter under tiden november–januari. Regeringen beslutade med anledning av detta att förbereda ransonering.

Den 18 december redovisades en ny prognos för tiden december–februari, som pekade på ett bortfall i oljetillförseln på mellan 14 och 24 procent. Med hänsyn till detta beslutades att ransonering skulle införas från början av januari. I början av januari fick vi en revidering av denna prognos som visade på en ytterligare försämring av försörjningsläget och som således bestyrkte riktigheten av beslutet om ransonering.

Den 29 januari kunde vi redovisa utförliga försörjningsbalanser över försörjningsläget för tiden januari–april, baserade på en lagerinventering per den 1 januari. Med hänsyn till vissa förbättringar i försörjningsläget, bl. a. beroende på arabstaternas beslut att åter höja oljeproduktionen, kunde bensinransoneringen upphävas. Ransoneringen av lätta och tunga eldningsolja måste dock fortsätta tills vidare.

Den 21 februari – för en vecka sedan – redovisade bränslenämnden den senaste försörjningsbedömningen. Nämnden kunde därvid konstatera att bl. a. den förbättrade tillförseln och den milda vintern medför att ransoneringen av eldningsolja sannolikt kan upphävas tidigare än beräknat. Nämnden kommer att ta ställning till denna fråga om någon vecka.

Allt detta har, som jag nyss nämnde, publicerats. Jag tror inte det varit möjligt att göra ytterligare för att informera allmänheten om försörjningsläget.

De problem herr Fälldin har pekat på är därför inte resultatet av en bristande information från regeringen till allmänheten utan en följd av den osäkerhet om framtiden som rådde på den internationella oljemarknaden särskilt under de två sista månaderna förra året. Det var då ej möjligt för någon att få överblick över vad som faktiskt skedde i fråga om tillförseln av olja till Västeuropa. När det gäller information om tillförseln var vi hänvisade till prognoser som oljeimportörerna lämnade. Importörernas uppskattningar av den förväntade tillförseln genomgick under den här perioden relativt stora förändringar med korta mellanrum. Detta måste avspeglas i informationen till allmänheten om försörjningsläget.

I sin interpellation säger herr Fälldin att det vore av värde om den fortlöpande kartläggningen av försörjningsläget kan ske under medborgerlig insyn. Jag delar den uppfattningen. Därför har de nämnder som fått i uppdrag att sköta ransoneringen sammansatts så allsidigt som möjligt, genom representanter från LO, TCO, Kommun- och Landstingsförbund, Hyresgästernas riksförbund, näringslivet m. m.

När det sedan gäller oljekrisens inverkan på sysselsättning och produktion vill jag erinra om att målet för ransoneringen har varit att hålla produktionen och sysselsättningen uppe. Genom åtstramning av bränsletilldelningen för uppvärmningsändamål och liknande har detta mål uppnåtts.

Vi följer den faktiska utvecklingen kontinuerligt bl. a. genom AMS. Hittills har antalet inkomna varsel om permitteringar eller uppsägningar, där oljekrisen åberopats som orsak, varit förhållandevis begränsat. Det är då viktigt att observera att dessa varsel snarare berott på nedgång i efterfrågan på företagets produkter och tjänster än på minskad oljetillförsel till producenterna. Denna typ av varsel har dessutom från slutet av

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om information  
rörande oljekrisens  
verkningar*

januari successivt minskat i omfattning. Varslen tycks inte heller i någon nämnivärd utsträckning ha efterföljts av beslut om arbetsinställelse. Vissa svårigheter har visserligen förelegat inom plastsektorn, men dessa har i stor utsträckning kunnat lösas genom överenskommelse mellan överstyrelsen för ekonomiskt försvar och vederbörande företag om omläggningar i plastråvaruproduktionen m. m. Även om det inte kan utslutas att vissa störningar kan uppkomma punktvis inom industrin under ännu någon tid, bör man nu kunna utgå från att sysselsättningen i vårt land inte längre hotas av någon akut brist på olja.

Herr FÄLLDIN (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka handelsministern för svaret på interpellationen. Interpellationen framställdes när riksdagen började sitt arbete på det nya året. Bensinransoneringen hade just då trätt i kraft, och även på olje- och elkraftsområdet i övrigt hade ransoneringsbeslut genomförts eller var planerade. Samtidigt rädde det utan tvivel stor osäkerhet bland allmänheten om på vilka grunder myndigheterna hade fattat sina ransoneringsbeslut. Jag ansåg det därför viktigt att till en bredare allmänhet få fram så utförliga informationer om försörjningsläget som över huvud taget är möjligt. Informationen har ju en avgörande betydelse för viljan att ta på sig de olägenheter som ransoneringsbeslut alltid för med sig.

Som alla här vet kom också en mera utförlig redovisning till stånd längre fram under januari. I riksdagen lämnades den informationen under den allmänpolitiska debatten de sista dagarna i januari. Jag hade också väntat att det formella interpellationssvaret skulle ha lämnats då.

I dagens läge är riskerna för en direkt brist på olja inte längre akuta. Därför finns det anledning att i första hand något beröra erfarenheterna från de senaste månaderna och frågan om i vilken utsträckning vi kan utnyttja dessa erfarenheter för framtiden.

Självfallet har jag aldrig på något sätt velat låta påskina att regeringen eller några andra myndigheter skulle ha undanhållit allmänheten information. Den svaga länken har väl i stället varit den att myndigheterna själva har varit dåligt underrättade under vissa perioder. De har t. ex., som handelsministern nyss framhöll, i viktiga avseenden varit hänvisade till prognoser som oljeimportörerna lämnat.

Har man ett bräckligt underlag av fakta blir utrymmet stort för olika tolkningar och olika bedömningar av situationen. Detta kom också att i betydande utsträckning sätta sina spår i de uttalanden som gjordes av personer i ansvarig ställning under de gångna månaderna. Det gav i sin tur, som jag redan betonat, upphov till villrådighet bland allmänheten.

Ser man framåt måste siktet givetvis vara inställt på att försöka täppa till de luckor som hittills funnits när det gäller att samla in material och fakta om försörjningsläget beträffande både olja och andra produkter. Självklart kommer vi beträffande olja att även i fortsättningen i betydande utsträckning få lita till de uppgifter som lämnas av importörer och andra företag i branschen. Men då dessa uppgifter alltid riskerar att bli betraktade som något av partsinlagor är det angeläget att de uppgifterna kan kontrolleras och jämföras med andra data.

Handelsministern antydde ingenting om att regeringen nu försöker få

fram ett bättre informationssystem. Eftersom saken även har tagits upp motionsvägen förutsätter jag emellertid att det nu kommer att göras vissa utredningar om hur insamlingen av informationer och fakta skall kunna förbättras.

Jag betonade i min interpellation också vikten av att den fortlöpande kartläggningen av försörjningsläget kan ske under medborgerlig insyn. Handelsministern hänvisar på den punkten till att de olika ransoneringsorgan som tillsatts haft en mycket allsidig sammansättning. Det har enligt min uppfattning varit av mycket stort värde att ha det på det sättet. Mitt påpekande syftade emellertid närmast till att få liknande möjligheter till insyn i de organ som permanent arbetar med dessa frågor. Där har det hittills varit mindre välbeställt i detta avseende. Om man i normalsituationen hade haft informationssystemet bättre utbyggt skulle det heller inte ha tagit så förhållandevis lång tid som till slutet av januari för att man skulle kunna lämna en samlad redovisning – en i mitt tycke bra redovisning.

Det andra problemkomplexet i min interpellation, oljekrisens verkningar på sysselsättningen och på vår ekonomi i övrigt, blir det tillfälle att återkomma till i riksdagens finansdebatt om ett par veckor. Därför vill jag nu nöja mig med att konstatera att produktionsapparaten glädjande nog visat stor motståndskraft mot det uppkomna avbräcket i oljetillförseln. Oljekrisens negativa verkningar på ekonomin är i första hand hänförliga till den starka uppgång i priserna som följt i spåren på den minskade oljeproduktionen. Dessa verkningar liksom verkningarna på efterfrågeutvecklingen för våra exportvaror måste vi nu snabbt möta med ekonomisk-politiska stimulansåtgärder.

Branscher som är särskilt beroende av oljan, antingen som produktionsråvara eller för uppvärmning, kan säkert också ställas inför smärtsamma omställningsproblem till följd av den högre prisnivån. Handelsministern nämnde själv plastsektorn som en industrigen där brist på råvara och högre priser skapat problem. Trädgårdsnäringen är en annan bransch som har hamnat i liknande situation. Där kommer säkert omställningsproblem att inställa sig, även om de inte gör sig gällande förrän efter en tid.

Under detta anförande övertog fru tredje vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

Herr handelsministern FELDT:

Fru talman! Jag har inte så mycket att polemisera med herr Fällidin om. Det är alldeles givet att den här krisen gav många nyttiga erfarenheter. Vissa problem uppstod som vi inte hade förutsett, delvis beroende på att det beredskapssystem vi har i rätt hög grad var inriktat på krigsfallet, medan man först under de senaste tre fyra åren har börjat planera för fredskrisens problematik; denna är givetvis väsentligt annorlunda än krigsfallets. Inte minst informationen i fredstid ter sig väsentligt annorlunda än de behov av och möjligheter till information som finns när landet befinner sig i ett kristillstånd där det yttre trycket är avsevärt större.

Men de erfarenheter vi gjort är många och vi avser – jag kommer att redovisa det i nästa interpellationssvar – att göra en översyn av både lagstiftning och administration på detta område för att försöka utnyttja de erfarenheter vi har gjort, och det gäller också informationen.

Det är bara på en punkt som jag skulle vilja göra en kommentar till vad herr Fälldin sade. Han förklarade, att bättre informationssystem är önskvärda och att sättet för faktainsamlingen bör förbättras. Det kan man också hålla med om. Men det vore fel om det intrycket kvarstod, att detta i första hand är ett statistiskt problem, ty det är det inte. Problemet är – något som jag försökte beskriva i mitt interpellationssvar – tillgången till själva källan för informationen.

Det var många faktorer som spelade in under den gångna vintern, och det gör att jag skulle vilja påstå att praktiskt taget inga regeringar hade möjligheter å ena sidan till överblick över läget i världen och i den världsdelen där de befann sig och å andra sidan till någorlunda stor långsiktighet i perspektivet. Möjligheterna att erhålla de två kvaliteterna i den information regeringarna fick och kunde lämna ifrån sig var just under november och december, i krisens inledande och mest kaotiska skede, utomordentligt små.

Delvis berodde det antagligen på att inte någon då hade denna överblick. Ingen vågade uttala sig för mera än tre till fyra veckor framöver, eftersom så många olika faktorer kunde spela in, inte minst den rent politiska utvecklingen i Mellersta Östern. Men denna återhållsamhet bidrog också – och här ser jag det väsentliga reformområdet – till att det internationella samarbete som man hade förberett för en sådan här situation aldrig började fungera. Vi fick inte ett sådant informationsutbyte mellan regeringarna inom OECD-området som vi hade tänkt oss. Vi fick inte heller den direkta informationskontakt med de internationella oljebolagen som var förberedd.

Jag skulle vilja påstå att vi om något bör av detta dra den lärdomen, att vi måste ha åtminstone det minimum av internationellt samarbete som gör att vi kan lämna varandra information och kunskaper som finns i respektive land och dessutom måste framtvinga en samlad information och insyn i de internationella oljebolagens politik. Det pågår nu i diverse fora och i olika huvudstäder ett arbete på detta, och det är min förhoppning att det arbetet skall leda till resultat. Sverige har under hela denna period pressat på för att utveckla detta samarbete och kommer att fortsätta att göra det i framtiden.

Vad jag nu pekat på tror jag är det väsentliga som skulle behövas för att förbättra informationsläget, om vi skulle råka ut för en liknande kris som den vi nu upplevt.

Herr FÄLLDIN (c):

Fru talman! Jag tycker att det är ett bra besked handelsministern ger när han säger att man systematiskt skall gå igenom de erfarenheter man gjort och lägga resultatet därav som en grund för framtiden. Jag skall inte säga mer om det – jag avser inte att föregripa den debatt som måhända följer med anledning av nästa interpellationssvar.

Jag delar också uppfattningen att det hade varit betydligt enklare i

Sverige och naturligtvis även i andra länder, om det samarbete som planerats på OECD-området – för så var väl fallet – hade kunnat hålla också i denna situation.

Men det förtjänar ändå att sägas att det väl också på svenskt område fanns vissa statistikproblem. Uppgifterna om hur mycket tonnage som faktiskt hade kommit in kan man ju med nuvarande statistik inte jämföra från månad till månad, om jag är rätt informerad, något som också medförde bekymmer t. o. m. vid försöken till planering i det korta perspektivet. Det förelåg alltså inte någon möjlighet att göra en jämförelse mellan t. ex. septemberimporten i fjol och septemberimporten året dessförinnan eller mellan oktoberimporten i fjol och året innan. Det problemet kan vi rimligen inte lasta några andra för utan det är ett svenskt statistikproblem som rimligen utan större svårigheter borde kunna rättas till. Jag uppfattar det så att också detta ligger inom ramen för den översyn som handelsministern aviserat.

Herr handelsministern FELDT:

Fru talman! Jag vill inte utesluta att man också kommer att titta på handelsstatistiken och den roll denna spelar. Vad herr Fäldin refererar till är statistiska centralbyråns månadsredovisning av importen av oljeprodukter. Tyvärr är problemet av det slaget att man har litet svårt att se hur detta skall kunna klaras ut, eftersom det här är fråga om tullhandlingar som samlas in via tullverket och sedan går till statistiska centralbyrån. De uppgifterna har rätt litet att göra med den fysiska importen av olja. Men den statistiken är inte heller avsedd för sådana här detaljerade jämförelser månad för månad, utan den skall ge oss en uppfattning om den mera långsiktiga utvecklingen av vår handel på olika områden. Huruvida en ändring på den punkten verkligen är möjlig utan mycket djupgående ingrepp både i tullens arbetsrutiner och i företagens rutiner – för de spelar också en väsentlig roll – vet inte jag.

Jag kan tillägga, för att inte någon skall tro att vi helt saknade kunskap om den faktiska fysiska importen per månad under den här perioden, att vi via oljeimportörerna fick mycket exakta besked om hur mycket som hade lossats i svenska hamnar av olika slags oljeprodukter under de här månaderna. Via företagen fick vi alltså en statistik som kunde ge oss en typ av upplysning som var värdefull, nämligen om hur prognoserna stämde med det faktiska utfallet. Det var möjligt att analysera detta med hjälp av den statistiken.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 10 Ang. planeringen av energiförsörjningen

Herr handelsministern FELDT erhöll ordet för att besvara herr Wirténs (fp) den 11 januari framställda interpellation, nr 18, och anförde:

Fru talman! Herr Wirtén har frågat mig om jag vill lämna en redogörelse för Sveriges aktuella försörjningsläge i vad avser energi. Herr Wirtén har vidare frågat mig om jag vill redogöra för den planering som

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. planeringen  
av energiförsörj-  
ningen*

gjorts inför risken av ett långt förlopp av den pågående energikrisen.

På herr Wirténs första fråga vill jag svara att regeringen successivt offentliggjort bakgrunden till och informationsunderlaget för den försörjningspolitik regeringen fört på oljeområdet sedan oljekrisens början i oktober. I den allmänpolitiska debatten den 31 januari redovisade jag den bedömning av försörjningsläget för detta års fyra första månader som kunde göras i slutet av januari. Sedan dess har bränslenämnden redovisat en reviderad bedömning av försörjningsläget för samma tid. För bensin räknar man med en klart förbättrad tillförsel, vilket skulle medföra ett ökat lager den 30 april i förhållande till årets början. Denna ökning är mycket önskvärd, eftersom en väntad skärpning av bensinunderskottet i USA i sommar kan medföra en knapphet också i Europa. Ett fortsatt frivilligt bensinsparande bör därför eftersträvas. Regeringen har beviljat bränslenämnden 1,5 miljoner kronor för en omfattande besparingskampanj, som kommer att inledas om några dagar.

För flygbensin och flygfotogen redovisade bränslenämnden en klar förbättring av försörjningsläget. Bränslenämnden beslöt, efter samråd med transportnämnden, att med verkan fr. o. m. den 1 mars upphäva ransoneringen av flygdrivmedlen.

Också för eldningsoljornas del räknar man med förbättrad tillförsel. För de tunna oljorna skulle tillförseln den 1 januari – den 30 april uppgå till 3,9 miljoner m<sup>3</sup> och utleveranserna till 4,8 miljoner, medan för de tjocka oljorna motsvarande siffror är respektive 3,8 och 5,4 miljoner. För båda huvudkategorierna, särskilt tjockolja, blir resultatet alltså en avsevärd lagerminskning, som dock är normal för årstiden. En viss osäkerhet råder bl. a. om hur den brittiska kolstrejken kan komma att påverka den svenska oljetillförseln på kort sikt.

Nämnden konstaterade dock att flera faktorer, bl. a. den förbättrade tillförseln och det från förbrukningssynpunkt gynnsamma vädet, medför att ransoneringen av eldningsolja sannolikt kan upphävas tidigare än beräknat. Nämnden kommer att ta ställning till denna fråga om någon vecka.

Beträffande elkraft är försörjningsläget tillfredsställande. De flesta inskränkningar i förbrukningen har kunnat upphävas.

När det gäller planeringen för en långvarig energikris vill jag säga följande. I Sverige har vi sedan länge en hög försörjningsberedskap. Genom ransonering, omställning av produktionsapparaten och ianspråktagande av beredskapslager skall en tillfredsställande försörjning kunna upprätthållas i ett krisläge. Vi har en beredskapslagstiftning, allmänna ransoneringslagen och allmänna förfogandelagen m. m. som ger en rättslig grund för åtgärder som är nödvändiga för att åstadkomma en ändamålsenlig hushållning i kristider. Inom överstyrelsen för ekonomiskt försvar pågår kontinuerligt planering för åtgärder som kan behöva vidtas i ett krisläge. Detaljerade organisationsplaner för krisorgan finns utarbetade. Inom ramen för vår beredskapslagring har dessutom tvångslager av olja lagts upp av oljehandeln och storförbrukarna.

Genom detta förberedelsearbete har Sverige haft lättare än många andra länder att snabbt och effektivt vidta nödvändiga åtgärder i det krisläge som uppkom i höstas. Regeringen fick snabbt riksdagens tillstånd

att tillämpa de nödvändiga ransoneringslagarna. Krismyndigheter har satts upp på det statliga, regionala och lokala planet. Vi har administrativa resurser och fullmakter av riksdagen att ta itu med även en långt utdragen kris om försörjningsläget åter skulle förvärras. Regleringarnas utformning och inriktning får bestämmas av försörjningslägets krav. Planeringen grundas för närvarande på prognoser över försörjningsläget tre fyra månader fram i tiden. En mer långfristig planering är naturligtvis önskvärd men har hittills ej varit möjlig att nå. Går utvecklingen i en oroande riktning, kan emellertid redan utarbetade planer på övergång till andra bränslen successivt sättas i tillämpning.

Jag är ense med herr Wirtén om att speciella problem föreligger i fråga om att klara försörjningen vid en s. k. fredskris. I ett sådant läge måste man på alla sätt undvika att ställa om samhället så genomgripande som i krigstid eller under avspärning. Vissa problem har utan tvivel uppkommit som kan ge oss lärdomar för framtiden. Vår beredskapslagstiftning och beredskapsplanering kommer därför att ses över med hänsyn till de erfarenheter vi kunnat göra denna vinter.

Herr WIRTÉN (fp):

Fru talman! Först ett tack till handelsministern för svaret på den här interpellationen.

Man kan naturligtvis säga att det är litet av dagen efter att diskutera energikrisen nu när den direkta bristsituationen är över. Men vid närmare eftertanke finner man att det egentligen är motiverat. Vi har kommit på litet distans från bensinransoneringen och även andra mera påträngande regleringsåtgärder, och det är då lättare att granska krisperioden, som dess bättre blev både kortare och mindre besvärlig än vad man i slutet av förra året kunde befara.

Jag håller med handelsministern om att det nyttar föga att i dag rekapitulera händelseförloppet – det räcker med en hänvisning till den redovisning som gjordes av handelsministern här i riksdagen den 31 januari. Det viktiga är i stället att försöka dra lärdomar av den här krisen under för vårt land och vår närmaste länderomgivning fredliga förhållanden. Ett högindustrialiserat land som vårt är mycket sårbart när försörjningen av råvaror och energi störs – och det påståendet gäller även om störningen är relativt liten.

Den viktiga frågan är därför: Hurdan är vår beredskap vid en s. k. fredskris? Handelsministern fokuserar också den frågan i slutet av interpellationssvaret. Jag skall, fru talman, be att få återkomma till detta litet senare. Men först några kommentarer till den övriga delen av svaret. Jag tycker att det onekligen innehåller några viktiga meddelanden som är värda att ta fasta på.

Först noteringen om den ökade bensintillförseln. Det är säkert riktigt att trots ökningen satsa på en besparingskampanj, som enligt svaret skall inledas om några dagar. Hur den närmare skall utformas säger däremot handelsministern ingenting om nu – det skulle kanske vara av intresse att få höra något mer om det.

Bensinbristen och den därav föranledda tre veckor långa ransoneringsperioden hade några positiva bieffekter. Vi fick litet var klart för oss att

den kollektiva trafiken kan ersätta privatbilismen på ett förtjänstfullt sätt. Den lilla upptäckten för Bilsvensson skulle naturligtvis bli än mer befäst, om i första hand SJ förbättrade sitt utbud i vad gäller service och priser. Vidare har ju nedgången i antalet trafikolyckor varit betydande, och inför bilarnas stundande högsäsong under sommarhalvåret är det mycket motiverat att vid sidan av de rena hushållningsskålen också påminna om dessa faktorer.

En andra punkt som jag vill notera med tillfredsställelse är att ransoneringen av flygdrivmedel upphör den 1 mars, dvs. i morgon. Det bör innebära att besvärande turinskränkningar som gjorts i vårt inrikesflyg också kan upphävas.

Eftersom elrestraktionerna i stort sett redan är avlyfta kvarstår av de införda regleringarna egentligen bara ransoneringen av eldningsolja. Nu lovar handelsministern, dock utan exakt tidsangivning, att även den kan upphävas. Beslut väntas om någon vecka, sägs det i svaret.

Vilka är då slutintrycken av den här regleringsperioden? Allmänheten har, tror jag, en rätt kritisk attityd. Man uppfattar bensinransoneringen som orättvis, dyrbar och tungrodd, och nu efteråt menar man kanske också att den var onödig. Jag säger inte detta som någon kritik mot att ransoneringen infördes. I det osäkra läge som vi befann oss i kring årsskiftet var det enligt min uppfattning riktigt av regeringen att ta det säkra före det osäkra — att gardera sig genom en ransonering mot en förvärrad akut eller långvarig bristsituation.

Men det hindrar inte att vi nu efteråt ärligt måste notera att ransoneringar och regleringar är utomordentligt svåra att hantera. Slutsatsen måste därför bli att det gäller att finna ut allt effektivare medel att få till stånd frivilliga besparingar i liknande krissituationer och endast i yttersta nödfall ta till kort- och kvotransoneringar eller liknande regleringar. Den slutsatsen framstår som ännu riktigare mot bakgrund av det utomordentliga frivilliga elsparande som gjorts. Det visar sig ju att detta ledde till ett betydligt bättre resultat än det mål som sattes upp för den planerade men aldrig ikraftsatta elransoneringen. Självfallet har den ovanligt milda vintern här varit till mycket stor hjälp. Men kvar står intrycket att folk på allvar respekterat uppmaningarna om elsparande och solidariskt försökt hjälpa till. Man kan därför ifrågasätta om inte regeringen redan i oktober–november skulle ha satsat på frivilliga åtgärder för bensinsparande, kanske kombinerade med lördags-söndagsförbud mot bilkörning.

Det viktiga nu är naturligtvis, som handelsministern konstaterar i slutet av sitt svar, att lära för framtiden. Hur hanterar vi eventuella kommande fredskriser?

Jag noterar med tillfredsställelse att handelsministern utlovar en översyn av såväl beredskapslagstiftning som beredskapsplanering. Hur detta skall gå till får vi inte veta av svaret, men också det kanske handelsministern är beredd att utveckla något ytterligare. Skall exempelvis överstyrelsen för ekonomiskt försvar ombesörja det eller är det måhända någon annan myndighet som skall få uppgiften?

Hur det nu än skall gå till tror jag det är viktigt att arbeta med de mål vi angett i folkpartiets energimotion till årets riksdag. Där säger vi:

1. Vi måste spara på energi. För detta behövs enligt vår mening ett riksomfattande samlat program för bättre hushållning med energi.
2. Vi måste göra oss mindre ensidigt beroende av olja.
3. Vi måste satsa på nya alternativa energikällor.
4. Vi måste ha bättre möjligheter att skaffa kunskap om energifrågor nu och i ett längre perspektiv.

Jag hoppas att statsrådet och jag kan vara eniga om att de här slutsatserna kan läggas som grund. Som jag sade är de ju också formulerade som mål, och för att nå de målen finns det många medel. Vår uppfattning om de viktigaste framgångsvägarna finns också redovisade i partimotionen. Jag skall inte upprepa den nu utan för dagen nöja mig med att påminna om några få saker.

Det av Gunnar Helén hösten 1973 framförda programmet för bättre hushållning med energi har ökat i aktualitet. Särskilt viktigt är det att angripa bostadsuppvärmningen. Med bättre isolering och teknik kan mängder av energi och stora pengar sparas.

För att minska oljeberoendet gäller det i första hand att finna alternativa energikällor, utan att döma de sista kvarvarande älvorna i Norrland till elektriska stolen eller på annat sätt förstöra oersättliga naturvärden. Självklart måste all energiproduktion ske utan risk för människors hälsa på kort eller lång sikt.

Men en betydande oljeimport blir nödvändig även i fortsättningen. För att klara den bättre i krissituationer av den typ vi nu upplevt tror jag att vi på olika sätt måste få ett bättre grepp om oljehandeln. Det innebär inte något *carte blanche* för socialisering av oljehandeln. Långt därifrån. Men informationsutbytet måste bl. a. förbättras. Vidare måste sådana frågor som utbyggnaden av inhemska raffinaderier och bilaterala oljeköp av den typ som skett från exempelvis Libyen och Irak tas upp till närmare överväganden.

Ja, fru talman, mycket mer vore att säga om åtgärder och medel för att uppnå de mål som jag här har nämnt och för att nå en bättre energipolitik, men det får anstå till kommande energidebatter.

Herr handelsministern FELDT:

Fru talman! Jag skall försöka att svara på de frågor som herr Wirtén ställde och att något kommentera vad herr Wirtén sade i övrigt.

Det är riktigt att även denna förhållandevis korta period av bensinransonering hann avsätta en rad positiva effekter. Den kanske viktigaste effekten var att vi trots allt fick en betydande besparing av bensin genom mindre drivmedelsförbrukning. Jag är tacksam för att herr Wirtén har noterat de konsekvenserna av bensinransoneringen.

Däremot är jag inte beredd att redan i dag dra den slutsats som herr Wirtén tycktes vara framme vid, nämligen att vi i framtiden skall undvika kortransonering. Det tror jag är något som skall ingående prövas vid den översyn som vi kommer att göra. Vi skall pröva hur en kortransonering fungerar, särskilt i fredstid när vi skall försöka att i mer eller mindre normal omfattning upprätthålla sysselsättning, produktion och trafik.

Skälet till att jag inte drar samma slutsats som herr Wirtén är att alternativen till kortransoneringen ter sig något tveksamma. I varje fall

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. planeringen  
av energiförsörj-  
ningen*

hann vi under december månad konstatera, att den sparkampanj som drogs i gång i slutet av november inte avsatte några spår i en minskad privat personbilstrafik. Och det var erfarenheterna av svårigheten att snabbt få effekt av en sparkampanj som gjorde att beslutet om kortransoneringen fattades och ransoneringen genomfördes. Detta var alltså i ett läge där importörerna förutspådde en brist i bensintillförseln på över 20 procent – under vissa förutsättningar, beroende på hur mycket av raffinaderiernas produktion som måste gå till gasol, skulle bristen kunna bli ännu större. Och det bedömdes som omöjligt – vilket jag tror är en bedömning som står sig – att uppnå en så pass kraftig reduktion av drivmedelsförbrukningen enbart genom en sparkampanj och frivilligt sparande. Jag tror dessutom inte att det är möjligt att jämföra bensinransoneringen med elransoneringen. Vi kunde väl alla i våra egna bostäder konstatera att vi faktiskt hade en massa onödig belysning. Är man något mera varsam med hur många lampor man tänder och framför allt släcker när man lämnar ett rum, går det ganska snabbt att få ned förbrukningen av elektrisk energi. Men för att få ned bensinförbrukningen för privatbilarna, framför allt dem som fraktar folk till och från arbetet, krävs en avsevärt större omläggning av människors vanor än elsparandet krävde.

Kortransoneringens problematik kommer vi att se över. Herr Wirtén frågar vilken form denna översyn kommer att få. Det har vi inte alls tagit ställning till. Först skall, menar vi, de ransoneringsorgan som nu varit i funktion så snabbt som möjligt samla in de erfarenheter de tycker sig ha gjort. Sedan bör vi kunna granska dessa erfarenheter och överväga om man kan dra några slutsatser eller vidta några åtgärder omedelbart. I anslutning till detta kan vi göra den allmänna översyn av lagstiftning och administration som jag nämnde. Såvitt jag kan bedöma i dag bör översynen få en självständig form, dvs. den bör inte ske inom något av de försörjningsorgan som vi har. Men låt den slutsatsen vara preliminär, tills vi har hunnit se hur materialet ser ut och hur översynsproblemen är beskaffade.

Jag vill, fru talman, sluta med att säga att jag undrar om människorna här i landet och kanske också i andra länder riktigt förstår vilken tur vi ändå har haft under den här vintern. Det här hade kunnat bli en mycket svår upplevelse för framför allt länderna i norra Europa och Nordamerika, om vi hade haft en normal vinter. Nu fick vi i stället den mildaste vintern på 50 år, och det har naturligtvis haft en nästan avgörande betydelse för försörjningsläget inte bara i Sverige utan i hela Europa och Nordamerika. Praktiskt taget hela norra halvklotet har haft en så abnormt mild vinter att den inte hade kunnat planeras in bättre med tanke på de krav som nu ställdes på oss att spara olja.

En annan omständighet som gjorde att försörjningsläget så snabbt kunde förbättras var faktiskt att sparandet – frivilligt eller genom restriktioner – kom i gång mycket snabbt och fick en relativt stor omfattning. Läger vi till detta att den produktionspolitik från arabstaternas sida som i december såg ut att bli nästan katastrofal från vår synpunkt avsevärt mildrades vid årsskiftet, tror jag vi har de förklaringar som behövs till att vi nu den 28 februari klart kan säga att vi kommit ur

den akuta bristsituationen. Jag vågar ännu inte slå fast att den akuta oljekrisen i dag i alla avseenden är över. Ett land har fortfarande stora problem med försörjningen av bensin: det är USA. Det är klart att varje svängning i läget på den amerikanska marknaden får stora återverkningar på läget i Europa, beroende på den enorma tyngd som den amerikanska bensinförbrukningen har i världen. Därför bör vi iaktta den försiktighet som läget påkallar och försöka få fram ett frivilligt bensinsparande.

Jag vill sluta med att ge herr Wirtén en antydan om efter vilka linjer besparingskampanjen kommer att gå; den avviker inte särskilt mycket från den som bedrevs i november och december. Folk kommer att uppmanas att utnyttja kollektivtrafiken, att ordna samkörning med bilar till och från arbetet, att köra mjukt och långsamt och att så mycket som möjligt undvika nöjes- eller okynneskörning. Man kommer också att slå ett slag för cykeln, som bör kunna bli ett tänkbart alternativ nu när våren och ännu mildare väder närmar sig.

Herr WIRTÉN (fp):

Fru talman! Jag tackar handelsministern för de här tillägen.

Jag tror inte att jag i mitt anförande kom till en bestämd slutsats att man i fortsättningen aldrig skall använda sig av kortransonering under fredskrisförhållanden. Jag sade i stället att det skall vara den sista utvägen, och jag tror ändå att handelsministern och jag ligger rätt nära varandra i bedömningen att man i första hand skall försöka finna vägar till frivilligt sparande vare sig det gäller el eller bensin. Det är ett av de många människorna betydligt mer accepterat sätt att klara sig över en kris.

Vi fick ingen riktig erfarenhet av vad kortransoneringen skulle kunna leda till om den fått verka mer än de tre veckor, som nu var fallet. Hade ransoneringen pågått längre, hade säkerligen kritiken mot de orättvisa tilldelningarna blivit betydligt hårdare. I ett regleringssystem är det nämligen mycket lätt att handläggarna gör fel. De kan vara aldrig så ambitiösa och försöka handlägga frågorna med stor noggrannhet — det blir ändå felaktiga tilldelningar. Ett regleringssystem under fredstid kommer alltid att visa sig vara mycket svårhanterbart. Vi måste därför, som jag sade i mitt första inlägg, låta ransonering bli den sista utvägen.

Därtill kommer att det var en betydande hamstringsvåg under den tid handelsministern nu talade om som mindre framgångsrik för ett frivilligt sparande av bensin.

Handelsministern menade att parallellen med det framgångsrika elsparandet inte håller. Handelsministern sade att människor hade åtskilliga lampor i hemmen som lyste i onödan och att det därför var relativt lätt att knäppa av dem. Vi är väl också överens om att många turer i privatbilar kan inställas ungefär lika lätt som man kan erbjuda bra andra framkomstmöjligheter med kollektiva färdmedel. Jag tror att en av knutpunkterna här just är att den kollektiva trafiken måste göra en uppryckning beträffande både serviceutbud och förmånligare priser.

Jag medger utan vidare att de frivilliga besparingsåtgärderna underlätades väsentligt genom den milda vintern med temperaturer som låg 2,5 grader högre än det vanliga genomsnittet under den här säsongen. Det har

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riksdagens beslut om  
allmän tandvårdsförsäkring*

gjort det möjligt för människorna att spara mycket framför allt på uppvärmningssidan, där elkonsumtionen är betydande.

Den slutsats som jag ändå vill komma till, fru talman, är att vi — om vi nu känner en viss oro för att oljekrisen kan komma igen, och det ganska snart enligt handelsministrarnas farhågor — måste satsa ännu hårdare på en långsiktig energipolitik. Därigenom kan vi bli mer självständiga under kommande år och inte vara så oerhört oljeberoende som vi är i dag. Det kan inte vara lyckligt att till 75 procent lita på olja för vår energikonsumtion.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 11 Ang. innebörden i vissa fall av riksdagens beslut om allmän tandvårdsförsäkring**

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr Ringabys (m) den 7 februari framställda interpellation, nr 31, och anförde:

Fru talman! Herr Ringaby har frågat mig, om jag anser att landstingens tillämpning av tandvårdstaxan och försäkringskassornas tillämpning av reglerna om återbäring vid tandvård som utförts inom folktandvården i alla delar överensstämmer med riksdagens beslut om allmän tandvårdsförsäkring. Herr Ringaby har också frågat mig, om jag anser att en försäkringskassa i ett enskilt län skall kunna utestänga länets 17-19-åringar från tandvårdsförsäkring.

Den allmänna tandvårdsförsäkringen omfattar alla över 19 års ålder och i ett inledningsskede även åldersgruppen 17-19 år. Samtidigt med tandvårdsförsäkringen fastställdes ett program för en omfattande utbyggnad av landstingens folktandvård. Landstingen fick ett lagfäst tandvårdsansvar för alla barn och ungdomar i åldrarna t. o. m. 19 år och för specialisttandvården. Landstingens ansvar för barntandvården innebär att alla under 17 års ålder har rätt till avgiftsfri tandvård genom folktandvården. Ungdomarna i åldern 17-19 år skall enligt folktandvårdslagens övergångsbestämmelser tills vidare kunna få tandvård i folktandvården mot halva den patientavgift som gäller för vuxna inom tandvårdsförsäkringen. På sikt skall denna åldersgrupp beredas helt avgiftsfri tandvård inom folktandvården.

Folktandvårdens ställning stärktes kraftigt genom tandvårdsreformen. För att säkra utbyggnaden av folktandvården genomfördes ett system med ersättning från den allmänna försäkringen som skall täcka landstingens merkostnader. Enligt en särskild garantiregel svarar försäkringen för att landstingets nettokostnad för folktandvården inte blir större än före reformen. En rad åtgärder vidtogs även i andra avseenden för att underlätta folktandvårdens utbyggnad.

Det genom statsmakternas beslut fastlagda utbyggnadsprogrammet innebär att det kommande nettotillskottet av tandläkare i sin helhet skall tillföras folktandvården. Dessa riktlinjer för folktandvårdens utbyggnad lämnades utan erinran när riksdagen beslutade om tandvårdsreformen.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riksdagens beslut om  
allmän tandvårds-  
försäkring*

Jag har kort velat redovisa dem som en bakgrund till de regler i tandvårdsförsäkringen som berörs i interpellationen.

Den för folktandvården och privatpraktikerna gemensamma tandvårdstaxan är en maximitaxa, som får underskridas men inte överskridas av tandläkaren. Tandvårdstaxan har ett hundratal rubriker för olika behandlingsåtgärder av tandläkare. Åtgärderna är prissatta, i en del fall med styckepriser med latitud. Latitudarvodena består av ett normalarvode samt ett lägre och ett eller flera högre arvodesbelopp för sådana behandlingar som mera väsentligt avviker från normalfallet i fråga om tidsåtgång. I allmänhet ersätter försäkringen hälften av det arvode som tandläkaren betingar sig för en viss åtgärd. Återstoden skall den försäkrade betala i patientavgift. Vid förebyggande åtgärder och vid mer kostnadskrävande behandlingar är försäkringens andel i stället 75 procent och patientens andel 25 procent.

I interpellationen ifrågasätts om det står i överensstämmelse med riksdagens beslut att landstingen på rekommendation av Landstingsförbundet vid beräkningen av patientavgiften i folktandvården beslutat avstå från de två översta latituderna i taxan. Jag vill i den frågan hänvisa till att ett sådant förfarande har förutsatts i propositionen, där det vid behandlingen av garantiregeln för folktandvården också har angetts att en sådan nedsättning av patientavgiften inte skall inverka på beräkningsunderlaget för ersättningen till landstingen.

Herr Ringaby tar vidare upp frågan, huruvida ett landsting har rätt att generellt tillämpa lägre patientavgifter för tandvården än som följer av taxan. Landstingen är naturligtvis liksom privatpraktikerna i sin fulla rätt att tillämpa lägre belopp än vad som anges i tandvårdstaxan. När det gäller försäkringsersättningen till folktandvården och annan tandvård som meddelas genom det allmännas försorg innebär tandvårdstaxans bestämmelser att denna ersättning inte påverkas av att patientavgiften nedsatts. Samma regel tillämpas sedan flera år i fråga om försäkringsersättningen för läkarvård inom den offentliga sjukvården, där landstingen erhåller oreducerad sådan ersättning från försäkringen även i de fall då den högsta tillåtna patientavgiften nedsatts.

Vad slutligen gäller frågan om en försäkringskassa kan utestänga 17-19-åringarna från tandvårdsförsäkringen, synes den bero på en missuppfattning från herr Ringaby av de övergångsbestämmelser som gäller för tandvårdsförsäkringen. Anledningen till att också åldersgruppen 17-19 år under en övergångstid tillhör försäkringen är att folktandvården ännu inte är så väl utbyggd överallt att den kan ta emot och ge avgiftsfri tandvård åt hela denna åldersgrupp. Intill dess Kungl. Maj:t förordnar annat är denna åldersgrupp därför undantagen från landstingens ansvar för organiserad tandvård enligt folktandvårdslagen. Enligt propositionen bör denna begränsning i vårdansvaret upphöra så snart detta är möjligt och för hela landet samtidigt. Dessa bestämmelser gäller således vårdansvaret enligt folktandvårdslagen. I de fall då ett landsting dessförinnan frivilligt beslutar att utan några inskränkningar garantera denna åldersgrupp en organiserad helt avgiftsfri tandvård inom folktandvården följer automatiskt av punkt 2 i övergångsbestämmelserna till ändringarna i lagen om allmän försäkring att detta vårdåtagande ersätter

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riksdagens beslut om  
allmän tandvårdsförsäkring*

tandvårdsförsäkringen. Jag finner det för min del glädjande att några landsting har tillräckliga tandläkarresurser för att redan nu kunna ge även åldersgruppen 17–19 år den avgiftsfria tandvård som ingår i målsättningen för folktandvården.

Herr RINGABY (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret, som tyvärr inte var särskilt klarläggande när det gäller tolkningen av tandvårdsförsäkringens, som jag vill påstå, mycket krångliga och suddiga bestämmelser.

På frågan om landstingens beslut att slopa de två översta latituderna svarar socialministern att ett sådant beslut var förutsatt i propositionen och att det vid behandlingen av garantiregeln för folktandvården också har angetts att en sådan nedsättning av patientavgiften inte skall inverka på beräkningsunderlaget för ersättningen till landstinget.

Vad beträffar landstingens beslut att mera generellt gå under tandvårdstaxan hänvisar socialministern till tandvårdstaxans bestämmelser att ersättningen inte påverkas av att patientavgiften nedsatts. Såvitt jag kan förstå hännyftar socialministern på 17 § i tandvårdstaxan, där det faktiskt sägs att man kan nedsätta avgiften. Men det sägs att nedsättning bara får ske ”i visst fall”. Såvitt jag kan begripa – och jag tror att många med mig har tolkat bestämmelserna så – gäller ”i visst fall” bl. a. 17–19-åringar och t. ex. personer med medfödda käkfel, där behandlingen skulle medföra mycket stora kostnader, om man tillämpade taxan. Återbäringen sker dock enligt taxan. Riksförsäkringsverket har bestämt att detta skall tillämpas så när det gäller folktandvården, att man där generellt kan gå under taxan, medan återbäringen beräknas efter taxan. Sådana regler gäller som bekant inte för en privat tandläkare. Om denne går ned under taxan, beräknas också återbäringen till det lägre beloppet. Det innebär enligt mitt sätt att se att tandvårdsförsäkringen används till illojal konkurrens gentemot privattandläkarna. Jag tycker faktiskt att detta strider mot riksdagens beslut. På s. 86 i propositionen kan man läsa:

”För folktandvården skall i princip gälla samma ersättningsregler som för de anslutna privatpraktiserande tandläkarna. Det är angeläget att tillämpningen av dessa regler blir enhetlig inom försäkringen och enligt min” – alltså socialministerns – ”mening skulle det inte vara lämpligt att generellt ställa den offentliga tandvården utanför förtroendetandläkarnas ansvarsområde.”

På s. 60 i propositionen citeras tandvårdsförsäkringsutredningen som hade samma uppfattning: Utredningen har föreslagit ”att huvudmännen i princip skall få ersättning för vuxentandvården efter samma grunder som skall gälla för privatpraktiserande tandläkare”. Det slås fast på flera ställen i propositionen att tandvårdsförsäkringen skall tillämpas lika, både på privattandläkarsidan och hos folktandvården.

De garantiregler som socialministern talar om tillkom ju för att garantera att folktandvårdens kostnader efter reformen inte skulle bli större än tidigare.

Jag har alltså uppfattningen att tillämpningen av dessa bestämmelser inom folktandvården inte överensstämmer med vad riksdagen faktiskt

hade avsett. På detta sätt blir det en sned konkurrens.

När det gäller frågan huruvida försäkringskassan i Norrbottens län kan utestänga ungdomar i åldersgruppen 17 - 19 år från tandvårdsförsäkringen säger socialministern att det synes föreligga en missuppfattning från min sida. Det är möjligt, men det är i så fall förlåtligt, herr socialminister, eftersom det här verkligen är krångliga saker. Jag har ställt frågan med anledning av ett brev från tandvårdschefen i Norrbottens län till alla privat tandläkare i Norrbotten. Brevet innehåller en nyårshälsning, och tandvårdschefen talar om att vi den 1 januari 1974 får en tandvårdsförsäkring och att tandvården blir kostnadsfri för alla t. o. m. 19 års ålder. I brevet heter det vidare:

”Trots vårt totala vårdåliggande står det naturligtvis varje förälder fritt att låta behandla sitt barn hos en privatpraktiserande tandläkare. Jag vill dock för att undvika alla missförstånd härvid tala om att någon möjlighet att få någon ersättning härför icke föreligger. Varken försäkringskassan eller landstinget kan betala föräldrarna för detta. Alla under 20 år i Norrbottens län står nämligen utanför tandvårdsförsäkringen. (Så kommer det ju på sikt att bli för hela landet).”

Denne tandvårdschef bortser alltså från att 17–19-åringarna genom övergångsbestämmelse tillhör tandvårdsförsäkringen och att, såvitt jag kan tolka lagtexten, endast Kungl. Maj:t kan upphäva denna övergångsbestämmelse.

Socialministern säger i sitt svar: ”I de fall då ett landsting dessförinnan” – vad nu det avser, är det före försäkringens ikraftträdande? – ”frivilligt beslutar att utan några inskränkningar garantera denna åldersgrupp en organiserad helt avgiftsfri tandvård inom folktandvården följer automatiskt av punkt 2 i övergångsbestämmelserna till ändringarna i lagen om allmän försäkring att detta vårdåtagande” – jag understryker ersätter – ”tandvårdsförsäkringen.”

Ja, herr socialminister, gör det verkligen det? På s. 103 i propositionen under rubriken *Övergångsbestämmelserna*, punkten 2 står det: ”Försäkringen skall därför tills vidare även gälla utgifter för tandvård åt försäkrad fr. o. m. det år han fyller 17 år såvida han inte inom visst landstingsområde erbjuds sådan vård.” – Jag förmodar att det är detta som socialministern har tänkt på. Men sedan står det: ”Det skall ankomma på Kungl. Maj:t att förordna när denna övergångsanordning skall upphöra att gälla.”

I kompletterande text på s. 107 står det: ”Det ankommer på Kungl. Maj:t att – på initiativ av socialstyrelsen och efter hörande av huvudmännen -- förordna när övergångsanordningen skall upphöra att gälla.”

Jag och även många tandläkare har tolkat detta – som är mycket suddigt och oklart skrivet – så att Kungl. Maj:t måste ta kontakt med landstinget, att socialstyrelsen skall vara inblandad, att man måste göra en överenskommelse och att det är Kungl. Maj:t som skall upphäva den övergångsbestämmelse som utesluter 17–19-åringar ur försäkringen och låter folktandvården ta hand om dem. Men i Norrbotten har alltså en tandvårdschef ensam gjort denna operation, och det jag ifrågasatte var om detta är riktigt.

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riks-  
dagens beslut om  
allmän tandvårds-  
försäkring*

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riks-  
dagens beslut om  
allmän tandvårds-  
försäkring*

Det är möjligt att jag har fel på den punkten, men i så fall får väl socialministern försöka överbevisa mig om det. Det står faktiskt på många ställen att det är Kungl. Maj:t som efter anmodan av socialstyrelsen skall lyfta ur 17-19-åringarna ur försäkringen och inte landstinget ensamt.

Fru talman! Utöver detta måste jag också säga att det är ganska trist att tandvårdsförsäkringen inte – som moderata samlingspartiet ville när vi tog beslutet i fjol – kom att omfatta alla människor, oberoende av vilken tandläkare man söker. Det var mycket olyckligt, och det strider faktiskt enligt min åsikt mot människors integritet att inte på samma ekonomiska villkor ha full valfrihet när det gäller tandvården.

1,5 miljoner människor, alltså alla mellan 6 och 19 år har genom försäkringen själva eller genom sina föräldrar berövats jämlikheten, kan man säga, med dem som är över 20 år när det gäller tandläkarvalet. Det är olyckligt att man i vår tid skall fatta ett sådant beslut om en försäkring. Det finns ju, herr socialminister, faktiskt både bra och – för att använda ett mildt uttryck – mindre bra tandläkare inom både den privata sektorn och folktandvården. Om en 19-åring, som dessutom har ont om pengar, bor i ett område där det finns en dålig folktandvårdstandläkare och en mycket bra privat tandläkare, blir han av ekonomiska skäl tvungen att gå till folktandvården, där han får gratis behandling. Går han till privat tandläkaren får han betala hela kostnaden själv. Det måste te sig djupt orättvist, när hans kamrat som är ett år äldre kan gå till vilken tandläkare han vill eftersom försäkringen då gäller för båda. Han får rabatt både hos den privata tandläkaren och hos folktandvården.

Det är olyckligt att beslutet blev sådant. Jag vet att det är fåfängt men vill ändå vädja till socialministern att arbeta för att försäkringen utvecklas i den riktning jag har antytt.

Så, fru talman, till sist bara en liten sak som kanske ligger litet vid sidan av de direkta frågorna jag ställt men som ändå hör samman med denna tandvårdsförsäkring. Jag har tidigare i år frågat socialministern om den mycket svåra ekonomiska situation som uppstått för tandteknikerna sedan vi fick tandvårdsförsäkringen. Situationen har faktiskt förvärrats mycket sedan dess. Jag vet också att socialministern alldeles nyligen fått ett nödrop från ett dentallaboratorium i Göteborg om de här sakerna. Det gäller faktiskt inte bara de privata tandteknikerna utan också landstingens tandtekniska laboratorier. Bl. a. har vi ett i Örebro, som ekonomiskt håller på att braka ihop på grund av tandvårdsförsäkringen. Det är ju väldigt olyckligt. Värst är det för kvalitetsverkstäderna, de tekniker som gör mycket fina produkter och som alltså har högre kostnader än de som sitter i en källare och kanske förfärdigar mera undermåliga produkter.

Det är således de som sysslar med kvalitetsprodukterna som känner av detta. De hade en något högre kostnad när försäkringen trädde i kraft och nu får de en återbäring som ligger under de kostnader de haft. Dessutom får de vidkännas en väldig eftersläpning med betalningen från försäkringskassorna. De ligger ute med hundratusentals kronor och håller bank flera månader.

Jag skulle som avslutning, fru talman, vilja vädja till socialministern att

göra någonting och göra det mycket snabbt när det gäller just tandteknikerna. I annat fall kan vi få en kvalitetsförsämring på det tandtekniska arbetet och det var ju ändå inte avsikten.

Med detta vill jag, fru talman, återigen tacka för svaret och som sammanfattning säga, att när riksdagen har beslutat att försäkringen skall tillämpas på samma sätt i folktandvården som på den privata sektorn, då förefaller det mig litet egendomligt att man generellt subventionerar folktandvården. Är det vidare riktigt att man kan utesluta 17-19-åringarna utan att ha haft kontakt med departementet och socialstyrelsen?

Herr socialministern ASPLING:

Fru talman! Herr Ringabys inlägg ger mig anledning att erinra om att det viktiga beslutet om tandvårdsförsäkringen kombinerades med ett lika viktigt beslut om en omfattande utbyggnad av folktandvården. Beslutet om folktandvården innefattar både personella och ekonomiska garantier för landstingen som huvudmän för folktandvården.

Låt mig tillägga att jag uppfattat det som positivt att även Tandläkarförbundet ställt sig bakom den ambitiösa målsättningen för folktandvården och att det utvecklats en god samverkan mellan Tandläkarförbundet och landstingen som ansvariga för folktandvården. Hela den kraftiga satsning på folktandvården som nu kommit i gång överensstämmer med statsmakternas beslut och intentioner i fråga om tandvårdsreformen.

Vi hade ju en lång och ingående debatt om tandvårdsförsäkringen förra året. Jag skall, fru talman, inte återvända till den debatten, men herr Ringabys interpellation och frågor föranleder ändå några kommentarer.

Jag vill först säga ett par ord om tandteknikerna, som herr Ringaby tog upp i slutet av sitt inlägg.

Snabbt har förhållandena ändrats för tandteknikerna. Herr Ringaby vet att för inte mer än något år sedan var bekymret egentligen det motsatta för tandteknikerna. Tandvårdsförsäkringen skuggade i viss mån framtiden. Efterfrågan på tandvård gick ned och arbetsuppgifterna för tandteknikerna blev väsentligt mindre. Vi sökte från samhällets sida göra insatser för att under den här övergångstiden stödja tandteknikerna. Särskild kursverksamhet etc. anordnades via AMS och jag tror att tandteknikerna uppskattade insatserna. På kort tid har nu utvecklingen vänt. Tandteknikerna är på många håll överhopade med arbete.

Här bör också inskjutas att så långt jag har kunnat bedöma har den omfattande sociala reform som tandvårdsförsäkringen utgör kommit väl i gång. Jag tror att inte minst den mjuka starten under hösten har haft stor betydelse.

Vi är medvetna om de bekymmer som tandteknikerna kan ha. Jag hade, som herr Ringaby nämnde, för inte så länge sedan tillfälle att i riksdagen besvara en fråga just om tandteknikerna. Jag kan nämna att i början av februari har riksförsäkringsverket gått ut med en rekommendation om att höja förskotten till tandteknikerna ytterligare, och verket följer utvecklingen med stor uppmärksamhet.

Det här är väl i vissa avseenden övergångsproblem. Så småningom tror

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riksdagens beslut om  
allmän tandvårdsförsäkring*

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riks-  
dagens beslut om  
allmän tandvårds-  
försäkring*

jag det kommer att löpa på ett annat sätt och därmed skall väl dessa problem vara ur världen. Men jag är angelägen betona att vi kommer att följa dessa frågor.

Herr Ringaby tog återigen upp sina frågeställningar i interpellationen. Låt mig därför, då, fru talman, få säga några ord med anledning av herr Ringabys inlägg.

Latituderna i tandvårdstaxan kom till för att möjliggöra en taxebildning för de privatpraktiserande tandläkarna, som före reformen använde sig av latituder i sin arvodessättning. Inom folktandvården klarade man sig i huvudsak utan latituder. I utredningen om tandvårdsförsäkringen klargjorde man från huvudmannahåll att man övervägde att inte utnyttja de latituder som låg över normalarvodet i tandvårdstaxan. Detta ledde inte till några meningsskiljaktigheter i utredningen.

I utredningen om tandvårdsförsäkring berördes också den verkan på patientavgifterna som borde följa av att folktandvården i övrigt kunde vilja sätta ned arvoden i taxan. Utredningen hänvisade i sitt betänkande till det förhållande som jag har nämnt i mitt svar, nämligen att försäkringsersättningen inom den offentliga öppna läkarvården inte påverkas av att i vissa fall patientavgiften inte tas ut. Motsvarande förfarande borde enligt utredningen gälla beträffande tandvården. Någon erinran häremot har inte gjorts, vare sig i propositionen eller vid riksdagsbehandlingen.

När det gäller försäkringens ersättning till folktandvården är det fråga om en kollektiv ersättning för landstingets folktandvård som helhet, i motsats till försäkringsersättningen till privatpraktiserande tandläkare, där ersättningen beräknas individuellt på grundval av en maximikostnad för varje enskild tandläkare.

Försäkringens ersättningsregler för folktandvården, som för övrigt har behandlats i ett särskilt kapitel i propositionen, är således utformade som en kollektiv ersättning och innehåller även särskilda avräkningsregler. Jag vill fästa herr Ringabys uppmärksamhet på detta. Jag kan nämna att det hittills är två landsting som beslutat om generell nedsättning av patientavgifterna i tandvårdstaxan, nämligen landstingen i Norrbottens och Kopparbergs län.

I propositionen med förslag till tandvårdsreform framhölls att utbyggnaden av organiserad vård för ungdomar fr. o. m. 17 år varierar kraftigt mellan olika landsting och att övergångsbestämmelserna i folktandvårdslagen formulerats med hänsyn härtill. Jag förutsatte emellertid att den enskilde huvudmannen i mån av resurser gav organiserad vård även för grupper som ännu inte omfattades av vårdskyldigheten. När det gäller ersättningen till folktandvården föreslog jag att ersättningsregeln för barn- och ungdomstandvården, dvs. 260 kronor för varje färdigbehandlad patient, skulle tillämpas i stället för försäkringens ersättningsregel för vuxentandvård, om landstingen anordnade avgiftsfri organiserad vård för 17–19-åringar.

Jag tror att herr Ringaby här har blandat ihop två saker, det lagliga vårdansvaret och det frivilliga vårdåtagande som bl. a. förutsatts i propositionen.

Två landsting, nämligen i Norrbottens län och i Västernorrlands län,

har beslutat att ge ungdomar i åldersgruppen 17--19 år organiserad och därmed avgiftsfri tandvård. Jag ser det, som jag sagt i mitt svar, som positivt att dessa beslut kunnat komma till stånd. De står helt i överensstämmelse med statsmakternas intentioner. Det bör tilläggas att enligt uppgifter från folktandvården i Norrbotten har man där inga köproblem på barn- och ungdomssidan. Ungdomarna i åldern 17--19 år kan få behandling mot akuta tandbesvär utan omgång. I övrigt kallas ungdomarna liksom de yngre barnen en gång om året till folktandvården. De som då är förhindrade att infinna sig på utsatt tid har givetvis möjlighet att ändra tiden för besöket.

Jag skall inte för min del förlänga debatten. Jag har med detta inlägg velat ytterligare belysa de frågor som herr Ringaby tagit upp i sin interpellation. Utan att polemisera särskilt mycket mot herr Ringaby vill jag ändå säga, eftersom herr Ringaby något vidgade debatten, att jag har en känsla av att herr Ringaby innerst inne kanske inte var någon särskilt stor anhängare av tandvårdsförsäkringen. Jag hoppas att han i varje fall stegvis nu blir det, ty trots svårigheter som vi kan ha under en övergångstid är detta en utomordentlig stor och viktig reform för hela det svenska folket.

Herr RINGABY (m):

Fru talman! Visst ställde sig Tandläkarförbundet bakom försäkringen, och förbundet lovade också full uppslutning bakom den, även om man väl var ledsen över tvångsanslutningen. Men utvecklingen har inte blivit sådan som man från början trodde och som framgår av författningarna om tandvårdsförsäkringen. Det är närmast detta som jag med min interpellation velat ta upp, men jag har tyvärr inte fått så mycket större klarhet i dessa förhållanden.

Jag vill däremot passa på att tacka socialministern för att han säger att han har observerat tandteknikernas ekonomiska problem, att det kan tänkas komma ett nytt förskott snart och att ni följer frågan i departementet. Det är verkligen angeläget att man gör det, för jag tror att de har en utomordentligt besvärlig situation. I varje fall de dentallaboratorier som har mycket hög kvalitet på sina arbeten och alltså ligger med ganska höga kostnader har det oerhört svårt.

Men, herr Aspling, om det hade varit meningen att så här mera generellt kunna ge subventioner till folktandvården, skulle det väl ändå inte ha talats om nedsättning "i visst fall" i 17 § tandvårdstaxan. Jag har försökt förklara vad dessa vissa fall är. Men det var inte meningen att ge generella subventioner för då skulle man inte ha skrivit "i visst fall", utan då skulle man ha skrivit att det går att göra en generell nedsättning och ändå ha återbäring på den taxa som gäller. Tydligen har man inte tänkt sig det när man skrivit den här paragrafen, och det är bara det som jag har velat peka på.

Man har gjort så här i en del län, bl. a. Kopparbergs län, som socialministern säger. Men i Kopparbergs län reserverade sig faktiskt alla borgerliga ledamöter i landstinget mot beslutet och ansåg att nedsatt taxa skulle gälla också om man gick till en privattandläkare. Det visar att det finns olika uppfattningar i den här frågan.

Det lagliga vårdansvaret tas upp i 2 § folktandvårdslagen. Det sägs i

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Ang. innebörden  
i vissa fall av riks-  
dagens beslut om  
allmän tandvårds-  
försäkring*

anvisningarna: Bestämmelsen i 2 § andra stycket om erbjudande av behandling skall tills vidare inte gälla barn under 6 år och ungdomar fr. o. m. 17 år. -- I övrigt skall dock ansvaret finnas kvar även när det gäller dessa åldersgrupper.

Erbjudandet betyder alltså att man skall ta initiativ till att vården kommer till stånd och att man regelbundet skall följa upp den, men det är ett vårdansvar som ännu icke gäller 17–19-åringar i folktandvården. I övrigt skall vårdansvaret gälla. Om en 17–19-åring går till folktandvården och det finns möjlighet för den att ta emot honom, får han naturligtvis gratis vård. Såvitt jag kan finna tillhör den här åldersgruppen likafullt försäkringen tills Kungl. Maj:t har bestämt någonting annat. Det är väl detta som det har rått oklarhet om.

Jag vill hävda att man inte får göra som man har gjort i Norrbotten, där en tandvårdschef helt enkelt har beslutat att 17–19-åringar inte skall tillhöra försäkringen. Men herr Aspling och jag kanske kan sluta att träta om det, för om jag inte är fel underrättad är det fallet anmält till försäkringsdomstolen, så vi får väl se hur den tolkar lagarna; det kan ju bli intressant.

Jag blev litet ledsen, fru talman, över herr Asplings senaste konstate-  
rande, nämligen att jag kanske inte var så väldigt intresserad av tandvårdsförsäkringen. Jo, herr socialminister, det är jag verkligen. Jag var t. o. m. så intresserad att jag när vi tog beslutet i fjol krävde 75 procents återbäring och icke 50, som beslutet blev. Hade vi fått 75 procents återbäring skulle inte folktandvården haft dessa bekymmer som den har i dag. 50 procents återbäring innebar ju att folktandvårdens patienter fick litet högre avgifter än förut. Det hade vi kunnat undvika, om vi gått på min linje.

Herr socialministern ASPLING:

Fru talman! Först skulle jag vilja säga att om herr Ringabys intentioner och hans partis uppläggning av tandvårdsförsäkringen blivit beslut i Sveriges riksdag, hade vi fått en annan tandvårdsförsäkring, bl. a. utan det som alltid är det väsentliga, nämligen taxebindning. Det hade enligt mitt sätt att se icke varit en försäkring för hela folket utan en försäkring med en annan intressinriktning.

Så vill jag säga till herr Ringaby att vi tillämpar den lagstiftning som riksdagen har beslutat. Det är ju inte enskilda tandvårdschefer som bestämmer om lagstiftningens utformning etc. Och jag kan försäkra herr Ringaby att på de punkter som han har tagit upp sker tillämpningen enligt lagstiftningen.

Jag begärde emellertid ordet för att stryka under en annan sak. Ordalydelsen i tandvårdstaxan är inte avsedd att utgöra något hinder för ett landsting att besluta om viss nedsättning av patientavgifterna. Som jag redan framhållit är detta samma förfarande som sedan flera år gäller inom den offentliga öppna läkarvården. Riksförsäkringsverket har också helt riktigt tillämpat taxan på detta sätt. För att undanröja all oklarhet på denna punkt har formuleringen i tandvårdstaxan numera, på framställning av riksförsäkringsverket, förtydligats.

Med det, fru talman, skall jag sluta. Jag tycker att herr Ringabys

interpellation inte ger någon anledning för mig att gå djupare in i debatten om tandvårdsförsäkringen. Den tror jag kommer, herr Ringaby, som alltid är fallet med stora sociala reformer, att i verkställighetsledet visa sin stora betydelse. Som många andra sociala försäkringsreformer kommer den att inrangeras bland de stora och omistliga trygghetsreformerna här i landet.

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om utvidgad  
järnvägstrafik*

Herr RINGABY (m):

Fru talman! Om tandvårdsförsäkringen enligt moderata samlingspartiets modell blivit genomförd, så hade vi faktiskt haft en taxebindning, men bara på de mera vanliga arbetena, och en friare taxesättning på komplicerade arbeten för att gynna forskning och utvecklingsarbeten. Jag tror inte att det på något sätt hade varit sämre för patienterna.

Sedan är det inte så mycket mer att tillägga. Här står uppfattning mot uppfattning. Tillämpningen sker efter de intentioner som riksdagen har beslutat om, säger socialministern. Det är det jag har betvivlat, eftersom det så klart är utsagt att reformen skall tillämpas lika på båda sektorerna. Men hur nu tillämpningen har varit — om den är alldeles riktig och om den följer de intentioner som riksdagen hade när vi tog det här beslutet — får väl framtiden utvisa.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 12 Om utvidgad järnvägstrafik

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Larssons i Staffanstorp (c) den 11 januari framställda interpellation, nr 9, och anförde:

Fru talman! Herr Larsson i Staffanstorp har frågat mig dels om jag är beredd medverka till att persontrafiken återupptas på järnvägslinjen mellan Malmö och Sjöbo, dels om jag vill lämna en redogörelse angående möjligheterna att utvidga och på redan nedlagda linjer återuppta gods- och persontrafiken på järnväg.

Herr Larsson i Staffanstorp tar bl. a. energikrisen till intäkt för att persontrafiken på den icke elektrifierade bandelen Malmö—Sjöbo bör återupptas och synes därvid förutsätta att en sådan åtgärd skulle medföra en besparing av drivmedel. Så är emellertid inte fallet. För ombesörjande av trafikuppgifter av det slag det här är fråga om är landsvägsbussen energisnålare än järnvägsfordonet. Det finns således av detta skäl ingen anledning att nu återuppta persontrafiken på järnvägen Malmö—Sjöbo.

Inte heller i andra fall är ett återupptagande av järnvägstrafik på redan nedlagda linjer aktuellt.

Herr LARSSON i Staffanstorp (c):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Norling för svaret, även om man kanske inte kan säga att det var så särskilt positivt.

Statsrådet baserar väl svaret rätt mycket på att det inte är rälsbussarna utan landsvägsbussarna som är de energisnålaste fordonen. Måhända är

det så. Men jag har, som framgår av interpellationen, vissa funderingar om förhållandena just längs denna järnvägslinje. Tätorter som Staffanstorp, Dalby och Veberöd har utvecklats mycket snabbt på senare år. När persontrafiken nedlades för en del år sedan upphörde även nästan all godstrafik. Men förmodligen tack vare regementsförläggningen i Revinge och dess militära transportbehov blev inte järnvägen nedlagd. Och det var tur, ty nu har industrin i orterna växt upp och transportbehovet är så pass stort att man t. o. m. måst bygga ut bangården i Staffanstorp för att kunna ta hand om den ökade godstrafiken. Vi har därtill bl. a. också Dalbys tunga stenindustri.

Jag behöver inte närmare utveckla detta, utan jag drar en liten parallell med Stockholmstraktens närtrafik till city. Man frapperas av den goda kapacitet som denna trafik har. Jag tror att det hade varit rätt bra om vi i Malmö- och Lundabygdens tätorter kunnat få en liknande trafik, även om den – som var och en förstår – inte kan bli av samma omfattning som trafiken i Stockholmsområdet. Men snabba tågförbindelser t. ex. från de orter som jag här nämnt in till city i Malmö tror jag är ett önskemål i bygden.

Måhända kommer det också en sådan trafik i framtiden. Nog måste vi ändå bygga ut kollektivtrafiken. Jag håller med om att den här interpellationsdebatten liksom de tidigare i dag kommer så att säga dagen efter, då energikrisen delvis lösts. Men energin har i varje fall inte blivit billigare, och därför menar jag att kollektivtrafiken skall byggas ut. Enligt vad jag förstått av kommunikationsministerns tidigare utläggningar möter detta inte heller något motstånd.

Vi har alltså en järnväg i det aktuella området som används enbart för godstrafik och går från nämnda tätorter in till Malmö city. Det hade kanske varit möjligt att återuppta persontrafiken. Och även om jag tycker att svaret var negativt i överkant hyser jag vissa förhoppningar med anledning av det "nu" som står i näst sista satsen. Vad det betyder får vi se i framtiden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Bara ett par ord i anledning av herr Larssons i Staffanstorp inlägg.

Det är viktigt att klara ut att den kollektiva trafik som finns exempelvis i Storstockholmsområdet behöver ju icke på något sätt vara unik för detta område. Här gör man, som herr Larsson känner till, på det sättet att Stockholms läns landsting köper trafik av statens järnvägar. Landstinget organiserar trafiken och betalar till SJ för den trafik som man vill ha utförd.

Jag finner ingenting som talar emot att man i andra områden av landet har samma möjligheter att hos SJ köpa närtrafik och ordna upp den på det sätt som man finner rimligt och riktigt utifrån en kommunal syn på den kollektiva trafiken.

Det är det ena som jag vill ha sagt. Det andra är att vi nu håller på att avsluta den regionala trafikplanering som pågår i alla landets län. Jag hoppas att den skall vara färdig i oktober. Då har vi ett underlag framarbetat av länsstyrelser och kommuner med bistånd från departe-

mentet, och det är ett grundmaterial som vi kan använda var och en på sitt område för att försöka förbättra den kollektiva trafiken utifrån det läge den har när dessa planer läggs fram.

Herr LARSSON i Staffanstorp (c):

Fru talman! Ja, herr kommunikationsminister, det kanske låter sig göra, men vi vill ändå gärna ha statens medverkan i detta fall. Det skall inte nödvändigt vara så att staten slipper ifrån allting och bara vältrar över de ekonomiska bördorna på landsting och kommuner. Men det är naturligtvis en enkel match för staten att gå på den linje som kommunikationsministern nu senast var inne på.

Vi får väl se hur detta kan utvecklas i framtiden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det är inte alls något försök av staten att undandra sig utgifter, men det förhåller sig så, herr Larsson i Staffanstorp, att kommunerna i dag är ansvariga för den kommunala trafikförsörjningen.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 13 Om sänkta fartgränser för vägtrafiken

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru *Fredgardhs* (c) den 17 januari framställda interpellation, nr 23, och anförde:

Fru talman! Fru Fredgardh har frågat mig om jag är beredd medverka till att Sverige genom att följa Västtysklands exempel och sänka fartgränserna kan spara så mycket bensin att bensinransoneringen blir överflödigt.

Före det tillfälliga införandet av hastighetsgränser gällde i Västtyskland inte några generella restriktioner i fråga om högsta tillåtna hastighet annat än för en begränsad del av vägnätet, där högst 100 km/tim var tillåtet. Den begränsning till 100 km/tim på motorvägar och 80 km/tim på andra vägar som nu införts bör därför ge påtagliga resultat. Som bekant ökar bensinförbrukningen kraftigt vid så höga hastigheter som normalt förekommer på de tyska vägarna, främst på motorvägarna.

I Sverige däremot tillämpar vi sedan den 1 juni 1971 ett system med differentierade hastighetsgränser på alla vägar utom tätbebyggt område med en bashastighet av 70 km/tim och i övrigt gränserna 90 och 110 km/tim för vägar med högre standard.

Någon effekt som den tyska kan därför inte uppnås i Sverige med motsvarande hastighetsbegränsningar. Här har ju redan genomförts de inskränkningar i högsta tillåtna hastigheter som har en så påtaglig effekt på bensinförbrukningen. Om ytterligare hastighetsinskränkande åtgärd skulle vidtas i Sverige, skulle nästa steg närmast vara en generell hastighetsbegränsning till 70 km/tim för alla vägar. Behovet av en sådan åtgärd kan rimligen inte bedömas isolerat utan får avvägas mot andra besparingsåtgärder och mot bakgrund av utvecklingen på försörjningsområdet.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om sänkta fart-  
gränser för väg-  
trafiken*

Fru FREDGARDH (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Norling för det svar han givit. Inte ens med en mycket välvillig läsning kan jag kalla svaret positivt, vilket jag beklagar eftersom hastighetsbegränsning av det slag som jag aktualiserade kan vara värd att diskutera från flera synpunkter.

En viktig synpunkt, som jag även nämnde i min interpellation, är den effekt som sänkta fartgränser har från trafiksäkerhetssynpunkt. Vid tiden för interpellationens framställande förelåg inga officiella uppgifter från Västtyskland, men enligt det västtyska kommunikationsdepartementet pekar gjorda erfarenheter på en minskning av antalet trafikolyckor.

Från den korta ransoneringsperioden i Sverige föreligger klara fakta, framlagda av trafiksäkerhetsverket och statistiska centralbyrån. Enligt SCB inträffade under bensinransoneringsperioden, som varade från den 8 januari till den 29 januari, 554 vägtrafikolyckor med personskada, vilket var en minskning med 36 procent i jämförelse med motsvarande period år 1973. Antalet personer som dödades eller skadades minskade med 43 procent, från 1 307 till 744. En granskning mera i detalj visar att minskningen var störst utanför tätbebyggt område eller 54 procent. Olyckorna inom tätbebyggt område visar en minskning med 34 procent under periodens första del.

För hela perioden minskade olyckorna dock med 20 procent inom tätbebyggt område. Utanför tätbebyggt område minskade olyckorna under hela perioden.

Antalet personer som dödades eller skadades minskade under ransoneringsperioden med 563 till 744 jämfört med 1 307 under motsvarande period 1973 eller, som jag nämnde, med hela 43 procent. Under de sista åtta dagarna var dock minskningen endast 23 procent. Antalet dödade minskade från 59 till 44 procent, antalet svårt skadade från 404 till 224, eller med 45 procent.

Beträffande orsakerna till nedgången i antalet trafikolyckor under ransoneringsperioden nämner trafiksäkerhetsverket tre huvudfaktorer: mindre trafik, lägre hastighet och mjukare körning. Den minskade trafiken var givetvis i hög grad bidragande, men den lägre hastigheten har också haft en väsentligt mildrande effekt, eftersom minskningen kvarstår även andra veckan, då trafikintensiteten bevisligen åter ökat.

De nämnda siffrorna talar sitt tydliga språk i fråga om den betydelse och den del i skulden som hastigheten har i de trafikolyckor som inträffar. Jag vill också erinra om de betydande kostnader som trafikolyckorna medför, såväl för det allmänna som för de enskilda människorna. För de senare tillkommer också på det personliga planet lidande och ofta livslångt handikapp.

Ett förslag att sänka nuvarande fartgränser med ytterligare 10 km/tim eller från 110 och 90 till 100 respektive 80 km/tim borde alltså vara värt att tas upp till seriöst övervägande.

Härtill kommer ännu en faktor, som inte är av mindre vikt. Statsrådet Norling nämner den avslutningsvis i sitt svar, då han säger: "Behovet av en sådan åtgärd kan rimligen inte bedömas isolerat utan får avvägas mot andra besparingsåtgärder och mot bakgrund av utvecklingen på försörjningsområdet." Vårt försörjningsläge, som glädjande nog visade sig vara

sådant att bensinransonering inte skulle ha behövt införas, är ännu långt ifrån stabilt. De oljeproducerande länder som svarar för det mesta av den olja som tillförs marknaden, eller 60 procent, ligger samtliga i Mellersta Östern, ett oroligt hörn av världen, där konflikterna från de senaste krigen ännu är långt ifrån bilagda. Störningar i oljetillförseln kan därför lätt uppstå.

Såsom bilismen utvecklat sig i Sverige är behovet av drivmedel betydande. Enbart privatbilismens förbrukning uppgår till ca 10 procent av vår totala energikonsumtion. Detta skall jämföras med att jordbrukets andel stannar vid endast 1,5 procent, medan industrin tar hela 40 procent i anspråk. Lika hög är förbrukningen inom gruppen handel, hushåll och bostäder.

I sammanhanget vill jag erinra om att bensinåtgången ökar kraftigt redan vid en hastighet på 80–90 km/tim med accelererande effekt uppåt. En sänkning av fartgränserna med de 10 km/tim som jag förordat skulle alltså vara av betydelse.

Att försörjningsläget alltjämt är allvarligt och att framtiden ingalunda medger ett fritt fram utan vidare när det gäller bensinförbrukningen, det visar den stora sparkampanj som bränslenämnden drar i gång på måndag och som kommer att pågå närmare två månader. Den riktar sig särskilt till privatbilisterna och har dubbelt syfte: för det första att minska förbrukningen av drivmedel och därmed trygga lagersituationen inför sommaren, då en säsongsmässig uppgång i bensinförbrukningen brukar ske, och för det andra att genom frivilligt sparande av bensin slippa införa nya ransoneringsåtgärder, om tillgången på drivmedel skulle på nytt försvagas.

Jag vill alltså upprepa min fråga om inte, såväl ur trafiksäkerhets-synpunkt som för att få ned förbrukningen av bensin, en sänkning av de båda övre fartgränserna med 10 km/tim skulle vara värd att överväga redan under nuvarande förhållanden.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Jag fastnade vid den slutsats som kommunikationsministern drog i sitt svar. Han sade: Om man i vårt land skulle genomföra en generell ytterligare hastighetsbegränsning skulle man föra ned hastigheten till 70 km/tim. för alla vägar, om nu detta skulle vara erforderligt för att spara energi eller av andra skäl.

Är det verkligen ett rimligt svar med tanke på de olikheter som finns mellan att köra på sämre vägar och på nya eller bättre vägar? Det går ju åt betydligt mindre energi på de bra vägarna än på de sämre. Jag tycker att det är litet oroande att kommunikationsministern inte gör en naturlig differentiering i det sammanhanget utan talar om att genomföra en sådan generell åtgärd. Jag undrar vad hela motorvärlden och praktiskt verk-samma människor skulle säga om en sådan hastighetssänkning – även om det, fru talman, kan vara riktigt och motiverat i en energikrissituation att sänka hastighetsgränserna.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag vill börja med att förklara varför mitt svar av fru Fredgardh kan tolkas så att en jämförelse med Västtyskland inte är

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om sänkta fart-  
gränser för väg-  
trafiken*

intressant ur den synpunkt som det här gäller. Ja, en jämförelse är egentligen omöjlig att göra. Västtyskarna hade före bensinkrisen inga fartgränser över huvud taget. På grund av tvånget att försöka spara på olika sätt införde man för första gången vissa tillfälliga begränsningar på 100 och 80 km/tim.

Jag kan inom parentes nämna att man i Västtyskland – sedan fru Fredgardh framställde sin interpellation och sedan jag skrev mitt svar – nu har ändrat sig igen. Om en uppgift i en av dagens morgontidningar i Stockholm är riktig har den västtyska regeringen nu beslutat om en fartgräns fram till år 1977 på 130 km/tim.

Man kan alltså inte göra denna jämförelse, eftersom utgångsvärdena var så olika i Västtyskland och Sverige.

Jag vidhåller att man inte kan använda nedsättning av hastighetsgränserna som ett isolerat ingrepp för att undvika en ransoneringssituation. För att slippa ett sådant ingripande måste man vidta sparfrämjande åtgärder inom ett flertal områden och genom samlade insatser nå det resultat man vill komma fram till. Det finns en rad åtgärder som kan komma i fråga.

Ingripande med hastighetsbegränsningar, som har vidtagits, kommer i första hand i fråga i länder som inte tidigare har några generella hastighetsbegränsningar eller som har mycket generösa bestämmelser i utgångsläget. I vissa länder införde man förbud mot körning under veckoslut. Det är svårt att jämföra effekten av ett sådant förbud. Där kommer med i bilden sådana faktorer som resebehov och transportavstånd inom landet, som komplicerar jämförelser länder emellan. Det finns andra åtgärder av mer eller mindre ingripande slag som används eller kan användas på olika håll. Vi upplevde exempelvis att man på en del håll stängde bensinstationerna vissa dagar. Det har också funnits förbud mot försäljning av bensin i dunk, förbud mot motortävlingar osv.

Jag nämner detta bara för att stryka under vad jag nyss sade, att jag inte betraktar nedsättning av hastighetsgränserna som det allena saliggörande eller som något som under alla förhållanden skulle kunna ge önskad effekt i ett läge där man är ute efter en rad vinster.

Fru Fredgardh har berört de gynnsamma effekter med avseende på trafiksäkerheten som åtgärder av det här slaget skulle medföra. Jag betonar också gärna den sidan av saken, vilket jag gör för att ingen tvekan skall råda oss emellan. Det finns flera positiva effekter som de här i landet vidtagna inskränkningarna i drivmedelstildelningen har medfört. Vi fick en allmän dämpning av trafikrytmen i Sverige, som kunde iakttagas ganska snart. Den var, såvitt jag förstår, resultatet av den kampanj för ett bensinbesparande mjukare körsätt som vi genomförde och som vi tidigare i dag har diskuterat här i kammaren i annat sammanhang. Det är ett gott exempel på en sparfrämjande åtgärd som också haft en gynnsam effekt på trafiksäkerheten. Jag tycker inte heller att man bör dra alltför långtgående slutsatser av det begränsade material som finns fram till nuläget. Självfallet har den minskning av biltrafiken som skedde under ransoneringsperioden haft inflytande på olycksfallsfrekvensen. Det är också – trots det begränsade jämförelsematerialet – berättigt att förmoda att den jämnare trafikrytmen och en allmän

dämpning av hastigheten haft ett direkt positivt inflytande på olycksfallsfrekvensen.

I motsats till fru Fredgardh och i viss mån även till herr Lothigius driver jag frivilliglinjen ganska långt. Fru Fredgardh betecknar det som riktigt att ändra fartgränserna med 10 km/tim. Vi har redan startat en frivillig kampanj, konsekvent driven över hela landet med massmedias hjälp, för ett mjukare körsätt. Bilisterna har fått erfarenhet av de fördelar som är förenade med ett sådant körsätt. Detta tillvägagångssätt är enligt min bedömning att föredra framför ett beslut om att abrupt sänka fartgränserna med 10 km, när vi nu i vårt land är på väg att avsluta försöken med differentierade fartgränser. Många bilister är nu engagerade i sparsamhetskampanjen. Jag tror därför att ett sådant beslut skulle få en psykologisk effekt som vore rakt motsatt den man vill åstadkomma. Det skulle kunna uppfattas så, att de beslutande instanserna inte tror på bilisterna, utan anser sig behöva införa vissa förbud, så att bilisterna skall tvingas sitta och stirra på hastighetsmätaren när de är ute och kör.

Om vi kan genomföra den kampanj för ett annat sätt att köra bil vilken nu pågår och som redan tycks ha fått en viss effekt, tror jag att resultatet blir sjufaldigt bättre än om man från ett visst datum skulle sänka hastigheterna med 10 km/tim.

Fru FREDGARDH (c):

Fru talman! Oavsett jämförelsen med Västtyskland kvarstår det faktum att man sparar en väsentlig mängd bensin även om hastigheten bara sänks med 10 km/tim. som jag har nämnt. Det finns praktisk erfarenhet som visar detta.

Herr Norling säger att han föredrar den frivilliga linjen. Den tycker också jag är mycket sympatisk, men jag har kanske inte lika positiva erfarenheter från trafiken som herr Norling har – och jag rör mig ändå ganska mycket ute i trafiken. Uppmaningarna under december månad att spara bensin gav bara ringa resultat, vilket ledde till att vi hamnade i en ransoneringssituation som ingen ansåg lycklig. Dess bättre har vi nu sluppet ransoneringen, men den nya kampanjen från bränslenämnden visar att allting inte är väl beställt, utan att vi fortfarande måste vara sparsamma.

Nu är det ju så att människor ganska lätt glömmar sina prövningar. Jag har gjort den erfarenheten att majoriteten av de bilister som rör sig i trafiken i dag kör precis som om det aldrig hade existerat någon energikris. En och annan har visserligen dragit ner farten något, men majoriteten ligger uppe i maximifarter och däröver. Även av den anledningen tycker jag det kunde vara befogat att sänka hastighetsgränserna något. Dessutom tillkommer hela trafiksäkerhetsaspekten. Jag vill därför påpeka för kommunikationsministern att också detta är ett argument för att vi bör spara bensin.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om sänkta fart-  
gränser för väg-  
trafiken*

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om en utvärdering  
av resandestrukturen*

§ 14 Om en utvärdering av resandestrukturen

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Lothigius'* (m) den 17 januari framställda interpellation, nr 24, och anförde:

Fru talman! Herr Lothigius har frågat mig om jag är beredd att dels göra en utvärdering av den resandestruktur som uppkommit genom de av myndigheterna vidtagna åtsammningsåtgärderna för personbilstrafik, dels ge kollektivtrafikutredningen eller annan utredning i uppdrag att omedelbart fullgöra en sådan åtgärd.

Jag vill erinra om att inom ramen för pågående arbete med lokala och regionala trafikplaner sker en ingående kartläggning av resandestrukturen. Kommunerna har bl. a. till grund för ansökan om bidrag till olönsam landsbygdstrafik att årligen upprätta lokala trafikförsörjningsplaner. I anslutning till dessa kommer successivt resanderäkningar att genomföras vid två eller flera tillfällen under året. I fråga om den regionala trafiken har i anslutning till pågående regionala trafikplanering genomförts trafikräkningar i vad avser utnyttjandet av kollektiva trafikmedel. Sådana räkningar kommer också framöver fortlöpande att behöva genomföras inom ramen för en "rullande" regional trafikplanering.

De angivna trafikräkningarna ger sålunda goda möjligheter till att följa förändringar i resandestrukturen.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Först vill jag naturligtvis tacka kommunikationsministern varmt för svaret. Jag funderade litet på hur jag skulle inleda mitt anförande. Jag undrar nämligen om herr kommunikationsministern egentligen inte har missförstått hela min fråga -- det är kanske det vänligaste jag kan säga.

Min fråga lades upp mot bakgrund av den energikris som då rådde och när bensinransoneringen var införd. Vid det tillfället var det också bestämt att bensinransoneringen skulle kvarstå t. o. m. februari månads utgång. Det är det som är det intressanta i detta sammanhang.

Jag känner mycket väl till den regionala trafikplaneringen och de trafikräkningar som förekommer. Det måste man göra när man sitter i trafikutskottet; annars borde man inte sitta där. Men vi hade en helt ny situation och skulle ha fått -- vi har det delvis -- fantastiska möjligheter till nya utvärderingar. Jag önskade naturligtvis inte att bensinransoneringen skulle fortsätta; jag ville inte att den över huvud taget skulle komma till stånd. Jag tyckte att man borde gå en mildare väg tills man litet bättre såg hur det hela fungerade och om man inte just genom frivilliga åtaganden kunde undgå ransonering.

Bensinransoneringen infördes emellertid, och då fanns alla möjligheter att fråga sig: Vad kommer att hända? Vilken resandestruktur får vi? Nu kommer människorna att hitta de olika kommunikationsmedlen. Hur bär de sig åt? Det var det som var så intressant.

Vi har upplevt, herr kommunikationsminister, att människorna efter bensinransoneringens borttagande i viss mån fortsatt att utnyttja kollektiva trafikmedel. Där menade jag att det var viktigt att göra en

utvärdering. Det räcker inte med vissa räkningar som görs ute i kommunerna ett par gånger om året, utan här borde man enligt min mening verkligen forcera en undersökning av vad det är som sker: Hur bär sig människorna på frivillighetens väg åt för att klara sitt resandebehov, och hur kan vi utvärdera detta? Det var den enkla bakgrunden till den här lilla interpellationen. Det betyder att frågorna i min interpellation av den som har litet fantasi kan läsas så här:

1. Har bensinransoneringen påverkat vår resandestruktur?
2. Om så är fallet, synes förändringen vara mera bestående?
3. Kan det högre bensinpriset medverka till att den eventuella förändringen av resandestrukturen blir bestående?
4. Vad skall man göra för att behålla den positiva trend som uppstått för kollektivtrafiken?
5. Genom bensin- och energikrisen kan människor söka sig nya kommunikationer och färdvägar. Dessa går inte alltid efter myndigheternas uppgjorda planer. Vilka är dessa naturliga färdvägar, och varför färdas man som man gör?

Det var detta jag trodde jag skulle få svar på. En del kan man naturligtvis få ut av den regionala trafikplaneringen, eftersom den pågick under ransoneringen. Men det hade varit synnerligen värdefullt om man hade lagt på ett extra kol i det ögonblicket för att mer eller mindre gratis få till sitt förfogande material som skulle kunna vara till stor hjälp framdeles för att förbättra kollektivtrafiken i detta land.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det är möjligt att jag i mitt ursprungliga svar borde ha lagt till det som jag nu kommer att säga. Jag hade emellertid en känsla av att jag i så fall skulle ha blivit lika missförstådd av herr Lothigius som jag nu tydligen har blivit.

När vi såg att bensinransoneringen gick mot sitt slut – den varade ju bara tre veckor – var det en naturlig åtgärd att ge transportnämnden, som hade varit det verkställande organet både i förberedelsearbetet för ransoneringen och under själva ransoneringen, tilläggsuppdraget att utvärdera ransoneringsperioden. Det uppdraget fick man omedelbart, och man fick dessutom resurser härför, både ekonomiska och personella.

Denna upplysning tog jag inte med i mitt ursprungliga svar, eftersom det ju var en helt naturlig åtgärd att transportnämnden – likaväl som länsstyrelserna fick i uppdrag att utvärdera sitt arbete – fick i uppdrag att undersöka hur den kollektiva trafiken utvecklats under dessa veckor, vilka brister som fanns och vilka förbättringar man kan tänka sig om vi, något som vi förhoppningsvis kommer att slippa, skulle råka in i en liknande situation igen.

Detta arbete pågår nu i transportnämndens regi. Men mitt svar byggde på att vi har en rad aktiviteter i gång, bl. a. den regionala trafikplaneringen, som mer eller mindre gratis ger oss det som herr Lothigius var ute efter. Det var därför jag ansåg mig böra nämna detta i stället för att bara meddela att vi avser att utvärdera den akuta situationen, något som jag, som sagt, fann helt naturligt.

Jag har nu velat göra denna komplettering, som alltså visar att vi

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om ökat inflytande  
för länsstyrelserna  
i fråga om sträck-  
ningen av nya vägar*

snabbt försöker utvärdera vad som hände under tre dramatiska veckor i januari.

Herr LOTHIGIUS (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för detta tillägg. Det var ju precis det jag behövde.

På grund av att ransoneringsperioden blev så kort erkänner jag att det blir svårare att få fram korrekta resultat av den utvärdering som jag frågade om i min interpellation. Men det intressanta är att man utnyttjar de möjligheter som bensinransoneringen härvidlag ger. Jag kände inte till att transportnämnden fått detta uppdrag, och jag är tacksam och glad för det svar jag nu har fått.

Överläggningen var härmed slutat.

**§ 15 Om ökat inflytande för länsstyrelserna i fråga om sträckningen av nya vägar**

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Bladhs* (s) den 23 januari framställda interpellation, nr 28, till herr kommunministern, och anförde:

Fru talman! Herr Bladh har frågat kommunministern om han är beredd att medverka till att länsstyrelserna får större inflytande än för närvarande när det gäller sträckningen av nya vägar.

Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

För att rätt kunna bedöma frågan anser jag det lämpligt att först lämna en redogörelse för det nuvarande vägplaneringssystemet och länsstyrelsernas roll i detta. Så sent som den 1 januari 1972 trädde en ny väglag och en ny vägkungörelse i kraft, vilka reglerar dessa förhållanden.

Enligt 11 § väglagen prövas fråga om byggande av väg av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning i ärendet hänskjuts det till Kungl. Maj:t för prövning. I vägkungörelsen finns detaljerade föreskrifter beträffande handläggningen och samrådsförfarandet, när fråga är om byggande av väg.

Enligt 14 § väglagen skall inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan väg byggas i överensstämmelse med planen. Gäller annars särskilda bestämmelser för marks bebyggande eller användning, såsom regionplan, utomplansbestämmelser eller naturvårdsföreskrifter, skall väg läggas så att syftet med bestämmelserna inte motverkas. Om särskilda skäl föreligger kan undantag från planen eller bestämmelserna medges. Dessa undantag prövas av länsstyrelsen. Undantag från fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan får medges endast om byggnadsnämnden tillstyrker det.

Det är viktigt att notera denna samordning av vägplaneringen med den fysiska markanvändningsplaneringen som således är föreskriven i väglagen. Härigenom ges såväl kommuner som länsstyrelser ett direkt inflytande i planeringen.

Den nämnda samordningen kan även belysas av de tre steg som

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om ökat inflytande  
för länsstyrelserna  
i fråga om sträck-  
ningen av nya vägar*

vägprojekteringen normalt genomgår. Det första steget, som resulterar i en lokaliseringsplan, är vanligtvis kopplat till region- och generalplanläggningen och syftar till att i samordning med övrig samhällsplanering lokalisera ett vägprojekts huvudsträckning och knutpunkter samt välja utbyggnadsetapper och översiktligt beräkna kostnader. Nästa steg, som utmynnar i en utredningsplan, aktualiseras normalt vid upprättande av general- eller dispositionsplaner. I detta skede syftar man till att utarbeta principförslag till väglösning och utbyggnadsetapper samt att beräkna kostnaderna. Förslaget bör vara så genomarbetat att endast mindre justeringar av vägsträckningen behövs vid detaljprojekteringen som utgör det tredje och sista steget. Detaljprojekteringen, som resulterar i en arbetsplan, syftar till att i samordning med den detaljerade bebyggelseplaneringen ta fram erforderliga handlingar för fastställelseprövning och byggande.

Under hela planeringsprocessen sker samråd med olika intressenter, som kommuner, länsarkitekter, länsplanerare, naturvårdsinstanser och övriga berörda. Väglagstiftningen innehåller också tvingande bestämmelser om de viktigare samråden och ger på olika punkter länsstyrelsen ett betydande inflytande i vägplaneringen.

Vid utarbetandet av arbetsplan skall således enligt 16 § väglagen samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Dessa samrådsförfaranden har ytterligare preciserats i vägkungörelsen, där det föreskrivs att samråd skall ske med bl. a. länsstyrelsen, som därvid inhämtar synpunkter från länsvägnämnden, med övriga myndigheter vilkas verksamhetsområde berörs av företaget samt med lokala organ och sammanslutningar som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Kommun och känd ägare till varje fastighet som berörs av företaget skall beredas tillfälle att framföra synpunkter vid sammanträde på platsen. Enligt 17 § väglagen skall arbetsplan med vissa undantag ställas ut och därvid hållas tillgänglig för granskning. Arbetsplanen överses därefter med hänsyn till de erinringar som kommit in. Enligt 31 § vägkungörelsen kan länsstyrelsen förordna om upprättande av alternativt förslag till arbetsplan. Sedan länsstyrelsen behandlat arbetsplan som skall fastställas överlämnas den med eget yttrande och med de yttranden som inkommit till statens vägverk. Kan den arbetsplan som förordats av länsstyrelsen godtas av statens vägverk fastställer vägverket planen. I annat fall hänskjuts frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

Av min redogörelse torde framgå att länsstyrelserna har möjlighet att utöva ett betydande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planeringsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och natur- och miljövårdsområdena, dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger länsstyrelserna.

Av särskilt intresse när länsstyrelsens inflytande diskuteras kan vara ett fall där länsstyrelsen och vägmyndigheterna har olika mening huruvida viss vägsträckning över huvud taget bör tas upp i arbetsplan. Av vad jag redan har sagt framgår att länsstyrelsen kan förordna att alternativt förslag till arbetsplan skall upprättas. Däremot har länsstyrelsen formellt inte befogenhet att hindra att visst alternativ utreds.

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om ökat inflytande  
för länsstyrelserna  
i fråga om sträck-  
ningen av nya vägar*

Skulle länsstyrelsen i en sådan konfliktsituation som jag nu har antytt finna att ett av vägmyndigheten aktualiserat alternativ enligt länsstyrelsens mening klart står i strid med allmänna planeringspolitiska riktlinjer för länet bör naturligtvis länsstyrelsen på ett tidigt stadium underrätta vägmyndigheten härom.

Jag utgår ifrån att vägmyndigheterna är lyhörda för de uttalanden som länsstyrelsen gör i fråga om olika vägsträckningar. Jag utgår vidare ifrån att vägmyndigheterna inte heller utför projektering på vägsträckningar som – bl. a. i anledning av länsstyrelsens uppfattning – ej bedöms kunna komma till utförande. Upplysningsvis kan jag nämna att under exempelvis den senaste femårsperioden har statens vägverk endast i något enstaka fall haft anledning att underställa frågan om vägsträckning Kungl. Maj:ts prövning. I övriga fall – ca 100 arbetsplaner fastställs årligen av vägverket – har vägverket och länsstyrelsen kommit till samma uppfattning i fråga om hur vägens sträckning bör vara.

Avslutningsvis vill jag hänvisa till att länsberedningen i sitt kommande betänkande – som beräknas bli framlagt i slutet av detta år – kan förväntas belysa ansvarsfördelningen mellan bl. a. länsstyrelserna och andra statliga regionala organ. I det sammanhanget ges underlag för fortsatta överväganden av här ifrågakarande problem.

Herr BLADH (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka för det utförliga svaret på min interpellation. Svaret kan tolkas som mycket positivt för synsättet på lösningar av vägplaneringsfrågor.

Min fråga hörde sig från vägplaneringsfrågor i östra Skåne, närmare bestämt vid de för många så bekanta Brösarps backar i Österlen, som inte endast är känt för Kiviks marknad, Bombi Bitt och Fritjof Nilsson Piraten utan numera ännu mer för sina stora fina naturvärden.

I interpellationen har jag redogjort för hur man från vägmyndigheternas sida inte vill lyssna på länsstyrelsen och dess lekmannastyrelse och jag berör därför inte detta mera nu.

Det är glädjande och av mycket stort värde att få lyssna till kommunikationsministerns svar och synsätt vad gäller tolkningen av hur man bör förfara vid beslutsfattande i förekommande vägplaneringsfrågor. Samordningsfrågorna betonas som särskilt viktiga i 11 och 14 §§ väglagen och där berörs särskilt både kommunernas och länsstyrelsernas direkta inflytande.

Vidare framhålls i svaret hur viktigt det är att under hela planeringsprocessen samråd sker med olika berörda instanser. Länsstyrelsernas möjligheter att utöva inflytande på vägfrågorna genom sitt allmänna planeringsansvar på regional nivå och särskilt i vad gäller natur- och miljövärdsfrågor betonas även i svaret. Det betonas också att länsstyrelserna kan förordna att alternativa förslag upprättas.

Däremot har länsstyrelsen inte formell befogenhet att hindra att ett visst alternativ utreds. Där ligger den avgörande frågan. Det finns möjligheter att utreda alternativ som länsstyrelserna anser icke skall förverkligas. Detta kan innebära dyrbara och långa utredningar. Svaret från kommunikationsministern är emellertid mycket klart och tydligt.

Naturligtvis betonas hur man bör förfara vid eventuellt olika meningar i utredningsfrågor.

Fru talman! Jag ber att få citera ur svaret: "Jag utgår ifrån att vägmyndigheterna är lyhörda för de uttalanden som länsstyrelsen gör i fråga om olika vägsträckningar. Jag utgår vidare ifrån att vägmyndigheterna inte heller utför projektering på vägsträckningar som – bl. a. i anledning av länsstyrelsens uppfattning – ej bedöms kunna komma till utförande."

Ja, fru talman, klarare kan man väl knappast med nuvarande lagstiftning uttrycka uppfattningen att vägmyndigheterna bör lyssna till och följa länsstyrelsens beslut och intentioner. Länsstyrelserna har det samlade ansvaret för planeringen.

Jag delar helt denna uppfattning att så bör det vara. Skall länsstyrelsernas lekmannastyrelse få något direkt inflytande måste dess uppfattning också beaktas.

Då man emellertid inte överallt i landet har samma sunda syn på dessa frågor som kommunikationsministern ger uttryck för får vi hoppas att -- som också antyds i sista delen av svaret -- länsberedningen i sitt betänkande belyser ansvarsfördelningen mellan länsstyrelserna och andra statliga regionala organ och att detta kan resultera i klarare bestämmelser framöver.

Till sist, fru talman, tycker jag mig av svaret kunna skönja att Brösarps backar trots allt är räddade.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Det konkreta vägprojekt som är anledning till interpellationen av herr Bladh är alltså den planerade omläggningen av väg 10 vid Brösarp. Vi skall inte här i kammaren diskutera direkt förhållanden i ett ärende som är under behandling hos våra myndigheter, och det är fallet med den planerade vägen vid Brösarp. Tillåt mig dock, fru talman, att nämna följande fakta.

Den aktuella vägomläggningen ingår inte i gällande flerårsplan för vägbyggandet, som ju omfattar femårsperioden 1973–1977. Vägverket bedömer att vägombyggnaden kommer till utförande i början av 1980-talet. Det är alltså fråga om en vägomläggning som i varje fall inte inom de närmaste åren är aktuell för genomförande. Av pressdebatten förefaller det mig ibland som om grävmaskinerna redan är på plats – vilket således inte är fallet.

I konsekvens med att det dröjer åtskilliga år innan den här vägomläggningen kommer till stånd finns det inte för något alternativ till vägsträckning en färdig arbetsplan. Som jag nämnde i mitt svar på herr Bladhs interpellation skall, innan en arbetsplan kan fastställas, samråd ske med olika intressenter -- kommun, länsarkitekt, länsplanerare, naturvårdsintressenter m. fl. Vidare skall kommun och fastighetsägare som berörs av vägomläggningen beredas tillfälle att framföra synpunkter vid sammanträde på arbetsplatsen. Arbetsplanen skall ställas ut och därefter överses med hänsyn till inkomna anmärkningar.

Jag upprepar detta därför att handläggningen av vägombyggnaden vid Brösarp är i sitt inledningsskede och alltså inte har nått det stadium som

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om ökat inflytande  
för länsstyrelserna  
i fråga om sträck-  
ningen av nya vägar*

Torsdagen den  
28 februari 1974

*Om ökat inflytande  
för länsstyrelserna  
i fråga om sträck-  
ningen av nya vägar*

vi här diskuterar. Låt mig emellertid, fru talman, säga mot bakgrund av den diskussion som har förts och förs på grund av vägombbyggnaden vid Brösarps backar, att naturvårdssynpunkterna här givetvis måste tillmätas den allra största vikt. Den oro för Brösarps backar som många ger uttryck för är enligt min bedömning helt onödig. Även om det är en del år kvar till den tidpunkt då vägombbyggnaden skall komma till stånd är det angeläget för mig att med hänsyn till de unika naturvärden det här gäller redan nu understryka att regeringen inte kommer att gå med på en sträckning av vägen som äventyrar dessa naturvärden.

Herr BLADH (s):

Fru talman! Får jag tacka alldeles särskilt för de sista synpunkterna angående Brösarps backar och skyddet av dessa naturvärden. Jag tror det beskedet kommer att glädja väldigt många inte endast i Österlen utan även i det övriga Skåne och varför inte i hela landet.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 16 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 23 till utbildningsutskottet.

§ 17 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 41.

**§ 18 Meddelande ang. enkla frågor**

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställdes, nämligen av

Nr 89 Herr *Bergqvist* (s) till herr kommunikationsministern om medel till TV-kassetter för handelsflottans fartyg:

Är kommunikationsministern beredd medverka till att pengar snarast möjligt ställs till förfogande för TV-kassetter för handelsflottans fartyg?

Nr 90 Herr *Westberg* i Ljusdal (fp) till herr justitieministern angående tolkningen av brottsbalkens bestämmelse om otillåtet förfarande med pornografisk bild:

Har statsrådet uppmärksammat att lagtexten i brottsbalken 16:11 angående otillåtet förfarande med pornografisk bild bereder tolknings-svårigheter och anser statsrådet i så fall att detta förhållande föranleder någon åtgärd?

Nr 91 Herr *Nordstrandh* (m) till herr utbildningsministern angående undervisningen i svenska för invandrare:

Skulle statsrådet vilja överväga att, då uppenbara skäl för onidspanering föreligger, överflytta ytterligare undervisningstimmar i svenska för invandrare från s. k. lagbunden till fri kvot?

Nr 92 Herr *Magnusson* i Kristinehamn (vpk) till herr industriministern angående följderna för anställda i statliga verk av ingångna produktionsavtal:

Vill statsrådet uttala sig om förutsättningarna att undanröja hot mot sysselsättningen för anställda i statligt verk till följd av förbi-seende av verket vid slutande av produktionsavtal?

Nr 31

Torsdagen den  
28 februari 1974

---

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 17.29.

In fidem

BENGT TÖRNELL

*/Solveig Gemert*