

Riksdagens protokoll

1985/86:112



Protokoll
1985/86:112

9 april 1986

Debatter m. m.

Onsdagen den 9 april

Minnesord över avliden ledamot av riksdagen	3
Anslag till vägväsendet	4
Omsorg om äldre och handikappade	61
Jämställdhetsombudsmannens verksamhet, m. m.	92
Meddelande om interpellationer	
1985/86:167 av Anita Bråkenhielm (m) om det svenska deltagandet i ett övervakningssystem för kärnvapenprov	103
1985/86:168 av Anita Bråkenhielm (m) om ökade möjligheter att välja skola	103
1985/86:169 av Per-Richard Molén (m) om underlaget för regeringens förslag om visst samgående på oljeområdet	103
1985/86:170 av Per-Richard Molén (m) om energibeskattningen	104
1985/86:171 av Per-Richard Molén (m) om eltillgångens betydelse för regionalpolitiken	105
Meddelande om frågor	
1985/86:468 av Pär Granstedt (c) om åtgärder för att förhindra sydafrikanskt deltagande i planerat möte i Sverige med internationella atomenergiorganet, IAEA	106
1985/86:469 av Tore Claeson (vpk) om energirådgivningen i kommunerna	106
1985/86:470 av Hugo Hegeland (m) om planerna på svensk export av kärnkraftsbyggnader	106

Avgjorda ärenden

Onsdagen den 9 april

<i>Trafikuskottets betänkande</i>	
1985/86:13 Anslag till Vägväsende m. m.	4
<i>Skatteutskottets betänkande</i>	
1985/86:29 Vissa folkbokföringsfrågor m. m.	61

Prot.
1985/86
112

Socialutskottets betänkande

1985/86:11 Anslag till omsorg om äldre och handikappade 61

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1985/86:10 Anslag till Arbetsmarknadsdepartementet m. m. 61

Onsdagen den 9 april

Kl. 10.00

*Minnesord över
avliden ledamot av
riksdagen*

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

1 § Minnesord över avliden ledamot av riksdagen

Anf. 1 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

I måndags nåddes vi av sorgebudet att Allan Åkerlind avlidit efter några månaders sjukdom.

Allan kom till riksdagen för 21 år sedan. Han hade dessförinnan under många år varit ordförande och vice ordförande i sin avdelning av Byggnadsarbetareförbundet.

I riksdagsarbetet gjorde han sig snabbt känd för gedigna och självständiga insatser. Han blev bl. a. ledamot av socialutskottet och socialförsäkringsutskottet, 1976 också av riksdagens revisorer. Med sin samvetsgrannhet och det stora förtroende Allan alltid tillvann sig tedde det sig naturligt att han i höstas också valdes till revisorerernas ordförande.

Allan var en varm, rakryggad och helgjuten människa, alltid sann mot sig själv och sina ideal. Han tillvann sig respekt och tillgivenhet hos alla som hade förmånen att samarbeta med honom.

En god vän och arbetskamrat har lämnat oss.

Vi delar sorgen med Allan Åkerlinds familj, och vi hedrar hans minne med en stunds tystnad.

2 § Justerades protokollen för den 1 innevarande månad.

3 § Föredrogs och hänvisades

Proposition

1985/86:162 till näringsutskottet

4 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1985/86:449–452 till utbildningsutskottet

1985/86:453 och 454 till finansutskottet

1985/86:455 och 456 till kulturutskottet

1985/86:457–459 till trafikutskottet

1985/86:460 och 461 till arbetsmarknadsutskottet

Prot. 1985/86:112

9 april 1986

Anslag till vägväsendet

1985/86:462 till bostadsutskottet
1985/86:463 och 464 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:465 till trafikutskottet
1985/86:466 yrkande 1 till trafikutskottet
yrkandena 2 och 4 till arbetsmarknadsutskottet
yrkande 3 till näringsutskottet
1985/86:467–469 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:470 till utbildningsutskottet
1985/86:471 till näringsutskottet
1985/86:472 yrkandena 4–6 till näringsutskottet
i övrigt till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:473 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:474 till näringsutskottet
1985/86:475 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:476 till bostadsutskottet
1985/86:477 yrkande 1 till arbetsmarknadsutskottet
yrkande 6 till utbildningsutskottet
i övrigt till näringsutskottet
1985/86:478 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:479 yrkande 4 till näringsutskottet
i övrigt till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:480 yrkande 7 till näringsutskottet
i övrigt till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:481 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:482–488 till socialförsäkringsutskottet

5 § Anslag till vägväsendet

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1985/86:13 om anslag till Vägväsende m. m. (prop. 1985/86:100 delvis).

Anf. 2 GÖREL BOHLIN (m):

Fru talman! Samhällets transportberoende har vuxit oavbrutet och snabbt under flera decennier. En god standard på väg- och gatunätet är av grundläggande betydelse för de människor som individuellt eller kollektivt färdas på vägarna. Vägnätets utformning och beskaffenhet har en väldig betydelse för oss alla, inte minst för det svenska näringslivet – för att hålla transportkostnaderna låga och säkerheten hög.

Näringslivets betydelse för våra möjligheter till en bibehållen och förbättrad standard är väl känd, liksom också för våra möjligheter att få balans i ekonomin. Expansion, strukturförändringar och omläggningar i näringslivet har därvidlag inneburit ökade transportkrav. En kapitalrationalisering i företagen sker i form av minskad lagerhållning. Lagren förs så att säga över på väg. 1984 var ca 150 miljarder kronor bundna i lager, och rationaliseringspotentialen beräknades till nästan 50 %, dvs. ca 70 miljarder kronor. Denna rationalisering pågår och bidrar till en ökad trafik och ökade krav på bra och säkra framkomlighet, med andra ord krav på framför allt förbättringar och

reparationer. Detta gäller i särskilt hög grad brobeståndet. Broarna är i många fall flaskhalsar i en för övrigt godtagbar vägstandard. I utskottet är också samtliga partier eniga om att drift- och underhållsanslagen skall prioriteras. Besparingar är nödvändiga, men samtidigt är det väsentligt att dessa inte drabbar driften och underhållet.

För att uppnå dynamiska ekonomisk-politiska effekter måste underskottet i statsbudgeten minskas. Detta kan ske genom tillväxt i ekonomin som ökar intäkterna till statskassan, men besparingar måste då göras för att man skall kunna uppnå denna dynamik. Besparingseffekter kan man också få genom att lyfta ut ur statens budget en del offentligt finansierad verksamhet. Den privata sektorn bör stimuleras och en förskjutning ske i ansvarsfördelningen mellan stat och kommun mot den sektor som har bättre likviditet än staten, den kommunala. Kommunikationsministern har också initierat en sådan förskjutning, vilket vi välkomnar från moderat håll. Det är bra att en sänkning av anslagen till kommunerna sker beträffande det statskommunala vägnätet och att bidragsprocenten minskas, samtidigt som nu en utredning kommer till stånd om utformningen av väghållningsansvaret för det statskommunala vägnätet. Detta har också i flera år föreslagits från moderat håll.

I samband med de besparingar som nu föreslås av regeringen vore det frestande att citera utskottets taleman från förra årets debatt, då han hårt angrep oss moderater för förslag som på pricken liknar det regeringen nu föreslår. Jag tror emellertid att utskottets ordförande har detta bevarat i pinsamt gott minne.

För drift av kommunala vägar och gator föreslår ministern, vilket alltså accepteras av utskottet, ett större kommunalt engagemang. Anslaget sänks med 100 milj. kr., och bidragsprocenten sänks till reallt 54 %. För byggande av statskommunvägar föreslås en procentuell bidragsminskning från 70 % till 50 %.

Utöver regeringens sänkning föreslår vi moderater en ytterligare reduktion av anslaget, vilket leder till för driftbidraget 50 % och för byggandebidraget beträffande statskommunvägar 45 %. På dessa punkter har vi reservationerna 9 och 13, till vilka jag yrkar bifall.

Den kommunala sektorn har genom sin ekonomiska tyngd en nyckelroll när det gäller möjligheten att sanera den svenska ekonomin. Ungefär en fjärdedel av de kommunala utgifterna täcks av bidrag från staten, bidrag till vilka staten i princip lånar samtidigt som kommunsektorn har en stor överlikviditet.

Fru talman! Det är utomordentligt viktigt att alla möjligheter tas till vara att *utanför* statsbudgeten finansiera angelägna investeringar. I strävan att hitta besparingar kan då ingå att försöka hitta andra finansieringsformer. Det är väl känt att det finns flera entreprenörer som är villiga att låna ut pengar för att brobyggen skall kunna finansieras. Förutom att tillgängligt kapital kan utnyttjas för lönsamma samhällsinvesteringar bidrar sådana investeringar till att upprätthålla entreprenörernas kompetens och att vidmakthålla deras byggorganisation. Entreprenörerna har också behov av referensobjekt. Inte minst i samband med export av svenskt väggkunnande är referensobjekt viktiga och byggen åt svenska staten extra värdefulla. Härtill kommer givetvis sysselsättningseffekter och kringeffekter av regional karaktär.

Det har ju från statsmakternas sida vid flera tillfällen framförts önskemål om att färjor så snart som möjligt skall ersättas med broar. I nuvarande statsfinansiella situation ser det knappast ut att bli särskilt snart. Vi rekommenderar därför från moderat håll att finansieringsvägen med låne- och leasingförfarande prövas. Jag yrkar bifall till reservation 3.

I reservation 4 aktualiserar vi möjligheten att genom vägtullar klara finansieringen av vissa angelägna väg- och broprojekt. Inför Stockholms läns samtliga riksdagsmän redovisades från vägförvaltningen hur missgynnat länet blivit under en följd av år vad beträffar tilldelning av anslag för väg- och broprojekt.

Det är kutym vid behandling av motioner om enskilda objekt eller av regionalt präglade motioner att hänvisa till den fastlagda och decentraliserade planerings- och beslutsprocessen i dessa frågor. Som representant för Stockholms län vill jag emellertid säga att det måste vara något fel när Stockholms län, vars vägnät belastas så osedvanligt mycket och där behovet av upprustning är så stort, kommit i åtnjutande av så utomordentligt litet ur de ordinarie väganslagen. Jag kommer att följa effekterna av systemet på den här punkten med stor uppmärksamhet. Vi vill från moderat håll emellertid peka på möjligheten att ha något tullprojekt i Stockholmsregionen. Detta får dock inte vara så utformat och så placerat att trafikrytmen störs eller att köer och stagnation uppstår.

En fråga som också uppmärksammats både i Stockholms län och i andra län är den bristande samordningen *mellan* regioner. I Stockholms län gäller det t. ex. väg 73, som på Stockholms läns-sidan har synnerligen stort behov av förbättringar. Men precis vid länsgränsen mot Uppsala upphör detta behov. I Uppsala län är vägen nämligen sedan flera år upprustad. För att en väg skall fungera som den transportåder den bör vara så måste standarden vara kontinuerligt god. Att reparation av delar av en väg får anstå i årtal betyder ju att vägen i sin helhet har en lägre standard än de standardmässigt bra delarna. För att minska sådana här olägenheter med planeringssystemet måste vägverket, antar jag, ges en mer övergripande och tillrättaläggande uppgift.

Den s. k. motorvägstriangeln, som aktualiserats från vägintressenter och från näringslivet, är ytterligare ett projekt som skulle kunna delvis finansieras med vägtullar. Motorvägstriangeln kan innebära avsevärt förhöjd vägstandard och säkerhetsnivå, att långa kurviga körsträckor rätas ut, att körvägar blir kortare och att vi får säkrare trafik, kortare körtider, mindre slitage på miljö och fordon och reducerad drivmedelsåtgång. Avkastningen per satsad krona beräknas för detta projekt bli 1:30, varför intresserade finansierare knappast skulle fattas.

Jag yrkar bifall till reservation 4.

I reservation 2 har vi moderater reserverat oss till förman för ett förslag i propositionen, nämligen att möjlighet skall finnas att ta ut avgift på färja, dvs. för s. k. kompletteringstrafik. Jag har svårt, fru talman, att förstå den rädsla för en förändring på den här punkten som präglar utskottsmajoriteten. En allmän färjeled kan få mindre trafik och därmed bli av mindre *allmänt* intresse och kanske t. o. m. komma att klassas som enskild. I stället för att färjeleden då läggs ned eller blir enskild, varvid just avgift tas ut, skulle ett

tudelat ansvar med möjlighet till avgiftsuttag faktiskt medföra att färjan blir kvar och inte kostar något i avgift t. ex. på dagtid men däremot nattetid. Serviceutbudet kan t. o. m. bli bättre. – Detta är ju vad statsrådet tänkt sig, efter vad jag förstår. Detta är dessutom en inte alls ovanlig ansvarsuppdelning.

Vad slutligen beträffar de s. k. planeringsramarna har utskottet enats om ett tillkännagivande till regeringen om att sysselsättningsmedel även i fortsättningen bör ingå i ramarna i ungefär samma omfattning som hittills.

Visserligen höjs det ordinarie anslaget till byggande av vägar, men sammantaget skulle ramarna minskas med 550 milj. kr., vilket är helt förödande för vägverkets möjlighet att på ett rationellt och ekonomiskt sätt bedriva verksamheten. Det ändrar förutsättningarna för planering, resursanvändning, avtal mellan kommuner och vägverk, entreprenörer och vägverk etc.

Det betyder lappning av objekt, t. ex. broar, där man i stället bort bygga nytt – och därmed ökar ju underhållskostnaderna, projekt fördröjs och trafiksäkerheten blir lidande.

Samordningseffekter rycks undan genom att kommuner inte kommer i gång med planerade arbeten och heller inte med följdinvesteringar eller med sådana investeringar som är beroende av vägbyggen. Investeringar av det här slaget betyder hög sysselsättning och god avkastning och bör inte fördröjas. Många av de små entreprenörer som runt om i landet får sina uppdrag genom vägverket skulle komma att slås ut, och arbetslöshet skulle uppstå. Kvarvarande arbetsstyrka i vägverket får en mycket ojämn sysselsättning. Allt detta innebär dålig planering, men utskottet är som sagt enigt om att söka förhindra en sådan miss och gör ett tillkännagivande i frågan.

Fru talman! Avsnittet om vägar i årets budgetproposition har, trots ett antal reservationer, behandlats under ganska stor enighet i utskottet. De punkter där vi moderater har haft en annan uppfattning eller framfört särskilda förslag markeras i reservationerna 2, 3, 4, 9 och 13, till vilka jag yrkar bifall. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 3 HUGO BERGDAHL (fp):

Fru talman! Det trafikpolitiska beslut som togs 1979 av en i stort sett enig riksdag innebar bl. a. att medborgarna och näringslivet i de olika delarna av vårt avlånga land skulle erbjudas en tillfredsställande vägtransportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Denna mera översiktliga målsättning från politikernas sida har senare av vägverket konkretiserats i en hel rad delmål för den statliga väghållningen. För folkpartiets del vill jag slå fast att vi nu, liksom tidigare, står bakom de trafikpolitiska målen från 1979.

När det gäller vilka vägar som vi skall följa för att förverkliga målen går uppfattningarna något i sär mellan partierna, även om vi från utskottets sida på många områden kan redovisa stor enighet.

Av vägverkets äskanden, såsom de redovisats i de senaste anslagskraven, framgår att det finns ett stort behov av resursér för att verket skall kunna återställa och upprätthålla en acceptabel kvalitet på vårt vägnät.

Verkligheten är i dag sådan att drygt 60 statliga och statskommunala vägprojekt i hela landet som skulle ha varit i gång eller ha börjat byggas detta

år inte blir av. De skjuts upp på obestämd tid. Vägverket saknar pengar för dessa vägprojekt, som av verket bedöms som ytterst angelägna. En del vägprojekt skulle t. ex. ersätta vägar där det i dag sker många olyckor. Från vägverkets sida är man bekymrad och anser att läget är allvarligare än någonsin tidigare.

Det faktum att vägverket saknar pengar är ett resultat av ökad efterfrågan och minskade anslag. På det viset uppstår det ett gap. Vägverket redovisar att trafiken på våra vägar är mer omfattande än någonsin. Aldrig har vi haft så stor efterfrågan på nya vägar från kommuner och näringsliv, berättar t. ex. vägverkets generaldirektör.

Vägverket har sagt att man under detta år möjligen har att förvänta sig extra anslag från regeringens sida. Mot den bakgrunden vill jag ställa följande fråga till utskottets ordförande: Har vi att förvänta oss extra anslag för att tillgodose vägverkets önskemål på detta område?

Det ges enligt folkpartiets uppfattning en god grund att arbeta vidare ifrån om man accepterar att det ur både samhällsekonomiska synpunkter och trafiksäkerhetsaspekter är ytterst viktigt att satsa på såväl nybyggnad som underhåll och förbättringar av vårt vägnät, som håller en relativt hög standard.

Det som skiljer trafikutskottets majoritet från de förslag som vi från folkpartiet motionsvägen har fört fram kan sammanfattas på följande sätt.

Vi vill, liksom regeringen, minska det statliga stödet till kommuner och landsting – detta i syfte att begränsa den kommunala expansionstakten. En sådan begränsning är – det är vi överens med regeringen om – helt nödvändig om vi som politiker i denna församling verkligen vill arbeta för en sundare ekonomi i det här landet. Och det vill, såvitt jag kan förstå, de flesta av ledamöterna i denna kammare. En del av detta arbete består i att begränsa statens åtaganden gentemot kommuner och landsting. På detta område vill vi t. o. m. gå längre än vad regeringen angett som mål eller anser sig orka med.

I folkpartimotionen 219, som berör den ekonomiska politiken, har vi på ett mycket klagande sätt redovisat hur dessa begränsningar skall genomföras. Vi föreslår att begränsningarna görs i form av en avgift på kommunernas och landstingens skatteunderlag. Sedan får kommunerna i sin tur fria händer att, om så är nödvändigt, hålla igen på sina utgifter på de områden av sin verksamhet där de själva anser detta vara rätt och riktigt.

Den socialdemokratiska regeringspolitiken går däremot ut på att vi här i riksdagen vet bäst vad de olika kommunerna skall spara på och vad de eventuellt skall satsa på. Det är att begränsa den kommunala självbestämmanderätten.

Vi från folkpartiets sida anser det angeläget att framhålla att vi inte tycker att det är självklart att begränsningar skall göras i kommunernas frihet och på deras ansvarsområden. Den politik som socialdemokraterna här arbetar för innebär en form av centralstyrning. Regering och riksdag vet bäst, exakt vad som skall göras och på vilka områden som de olika kommunerna skall hålla igen. En sådan politik rimmar visserligen väl med socialdemokratiska tankegångar och värderingar, men den strider mot viktiga liberala grundsatser. Därför går vi emot denna politik.

Det som skiljer folkpartiet från utskottsmajoritetens uppfattning i fråga

om anslaget till vägväsendet framgår av reservationerna 3, 10 och 14.

Enligt reservation 3 anser de borgerliga partiernas representanter i utskottet att behovet av ekonomiska resurser för byggande av broar i nuvarande finansiella läge bör kunna tillgodoses genom låne- och leasingförfarande. Detta förslag har vi fört fram vid tidigare tillfällen. Vi har fått avslag. Vi återkommer nu med förslaget, och hoppas att kammarens majoritet instämmer med oss reservanter. Görel Bohlin har utförligt redovisat motiveringarna för att förfara på det viset, och jag skall därför inte upprepa argumenteringen i denna fråga.

Reservation 10 berör anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator. I konsekvens med våra förslag om att statsbidragsminskningen bör göras så generell som möjligt, säger vi nej till besparing på bidrag till drift av kommunala vägar och gator. Som jag tidigare utvecklat, skall kommunernas del av det totala sparandet i samhället utgöras av en avgift som läggs på kommunernas och landstingens skatteunderlag. Det är på det viset vi vill att kommunerna skall delta i arbetet för en sundare ekonomi i hela samhället. Vårt förslag ger därmed de enskilda kommunerna rätten och friheten att själva avgöra vilka verksamheter som eventuellt behöver begränsas eller ges förtur. Rimligen bör kommunalpolitikerna bäst känna till vad det bör satsas på i deras kommun och i vilken omfattning det bör göras – detta är inte riksdagsledamöternas uppgift.

Reservation 14 gäller anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Folkpartiet kan inte ansluta sig till utskottsmajoritetens uppfattning och dess förslag om sänkning av den s. k. bidragsprocenten. Frågan om kommunernas ansvar för den egna väghållningen bör i enlighet med förslag i vår motion 395 ses i ett större sammanhang, där regionalpolitiska och fördelningspolitiska synpunkter bör vägas in i de rent vägpolitiska sammanhangen.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 3, 10 och 14 samt i övrigt bifall till utskottets hemställan i betänkande 13.

Anf. 4 GÖSTA ANDERSSON (c):

Fru talman! Den svenska vägpolitiken lider just nu av två svåra problem.

För det första lider vägpolitiken av en svårartad investeringssjuka, eller rättare sagt brist på investeringar. Den tar sig uttryck i en brist på pengar till mycket angelägna vägbyggen. Ett sextiotal vägprojekt i olika delar av landet skjuts nu på framtiden och det är allvarligt.

För det andra lider våra vägar av en underhållssjuka. Den tar sig uttryck i att 9 000 km av det belagda vägnätet kräver akuta insatser. Mer än 3 000 av vägnätets broar är byggda före 1944 och kräver i många fall om- eller nybyggnad. Ungefär 30 000 km av länsvägarna har dålig bärighet, som hindrar viktiga delar av näringslivets transporter.

Hur allvarliga är dessa brister på investeringssidan och på underhållssidan? Frågan måste ses i relation till omfattningen av vår vägtrafik. Vi måste göra klart för oss att den helt överväldigande delen av trafiken i vårt land går på våra vägar. Två tredjedelar av det totala trafikarbetet i Sverige sker på vägnätet. Under 1984 uppgick trafiken på vägarna till 33 miljarder fordonskilometer. Av det inrikes persontransportarbetet utfördes 89 % på gator och

vägar. Slutsatsen är därför given: våra vägars standard har en stor och avgörande betydelse för utvecklingen i vårt land.

Frågan blir då närmast: Hur skall vi ta oss ur dessa investeringsproblem? Eller mera i klartext: Hur skall vi kunna upprätthålla en rimlig nyinvestering i vägnätet för att komma ifrån den eftersläpning som stora delar av landet lider av just nu? Utskottet har i enighet varnat för den neddragning som regeringen förordat på investeringssidan. Det gäller då resurser som normalt sätts in via AMS. Det är enligt vår uppfattning felriktat sparnit att hålla igen på ett vägbyggande som ger färre olyckor. Det måste vara fel att dra ned på vägbyggen som leder till lägre sjukvårdskostnader och mindre av produktionsbortfall. Lika fel måste det vara att skära ned på väginvesteringar som minskar kostnaderna för näringslivets transporter. Vi menar att en för låg investeringsram för vägarna också leder till att vi friställer resurser inom t. ex. entreprenadbranschen. Vi riskerar att skapa arbetslöshet inom denna bransch. Därför får man hoppas att regeringen verkligen tar allvarligt på den uppkomna situationen. Regeringen borde helt enkelt följa utskottets råd att även i fortsättningen hålla en hög ambitionsnivå när det gäller byggande av vägar.

Det gäller också för regeringen att inte låta sig lockas in i extremt dyra och stora vägprojekt. Att bygga motorvägar i områden som inte har trafik som motiverar motorvägar är enligt vår mening oklokt. Regeringen måste inse att vägresurserna inte räcker till sådana byggen. Felinvesteringar leder enbart till att ett stort antal angelägna vägprojekt måste skjutas på framtiden i andra delar av landet.

Det finns en del oroande planer på vissa motorvägar som kan kosta upp emot 250 milj. kr. per mil att bygga. Ett enda projekt på fyra mil kan alltså ta i anspråk alla de pengar som riksdagen anslår för ett helt år. Fortsätter regeringen att satsa på det sättet blir alla andra vägar rätt svältfödda på vägpengar. Vi kommer i så fall att tvingas uppleva att ännu fler angelägna vägbyggen skjuts på framtiden. Det tycker vi är en farlig politik.

Det vore orättvist att i den allmänna debatten rikta kritik enbart mot regeringen. Även vissa företrädare för storföretagen i landet har fört fram helt orealistiska tankar på storskaliga vägprojekt som kräver tiotals miljarder i investeringar. Man borde från det hållet förstå att bilisterna inte är beredda att betala ännu högre vägskatter. En långt driven koncentration av vägpengar till ett fåtal stora vägprojekt vore ett direkt hot mot en stor del av vårt näringsliv. Räcker inte pengarna till för en upprustning av länsvägarna kommer det att drabba skogsindustrierna, andra landsortsindustrier och jordbrukets transporter. Det är därför rätt naturligt och rimligt att företrädare för dessa delar av näringslivet uttrycker stor oro över att länsvägarna blir bortglömda. Det krävs alltså att regering och vägmyndigheter använder resurserna på ett realistiskt och klokt sätt, så att alla delar av landet kan få en godtagbar vägstandard.

Låt mig så ta upp problemen rörande underhållet av vägarna. Vägverket har mycket klart och tydligt gett besked om att underhållet av vägbeläggningar och broar är ett allvarligt problem. Lika oroad är man över den dåliga bärigheten på de 30 000 km länsvägar som har avgörande betydelse för trafiken och transportererna i stora delar av landet.

Det finns många och tunga motiv för att ta fasta på vägverkets önskemål om en upprustning av detta vägnät. De regionalpolitiska motiven väger tungt. Verkligheten är ju den att människor i stora områden av vårt land saknar såväl järnväg som tillgång till flyg på rimligt avstånd. Vi måste därför vara medvetna om att dessa människor är helt beroende av ett bra vägnät. Verkligheten är den att åtskilliga löntagare tvingas pendla dagligen till och från arbetet på grusvägar med mycket dålig standard. Skogsindustrins fullastade bilar kan nätt och jämnt möta en annan bil utan att riskera att sjunka ned i ett dike. Det blir ofta ett transportstopp som kostar företagen tusentals kronor. Med sådana vägförhållanden är det inte så egendomligt om såväl företagare som allmänhet överger områden som har de sämsta kommunikationerna.

Det borde vara självklart att människor och företag som saknar tillgång till järnväg och till flyg inom rimligt avstånd åtminstone skall ha tillgång till ett bra vägnät. Den ståndpunkten borde vara en självklarhet för alla som ställt upp bakom riksdagens olika uttalanden om regional balans. Tyvärr är det illa ställt med viljan att leva upp till de vackra principer som riksdagen ibland tar ställning för. Från centerns sida har vi tagit allvarligt på vägverkets varningar vad gäller underhåll och upprustning av våra vägar. Vi har helt enkelt ansett det nödvändigt att komma i kapp den eftersläpning som finns på vägområdet. Vi har i reservation 1 följt upp centerns motion om ett ökat anslag till underhåll av bl. a. länsvägarna med ytterligare 500 milj. kr. Jag yrkar bifall till den reservationen.

Vi har i år liksom tidigare ställt oss bakom kravet på att öppna möjligheter att bygga broar genom låne- eller leasingförfarande.

I ett läge då statens insatser för brobyggandet kraftigt begränsas borde vi ta vara på andra möjligheter som står till buds för att bygga angelägna broar och för att förbättra vårt vägnät. Det är en stor vinst för hela samhället om t. ex. byggbranschen kan hålla en jämn sysselsättning. De nya möjligheter till brobyggande som vi vill öppna dörrarna för skulle kunna ge både anställda och företag möjligheter till sysselsättning när andra alternativ saknas. Samtidigt skulle trafikanterna få bättre trafikförhållanden. Det finns enligt centerns uppfattning i varje fall anledning att pröva modellen med låne- och leasingförfarande. Därför ber jag att få yrka bifall till reservation nr 3.

När det gäller motorvägarnas påverkan på vår natur och miljö – detta berörs i reservation nr 6 – kommer Elving Andersson att ta upp den frågan i sitt anförande.

Då det gäller bidraget till drift av kommunala vägar och gator så har en stor majoritet i utskottet ansett att kommunerna bör ta på sig ett större ekonomiskt ansvar för detta vägnät. För centerns vidkommande delar vi denna uppfattning. Vi är t. o. m. beredda att gå något längre än vad regeringen förordat. Därför ber jag att få yrka bifall till reservation nr 11.

I fråga om bidragen till driften av enskilda vägar beklagar vi att majoriteten i trafikutskottet har låst sig för ett orättvist och byråkratiskt system. Låt mig först belysa det orättvisa i systemet. För löntagare eller företagare som är bosatta utmed en enskild väg kan bidragssystemet innebära stora ekonomiska skillnader från det ena fallet till det andra. I ett fall kan man ha tur och få sin väg klassad med 80 % statsbidrag. I så fall blir den enskildes bidrag till

driften av vägen ganska litet. Har man däremot otur och bor utmed en väg med i huvudsak fritidsboende kan man få sin väg klassad till 40 % statsbidrag. För människor som råkar illa ut blir det att plocka upp 60 % av vägens kostnader ur egen plånbok. Detta tvingas man till trots att man betalar sina vägskatter precis som alla andra.

Det går sannerligen inte att på någon saklig grund försvara detta orättvisa system. Därför borde alla som är anhängare av rättvisa principer rösta för reservation nr 16. Jag yrkar bifall till denna.

Men det är inte enbart rättviseskäl som talar för ett bifall till reservationen. Vägmyndigheternas medarbetare ställs inför omöjliga uppgifter när de skall föra in vägarna i den ena eller den andra bidragsklassen. Att med några klara och entydiga principer klassa in vägarna med 40, 50, 70 resp. 80 % statsbidrag är en ganska omöjlig uppgift. Den här typen av bidragsregler är tyvärr ett skrämmande exempel på byråkrati som väcker vrede och irritation ute hos allmänheten.

För centerns del håller vi fast vid de gamla reglerna som gällde under många år. De reglerna följde principen om lika behandling. De statsbidragsregler som vi argumenterar för är både rättvisa och enkla att tillämpa.

Vi har haft att i detta betänkande behandla ett stort antal motioner skrivna av enskilda riksdagsledamöter från samtliga partier. Flertalet motioner tar upp krav på vägförbättringar i olika delar av vårt land. Det anförs både regionalpolitiska och trafikpolitiska skäl för dessa väginvesteringar. Därför har det i och för sig funnits mycket goda skäl för att tillstyrka motionärernas krav. I varje fall utifrån centerpolitiska utgångspunkter finns det både rättvisepolitiska och regionalpolitiska skäl för att många av dessa vägförbättringar blir genomförda.

Utskottet och riksdagen skulle dock ta på sig en omöjlig uppgift om vi går ut och försöker ta över det ansvar som vilar på länsstyrelserna och på regionala vägmyndigheter. Det måste rimligtvis vara så att man lokalt har de bästa förutsättningarna att bedöma vilka vägprojekt som är mest angelägna. Vi i riksdagen bör inte ta över dessa regionala beslut genom att peka ut vissa vägar som borde prioriteras framför andra. Det vore principiellt fel att centralt fatta dessa beslut.

Däremot kan man ha stor förståelse för motionärerna när de uttrycker oro över att allt fler vägförbättringar skjuts på framtiden.

Det kan bli ännu värre om regeringen inte ändrar sin vägpolitik. Vi har alltså från centerns sida bedömt läget så allvarligt att vi föreslår att 500 milj. kr. – utöver regeringens anslag – anvisas när det gäller underhållssidan för att hindra en fortsatt eftersläpning. Det här är en ambitionsnivå som vi anser måste gälla flera år framöver för att vi skall komma i kapp och få ett bättre vägnät. Får vi gehör för vår linje så skulle självklart många av motionärernas krav kunna tillgodoses. Dessa våra ståndpunkter har vi utvecklat bl. a. i ett särskilt yttrande.

Vad slutligen gäller motionen angående ortnamnsmärkning har vi från centerns sida i trafikutskottet inte kunnat gå på majoritetens avslagsyrkande. Så länge som vissa myndigheter intar en kärv attityd mot ortnamnsskyltningen borde regeringen reagera. En otillräcklig skyltning kan vara farlig ur trafiksäkerhetssynpunkt. När trafikanterna blir osäkra om var en viss ort

eller by ligger innebär det en viss risk. Vi har dessutom alltför många exempel på att ambulanser och brandbilar haft svårigheter att hitta den plats där man skall hämta en sjuk person eller ingripa mot brand. Det är en direkt trygghetsfråga för människorna att ortsskyllningen är så bra som möjligt. Det går inte an att ta den här frågan med en klackspark så länge som myndigheterna inte tillgodoser välmotiverade lokala behov.

Jag vill alltså yrka bifall till reservation nr 20 till trafikutskottets betänkande.

Anf. 5 VIOLA CLAESSION (vpk):

Fru talman! Är vår nye statsminister en Skogsmulle? Jag återkommer till den frågan senare.

I dag kommer riksdagen att fatta trafikpolitiska beslut, där alla folkvalda i kammaren kan välja mellan ökad skogsdöd och skogsskövling eller miljövänligare alternativ. Besluten i vägfrågorna kommer också att visa vilka ledamöter som står för "betongpolitik" och vilka som känner solidaritet med kommande generationer.

I eftervalsdebatten användes ordet betongpolitik som en symbol i kritiken mot de politiska makteliter som på olika nivåer brukar köra över folkliga opinioner. Betongpolitiker är kända för att de alltid i första hand tar kortsiktiga och krasst ekonomiska hänsyn. Det brukar handla om en fanatisk tillväxtoptimism som står exportkapitalet nära. I detta toppskikt av den politiska och ekonomiska maktpyramiden finns ett brödraskap som talar ett språk som mycket få inom arbetarrörelsen förstår. I det språket föds ord och begrepp som nästan ingen inom arbetarrörelsen förstår. Samtidigt tyder det på att de män detta handlar om kanske aldrig har känt doften av en granskog eller njutit av en blåsippsbacke.

Socialdemokratiska kändisar har av sina egna väljare kallats för just betongpolitiker. När Ingvar Carlsson under en kort tid fungerade som landets förste miljöminister analyserade han kritiken på följande sätt i ett mycket intressant och insiktsfullt anförande i Göteborg:

Fortfarande gapar bristerna emot oss. Fortfarande hopar sig problemen – – – Samtidigt måste vi dock tillstå att våra kunskaper om miljön och miljöfrågorna inte varit lika självklara som våra kunskaper om arbetslösheten och lönepolitiken, inte lika gedigna som våra kunskaper om pensioner, dagis och arbetarskydd, inte lika brinnande som dem om fred och rättvisa. De som haft kunskaperna och det brinnande engagemanget har hur som helst varit alldeles för få. I alltför många situationer har vi, som en följd av detta, kommit steget efter, tvingats sätta in en slags Novalucolbehandling mot miljökatarrerna, försökt läka naturens magsår med plåster.

Aftonbladet för sin del lanserade i en ledarartikel ett mysigt smeknamn på vår dåvarande miljöminister – Ingvar Carlsson kallades för Skogsmulle. Under vinjetten "en ny vänsterpolitik" ansåg Aftonbladet att det för regeringen nu bara gällde att stå upp till bevis:

– Man måste visa samma handlingskraft när det gäller att rädda mark, skogar, luft och sjöar som när det gäller att få fart på hjulen i exportindustrin. Bara en Skogsmulle i regeringen är inte nog, skrev alltså Aftonbladet när Ingvar Carlsson utnämns till miljöminister.

Gyllenhammars idé om en superautostrada från Oslo till Hamburg, döpt till Scandinavian Link, får alla äkta Skogsmullar att gråta av ilska och vanmakt inför de vuxnas dårskap. Har Ingvar Carlsson reagerat på samma sätt? Finns det över huvud taget några Skogsmullar i regeringen eller finns det – för att travestera Ingvar Carlssons tal i Göteborg – kanske bara plåsterlappar?

Och vad skall man tro om trafikutskottets ledamöter, som i betänkandet om vägarna anför att de tycker att det är värdefullt att bygga en motorväg mellan Stora Höga och Uddevalla i Bohuslän trots att det inte behövs? Vägen kommer enligt beräkningarna att kosta över en miljard för fyra mil, och vägen har beställts av P. G. Gyllenhammar som ett villkor för att bilfabriken i Uddevalla skall byggas. Den passar som hand i handske för hans Scandinavian Link-projekt, men den passar inte alls in i det ekologiska systemet eller i Bohusläns vackra landskapsbild.

Inte kan man kalla herrarna och damerna i trafikutskottets majoritet för Skogsmullar eller -mullor, eftersom den påkostade och onödiga vägbyggnationen kommer att knäcka den redan allvarligt skadade skogen.

Utskottets pliktskyldiga fraser när det gäller hänsynen till miljön är beklämmande, tycker jag. Där heter det att utskottet utgår från att vederbörlig hänsyn tas till de av statsmakterna tidigare gjorda uttalandena i dessa frågor. Jag tycker att detta står i skarp kontrast till det mycket viktiga beslut vi tog här i kammaren i slutet av förra året i samband med behandlingen av den katalytiska avgasreningen och uttalanden som gjordes då. En servil hållning till Gyllenhammars planer går naturligtvis hem i maktens korridorer, men den är ett hån mot allt vad miljörörelse och brinnande engagemang heter.

Jag vet att Kurt Hugosson kommer upp i talarstolen efter mig, och han kommer att påstå att det är en ren tillfällighet att regeringen vill satsa på motorvägsbygget vid Uddevalla samtidigt som Gyllenhammar råkar kräva detta. Jag skulle vilja passa på att fråga trafikutskottets ordförande redan nu: Hur kunde det vara möjligt för finansminister Kjell-Olof Feldt förra året att skryta över samarbetet med den s.k Gyllenhammargruppen i ScanLink-frågan och varför är det nu så tabubelagt att tala om detta samarbete? Vore det inte hederligare att bekänna färg och tala om att regeringsrepresentanter har förhandlat sig till Volvos Uddevallactablering mot att Scandinavian Link skall få genomföras? Den enda skillnaden är ju att regeringen vill driva igenom en bit i taget och under annat namn än Scandinavian Link. Man säger att det är Nordiska rådets handlingsplan, och det kommer förstås Kurt Hugosson också att säga här om en stund.

Redan i januari förutspådde vpk i sin partimotion "Gyllenhammars väg" att krisen i Malmöregionen skulle komma att utnyttjas på samma sätt som krisen i Uddevalla. Det dröjde ju inte länge förrän mönstret upprepades: Först togs beslutet om nedläggning av varvet, därefter kom det räddande paketet med en bilfabrik och löften om nya jobb genom motorvägar och Öresundsbro à la Scandinavian Link. Fast Kurt Hugosson kommer självfallet att säga att det är Nordiska rådets förslag!

Sedan förra sommaren har jag försökt att få tag på de underlagsrapporter som togs fram under ledning av Erik Åsbrink i finansdepartementet 1984/85

och som handlar just om Gyllenhammargruppens förslag. Sommaren 1985 fick jag beskedet att dessa rapporter var sekretessbelagda med hänvisning till att de utgjorde arbetsmaterial. När jag senare upprepat min begäran har jag fått veta i nu nämnd ordning:

1. att handlingarna hade kastats i papperskorgen,
2. att handlingarna var hemligstämplade,
3. att handlingarna över huvud taget inte existerade och
4. att ansvaret inte längre vilade på finansdepartementet utan att jag måste vända mig till Nordiska ministerrådets presidium med samma begäran som jag hade förra året – detta enligt uppgift från Erik Åsbrink, som jag talade med för någon vecka sedan.

Vad är detta? Det är verkligen ett sätt att sopa undan alla de demokratiska möjligheter som statsmakterna och andra säger att vi har, vi som sitter i denna kammare.

Om det inte vore så allvarliga ting det gällde, skulle man kunna se Åsbrink som en figur från Grönköping. Med litet välvilja skulle jag kunna nöja mig med att se det beskrivna beteendet kort och gott som förakt för demokratin. Vad är det man vill dölja i utredningsgruppens arbete? Om inte heller kommunikationsdepartementet eller Kurt Hugosson har den informationen och kan svara här i dag, kommer det att dröja mycket länge innan vpks riksdagsgrupp får insyn, eftersom beslutanderätten nu gjorts internationell och överstallig, trots att det gäller ett helsvenskt departements handlingar.

På samma odemokratiska maner har nu en hel rad trafik- och transportpolitiska frågor handlagts. När det gäller finansieringen av flera av motorvägsobjekten har dessa i praktiken lyfts ut ur budgetbehandlingen genom att ett nytt specialorgan har inrättats inom Nordiska investeringsbankens ram, detta för att verkställa de kanske mest kontroversiella delarna av Scandinavian Link. Men det finns ett märkligt inslag i finansieringen av bl. a. motorvägen Stora Höga-Uddevalla som jag ber trafikutskottets ordförande att kommentera om en stund. Det fattas ju minst en halv miljard till objektet Stora Höga-Uddevalla. Varifrån skall dessa pengar tas, när Nordiska investeringsbanken har lovat att bara låna ut pengar till halva investeringskostnaden? Där om sägs inget i budgetpropositionen och inte heller i trafikutskottets betänkande.

Riksdagens beslut i december 1985 om skärpta avgasreningskrav fattades av hälso- och miljöskäl. Bilarnas kväveoxidutsläpp och de mängder det handlar om med nuvarande biltäthet är förödande för människa och natur. Kväveoxiderna spelar en huvudroll när det gäller förorening och skogsdöd. Tyvärr kommer effekten av minskade utsläpp med hjälp av katalytisk avgasrening att ätas upp av ständigt ökande trafikmängder om utvecklingen inte vänds. Vi har redan sett att de prognoser som presenterades i början av 1980-talet och som låg till grund för kraven på katalytisk avgasrening har visat sig felaktiga, och det var dessa siffror som man byggde kraven på.

Denna kunskap fanns redan när riksdagsbeslutet fattades förra året. Därför innebar överenskommelsen om miljöaspekter på trafik- och motorvägsfrågorna ett viktigt steg i rätt riktning. Den skrivning som kom till stånd efter överläggningar mellan socialdemokraterna och vpk här i riksdagen

måste upprepas ständigt för att påminna om den inriktning som vi då bestämde oss för.

I jordbruksutskottets betänkande, som låg till grund för riksdagens beslut, sägs:

Verkan av avgasreningen beror inte endast på reningsåtgärderna och deras utformning. Större betydelse har den framtida utvecklingen av trafikmängder, trafikstruktur och samhällets satsningar på olika trafiksystem. Reningsåtgärdernas verkan riskerar, som påpekas i vpk-motionen, att i hög grad neutraliseras om t. ex. tunga landsvägstransporter kraftigt ökar.

Vidare sägs att förslag till stora, resurskrävande motorvägssystem, vilkas syfte är att prioritera landsvägstrafiken, måste bli föremål för en omsorgsfull och kritisk prövning. Miljöaspekterna måste särskilt beaktas i arbetet med vägplanerna för tiden fram till år 1997.

Detta tar vpk för sin del fasta på. Vi tar ansvar för det beslut som riksdagen fattade i december 1985.

Genom att jag själv deltar i miljöarbetet och finns med i miljörelsen vet jag att man där liksom i organisationen Motlänken, som står för en helt annan trafiksyn än Volvos strateger, var mycket nöjd med riksdagsbeslutet förra året.

Med den inställning som präglar trafikutskottets majoritet i det betänkande som behandlas här tror jag att föraktet för de etablerade partierna och parlamentet kommer att öka. Miljöopinionen tål snart inte mer av parlamentariska piruetter och opportunistiska manövrer.

De människor som hoppats att motorvägsbyggen typ Stora Höga-Uddevalla och andra delar av ScanLink inte skulle kunna komma till stånd efter riksdagsbeslutet i december kommer naturligtvis att än en gång anklaga riksdagsmajoriteten för svekfullhet. Den starka opinionen för en miljövänligare trafik- och transportpolitik har, liksom flera fackliga och politiska organisationer, också pekat på att hamnarna hotas om ScanLink byggs. Det kommer att bli sjöfarten, hamnverksamheten och järnvägssatsningarna som drabbas om Pehr Gyllenhammar och Kjell-Olof Feldt får som de vill i de fortsatta stegen på den s. k. tredje vägen. Men vad säger Kurt Hugosson och Birger Rosqvist om dessa varningar? Och hur kommer Olle Östrand att kunna försvara trafikutskottets ställningstagande, när han samtidigt och ofta drar en lans för regional rättvisa?

Jag har tittat närmare på protokollet från Nordiska rådets senaste möte i Köpenhamn. Jag tycker att Olle Östrand där gjorde ett mycket förnuftigt inlägg. Men varför görs det inte här i den beslutande församlingen? Kanske kommer det, och därför skall jag lugna mig litet.

Riskerna med ScanLink, vid sidan av alla viktiga hälso- och miljöaspekter, är att redan drabbade regioner kommer att drabbas ytterligare. Pengarna kommer att gå till satsningar som betyder storstadstillväxt och stordrift, medan det kommer att saknas resurser för arbetslöshetsorter i Dalsland, Bergslagen och Norrlandslänen. Hamnar kommer att slås ut osv.

För vpk är det ett självklart ställningstagande att stoppa alla delar i en utbyggnad som leder till Scandinavian Link. Jag vet att våra uppfattningar delas av samtliga ungdomsförbund – utom moderaternas – och att socialdemokratiska kvinnoförbundet, som är ganska väl representerat här i riksdagen

gen, har uttalat sig mot Pehr Gyllenhammars planer. Inför riksdagsbeslutet är det dock bara två partier, centern och vpk, som på ett samlat och klart sätt står på miljörelsens och övriga kritikers sida. Jag hoppas att enskilda ledamöter från de övriga partierna skall ha råg i ryggen att stödja våra reservationer om ScanLink.

Jag ber därmed att få yrka bifall till reservationerna 5 och 7.

Efter denna kritik, som kanske kan verka ganska hård, vill jag ge trafikutskottet en eloge. Det gäller dess ställningstagande till allmänna färjeförbindelser, en fråga som vpk har motionerat i. Utskottet går faktiskt vpk:s motion till mötes och säger att det inte går att spara på färjeverksamheten utan att servicen försämras. Man uttalar sig också mot ett generellt beslut om avgiftsbeläggning. Det tycker vi är mycket bra gjort. Utskottet har med råg i ryggen vågat ta ställning mot regeringens förslag i den här frågan.

Regeringens förslag om en ändring i väglagen, som innebär ett ökat väghållningsansvar för kommunerna, leder till en orättvis fördelning. Flera andra talare har berört detta. Vpk anser att det behövs en grundlig utredning av hela kommunalskatteproblemet och en översyn som vi många gånger har krävt. Därför säger vi självklart nej till fortsatt övervältring av kostnader på kommunerna.

Därmed yrkar jag bifall till reservation 8.

Regeringens besparingsförslag, som innebär en minskning av statsbidragen till drift av kommunala vägar och gator och till byggande av desamma, för med sig ett tryck som många kommuner inte kommer att kunna bära.

Om regeringsförslaget genomdrivs, kommer den miljövänligare kollektivtrafiken att drabbas och fördelningspolitiken att innebära ökade klyftor. Det är en huvudlös politik att satsa på dyrbara motorvägar och lyxbroar, så som regeringsföreträdare aviserat om Öresundsbron, när det samtidigt finns för litet pengar till kollektivtrafiken och upprustning av vägstandarden på så många orter. Det blir de äldre, kvinnorna, barnen och de handikappade som drabbas – trafikfarorna ökar, osv.

Jag yrkar således bifall till reservationerna 12 och 15.

Fru talman! Jag hoppas att talarna i debatten bekänner färg när det gäller deras syn på framtiden och miljön. För vpk:s del anser vi det som en självklarhet att alla riksdagspartier borde kunna enas i så övergripande frågor som Scandinavian Link och vår framtida trafikstruktur. För människor som tillhör arbetarrörelsen går det inte längre att bedriva en röd politik utan gröna insikter, om man vill behålla självrespekten.

Anf. 6 KURT HUGOSSON (s):

Fru talman! Vårt vägväsende är vårt viktigaste transportsystem. Ungefär 50 % av alla godstransporter sker på väg, och som Gösta Andersson sade i sitt inlägg kommer 89 % av alla persontransporter till stånd på vårt vägnät. Mot den bakgrunden är det inte förvånande att vägfrågorna visas ett stort intresse från kammarens ledamöter. I anslutning till budgetpropositionen har inte mindre än 63 motioner väckts med över hundralet yrkanden.

Vi som arbetar i trafikutskottet tycker naturligtvis att det är värdefullt att kammarens ledamöter visar den här viktiga delen av samhällets funktioner stor uppmärksamhet. Innan jag går in på att närmare kommentera utskotts-

betänkandets innehåll och de förslag som nu ligger på riksdagens bord, vill jag göra den markeringen att i det stora hela är utskottets ledamöter, oavsett partitillhörighet, överens.

Det finns ett antal reservationer, men när det gäller huvudlinjerna och inställningen till den framtida vägpolitiken råder det god samstämmighet mellan partierna. Jag tror att det är värdefullt för framtiden att vi har en gemensam grundsyn.

Vägpolitikens inriktning går tillbaka på 1979 års trafikpolitiska beslut. Enligt detta beslut skall vägpolitiken syfta till att ge en tillfredsställande vägtransportstandard till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Med utgångspunkt i den allmänna formuleringen har vägverket konkretiserat huvudmålet i ett antal delmål. I fråga om driften och underhållet av det vägsystem som vi har är syftet att uppnå tre viktiga saker.

Det första målet är att upprätthålla standarden på vägarna. Vägunderhållet skall alltså vara utformat på så sätt att det svarar mot den årliga förslitningen.

Det andra målet när det gäller underhållet av vårt vägsystem är att genom särskilda åtgärder och insatser återställa de delar av vägnätet som är förslitna, så att vi får en från allmänna synpunkter acceptabel standard. Därför har vi sagt att man bör sträva efter att klara hem den här eftersläpningen på tio femton år.

Det tredje målet är att öka serviceåtgärderna på framför allt det lågtrafikerade vägnätet. Det gäller då i första hand insatser beträffande vinterväghållningen.

Det är ett stort kapital som finns investerat i vägar och broar. Därför är det viktigt att vägarna underhålls och att vägnätet kan utnyttjas effektivt. Om vi brister i underhållet får vi sämre transportförutsättningar, och vi skjuter på det sättet en reparationstopp framför oss. Det innebär förstöring av ett kapital som det blir mycket dyrt att återställa i framtiden.

Både för näringslivets transporter och för de enskilda människornas resebehov är det således viktigt att vi har en god standard på våra vägar och en bra framkomlighet. De här synpunkterna och principerna har varit utgångspunkten för regeringen när den har tagit upp vägrådgorna i budgetpropositionen.

När det gäller vägunderhållet föreslås en ökning av anslagsramen på 226,5 miljoner. Det totala anslaget för underhåll uppgår enligt förslaget till 4 420 milj. kr. Trots den statsfinansiella situation som råder har vi alltså kunnat ta fram en ökning av dessa anslag på 226,5 miljoner. Man kan konstatera att när det gäller underhållet och driften av våra vägar har vägverket fått en gynnsam situation jämfört med många övriga statliga verk och myndigheter. Detta anslag tillstyrker utskottet enhälligt.

Centerpartiet har i motion krävt att man utöver de medel som finns anvisade i budgetpropositionen skulle inrätta ett särskilt anslag på 500 milj. kr. för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar. Detta har centerpartiet under ett antal år föreslagit, men riksdagen och övriga partier i utskottet har alltid gått emot det. I underhållsanslagen finns det ju medel för åtgärder för att förbättra bärighet, vägbeläggningar och broar. Vi anser dessutom att vi i ett statsfinansiellt läge som det nuvarande

inte klarar av att plocka fram ytterligare en halv miljard. Centerpartiet har heller inte anvisat varifrån pengarna skall tas. Av de 500 miljonerna vill man ta ytterligare 200 miljoner från de kommunala anslagen. Det tycker vi inte är någon framkomlig väg, och därför yrkar vi avslag.

I budgetpropositionen föreslog departementschefen vissa förändringar när det gällde statsbidragen och hanteringen av färjetrafiken. Enligt förslaget skulle man göra det möjligt att lägga över ökade kostnader på kommunerna och införa speciella färjeavgifter. Från utskottets sida har vi inte varit beredda att acceptera detta. Vi vill inte vara med om att öppna några generella möjligheter till avgiftsbeläggning, som detta förslag skulle kunna innebära, och vi säger därför i ett särskilt tillkännagivande till regeringen att endast i de fall en kommun är beredd att tillskjuta medel för att åstadkomma kompletteringstrafik på våra färjor kan vi acceptera denna tanke. En förutsättning är att vägverket och vederbörande länsstyrelse ger sitt medgivande till en sådan utökad trafik. Vi menar att skall man spara pengar när det gäller färjeverksamheten, är det bästa sättet att se till att ersätta färjorna med broar. Det har utskottet sagt tidigare, och det säger vi nu också.

Beträffande byggnadsverksamheten och byggandet av statliga vägar har vi sedan 1979 haft ett anslag på nominellt 900 milj. kr. Det anslaget föreslås nu uppräknat med 100 miljoner till 1 miljard. Utöver de medel som årligen har anvisats som ordinarie medel till vägverket på budgeten har till vägväsendet anvisats särskilda medel via finansfullmakten och genom arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Dessa extra anslag utöver ordinarie medel har i genomsnitt uppgått till ca 500 miljoner per år, även om det har varit variationer från år till år. 1983 fick vägmyndigheterna möjlighet att i sina flerårsplaner räkna med att anslag skulle tillkomma utöver dessa ordinarie medel.

Nu har, bl. a. som en följd av den framgångsrika politik som regeringen har fört, sysselsättningen väsentligt förbättrats och behovet av sysselsättningskapande åtgärder minskat. Därför kan man inte räkna med att i fortsättningen kunna plocka fram den här typen av anslag i den utsträckning som man kunnat göra tidigare. Därför har man föreslagit att de ramar som står till vägbyggandets förfogande på det statliga området, liksom på det statskommunala området, skall reduceras med 550 milj. kr. och att de nya flerårsplanerna skall träda i kraft den 1 januari 1988.

Jag kan säga att ledamöterna i trafikutskottet inte är särskilt förtjusta i detta förslag. Vi har emellertid ställt oss bakom förslaget med hänsyn till den statsfinansiella situationen. Men vi finner det i hög grad oroande att så drastiska minskningar skall behöva vidtas i planeringsramarna. Vi menar att en satsning på framtiden är att se till att bygga ut vårt transportsystem och våra vägar. Väginvesteringarna har stor betydelse. De är av ökande betydelse för industri och näringsliv. Vi utgår därför från, och det vill vi också ge regeringen till känna, att man framdeles skall ta till vara alla uppkommande möjligheter för att få fram ytterligare medel utöver de nuvarande ramarna – såväl sysselsättningsmedel som, om möjligt, vidgade planeringsramar. Det är alltså ett enigt utskott som gör denna klara markering.

Från borgerligt håll har man under flera år fört fram tanken på att man skulle införa speciella lånesystem och leasingförfarande för att därigenom få en vidgad ekonomisk ram för vägbygge. Vi har från socialdemokratisk sida

ställt oss negativa till detta. Vi tycker inte det är riktigt att vägbyggnadsföretagen och entreprenadföretagen skall ställa lånemedel och leasingmedel till förfogande för att därigenom så att säga binda upp vägverket för framtiden. Verkets generaldirektör gick så sent som i måndags ut officiellt och sade att detta inte var en framkomlig väg. Därför avstyrker vi förslaget. Jag yrkar därmed avslag på den reservation som är fogad till betänkandet på denna punkt.

Vi tycker inte om avgiftsfinansiering av våra vägar och broar. I moderaternas motion föreslås att man skall införa vägtullar i Stockholmsregionen. Vi avstyrker detta. Jag yrkar därför avslag på den reservation som moderaterna har väckt i anslutning härtill.

När det gäller frågan om utbyggnad av E 6 gick Viola Claesson ut mycket hårt. Hon gjorde gällande att vi i dag i riksdagen har att träffa ett val mellan ökad skogsdöd och miljövänlig politik. Hon ville göra gällande att socialdemokratin är ett betongparti och att jag, som ordförande i trafikutskottet, skulle sakna känsla för miljöfrågorna. Jag vill karakterisera Viola Claessons inlägg i kammaren i dag som något av slagordspolitik. Viola Claesson är fången i en kommunistisk terminologi, som tyvärr leder till att hon helt fjärrar sig från den verklighet som vi lever i. Hon säger att det skulle handla om vuxnas dårskap när vi vill satsa på en utbyggnad av vår infrastruktur. Att förbättra vägstandarden på E 6-an genom Bohuslän skulle vara ett resultat av vuxnas dårskap. Jag vill råda Viola Claesson att sätta sig i förbindelse med anhöriga till de många människor som under de senaste åren mist livet på grund av dålig vägstandard på E 6-an. Är det ett uttryck för vuxnas dårskap att göra insatser på vägområdet för att reducera antalet trafikolyckor och antalet dödsolyckor på E 6-an i Bohuslän? Är detta fråga om dårskap, Viola Claesson, ställer jag upp för den dårskapen.

Viola Claesson säger att vi är ett hän mot allt vad miljörörelsen representerar. Jag tycker att Viola Claesson skall använda litet "mindre bokstäver", när hon uppträder i kammarens talarstol. Viola Claesson får använda vilken terminologi och vilken debattkonst hon vill, när hon är ute på gator och torg, men här i riksdagen bör man, enligt min mening, välja ett annat språk.

Jag skulle också vilja säga att Viola Claesson debatterar på ett sätt som för tankarna till Don Quijote som slogs med väderkvarnar. Viola Claesson talar om P. G. Gyllenhammars väg. Kjell-Olof Feldt skulle vara förledd av Pehr Gyllenhammar. Det rör sig här om resultatet av diskussioner som har förts under många år i Nordiska rådet om samverkan i Norden för att förbättra de nordiska ländernas transportsituation. Det har gällt att knyta ihop de tre nordiska länderna med kontinenten. Det är detta som ligger bakom förslaget om en upprustning av E 6-an och, vilket inte Viola Claesson nämner, en ökad satsning på järnvägen.

Vi tycker att det är riktigt att den planering som vägverket har fått i uppdrag av regeringen att göra för en motorväg från Stora Höga upp till Uddevalla fullföljs. När den planeringen sedan är klar, och all den hänsyn som över huvud taget kan tas till miljöfaktorerna har tagits, har man att ta ställning till projektet. Jag vill med bestämdhet tillbakavisa vad Viola Claesson sade i debatten om att detta skulle vara odemokratiskt, att man inte

har insyn i vad som pågår. Jag tycker att den debatt som försiggår väl visar att man har insyn. Vi avvisar därför centerns och vpk:s motioner i detta sammanhang.

När det gäller väghållning över huvud taget föreslås i budgetpropositionen att våra kommuner får ta ett ökat ansvar för väghållningen. Statsbidraget till drift och underhåll av de kommunala vägarna har under senare tid uppgått till ca 70 %. Man menar alltså nu att kommunerna bör få ett ökat väghållningsansvar. Därför reduceras anslaget till driften av kommunala vägar med 100 milj. kr. Detta innebär att statsbidragsandelen sänks till 54 %.

I detta sammanhang bör erinras om att 109 kommuner är väghållare och uppbär statsbidrag för de statskommunala vägarna. För att de även fortsättningsvis skall kunna vara väghållare föreslås också en förändring i väglagen. Och det aviseras – vilket inte är minst viktigt – att en särskild utredning inom en nära framtid kommer att tillsättas för att undersöka formerna och de finansiella förutsättningarna för ett ökat kommunalt väghållningsansvar.

När det gäller minskningen av anslaget till driften av de kommunala vägarna är splittringen inom oppositionen total. Vpk vill inte vara med om att spara några hundra miljoner. Folkpartiet vill inte ta ställning; man vill inte vara med på besparingsförslaget utan hänvisar till sin stora ekonomiska motion. Moderaterna vill ytterligare minska anslaget. Jag tror att det förslag som regeringen framlagt därmed kan anses ganska väl svara mot vad som är rätt och riktigt.

Folkpartiet, som säger nej både när det gäller minskning av anslaget till driften av kommunala vägar och när det gäller byggnadsanslag till kommunala vägar, hänvisar till att det är fel att vi från riksdagen pekar ut vilka områden av statsbidragen till kommunerna som skall reduceras. Det är att göra det väldigt enkelt för sig, Hugo Bergdahl. Folkpartiet säger att vi skall ta ännu mer från kommunerna. Men ni vågar inte tala om vad det är. Jag vet inte om folkpartiet inte vågar ta ett politiskt ansvar. Hugo Bergdahl talade i sitt inlägg om att folkpartiets förslag var ett uttryck för liberalism. Är liberalism detsamma som att inte våga ta ett politiskt ansvar, så hoppas jag att den liberalismen inte har någon ljus framtid.

Byggandet av kommunala vägar uppgår i år till 340 milj. kr. Det föreslås här en ökning till 360 milj. kr. samtidigt som man minskar bidragsandelen från 70 till 50 %. Även på den punkten föreligger det reservationer från moderaterna, folkpartiet och vpk. Moderaterna vill gå längre, folkpartiet vill inte vara med, och vpk vill inte heller vara med. Jag yrkar i det här fallet bifall till utskottets hemställan.

Flerårsplanerna har jag redan kommenterat. Jag har sagt att vi anser att det är angeläget att man på sikt ser till att få ett så stort vägbyggande som möjligt.

När det gäller bidrag till enskild väghållning fattade riksdagen för ett par år sedan beslut om ett nytt differentierat system, som skulle ge den enskilde väghållaren en rättvisare fördelning av medlen, samtidigt som samhällets intresse för de olika vägarna bättre kunde återspeglas i bidragssystemet. Centerpartiet har inte accepterat detta utan yrkar att man skall återgå till det gamla systemet. Centern vill också plussa på med ytterligare 25 milj. kr.

Majoriteten i utskottet har sagt nej till detta, och jag yrkar avslag på reservationen 16.

Slutligen, fru talman: Det har väckts ett flertal motioner där man tar upp enskilda objekt. Utskottet har enhälligt, bortsett från vpk, avstyrkt dessa motioner. Jag menar att det system med decentraliserat beslutsfattande som finns fastslaget i väglagens bestämmelser skall ligga till grund för de prioriteringar som görs av enskilda objekt. Det är icke riksdagens uppgift att ta ställning till enskilda objekt. Skulle vi införa en sådan ordning, vet jag inte var vi skulle hamna när det gäller den svenska vägpolitiken. Jag yrkar därför bifall till utskottets hemställan på denna punkt och avslag på de motioner som vpk har väckt i anslutning till frågan.

Anf. 7 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Kurt Hugosson gjorde invändningar mot de tre borgerliga partiernas förslag när det gäller låne- eller leasingförfarande. Jag tycker att det är viktigt att alla möjligheter tas till vara för att finansiera projekt utanför statsbudgeten och hitta andra finansieringsformer än de traditionella. Det är utan tvekan också ganska modernt att försöka finna nya finansieringsformer och medfinansierare. Jag kan här påminna om Vasaterminalen. Det pågår även diskussioner om t. ex. snabbtågsförbindelse med Arlanda. Också en sådan skulle kunna finansieras på samma sätt.

Alla kan vinna på låne- och leasingarrangemang. Staten behöver inte satsa någonting alls eller ganska små belopp. När det gäller snabbförbindelsen kan inblandade företag uppföra lönsamma projekt i anslutning till eller över den tänkta järnvägen. Det är alltså fråga om att få till stånd en så bra användning som möjligt av mycket värdefull mark.

Låne- eller leasingförfarandet är fördelaktigt också därför att man uppnår en fördelning av kostnaderna för projekten över tiden och, beroende på om avgift tas ut eller ej, en fördelning mer på brukarna än på skattebetalarna. Det är värdefullt för samhällsekonomin.

Vi har också lagt fram förslag om eventuella tullprojekt. Vi har i trafikutskottet varit ute och rest och studerat tullprojekt i olika länder. Vi har då kunnat konstatera att det är tullprojektens utformning som avgör om de är gynnsamma eller inte.

Vi väckte tidigare ett förslag om tull på Ölandsbron. Det har undersökts om det skulle kunna vara värdefullt i sammanhanget. Jag kan nu säga följande: Det hade varit klart fördelaktigt om vi haft tull på Ölandsbron, både för bron och för ön, som då säkert inte slitits ned så kolossalt som nu är fallet, och därför att vi då skulle ha haft pengar för att åtminstone delfinansiera en upprustning av bron, vilket den är i akut behov av.

Socialdemokrater och moderater är nu inne på någorlunda samma linje när det gäller att spara på det stats-kommunala väganslaget. Det är värdefullt att regeringen nått insikt om nödvändigheten av besparingar. Men jag vill påminna om den fruktansvärda kritik som inte sällan har kommit oss moderater till del när vi har lagt fram besparingsförslag, förslag som sedan ändå tagits upp av socialdemokraterna.

Nu vill jag kritisera socialdemokraterna för deras förfaringssätt i detta sammanhang. Regeringen drar helt enkelt in redan beslutade anslag för drift

av kommunala vägar och gator på 70 milj. kr. för 1985, som skulle ha betalats ut i januari 1986, och på 70 milj. kr. för 1986. Dessutom drar regeringen in 100 milj. kr. till. De 140 miljonerna var redan beslutade, och man hade preciserat att kommunerna skulle hjälpas med denna summa. Jag tycker inte att sådant är ärligt. Samtidigt som socialdemokraterna kritiserar oss moderater för våra besparingsförslag drar man alltså in medel som redan har beslutats, och som kommunerna räknat med. Jag vill påminna om följande gamla talesätt: Den som ger och tar igen, den är tjuvens bästa vän.

Anf. 8 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Trafikutskottets ordförande försöker göra gällande att vi från folkpartiets sida inte vill ta ställning när det gäller statens stöd till kommunerna i form av olika väganslag. Jag tycker att det är ett besynnerligt påstående. Läser trafikutskottets ordförande inte motioner som läggs fram från andra partier och studerar de olika att-satserna?

Det kan uttryckas mycket enkelt, Kurt Hugosson – folkpartiet vill ha oförändrat stöd till kommunerna för drift och byggande av kommunala vägar och gator.

Vi vill också hålla igen på statens bidrag till kommunerna, men vi har valt en annan form för att kunna ge klart besked till kommunerna hur man skall spara. Vi vill ge kommunerna frihet att välja på vilka områden de anser sig kunna satsa vidare och på vilka områden de vill spara. Detta, Kurt Hugosson, är skillnaden mellan våra målsättningar. Vi tycker att det statliga stödet till kommunerna skall vara oförändrat. Vi vill i stället genom en avgift på skatteunderlaget i kommunerna dra in till staten de medel som behövs. Kommunerna, som har en god ekonomi, skall också delta i det gemensamma sparandet.

Kurt Hugosson hänvisar till 1979 års trafikpolitiska beslut och dess målsättningar om vägstandard och underhåll, och han pekar på hur viktigt det är att såväl näringslivet som de enskilda människorna har tillgång till bra vägar. Jag håller med om det, Kurt Hugosson, men vad blir följderna av den neddragning som regeringen och nu också en majoritet i trafikutskottet ställer sig bakom? Vi är djupt oroade över den utvecklingen. Därför har vi valt ett annat alternativ som ändå ger kommunerna möjlighet att delta i sparandet. Men vi tycker att kommunerna själva skall avgöra på vilket område de vill spara. Vårt klara mål är att stödet till kommunala vägar och gator skall vara oförändrat.

Det som är möjligt i utbildningsutskottet är tydligen inte möjligt i trafikutskottet. I utbildningsutskottet har socialdemokraterna och folkpartiet enats om att staten även i framtiden skall vara ansvarig för lärarlönerna. Det var inte regeringens förslag från början. I utbildningsutskottet har man använt sig av exakt samma finansieringsform som vi i folkpartiet vill ha för statens stöd till kommunala vägar och gator. Sådan är verkligheten, Kurt Hugosson.

Avslutningsvis vill jag fråga trafikutskottets ordförande om vi kan räkna med att regeringen senare i år kommer med extra pengar till vägmyndigheterna för att rätta till det som håller på att gå snett.

Anf. 9 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! På två punkter kan man ge utskottets ordförande rätt. När han formulerar målsättningarna för vägpolitiken har han rätt i att vi i stort sett är överens. Jag noterar också med tillfredsställelse att han understryker vikten av att regeringen även i fortsättningen använder betydande resurser i form av AMS-medel för att klara väginvesteringarna. Så långt kan jag uttrycka min tillfredsställelse.

Men när det gäller länsvägarna är jag oroad över att utskottets ordförande inte tar lika allvarligt på bristen av medel på detta område. Vi ser allvarligt på den punkten. Jag vill också rätta utskottets ordförande. Vi har anvisat medel för de extra 500 milj. kr. som vi föreslagit för att komma i kapp med upprustningen av länsvägarna. Om utskottets ordförande läser motionen kan han se det.

Jag frågar mig om Kurt Hugosson verkligen kan vara nöjd med de förhållanden som råder.

Jag tror inte att utskottets ordförande kan känna sig nöjd med ett förhållande som innebär att 9 000 km av det belagda vägnätet kräver akuta insatser. Vi vet att dålig vägbeläggning ökar risken för trafikolyckor. Det är alltså ett allvarligt tillstånd.

Jag tror vidare att trafikutskottets ordförande inte kan vara nöjd med en väghållning som innebär att 30 000 km av länsvägarna är i ett så dåligt skick att det hindrar näringslivets transporter. En sådan vägpolitik medför direkt samhällsekonomiska förluster.

Jag tror inte heller att trafikutskottets ordförande ärligt talat kan vara nöjd med att det alltfjämt finns många människor som dagligen tvingas trafikera dåliga grusvägar. Det är ingen bra vägpolitik att vi får leva med sådana förhållanden. Man borde inte heller vara nöjd med en vägpolitik som innebär att människor – visserligen rör det sig om en relativt liten grupp, men ändå – i vissa fall kan man få betala ända upp till 60 % av kostnaderna för underhållet av de enskilda vägarna med egna medel, trots att de naturligtvis solidariskt och lojalt betalar sina vägskatter.

Det är ett allvarligt regionalpolitiskt problem om vi över stora delar av landet har ett sådant här svagt vägnät, som innebär dåliga kommunikationer. Det motsäger riksdagens många uttalanden om angelägenheten av en regional balans.

Anf. 10 VIOLA CLAEISSON (vpk) replik:

Fru talman! Jag är bedrövad över att Kurt Hugosson tycks ha tagit så fruktansvärt illa vid sig att han är oförmögen att föra en sakdebatt. Jag hade hoppats att vi skulle använda tiden här i dag till just raka frågor och helst också raka svar. Jag har bemödat mig att göra det.

Mitt språk och uppträdande i talarstolen kan naturligtvis kritiseras. Däremot tänker inte jag gå in på Kurt Hugossons uppträdande i talarstolen. Jag tänker i stället bemöta det Kurt Hugosson sade.

Jag tycker att slagordspolitik och kommunistisk terminologi ligger långt ifrån det språk som jag använde här i talarstolen. Finessen är, Kurt Hugosson, att när man talar i termer som en röd politik för en grön miljö, behöver man inte – som Kurt Hugosson möjligen åsyftade – använda ett

dogmatiskt eller gammaldags språk. Om man uppträder som en fullfjädrad byråkrat eller talar ett märkvärdigt språk, är det förresten risk för att människan inte begriper det man tycker är så viktigt och vill ha fram.

Uttrycket vuxnas dårskap använde jag om just Scandinavian Link och Gyllenhammars planer på att bygga en motorväg från Oslo till Hamburg.

Också jag har möjligen träffat några av trafikoffren i Bohuslän och deras anhöriga. Det finns tyvärr alltför många trafikoffer, och det finns många efterlevande till trafikoffer över hela landet. Jag anser inte att detta beror på bristen på superautostrador, Kurt Hugosson. Jag anser att det beror på att man satsar för litet pengar på de rätta åtgärderna och rätta objekten – precis sådana raka formuleringar, krav och yrkanden har vpk i den motion som jag här från talarstolen försökte försvara.

Vi säger nämligen att det inte behövs en motorväg och att ingen innan Volvo hoppade in i diskussionen om Uddevallapaketet har nämnt att det skulle byggas en sådan motorväg som nu föreslås. Trafikintensiteten talar ett helt annat språk. Dårskapen, Kurt Hugosson, ligger i att det om man vill göra sådana här satsningar förutsätts att man är villig att förändra just infrastrukturen och trafiken i riktning mot en storskalighet som kommer att kräva mängder av trafikoffer. Det är den bistra sanningen.

Jag fick höra om detta med den nordiska handlingsplanen. Det kom som ett brev på posten. Jag hade inte väntat mig annat, och jag garderade mig i mitt anförande.

Jag vill sluta med några frågor, och jag vädjar till Kurt Hugosson att ta en sakdebatt:

Varför just motorväg på sträckan Stora Höga–Uddevalla?

Är det inte odemokratiskt att sekretessbelägga material som rör så viktiga frågor som dem vi i dag diskuterar i kammaren?

Jag rekommenderar Kurt Hugosson och alla andra att läsa denna tidskrift om Scandinavian Link, sett från vår synvinkel.

Anf. 11 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Görel Bohlin tog upp frågan om tullvägar och tullprojekt. Jag är av fördelningspolitiska skäl principiellt emot den här tanken. Jag tycker dessutom att vi inte bör ha ytterligare skatter. Vi har redan en fordonsskatt och en energiskatt som i ganska hög grad drabbar bilisterna. Det finns många som hävdar att vi tar ut alldeles för mycket av bilismen. Att då lägga på bilismen ytterligare avgifter vore felaktigt.

Sedan påstod Görel Bohlin att vi tar ifrån kommunerna pengar som de redan blivit anvisade. Till den saken har riksdagen haft möjlighet att ta ställning. Frågan redovisas i budgetpropositionen, och under behandlingen i utskottet sade Görel Bohlin inte ett ord om den saken. Hon har inte heller lagt fram några förslag. Samtliga partier har accepterat detta.

Jo, Hugo Bergdahl, visst tar ni ställning. Ni slår vakt om de här statsbidragen. Men ni har valt en annan form för att komma ifrån problemet att ta politisk ställning. Det var det jag sade. Ni accepterar alla utgående statsbidrag, men samtidigt kräver ni av kommunerna att de skall göra ytterligare besparingar. Ni gör det för att slippa ifrån att i riksdagen ta ställning till var besparingarna skall göras. Det är detta jag tycker är politiskt

oansvarigt, och det vittnar om att ni inte vågar fatta politiska beslut och tala om vad statens ytterligare krav på kommunerna innebär.

När det gäller länsvägarna, Gösta Andersson, gör utskottet en markering i sin skrivning. Utskottet förutsätter att länsvägarna skall få sin beskärda del. Sedan frågar Gösta Andersson om jag är nöjd. Han radar upp en massa brister på beläggningssidan, i fråga om våra broar, osv. Självfallet är jag inte nöjd. Jag hoppas att mitt första inlägg andades en viss oro för framtiden när det gäller möjligheterna att få fram ekonomiska resurser för vägpolitiken. Man jag är realist, Gösta Andersson. Jag är medveten om den statsfinansiella situation som det här landet befinner sig i. Jag anser att det på sikt är viktigt för vägpolitiken att landet får ordning på sin ekonomi, att vi på nytt får tillväxt i svensk ekonomi, så att vi kan skapa ökade resurser. Om vi lyckas med det får vi på sikt också bättre möjligheter att angripa dessa problem.

Till Viola Claesson vill jag säga att ingen skulle vara gladare än jag om jag kunde föra en sakdebatt med henne. Men det är väldigt svårt att föra en sakdebatt sedan man lyssnat till den typ av inlägg som Viola Claesson gjorde i dag. Än mindre blir det möjligt sedan man läst vpk:s reservation. Jag noterar att Viola Claesson även i sitt senaste inlägg talade om Gyllenhammars svek. Utskottet och riksdagen har icke tagit ställning till det s. k. ScanLink-projektet.

Anf. 12 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Vad som redovisas i årets budgetproposition är vad som redan har skett, dvs. en indragning av 70 + 70 milj. kr. av redan anvisade medel. Det är klart att vi inte opponerar oss mot en besparing, eftersom vi redan förra året föreslog en besparing – som skulle ha besparat socialdemokraterna att på detta sätt ta tillbaka det som redan har anvisats. Om inte debatten förra året hade skett med sådana utfall mot oss moderater hade det kanske varit litet lättare för oss att svälja detta. Vi har hederligt redovisat vår inställning att det är nödvändigt med besparingar, hur stora de skall vara och att de bör ske på kommunsidan. Detta har nu också socialdemokraterna insett. Vid förra årets debatt beskylldes vi för att, som det hette "lasta över driftskostnader på kommunerna", och ändå var de besparingar vi då föreslog blygsammare än dem socialdemokraterna nu föreslår.

Vad beträffar tullvägar och leasingförfarande vill jag säga till Kurt Hugosson: Vi får väl se så småningom, om inte också detta återkommer i form av förslag från socialdemokraterna.

Jag har också synpunkter när det gäller vidgandet av planeringsramarna och tillkännagivandet från utskottet. Det gjorde mig litet betänksam när utskottets ordförande tycktes vilja retirera när det gällde innebörden i uttalandet. Jag hoppas att jag uppfattade det fel. Vad som sägs i tillkännagivandet är ju att man bör vidga planeringsramarna. Sysselsättningsanslagen ligger inte inom trafikutskottets domvärjo, utan det är arbetsmarknadsutskottet som bestämmer över detta, och det brukar ligga i finansfullmakten.

Vi är säkert överens om att det är bra om vägverket kan planera och ta hänsyn till även S-medel. Om regeringen emellertid pytsar ut sysselsättningspengar litet här och var över landet minskar möjligheterna för vägverket att planera på ett rationellt sätt. Jag tänker på t. ex. Bergslagspaketet, med 130

milj. kr. Då förrycks möjligheterna för vägverket att planera i enlighet med de av oss antagna reglerna.

Jag hoppas att det inte var fråga om någon sorts dimbildning här utan att socialdemokraterna verkligen menar att planeringsramarna skall vidgas.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Anf. 13 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Kurt Hugosson för att han så snabbt slog till reträtt i fråga om konstaterandet att vi från folkpartiets sida inte hade ett klart mål beträffande vägpolitiken.

I samma veva lade Kurt Hugosson till att vi från folkpartiets sida är politiskt oansvariga som inte här i riksdagen i detalj pekar ut vad kommunerna skall spara på för att delta i arbetet för en bättre samhällsekonomi. Det är riktigt, Kurt Hugosson, att vi inte gör det. Kurt Hugosson får kalla det oansvarigt – för oss folkpartister handlar det om att ge kommunalpolitikerna frihet att själva bestämma på vilka områden de vill vara med och spara. Det är god liberal tradition att ge kommunerna den friheten att de själva får inse vad som är rätt och riktigt att satsa på i den enskilda kommunen. Det är tydligt att Kurt Hugosson på det här området för fram en annan inställning från socialdemokraternas sida som pekar mot att man i allt större utsträckning styr och ställer uppifrån.

Jag skulle också för tredje gången vilja ställa den fråga som jag inte har fått svar på från Kurt Hugosson: Kan vägmyndigheterna, kommunerna och andra som är berörda, liksom tidigare räkna med extra pengar senare under året till vägväsendet, eller kommer den strama linjen och centralstyrningen att fortsätta inom vägpolitiken?

Anf. 14 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Det är bra när utskottets ordförande pekar på den markering som utskottet har gjort när det gäller länsvägarna. Det går bra att skriva detta – men det gäller att kunna leva upp till det också. Fattas pengarna är det inte så enkelt att leva upp till de vackra orden i utskottsbetänkandet.

Utskottets ordförande säger då att det krävs ordning och reda i landets ekonomi. Det kan förvisso vara sant. Men det är bra för landets ekonomi om vi har så bra vägar att företagen verkligen kan få fram sina råvaror och sina produkter. Och det borde vara bra för landets ekonomi om olika regioner och bygder kan leva kvar och utvecklas och inte hindras i sin utveckling genom alltför dåliga kommunikationer.

Den punkt där jag känner oro inför utskottsordförandens ståndpunkter gäller nämligen vägnas betydelse för en framgångsrik regionalpolitik. Jag tror inte riktigt att utskottets ordförande är medveten om den fara som ligger i att det faktiskt finns företag och enskilda människor som förlorar tålamodet när de inte ser någon lösning på sina vägproblem, med extremt dåliga vägar.

Kurt Hugosson borde också inse – det har han inte riktigt gett något besked om – det rimliga i att människor reagerar mot den orättvisa vägpolitiken när det gäller enskilda vägar. Det finns enskilda individer som tvingas ställa upp med ungefär 60 % av vägens underhållskostnader ur den egna plånboken, samtidigt som man liksom alla andra lojalt betalar sina vägskatter i vanlig ordning.

När vägverket understryker det angelägna i att komma till rätta med bärighetsproblemen för länsvägnätet, borde utskottets ordförande vara uppriktig och erkänna att det ligger mycket i centerns konkreta förslag om en ekonomisk förstärkning just på det området. Det skulle vara ärligt att medge att detta är en färdriktning som regeringen borde ta fasta på.

Anf. 15 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Till dem som finns här och lyssnar och dem som eventuellt läser protokollet senare vill jag säga: Det finns en rad förslag och krav som, om de kunde genomdrivas och sedan verkställas, skulle innebära en mer trafiksäker och miljöförbättrande politik. Detta skulle kunna sättas in i ett större sammanhang, där vi får en infrastruktur som bygger på en socialt rättvis och regionalt rättfärdig politik. Har Kurt Hugosson aldrig tänkt sådana tankar? Så illande röda är de ju inte!

Om man nu är inne på den linjen och är mottaglig för sakskalet, då borde man som Kurt Hugosson, som är trafikutskottets ordförande, åtminstone kunna svara på några raka frågor. Vpk har just utifrån sådana skäl som jag tog upp ställt krav på att man skall förbättra vägarna ur trafiksäkerhetssynpunkt. Just vägen Stora Höga–Uddevalla är en sådan. Och för att det inte skall vara någon som tror på vad Kurt Hugosson stod här och sade för en stund sedan vill jag citera direkt vad som står i både motion T260 och reservation 7:

”Det trafikunderlag som normalt krävs för att motivera motorvägssatsningar är ca 15 000 fordon per dygn. Trafiken söder om Uddevalla är i dag mindre än hälften av detta. För sträckan finns i vägverkets tidigare planer, dvs. före regeringens ingripande, endast en serie åtgärdsförslag för att minska olycksriskerna.”

Det är denna satsning som vi vill ha men som regeringen struntat i därför att Gyllenhammar ingrep och ville ha sin Scandinavian Link.

Vi har i vpk också krävt att hastigheterna skall sänkas. Vi är mycket väl medvetna om att det är ett ganska kontroversiellt ställningstagande, och vi har upprepat kravet flera gånger i riksdagen. Vi har sagt att detta bör ske både av miljöskäl och av trafiksäkerhetsskäl, men vi har inte fått respons. Skulle Kurt Hugosson, med tanke på trafikoffren och deras anhöriga och med tanke på miljön, kunna ställa sig bakom detta krav nu?

Till sist vill jag berätta för dem som inte har läst tidningarna i dag och inte vet vad som har tilldragit sig i Örebro, att landshövdingen där nu går ut med stark kritik mot att Gyllenhammar får så mycket pengar till ScanLink och annat att man inte kan bygga ut och förbättra vägarna där så som av olika skäl skulle behövas.

Anf. 16 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! För att det inte skall råda någon som helst oklarhet, Görel Bohlin, när det gäller utskottets enhälliga uttalande om planeringsramarna och investeringsutrymmet för framtiden skall jag direkt citera vad utskottet säger:

”Utskottet anser sig för sin del – med hänsyn främst till vårt statsfinansiella läge – inte kunna motsätta sig vad föredraganden sålunda anfört” – dvs. en

minskning av ramarna med 550 miljoner – ”men finner det i hög grad oroande att så drastiska minskningar i planeringsramarna skulle behöva ske. En satsning på vägar är – – – en satsning på framtiden.”

Vi framhåller vidare väginvesteringarnas stora vikt för industri och näringsliv. Utskottet förutsätter ”att även framdeles alla uppkommande möjligheter tas till vara att med utnyttjande av såväl sysselsättningsmedel som i övrigt vidga planeringsramarna”.

Detta är vad utskottet enhälligt har sagt. Det är utomordentligt bra att utskottet har varit överens på denna punkt.

Hugo Bergdahl får gärna kalla det en reträtt. Jag har bara konstaterat att folkpartiet i riksdagen icke vill presentera obehagliga förslag, för att därigenom slippa göra ett politiskt ställningstagande.

Man kan inte, Gösta Andersson, i stort sett ställa sig bakom utformningen av den framtida vägpolitiken, som centerpartiet gör, och sedan här i talarstolen säga att det är ett bedrövt tillstånd på våra vägar. Gösta Andersson talade om investeringssjuka, underhållssjuka m. m. Om man i centerpartiet driver den linjen måste man vara med om att ta fram de ytterligare medel som behövs. Om Gösta Andersson kan hitta alla de hundratals miljonerna som skulle behövas och vara värdefulla för vägpolitiken skall jag stödja honom. Jag har inte de pengarna till mitt förfogande, och jag måste ta ett ekonomiskt ansvar med hänsyn till den statsfinansiella situation som vi befinner oss i.

Viola Claesson har huvudsakligen uppehållit sig vid de miljöpolitiska frågorna, och det är mycket viktigt att vi driver en politik som gör att miljön förbättras. Miljön blir emellertid inte bättre genom att vägarna är dåliga, framkomligheten är dålig och trafikmiljön därmed är dålig.

Om vi skall komma till rätta med miljöproblematiken på vägarna är det källan till miljöproblemen som skall angripas, dvs. fordonen. Vi har nu börjat göra det, genom att fatta beslut om blyfri bensin och om katalytisk avgasrening. Jag vet att detta kommer att ta tid. Vi måste också se till att dämpa hastigheterna på vägarna, men jag tror inte att vi behöver fatta beslut om en generell sänkning. Vad vi skall göra är att genom ökad trafikövervakning se till att bilisterna följer de hastighetsbestämmelser som gäller, och därmed åstadkommer vi goda miljöpolitiska resultat.

Förste vice talmannen anmälde att Hugo Bergdahl, Viola Claesson, Görel Bohlin och Gösta Andersson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 17 LENNART ALSÉN (fp):

Fru talman! I det nu aktuella betänkandet från trafikutskottet behandlas en motion, T292, som är undertecknad av tio ledamöter från folkpartiet. Ledamöterna representerar samtliga län i sydöstra Sverige. Motionen utmynnar i en hemställan om dels en upprustning av Europaväg 66, dels att nämnda väg bör ingå i det planerade stamvägnätet – eller stomvägnätet, som det också vid vissa tillfällen har kallats.

Låt mig kort beröra betydelsen av E 66 för den sydöstra landsändan av vårt land. E 66 är den pulsåder som binder ihop hela sydöstra Sverige. Ur både

regional- och näringspolitisk synvinkel är vägen av stor betydelse för regionen och dess utveckling. Att vägen bör hålla en tillfredsställande standard är närmast en självklarhet. Vägens roll i kommunikationssystemet understryks också av att järnvägs kommunikationerna mellan sydostlänerna är svagt utvecklade.

Utskottet har avstyrkt motionen med hänvisning till att man inte anser att riksdagen skall ta ställning till enskilda objekt med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som gäller. Riksdagen har inte att ta ställning till frågor av detta slag och bör inte heller göra det, säger utskottet.

Det må så vara när det gäller motionens första yrkande, men knappast när det gäller yrkandet om inplaceringen av E 66 i ett framtida stamvägnät. Utskottet har inte på något ställe i betänkandet nämnt detta uttryck, vilket jag finner anmärkningsvärt.

Mot bakgrund av detta vill jag, fru talman, därför ställa ett par frågor till trafikutskottets ordförande. Jag förutsätter att ordföranden väl känner till statens vägverks rapport avseende utbyggnad av ett s. k. stamvägnät i Sverige.

Jag vill för det första fråga ordföranden om utskottet i samband med behandlingen av motion T292 har diskuterat det s. k. stamvägnätet.

För det andra har statens vägverks rapport från december enligt uppgift nu kompletterats på så sätt att E 66 skall ingå i det planerade stamvägnätet. Jag förutsätter fortfarande att utskottets ordförande känner till sakförhållandet och frågar därför om ordföranden kan bekräfta att E 66 nu ingår i det planerade stamvägnätet.

Anf. 18 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Lennart Alsén ställde ett par direkta frågor, och jag känner mig föranledd att svara på dem. Innan jag gör det vill jag understryka vad Lennart Alsén sade inledningsvis i sitt anförande. Det har väckts ett mycket stort antal motioner, sammanlagt 63, och den helt övervägande delen av dem handlar om enskilda vägobjekt. Utskottets ledamöter är överens om att det skulle vara till förfång för vägbyggandet och vägpolitiken i detta land om vi här i huset skulle ta ställning till enskilda vägobjekt; om en viss väg skall vara 9 eller 11 m bred, om en vägbit skall asfalteras eller oljegrusas, om en väg skall byggas 1986 eller 1994. Vi skulle då hamna i en helt omöjlig situation. Därför har riksdagen med stor enhällighet lagt fast principerna för detta.

När det gäller motorvägstriangeln har projekt för den relativt nyligen framkommit. Det är riktigt att vägverket har tagit fram underlaget för detta projekt. Min allmänna inställning är att satsningar på infrastrukturer är bra – det är gynnsamt för svenskt näringsliv och svensk industri. Det är därför angeläget att vi tillskapar de resurser som erfordras för en satsning på ett stamvägnät, men jag vet icke när dessa resurser kan tillskapas. Därför får frågan om motorvägstriangeln och en framtida utbyggnad av E 66 prövas mot alla andra angelägna projekt.

Detta är det svar jag kan ge Lennart Alsén på de frågor som han har ställt.

Anf. 19 LENNART ALSÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag tackar Kurt Hugosson för svaret. Jag vill understryka att E 66 har stor betydelse. En viss oro spred sig i den sydöstra regionen när motorvägstriangeln aviserades. Hela sydöstra Sverige skulle på det sättet lämnas utanför. Kurt Hugosson känner säkert till vilken betydelse det skulle få för sydöstra regionen om planeringen medförde att E 66 inte ingick i stovvägnätet.

Jag tackar för svaret. Vi från sydöstra Sverige kommer att följa ärendet med intresse.

Anf. 20 ELVING ANDERSSON (c):

Fru talman! Likt ett gammalt dammigt spöke från 1960-talets mest extrema centraliserings- och storskalighetsdrömmar har nu förslaget om den s. k. skandinaviska länken dykt upp.

Förslaget som från början lanserades av en grupp europeiska storföretagsledare består av en fyrfilig motorväg som skall förbinda Osloregionen och Västsverige med Centraleuropa. På denna väg skall råvaror och komponenter fraktas från Skandinavien till de stora europeiska industrikoncentrationerna för förädling. Samtidigt skall stressade centraleuropéer på några få timmar kunna fly sin förgiftade miljö och i snabba bilar komma till rekreationsområden på bl. a. den svenska västkusten.

Det tycks finnas en tro att asfalt och snabb vägtrafik är viktigare för vårt framtida välbefinnande än friska skogar, en bibehållen bioproduktion och en minskad spridning av tungmetaller.

Trafikutskottets majoritet tar inte ens upp Scandinavian Link till en seriös behandling trots att det finns motioner i ämnet. Man hänvisar bara till tre specifika projekt för väginvesteringar som ingår i den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning. I övrigt avfärdar man det hela med att säga: "Härav följer att utskottet inte finner anledning att från riksdagens sida göra något uttalande rörande de från intressenter inom industrin och näringslivet framlagda förslagen om särskilda motorvägssystem m. m." Detta är ett häpnadsväckande uttalande av utskottsmajoriteten. Man försöker låtsas som om det inte finns några förankrade planer på ett motorvägssystem enligt den s. k. Scandinavian Link-idén. Låt mig då upplysa om att de nordiska statsministrarna den 29 februari 1984 uttalade:

"Statsministrarna anser att en arbetsgrupp som består av ledande företrädare för näringslivet i vid mening, som verkar fristående från de officiella nordiska samarbetsorganen, skulle kunna tillföra det pågående nordiska ekonomiska samarbetet viktiga erfarenheter och impulser. De riktlinjer för det nordiska ekonomiska samarbetet, som statsministrarna och ministerrådet antog i december 1981, borde kunna utgöra utgångspunkter för den föreslagna arbetsgruppens verksamhet."

Arbetsgruppen skulle studera möjligheterna för nordiskt samarbete, vidareutveckla projektidéer i samarbete med organisationer och institutioner och ge förslag på strategiskt viktiga områden för ett vidgat ekonomiskt och industriellt samarbete i Norden.

Till ordförande i denna arbetsgrupp utsågs Pehr Gyllenhammar. Arbetsgruppen, som alltså utsetts av de nordiska statsministrarna, har presenterat

en slutrapport där huvudförslaget när det gäller infrastrukturutvecklingen är att bygga ut vägnätet E 6 till fyrfilig motorled i Norge och Sverige. Detta har utskottets majoritet inga som helst synpunkter på, i alla fall inga synpunkter som redovisas i betänkandet. Jag tycker det är ett anständighetskrav att man redovisar en uppfattning.

Som en del i en framtida Scandinavian Link har regeringen beslutat uppdra åt vägverket att projektera en motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla.

Låt mig först slå fast att goda kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling av Uddevallaregionen. Men för min del är jag inte beredd att sätta likhetstecken mellan goda kommunikationer och motorväg. Det finns ett antal starka skäl som talar mot byggandet av den nu aktuella motorvägen:

1. Den förstör det bohuslänska landskapet. Landskapstypen i Bohuslän med sina bördiga dalar i väst-östlig riktning är synnerligen illa lämpad för en motorväg i nord-sydlig riktning, vilken kommer att slå sönder hela landskapsbilden.

2. Produktiv åkermark kommer att förstöras. Antalen hektar som berörs beror i viss mån på vilken sträckning som görs, men är i alla alternativ betydande. Produktiv åkermark är en av jordens viktigaste naturtillgångar. Att med berätt mod förstöra sådana tillgångar genom asfaltering är oförsvarbart.

3. Trafikunderlaget är inte tillräckligt för en motorväg enligt gängse planeringsregler. Vägverket har en tumregel när det gäller vägplanering som innebär att motorväg övervägs när trafikflödet är större än 1 500 fordon per dygn. På den aktuella sträckan uppgår trafiken till knappt hälften.

4. Mycket starka miljöskäl talar mot projektet, vilket jag återkommer till.

5. Projektet är ekonomiskt oförsvarbart. Normalt rangordnas nya vägbyggen av vägverket med hjälp av en beräkningsmodell där man räknar in faktorer som bl. a. ökad framkomlighet, färre olyckor och tids- och avståndsvinster å ena sidan och miljöförluster å andra sidan. Lönsamheten bör helst ligga över 10 %, ibland är den så hög som 30 %. I det nu aktuella förslaget är lönsamheten under 4 %.

De planerade fyra milen motorväg kommer med all sannolikhet att kosta minst 1 miljard kronor. Det innebär 250 milj. kr. per mil eller 25 000 kr. per sträckmeter. En miljard kronor är lika mycket som vägverket har till förfogande för nybyggande av vägar över hela landet under ett år.

Utskottets majoritet tar emellertid mycket lätt på den ekonomiska sidan av saken. Man hänvisar i betänkandet bara till att motorvägsbygget skall finansieras genom den särskilda låneordningen som tillskapats i samband med den nordiska handlingsplanen.

Oavsett om finansieringen sker på vanligt sätt eller genom upplåning så måste naturligtvis pengarna betalas. Den samlade svenska statsskulden kommer att öka med ca 1 miljard kronor. Om vi hade haft obegränsade ekonomiska tillgångar i Sverige hade det kanske inte varit så konstigt om man gett sig in på denna typ av ekonomiska äventyrligheter, men så är ju som bekant inte fallet. Det är ett ovanligt lätt sinnigt ekonomiskt synsätt som utskottsmajoriteten ägnar sig åt.

6. Det finns en mycket stark folklig opinion mot motorvägen. Beslutsfattare på olika nivåer bör ta stor hänsyn till människornas oro för bl. a. sin livsmiljö.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Fru talman! Stora motorvägar innebär i sig en kraftig miljöpåverkan genom de stora naturingrepp som sker. Vad som dock är än allvarligare är utsläppen av kväveoxider från biltrafiken.

Försurningen och skogsdöden måste hejdas. Hittills har intresset till stor del koncentrerats på att få ned utsläppen av svavel, vilket delvis lyckats. Men det räcker inte med att begränsa svavelutsläppen. Kväveoxiderna spelar en nyckelroll när det gäller försurningsskador och skogsdöd. Av dagens svenska utsläpp på ca 350 000 ton kväveoxider per år kommer drygt två tredjedelar från trafiken. Motorvägar genererar en ökad biltrafik och därmed ökade utsläpp. De högre hastigheterna som trafiken kan hålla på motorvägar leder också till ökade utsläpp. Utsläppen av kväveoxider ökar med ca 30 % om hastigheten höjs från 90 till 110 km/tim.

Personbilarnas avgasutsläpp kommer att minska kraftigt efter hand som katalytisk avgasrening införs. Kväveoxidutsläppet från en katalysatorbil beräknas i bästa fall vara i genomsnitt 70 % mindre än vad det är från dagens bilar.

Men det dröjer till en bit in på 2000-talet innan alla bilar är katalysatorbilar. Innan dess kommer en trafikökning på 40 % enligt prognoserna. Nettoeffekten blir att kväveoxidutsläppen från våra personbilar i Sverige blir ungefär 50 000 ton mindre än nu. Samtidigt ökar utsläppen från lastbilar och bussar med ca 25 000 ton genom trafikökning och från flyget med ca 40 000 ton enligt gällande trafikprognoser.

För att begränsa skadeverkningarna av kväveoxidutsläpp från kommunikationssektorn räcker det således inte med katalytisk avgasrening. Det krävs att trafikhastigheten inte höjs, och det krävs framför allt en annan trafikstruktur.

Transporter på järnväg och transporter med båt är ur både miljö- och energisynpunkt att föredra framför transporter via landsvägstrafik. Därför är det viktigt att med en ny trafikpolitik satsa på dessa alternativ och därmed minska trycket på landsvägarna. I första hand bör en satsning på att överföra långväga tung godstrafik till järnväg och båt göras. Som exempel kan nämnas att vid den svensk-norska gränsen vid Svinesund passerar ca 500 långtradare per dygn enligt den senaste trafikräkningen. En mycket stor del av dessa långtradare utför långväga och internationella transporter, som med en annorlunda trafikpolitik i stor utsträckning bättre kan fraktas med järnväg.

Utskottets majoritet tar emellertid lika lätt på miljöproblemen som på ekonomin. Farhågorna för en förgiftad miljö och ökad försurning viftar utskottet bort på sex rader i sitt betänkande.

De sammanlagda miljöeffekterna av byggnation av motorvägar är ibland svåra att uppskatta, och olika experter kan ha olika uppfattningar. Jag har därför i en motion, T272, krävt att det främsta expertorgan som vi har i Sverige när det gäller miljöpåverkan, nämligen koncessionsnämnden för miljöskydd, skall pröva utbyggnaden av motorvägar och andra stora trafikleder. Detta har utskottets majoritet inte ens brytt sig om att

kommentera. Jag vill därför ha svar nu i debatten på frågan, varför man inte vill låta koncessionsnämnden för miljöskydd pröva utbyggnaden av motorvägar och i så fall börja med den planerade sträckningen mellan Stenungsund och Uddevalla.

Riksdagen gjorde i december 1985 ett uttalande med anledning av ett betänkande från jordbruksutskottet, JoU 1985/86:11, där det bl. a. hette: "Enligt utskottets mening förtjänar det att understrykas att förslag till stora resurskrävande motorvägssystem, vilkas syfte är att prioritera landsvägstrafiken, måste bli föremål för en omsorgsfull och kritisk prövning."

Anser företrädare för utskottsmajoriteten att man levt upp till riksdagens uttalande om en omsorgsfull och kritisk prövning i det nu aktuella fallet?

Låt mig avslutningsvis framhålla att Scandinavian Link är ett hot mot hamnarna. Genom en ensidig satsning på landsvägstrafik försvinner godsunderlag för hamnarna på västkusten; bl. a. Halmstad, Göteborg, Vallhamn, Uddevalla och Lysekil kan komma att drabbas. Sjöfolksförbundets avdelningar på västkusten och i Skåne har därför engagerat sig mot projektet tillsammans med andra fackliga organisationer, däribland Hamnarbetarförbundet.

Fru talman! Jag vill med det anförda yrka bifall till centerreservationen nr 6.

Anf. 21 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Låt mig först uttrycka en stor förvåning över att en riksdagsledamot som representerar Bohuslän går upp i debatten och är utomordentligt kritisk mot att vi vill öka satsningarna på vägar och järnvägar i västra Sverige. Centerpartiets agerande har man ju inte alltid så lätt att förstå.

Vi har under flera år hållit på att rusta upp och bygga ut väg E 6 och är i stort sett färdiga och i hamn med detta. Vägverket föreslog emellertid att den sista etappen av utbyggnaden av väg E 6 i Halland skulle planeras som motortrafikled. Då ställde samtliga centerpartister i Halland, med sin landshövding i spetsen, upp och drev en våldsamt opposition mot att man icke fick fullfölja motorvägsbygget. Regeringen ändrade vägverkets beslut och bestämde att det skulle bli motorvägsstandard även för den bit som var kvar.

Nu har vi kommit så långt att vi skall fortsätta utbyggnaden norrut. Det sker i gott samförstånd med övriga nordiska länder. Då kommer en representant från det län som är mest betjänt av en utbyggnad och av investeringar i infrastrukturen och andrar i denna kammare en mängd skäl mot detta. Vi fick en Don Quijote som slåss med väderkvarnar. Det är ju icke ett ställningstagande för näringslivets Scandinavian Link-projekt det handlar om, utan det är en fortsättning av den utbyggnad av väg E 6 som har pågått en lång tid.

Oftast blir vi socialdemokrater anklagade för att vi inte lyssnar på näringslivet eller tar hänsyn till näringslivets behov. Om nu den här utbyggnaden råkar passa väl in i de behov och de krav som näringslivet ställer, då blir vi anklagade för *det*. Jag tycker att Elving Andersson skall fundera litet grand. Vi vet vilka sysselsättningsmässiga problem man har haft och har i norra Bohuslän och vi vet vilka konsekvenser en nedläggning av

varvet får i Uddevallaregionen. Då tycker jag att det är förvånansvärt att en ansvarig politiker från detta hårt drabbade län i Sveriges riksdag går upp och talar emot en fortsatt utbyggnad, som är till fromma för länets utveckling och till fromma för länets näring.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Anf. 22 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Kurt Hugosson utnämnde mig till någon sorts Don Quijote i debatten. Då kan man fråga sig vem som i så fall symboliserar väderkvarnen.

Nej, Kurt Hugosson, jag är inte kritisk till att det satsas pengar på vägförbättringar – tvärtom. Jag betonade också det i mitt inlägg och det har betonats i de motioner som vi har väckt från centerpartiets sida. Vi behöver goda kommunikationer, bl. a. för att kunna utveckla Uddevallaregionen. Men jag vägrar att sätta likhetstecken mellan goda kommunikationer och motorvägar. Jag menar att man måste se detta i ett större perspektiv där miljöfrågorna också vägs in, och att man därför också bör satsa på järnvägen, på att bygga ut, modernisera och effektivisera möjligheterna att transportera gods på järnväg.

Men tyvärr är det så enligt riksdagsordningen att dessa frågor inte behandlas i detta betänkande, utan de kommer i ett senare järnvägsbetänkande från trafikutskottet. Vi får väl anledning att fortsätta den här diskussionen då. Men om Kurt Hugosson har läst min motion, vet han att jag har pekat på de här lösningarna för att lätta på trycket mot landsvägarna, så att vi kan komma undan med mindre omfattande upprustningar än vad motorvägsbyggnation innebär.

Jag har funderat mycket över sysselsättningen och de problem vi har därvidlag. Det finns också redovisat i olika motioner.

Sedan tar Kurt Hugosson upp jämförelsen med Halland och vill försöka få centerns handlande att framstå som inkonsekvent. Det finns en del faktorer som gör att den jämförelsen haltar, Kurt Hugosson.

För det första har Halland en helt annan landskapstyp än mellersta och norra Bohuslän har.

För det andra har vi under de senaste två tre åren fått ökade kunskaper om kväveoxidernas påverkan när det gäller försurning och skogsskador – kunskaper som vi tidigare inte hade. Och de kunskaperna måste vi naturligtvis ta till oss och dra slutsatser av.

För det tredje tillhör Bohuslän de områden i Sverige som är hårdast drabbade av försurning och skogsdöd. Det är ett av skälen till att vi kanske ser annorlunda på dessa frågor vad gäller Bohuslän i dag än när det gällde Halland för ett antal år sedan.

Sedan vill jag upprepa min fråga: Vad har Kurt Hugosson emot förslaget att låta Sveriges främsta experter på miljöfrågor, nämligen koncessionsnämnden, pröva motorvägsutbyggnaden? Vad är det för fel med det förslaget, Kurt Hugosson?

Anf. 23 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Nu försöker Elving Andersson säga att vi skall satsa på järnvägsområdet i stället för på vägområdet. Vi skall göra både-och. Det enda påtagliga rent budgetmässigt i årets budgetproposition är att vi anvisar

257 milj. kr. för påbörjande av dubbelspår på västkustbanan – helt i linje med den inställning jag har. Min inställning är att vi i ökad utsträckning skall föra över gods från landsväg till järnväg. Men man kan inte agera så att man med utgångspunkt i det helt fjärrar sig från verkligheten!

Miljöfrågorna är utomordentligt viktiga, men jag har tidigare i debatten sagt, att det sämsta man kan ha ur miljösynpunkt är en dålig väg med dålig framkomlighet. Det leder till köbildningar och ökade avgasutsläpp – och därmed ökad försurning och skogsdöd. Därför blir miljöeffekterna väsentligt bättre om man förbättrar framkomligheten på en väg. Och uppenbarligen har man den högsta och bästa framkomligheten på en motorväg.

Men jag vill understryka – och det får bli mina sista ord i dag om miljöfrågan – att om vi skall komma till rätta med miljöproblemen på våra vägar, och det skall vi göra, måste vi angripa källan. Och källan är inte vägarna, och det har ingen betydelse om det är en motorväg eller en motortrafikled, utan källan är fordonen. Därför måste vi fortsätta det förfarande som vi har påbörjat, nämligen att förbättra våra fordon genom att se till att vi snart kan köra alla fordon på blyfri bensin, att vi får katalytisk avgasrening och att vi satsar ytterligare resurser på forskning och utveckling, så att vi löser problemen med dieselavgaserna.

Jag tror att detta är den enda metod vi kan välja för att få en bättre miljö. I det sammanhanget är det, som jag sade tidigare i debatten, viktigt att vi ser till att våra trafikanter efterlever de regler som gäller beträffande hastigheterna på våra vägar.

Jag menar alltså att satsningen på en utbyggnad av E 6 norr om Göteborg upp genom Bohuslän är en god satsning för näringslivet i Bohuslän och en god satsning för att förbättra miljön. Jag hoppas att Elving Andersson så småningom skall finna att detta är en riktig väg att slå in på.

Anf. 24 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Nej, det är inte så att jag vill satsa på järnvägar i stället för vägar. Jag har samma uppfattning som Kurt Hugosson, nämligen att det gäller att satsa både–och, men frågan är var man lägger tyngdpunkten. Jag tycker att det viktigaste i dag är att satsa stora resurser på järnvägen.

Om nu Kurt Hugosson själv tror på en satsning på järnvägen och ökade godstransporter på järnväg, tror han inte att det också kommer att lätta trycket på landsvägarna? Kommer inte det i så fall att minska behovet av att bygga motorväg på en sträcka, där man redan i dag har mindre än hälften av den trafikintensitet som man normalt brukar ha som minimum för att bygga motorväg?

Jag menar också att vi måste investera i vägarna, men genom att flytta över en del trafik från landsväg till järnväg kan vi göra mindre investeringar i vägarna. Vi behöver inte bygga motorvägar, utan vi kan bygga bra andra vägar, som motsvarar de krav som den trafiken i så fall ställer.

När det gäller miljöfrågorna säger Kurt Hugosson att det gäller att angripa källan, i det här fallet bilarna, direkt. Ja, det är helt riktigt. Men om Kurt Hugosson hade lyssnat på mitt anförande, hade han hört att jag också konstaterade att det inte räcker. Enligt de prognoser som nu finns kommer trafikmängden till en bit in på 2000-talet att ha ökat så mycket att denna ätit

upp de förbättringar på utsläppssidan som sker genom den katalytiska avgasreningen. Därför räcker det inte att angripa källan. Vi måste också verka för att få till stånd en annan trafikstruktur. Det är vad det här handlar om. Kurt Hugosson.

Jag beklagar att jag inte kan få några som helst synpunkter från Kurt Hugosson på koncessionsnämndens roll i sammanhanget. Vi är som politiker inte experter på allting och bör kanske inte heller vara det. När olika experter redovisar olika uppfattningar, som man gör när det handlar om den här typen av projekt och den inverkan de kommer att få på miljön, är det svårt för oss att veta vad som är rätt och riktigt. Då tycker jag att det vore lämpligt att det främsta expertorgan vi har i Sverige, nämligen koncessionsnämnden för miljöskydd, fick pröva frågorna med utgångspunkt i den kompetens som nämnden besitter. Jag beklagar att jag inte får några som helst synpunkter från Kurt Hugosson när det gäller den frågeställningen.

Förste vice talmannen anmälde att Kurt Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 25 GÖRAN MAGNUSSON (s):

Fru talman! Jag har begärt ordet med anledning av motion T311, som är avgiven av mig och Berit Oscarsson. Vi vill genom motionen fästa uppmärksamheten på behovet av en upprustning av Europaväg 18 mellan Köping och Arboga.

Jag har inte för avsikt att yrka bifall till motionen, eftersom jag i och för sig delar utskottets uppfattning om det decentraliserade system som riksdagen har beslutat om för vägplaneringen. Vår motion om vägen mellan Köping och Arboga är snarast ett uttryck för den brist på vägbyggnadsresurser som råder i Västmanland. I den stora mängd motioner i övrigt där enskilda vägobjekt runt om i landet tas upp beskrivs samma problem och angelägna behov.

Ute i länen finns ett stort antal vägobjekt som av ansvariga myndigheter betraktas som mycket angelägna, bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt och från regionalpolitisk synpunkt. Eftersom goda kommunikationer är en viktig förutsättning för regional utveckling är det angeläget att riksdagen starkt prioriterar anslag för utbyggnad av kommunikationer. Det måste anses vara en mycket kortsiktig politik att inte vara beredd att investera i vägar.

Man kan kanske i första hand betrakta vårt motionsyrkande som en lokal fråga. Det är emellertid viktigt att framhålla att Europaväg 18 har stor betydelse som förbindelse i ett större sammanhang. Jag vill gärna se E 18 som en del av en väglänk Helsingfors–Stockholm–Mellansverige–Oslo, alltså som något av en internordisk tvärförbindelse mellan de tre nordiska huvudstäderna. Jag är övertygad om att det finns både stort behov av och stora möjligheter till ökat handelsutbyte mellan de nordiska länderna. Där skulle en väl fungerande internordisk länk kunna spela stor roll.

Jag har tidigare berört den stora betydelse vägar har för utvecklingen. En upprustning av E 18 på aktuellt avsnitt skulle enligt min mening också bidra till att förbättra möjligheterna att ändra den besvärliga situation som råder i Bergslagen.

I motionen framhålls att E 18 mellan Köping och Arboga inte håller sådan standard som man kan kräva för en väg med så omfattande trafik. Låt mig som exempel nämna att det nu råder stopplik på E 18, något som måste betraktas som oacceptabelt. Sedan bilisterna klarat av det stoppet skall trafiken västerut passera ytterligare inte mindre än fyra signalreglerade korsningar genom Köping. Signalerna är dessutom omoderna, och trots mycket hög lönsamhet på en ersättningsinvestering i nya signaler enligt vägverkets beräkningar, finns inte ens pengar till en sådan.

På andra delar av vägväsendet är vägbanan mycket smal och krokig. Vägen passerar dessutom genom Valskogs samhälle, vilket medför dels begränsad hastighet, dels stora trafikrisker.

Det finns alltså goda skäl för en upprustning, och det råder väl egentligen ingen oenighet om detta. Problemet är i första hand en fråga om otillräckliga totala medelsramar för vägbyggandet. Behovet av en upprustning av E 18 på denna del blir så mycket större när nu delen kring Bålsta står inför sitt förverkligande.

Jag vill, fru talman, än en gång understryka den stora betydelse E 18 har för den regionala utvecklingen i Västmanland, för Bergslagen och för hamnarna i Köping och Västerås samt deras stora trafikomland. E 18 kan också ingå som en del i det nu diskuterade stomvägnätet och i motorvägstriangeln.

Eftersom jag väl inser att ett yrkande om bifall till motionen inte kan ha någon framgång med hänsyn till gällande planeringssystem, blir min avslutning ett starkt understrykande av behovet av vidgade medelsramar för vägbyggandet.

Anf. 26 SIGGE GODIN (fp):

Fru talman! Jag har i motion T232 beskrivit den undermåliga standard som riksväg 83 har på sträckan Östavall–Ramsjö. Riksväg 83 har en avgörande betydelse för transporter mellan Ånge i Västernorrlands län och Ljusdal i Gävleborgs län. En upprustning av riksväg 83 innebär att kostsamma omvägar undviks. Jag har i motionen redovisat att sträckorna Ånge–Ljusdal och Ånge–Bollnäs förkortas med 135 km om man använder riksväg 83.

Vägen har också en avgörande betydelse för transporter mellan Ånge i Medelpad och Ramsjö i Hälsingland. Framför allt gäller detta virkestransporter, transporter från gruvbrytningen i Enåsen samt postverkets transporter.

Framställningar om upprustning av riksväg 83 har skett i riksdagen under ett flertal år. Lokala opinionsgrupper, länsmyndigheter och kommunala myndigheter arbetar gemensamt för en upprustning av vägen.

Riksväg 83 har i år en så dålig standard att skyddsombudet vid Transportarbetareförbundet stoppat nyttotrafiken på grund av risken för att chaufförerna skall skadas. Skyddsombudet skriver bl. a.: "Jag anser att väg 83:s standard ej håller sådan kvalitet att förarna skall köra den. Olycksfallsrisken är mycket överhängande, då fordon ej kan mötas på grund av den smala vägbredd leden har."

Att vägverket efter skyddsombudets agerande förordade att vägen skulle hastighetsbegränsas från 70 km till 50 km på delen i Västernorrland ger

också belägg för den undermåliga kvalitet som riksvägen har. Riksväg 83 är sannolikt den enda riksväg i Sverige där hastigheten är begränsad till 50 km på grund av vägstandarden. Den är sannolikt också den enda riksväg där ett skyddsombud har agerat på detta sätt.

Jag anser att riksdagen bör göra ett undantag från regeln att inte anvisa medel till särskilda vägväsenden, eftersom människorna i glesbygderna i västra Medelpad inte kan prestera en trafikintensitet som gör att riksväg 83 kan konkurrera med andra vägväsenden om upprustningspengar. Vägen används för närvarande i ringa omfattning på grund av den låga standarden och ringa framkomligheten.

Riksdagen bör beakta att människor i glesbygd också måste ha rätt till en trafikstandard där de inte behöver riskera trafikolyckor på grund av vägens undermåliga standard.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 18 i trafikutskottets betänkande 13.

Anf. 27 GUNNEL JONÄNG (c):

Fru talman! Delar av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge har, som Sigge Godin sade, en extremt dålig standard. Mellan Ramsjö och Östavall är vägen smal, krokig och stenig. Vägen har en bredd av 4,70 m, och vägkanterna är svaga. Att mötas över huvud taget på denna väg är omöjligt. Det är en riksväg, och den är inte ens permanentad.

Situationen håller på att bli helt ohållbar. Nu i vår har en del av vägen varit avstängd några dagar, och nog är det väl exceptionellt att ett skyddsombud stoppar trafiken för att skydda chaufförerna. Det säger allt om den här vägens undermålighet.

Det går inte att försvara att en riksväg är i så dåligt skick. Det är otillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och förkastligt ur samhälls-ekonomisk synpunkt. Att tvingas åka från Mellansverige till orter i Hälsingland, Medelpad och Jämtland över Sundsvall för att ta sig fram innebär stora extra kostnader för åkare och befraktare. Omvägen blir betydande, för att inte tala om längre tid för transporter och ökad energianvändning.

Vägen har stor betydelse som förbindelseled mellan Mellansverige å ena sidan och Hälsingland, Medelpad och Jämtland å andra sidan, och den är ett riksintresse. Den har självfallet också stor betydelse för befolkningen, som har rätt till en trafiksäker väg för sin framkomlighet.

Vägen har också stor betydelse ur näringspolitisk synpunkt. Skogsbruket är beroende av en väg som fungerar året om, likaså näringslivet i övrigt. Guldbrytning pågår i Enåsen, sågverket i Östavall har byggts ut, i Alby finns en kemisk fabrik.

Postverket har en stor sorteringscentral i Ånge. Vad innebär den dåliga vägen för postförseningar? Turistströmmarna till Hälsingland, Medelpad och Jämtlandsfjällen behöver också en väg som är farbar och framkomlig året om. Även ur regional- och sysselsättningspolitisk synpunkt och miljösynpunkt är en ombyggnad nödvändig.

Vägen berör två län, Gävleborgs och Västernorrlands, och detta kan vara en av anledningarna till att vägen ej prioriterats tillräckligt högt. Vägen går dessutom genom perifera delar av länen.

Befolkningen i de berörda områdena anser sig lurad. När SJ reviderade stationerna utefter järnvägssträckan och försämrade järnvägstrafiken, utlovades bättre väg och bättre förbindelser. Nu har folkliga aktionsgrupper bildats för att förmå statsmakterna att ta sitt ansvar för en ombyggnad av vägen. Ljusdals och Ånge kommuner har gjort framställningar, och landstinget i Västernorrland har krävt åtgärder.

Martin Olsson och jag har motionerat här i kammaren om ombyggnad, och Martin Olsson har även ställt frågor under årens lopp till olika kommunikationsministrar. Trafikutskottet avstyrker vår motion, liksom andra likartade motioner. Jag konstaterar att även Olle Östrand från Gävleborgs län, som ju ändå bör känna till den undermåliga vägen, går på avslag.

I och för sig accepterar jag principen att besluten om olika vägombyggnader skall fattas ute i länen. Jag är centerpartist och tror på en decentraliserad beslutsprocess. Att däremot acceptera trafikutskottets mycket kategoriska och statiska ställningstagande är betydligt svårare. Är inte vår uppgift här i riksdagen att ta till vara människornas intressen? Om dessa intressen och behov åsidosätts på t. ex. en regional nivå, skall inte då dessa människor kunna påräkna riksdagens stöd? Och har inte statsmakterna här ett övergripande ansvar?

Nu bara buntar man ihop alla motioner och säger: Det här angår inte oss. Jag tycker att då tar man inte sitt ansvar. Till vem skall de som tillhör lokalbefolkningen gå? Riksdagen bryr sig inte om dem. På länsplanet prioriteras inte deras väg. Skall de fortsätta att köra på sin trafikfarliga väg i oro över barnen i skolskjutsarna och alla andra som använder vägen? Jag tror faktiskt inte att vi tjänar människorna bäst genom ett statistiskt tänkande och agerande.

Fru talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till reservation 18 av Sven Henriesson.

Anf. 28 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Gunnel Jonäng säger att jag som riksdagsledamot från Gävleborgs län inte tagit ansvar. Tillsammans med ett praktiskt taget enigt trafikutskott anser jag att vi inte skall behandla enskilda vägvägnitt i Sveriges riksdag. Vi har lagt fast en planeringsordning som innebär att riksdagen beslutar om totalramen när det gäller väganlagen medan vägverket fördelar pengarna ut på resp. län och länsstyrelsen tillsammans med kommunerna fördelar länsanslaget ut på resp. objekt.

Detta är fel forum, Gunnel Jonäng, för den här debatten. Den skall föras i Gävleborgs läns länsstyrelse, och där sitter två centerpartister. Vi skall se över den här planeringsordningen när det gäller flerårsplanerna nästa år, och då finns det alla möjligheter för länsstyrelsen att göra en omprioritering. För närvarande finns inte väg 83 med i flerårsplanerna.

Det är just på grund av planeringsordningen som vi i utskottet har avstyrkt den här motionen och 39 andra motioner som berör enskilda vägvägnitt runt om i vårt avlånga land. Det är förklaringen.

Enligt vad jag har erfarit finns däremot den här vägen med som ett objekt för beredskapsjobb. Får vi extra beredskapspengar för vägbyggnad i Gävleborgs län i år, finns det alltså stora möjligheter för att den här

vägsträckan, som är ca 2 mil lång, kommer fram som beredskapsarbete.

Jag vill ge den här förklaringen till att jag står bakom utskottsbetänkandet, som avstyrker den här motionen. Det beror på den planeringsprocess som riksdagen har fastställt. När de här planerna kommer upp i länsstyrelsen nästa år skall vi ta en debatt om väg 83, om den då inte redan är utförd som beredskapsarbete.

Anf. 29 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Det som uppfordrade mig att begära replik på fru Jonäng var att hon sade att vi inte tog ansvar i trafikutskottet. Jag skulle vilja säga att det just är ett uttryck för det ansvar som vi tar för de beslut som fattats i riksdagen att vi icke tar ställning till enskilda objekt. Vi har lagt fast i väglagens bestämmelser hur prioritering, planering och fördelning av olika vägprojekt skall komma till stånd. Vi har lagt fast ett decentraliserat system.

Jag skall läsa direkt ur fru Jonängs motion. Där står:

”Anledningen till att ombyggnaderna av vägen inte kommit till stånd är att inget av de båda berörda länen, Gävleborg och Västernorrland, prioriterat denna väg tillräckligt högt i sina flerårsplaner.” Just det, det är orsaken. Men här begär fru Jonäng att vi skall sätta oss över väglagens bestämmelser och det planeringssystem som en enhällig riksdag står bakom. Dessutom begär fru Jonäng som förespråkare för decentraliseringspolitik att vi skall köra över de lokala och regionala politikerna i två län. Jag tycker att det skulle vara ansvarslost av Sveriges riksdag att göra det. Samtidigt skall jag gärna understryka att väg 83 är i ett bedrövligt skick och att det finns anledning att se till att man på lokal och regional nivå prioriterar den.

Det är också min förhoppning, och jag har tagit upp ärendet i vägverkets styrelse, att vi så snart som möjligt skall komma till rätta med bristerna på väg 83. I det här fallet kan den centrala vägmyndigheten behöva ingripa, eftersom vägen betjänar två län. Detta kanske är en av orsakerna till att vi hamnat i den situation som vi gjort. Men, fru Jonäng, jag vill understryka att det just är med hänsyn till vårt ansvar för de beslut som är fattade i denna kammare som vi har behandlat fru Jonängs motion på det sätt som vi gjort.

Anf. 30 GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Fru talman! Kurt Hugosson talar om ansvar. Jag kan naturligtvis ställa upp på att vi tar ansvar. Men gentemot vem? Jo, mot myndigheter och beslutsfattare. Vad jag efterlyste var ett ansvar gentemot människorna, en omsorg om de människor som bor i dessa bygder och är beroende av vägen för att över huvud taget komma fram.

Jag är, som jag sade tidigare, medveten om och känner till den planeringsordning som vi har. Jag accepterar den. Men skall man verkligen göra en fråga som är angelägen för den lokala befolkningen och också av riksintresse till en formell och principiell fråga? Jag menar att man måste se till själva saken. Man måste från riksdagens sida kunna göra undantag när det är exceptionella förhållanden. Jag menar att det råder helt exceptionella förhållanden beträffande väg 83 och dess framkomlighet.

Jag tycker å andra sidan det är betryggande att veta att Olle Östrand, som sitter i länsstyrelsen, är beredd att arbeta där för den här vägen. Men jag

upprepar min uppfattning: Riksdagen borde kunna visa omsorg om dessa berörda människor.

Anslag till vägväsendet

Anf. 31 KURT HUGOSSON (s) replik:

Fru talman! Fru Jonäng säger att vi tar ansvar mot myndigheter och beslutsfattare men att vi inte skulle ta ansvar mot de berörda människorna. Det är ett häpnadsväckande uttalande i Sveriges riksdag! Det innebär nämligen att fru Jonäng icke accepterar den representativa demokratin i våra kommuner och våra länsstyrelser. Det är förvånansvärt.

Jag vill också understryka att fru Jonängs egna partikamrater har exakt samma uppfattning i denna fråga som jag beträffande beslutsprocessen. Samtliga fyra demokratiska partier ser samstämmigt på sättet att hantera den här typen av frågor.

Anf. 32 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Jag känner, Gunnel Jonäng, precis lika mycket för människorna i Gävleborgs län, oavsett var de bor, som ni gör.

Det har väckts ett fyrtiotal motioner om enskilda vägobjekt runt om i landet, men jag kan inte säga om det är något annat vägobjekt i någon annan del av landet som är viktigare än väg 83. Detta kan inte vi enskilda riksdagsmän sitta och bedöma här i kammaren. Av den anledningen har vi bestämt oss för det här planeringssystemet, som innebär att vi har överlåtit åt människorna ute i länen att avgöra i vilken ordning vägbyggena skall komma.

Det är lätt för Gunnel Jonäng att stå här i kammaren och ömma för väg 83 och säga att just den vägen skall byggas. Gunnel Jonäng behöver ju inte sitta i Gävleborgs läns länsstyrelse. Jag sitter där, liksom också Bertil Måbrink som skall upp i talarstolen efter mig. Vi får, tillsammans med två partikamrater till Gunnel Jonäng, till uppgift nästa år att ta ställning till om väg 83 skall tas med i flerårsplanerna eller ej. Då skall vi ha klart för oss, att skall väg 83 tas med i flerårsplanerna, måste vi lyfta ut någon annan väg – såvida vi inte får ökade anslag. Vi står alltså inför den uppgiften. Det är kanske inte så enkelt alla gånger, eftersom människorna ute i de olika delarna av Gävleborgs län och alla andra län tycker att just deras väg är den viktigaste.

Men vi har alltså till uppgift att nästa år ta ställning, och det kommer vi naturligtvis att göra. Bedöms väg 83 då vara så angelägen att den skall prioriteras hårdare än för närvarande, skall vi naturligtvis göra en sådan prioritering. Jag hyser förhoppningen att arbetet med väg 83 som beredskapsarbete skall kunna startas redan i vinter. Till slut vill jag, herr talman, nämna att Gävleborgs län under de senaste åren har prioriterats mycket starkt när det gäller extra vägmedel. Utöver de ordinarie ramarna har vi de senaste åren fått över 300 milj. kr. för att kunna förbättra vägsystemet i länet, och det tycker jag är bra.

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

Anf. 33 GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Herr talman! Jag vill upprepa vad jag har sagt. Självfallet accepterar jag den representativa demokratin som jag är en del av. Jag accepterar också den planeringsordning som vi har. Det är nödvändigt med ett decentraliserat beslutsfattande. Jag kan också förstå Olle Östrand när han säger att det är svårt för oss här i riksdagen att prioritera olika vägombyggnader. Man har ju levat med det här problemet under många år i riksdagen. Jag har aldrig ställt så hårda krav som i dag.

Nu är det helt exceptionella förhållanden. Ett skyddsombud har stoppat trafiken för att skydda trafikanter och chaufförer. Jag är rädd för att människors liv och hälsa äventyras när de skall färdas på den här vägen. Det är, som sagt, helt exceptionella förhållanden, och under sådana omständigheter anser jag att riksdagen borde ha kunnat lyssna på de lokala riksdagsmännen som känner till frågan och som vet hur undermålig vägen är. Man borde i detta fall kunna hjälpa människorna att få en framkomlig väg.

Anf. 34 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Det har sagts mycket om väg 83 av de två föregående talarna.

Jag är anhängare av principen om den decentraliserade beslutsgången när det gäller vägar, prioritering och fördelning av anslagen. Beslutet skall naturligtvis ligga hos länsmyndigheterna. Men sedan kan det komma in moment – eller händelser – som kanske också gör det angeläget att man trots denna decentraliseringsprincip kan få en viljeyttring från riksdagens trafikutskott.

När det gäller väg 83, som är en riksväg, menar jag att den befinner sig i ett oerhört bedrövligt skick. Det finns vägexperter som har tittat på väg 83 och som säger att något liknande har de inte sett på andra ställen än i u-länderna. Som så dålig betecknar man alltså väg 83.

Trafikutskottets ordförande instämmer ju nu också i den här kritiken – att väg 83 är mycket dålig. Jag tycker att man skall ta fasta på vad Kurt Hugosson har sagt här, nämligen att det är angeläget att denna väg på något sätt åtgärdas.

Men det som hände för en månad sedan tycker jag är så pass allvarligt att det inte kan anses vara fel att just nu även diskutera vägen här. Jag tycker också att det skulle ha kunnat bli en viljeyttring.

Två av de transportbilar som transporterar kemikalier åkte av den här vägsträckan – jag tror det var i februari månad. Deras last innehöll natriumklorat, en kemikalie som är oerhört eldfarlig. Nu hände ingen allvarligare olycka, eftersom natriumklorat inte läckte ut. Men det hade lätt kunnat inträffa, och det var därför som skyddsombudet ingrep. Man har nu förbjudit sådana kemikalietransporter på väg 83, sträckan mellan Ramsjö och Östavall.

Resultatet av händelsen är att dessa transporter nu skall gå en omväg, vilket naturligtvis förlänger transportsträckan. Dessutom skall dessa kemikalietransporter gå genom mycket tätbefolkade områden. Det är också ytterst allvarligt. Transporterna skall alltså gå via Sundsvall och ner längs kusten. Skulle det där hända en olycka, exempelvis vintertid, så kan man tänka sig konsekvenserna.

Jag tycker att detta är en händelse ur trafiksäkerhetssynpunkt som också är av riksintresse. Detta är något nytt, som visar hur allvarligt det egentligen är med den här vägen.

Sedan är ju väg 83 en riksväg. Vad har man då beslutat ytterligare efter händelsen med de här två lastbilarna med kemikalier? Jo, att man skall inrätta ytterligare ett antal mötesplatser med uppsatta mötesskyltar. En riksväg skall alltså åtgärdas på det sättet år 1986!

Nu kommer detta att behandlas i länsstyrelsen nästa år. Da får vi naturligtvis agera där. Olle Östrand! Vi kanske kan få en majoritet för att då lyfta upp frågan om väg 83. Men kanske kan saken åtgärdas tidigare. Jag får ta Olle Östrand på allvar när han säger att man kan gå andra vägar och använda beredskapspengar. Det är i så fall regeringen som skall anvisa medel.

Jag tror att det rör sig om en summa på 10–15 milj. kr., för att man skall få bort de värsta dödsfällorna på den aktuella vägsträckan. Det är således möjligt att man redan till vintern kan påbörja detta arbete med beredskapspengar. Också utskottet har i sitt betänkande sagt att det finns möjligheter att använda sig av beredskapsmedel för att förbättra dåliga vägar.

Riksdagen skall inte blanda sig i skötseln av den ena eller andra "vägstumpen", har det sagts i denna debatt. Men det har här förts en diskussion om den satsning som skall göras på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län. Vägverket, som är den instans där expertisen finns när det gäller våra vägar, föreslog en motortrafikled. Verket ansåg det vara tillräckligt för att man skulle få bort dödsfällorna på den vägen. Men då gick regeringen in och sade: Nej, det skall byggas en motorväg. Ett motorvägsbygge skulle fördubbla kostnaderna. Därför hävdade vägverket: I så fall får ni anvisa mer pengar. Nej, sade regeringen, pengarna får tas från de tillgängliga medlen.

Vad går det ut över, om vägverket skall ta av de tillgängliga medlen för att bygga en motorväg i stället för en motortrafikled? Det måste naturligtvis försvåra läget för de "vägstumpar" som utskottets talesmän här uttalar sig litet föraktfullt om, väg 83 och vilka andra vägar det nu är som man menar.

I detta fall har regeringen ruckat på en princip, men ni är uppe i talarstolen och diskuterar vägen mellan Varberg och Långås. Tydligt accepterar ni denna ordning. Jag tycker att det är litet märkligt. Regeringen har satt sig över planeringsprinciperna om decentralisering och bestämmelserna om vilka organ som skall handha dessa frågor. Det accepterar ni helt plötsligt. Men det är kanske viss skillnad på en folkopinion uppe i en glesbygd, i Ramsjö och Ånge, och direktörerna på Volvo, med Gyllenhammar i spetsen.

Det är bra att Gunnel Jonäng och Sigge Godin har ställt sig bakom reservation 18, som gäller väg 83. Jag inkasserar er uppslutning bakom reservationen med anledning av att ni har motionerat i frågan. Men centerpartisterna och folkpartisterna i utskottet har minsann inte reserverat sig. Innebär Sigge Godins och Gunnel Jonängs uttalande här att folkpartiets riksdagsgrupp och centerpartiets riksdagsgrupp ställer sig bakom reservation 18? Det är viktigt att vi får ett besked på denna punkt. Eller är det Gunnel Jonäng och Sigge Godin som ansluter sig till reservationen? Vilken inställning har era partier till väg 83? Såväl Gunnel Jonäng som Sigge Godin har ju

lagt fram godtagbara argument för att någonting måste göras åt denna väg.
Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 18.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Anf. 35 OILLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Jag måste faktiskt rätta till de värsta felaktigheterna i Bertil Måbrinks anförande.

Man kan inte ställa väg 83 mot väginvesteringarna i Uddevallaregionen. Det som skall ske i Uddevallaregionen är en del av den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning, som de skandinaviska länderna är eniga om. Det är ungefär 800 miljoner som skall satsas i Uddevalla. De totala väginvesteringarna i den nordiska handlingsplanen uppgår till 1,7 miljarder. Den nordiska handlingsplanen innehåller även väginvesteringar på andra håll i Skandinavien. Så ligger det till. Samtidigt skall inte de totalt 1,7 miljarderna för väginvesteringarna i handlingsplanen tas från beredskapspengar i den svenska statsbudgeten, utan dessa investeringar skall finansieras genom lån i Nordiska investeringsbanken. Därför är det fel av Bertil Måbrink att ställa väg 83 mot investeringarna i den nordiska handlingsplanen.

Anf. 36 SIGGE GODIN (fp) replik:

Herr talman! Jag kan dela Bertil Måbrinks och andras synpunkter att det är vettigt att decentralisera anslagen, så att man ute i länen kan fatta beslut om vad man vill prioritera.

Riksväg 83 är emellertid något alldeles speciellt. Jag delar Bertil Måbrinks synpunkter i detta sammanhang, nämligen att vägen är så dålig att något måste ske utöver det som man kan göra ute i länen.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Kurt Iugosson rörande detta. Skulle det inte ha varit rimligt...

Anf. 37 ANDRE VICE TALMANNEN:

Repliken gäller Bertil Måbrink.

Anf. 38 SIGGE GODIN (fp) replik:

Herr talman! Förlåt. Det skulle ha varit rimligt om vi här i kammaren hade enats om att tillsammans hjälpas åt med detta, eftersom det inte finns pengar ute i länen. Som jag sade i mitt tidigare inlägg prioriterar vi vägsträckor med mycket trafik, medan glesbygden kommer på undantag när vi har för litet pengar. Då får man de konsekvenser som Bertil Måbrink har pekat på, nämligen att kemikalietransporter kör av vägen och att även andra oroväckande saker kan ske. Man får då acceptera att dessa transporter körs genom samhällenas centrala delar.

Jag skulle vilja att kammaren anlade synpunkter på dessa frågor så att vi kommer en bit på väg när det gäller opinionen.

Bertil Måbrink har frågat mig om folkpartiets partigrupp ställer upp på detta. Tyvärr. Bertil Måbrink, måste jag erkänna att den inte gör det. Då är det allas vår uppgift att påverka inte folkpartiets riksdagsgrupp utan även de andra riksdagsgrupperna så att de förstår att riksväg 83 och situationen i Västernorrland och i Gävleborg är sådan att vi tillsammans måste bilda

opinion för att klara detta. Det är en stor uppgift som vi förmodligen får arbeta med lång tid framöver.

Anslag till vägväsendet

Anf. 39 GUNNEL JONÄNG (c) replik:

Herr talman! Jag vill till Bertil Måbrink säga att jag bara kan hoppas att vi som här och nu har argumenterat för riksväg 83 och för en snar ombyggnad av den samt för en viljeyttring i denna fråga från riksdagens sida har argumenterat på ett sådant sätt att alla partiers representanter i denna kammare sluter upp kring kravet på en ombyggnad.

Anf. 40 BERTIL MÅBRINK (vpk) replik:

Herr talman! Jag sätter i och för sig inte väg 83 mot E 6-an och den sträcka som jag nämnde. Vad jag sade var att ni anklagar oss för att bryta mot de regler som gäller, nämligen beträffande decentraliseringen och bestämmanderätten över vilka vägar som skall prioriteras och hur väganlagen skall användas.

Ni säger att avgörandet ligger hos länsstyrelsen, men det är ett väldigt märkligt resonemang ni för. Man måste vara konsekvent. Jag citerade vad man sagt från vägverket, som ju är den instans där expertisen finns. Det är där man prioriterar vilka vägar som skall byggas, föreslår vad som måste göras för att få bort dödsfallor osv.

Vägverket har ansett att det är tillräckligt med en motortrafikled på sträckan Varberg–Långås i Hallands län. Men regeringen har gått in och sagt: Nej, det är inte alls tillräckligt med en motortrafikled – det skall vara en motorväg.

En motorväg blir nästan dubbelt så dyr. Vägverket har sagt all right men att man i så fall måste få extra pengar. Det går emellertid inte regeringen med på, utan motorvägen skall bekostas av det befintliga anslaget. Detta måste gå ut över andra vägar.

Det är vad jag har sagt. Ni är inte riktigt konsekventa när ni för resonemanget om principerna. Det är det jag har argumenterat mot.

Anf. 41 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Bertil Måbrink måste skilja på två saker. Vad vi diskuterar när det gäller bl. a. väg 83 och det vi diskuterar i det föreliggande betänkandet är vägar som skall byggas av medel som riksdagen anslår. Vi kanske senare får ta ställning till beredskapspengar som också skall gå till vägar. Väginvesteringarna i Uddevallaregionen är en del av den nordiska handlingsplanen. De vägarna skall finansieras genom lån i Nordiska investeringsbanken. Där har vi skillnaden, Bertil Måbrink. Man kan inte koppla ihop de här två sakerna.

Som jag sade tidigare sitter både Bertil Måbrink och jag i länsstyrelsens styrelse i Gävleborgs län. Vi får tillfälle nästa år att se över flerårsplanen, och då får vi naturligtvis en diskussion om väg 83. Om det är riktigt att lyfta upp angelägenhetsgraden för väg 83, beroende på vägens dåliga standard, skall vi naturligtvis medverka till det, både Bertil Måbrink och jag. Det är därför vi sitter i länsstyrelsens styrelse. Jag hoppas att de två centerpartister som också ingår i styrelsen ser på frågan på samma sätt. Personligen när jag den

förhoppningen att man skall kunna ta itu med de två milen på väg 83 tidigare i form av ett beredskapsarbete. Den här frågan kanske är löst nästa år, herr talman, när vi skall diskutera en ny prioritering enligt flerårsplanen.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Anf. 42 BERTIL MÅBRINK (vpk) replik:

Herr talman! Den vägsträcka av E 6-an som jag talar om. Olle Östrand, nämligen sträckan Varberg–Långås, har inte med den nordiska handlingsplanen att göra. Jag förstår inte varför Olle Östrand blandar in den i detta sammanhang. Det är en helt annan väg som ingår i den nordiska handlingsplanen, nämligen den väg som går från Stenungsund och vidare – det tror jag är väldigt viktigt att säga.

Jag kommer tillbaka till detta att vägverket där har gjort en bedömning. Vad vägverket kan tänka sig där är en motortrafikled. Därmed får man – jag upprepar det – bort dödsfällorna. Men så ingriper regeringen och sätter sig över de planeringsprinciper som ju riksdagen har godkänt och ansett skall gälla. Regeringen säger att det skall byggas en motorväg, som blir dubbelt så dyr. Vägverket svarar då: Ja, det får vi väl göra, men ge oss då de pengarna! Nej, säger regeringen, pengarna skall tas av det ordinarie väganlaget. – Det är att sätta sig över principen. Vägverket har bedömt att dessa miljarder skall användas på så sätt att man försöker jämnt fördela dem över landet.

Regeringen går in och ger dessa direktiv, och Olle Östrand och andra i trafikutskottet godkänner det! När vi sedan tar upp väg 83, som är i ett miserabelt skick, och säger att det måste till en viljeyttring från riksdagen och trafikutskottet, då börjar man attackera oss för att vi åsidosätter principerna om decentralisering. Vem är det som åsidosätter principerna om decentralisering? Jag ställer den frågan, herr talman. Det är inte vi.

Vi har redovisat fakta om det katastrofala läget på väg 83 just nu. Jag har nämnt kemikalietransporterna som nu är förbjudna och som har flyttats över till oerhört tätbefolkade områden. Det finns flera exempel.

Jag tycker ändå att både Olle Östrand och Kurt Hugosson har gett positiva besked i den här debatten och visat att de är intresserade av att någonting görs ganska snart åt denna vägsträckning. Om så blir fallet kanske vi slipper att ha denna debatt också nästa år i april. Jag hoppas att vi kan vara överens om det allihop.

Anf. 43 BO NILSSON (s):

Herr talman! Får jag säga några ord om ytterligare ett enskilt objekt.

Ön Ven ligger som en pärla mitt i Öresund. När man står på öns högsta punkt så kan man se till bl. a. Helsingborg, Landskrona och Malmö på den svenska sidan och Helsingör och Köpenhamn på den danska. Man kan också säga att man från denna utsiktspunkt kan se till ca 3 miljoner människor. Ven ligger alltså mitt i den kanske mest tätbefolkade delen av Norden. Men ändå, beroende på dåliga kommunikationer, är det långt till både Danmarks och Sveriges fastland. Man kan alltså säga att Ven är en bit glesbygd mitt i ett stort befolkningscentrum.

Ven, som numera är en kommundel i Landskrona, har under lång tid haft en snabbt minskande befolkning. Öns utveckling kännetecknas som en följd härav av rena glesbygdspromblem – brist på arbetstillfällen och reducerad eller

helt avvecklad service.

I den fysiska riksplaneringen har hela Ven angetts som ett riksintresse. Landskrona kommun har också som övergripande målsättning att behålla Ven som en levande ö. För detta behövs nyexploatering för såväl permanent boende som fritidsboende och institutionell verksamhet, vilket ger bättre underlag för att serviceverksamheter skall kunna överleva, utvecklas och i vissa fall nyetableras.

På Ven finns nu drygt 50 arbetstillfällen varav 20 finns inom jordbruk och fiske och 20 inom handel, samfärdsel och förvaltning. Då det gäller den framtida utvecklingen på ön har Landskrona kommun lagt ned ett omfattande arbete. Bl. a. har betydande medel investerats i ett vatten- och avloppssystem. Planer för en utveckling av bebyggelsen har antagits av kommunfullmäktige.

Den mest väsentliga förutsättningen för en positiv utveckling är emellertid en radikal förbättring av förbindelserna mellan Ven och Landskrona.

Jordbruket är den ena huvudnäringen på ön. Den andra är turismen, och den kommer troligen att bli än mer betydelsefull i framtiden. I båda fallen är kommunikationerna av avgörande betydelse. Likaväl som när det gäller Visingsö, Öckerö, Ljusterö, Gräsö, Vaddö, Ivö och Aspö måste det vara en angelägenhet för samhället att garantera goda förbindelser. Staten, som genom vägverket redan driver ett sjuttiofå förbindelser, borde självfallet ha ett ansvar även för Ventrifiken.

Om nu inte trafiken kommer att ingå som en allmän färjeled så finns stora risker att förbindelserna blir sämre än vad de redan nu är. Dels beror det på ekonomiska förhållanden, dels på att de nuvarande fartygen är ganska slitna. Detta skulle vara synnerligen allvarligt för Vens framtid.

För de bosatta på Ven är det bråttom att få frågan om förbindelserna med fastlandet löst. Självfallet skall de inte tvingas att bosätta sig på fastlandet för att kunna skaffa sig en utkomst. De skall naturligtvis ha möjlighet att komma hem på kvällen om de, som alla andra, vill besöka bio eller teater, medverka i en studiecirkel eller annan utbildning på kvällstid. Om någon venbo helt plötsligt skulle ta plats i en beslutande församling, t. ex. kommunfullmäktige, så skulle han eller hon inte kunna komma hem förrän påföljande dag.

Efter år av utredningar och framställningar har förbindelserna kommit med i vägverkets planer. Allt verkade gå åt rätt håll. Men så hände det igen. Vägverket har nu flyttat fram objektet till en osäker framtid efter 1988. I dag har trafikutskottet valt att inte ta ställning till frågan utan hänvisar till vägverket. Detta är inte alls bra, även om jag förstår de principer som redan diskuterats så mycket här.

Ven är ett riksintresse och därmed ett hela samhällets intresse. Men Ven är också en unik ö med utomordentliga möjligheter till rekreation. Därför är det viktigt att alla tar sitt ansvar och hjälper till att hålla ön levande.

Herr talman! Jag skall inte yrka bifall till min motion T215 i dag, för det förstår jag är meningslöst. Men jag lovar i stället att komma tillbaka – på lämpligt sätt – i denna för Vens överlevnad så avgörande fråga.

Anf. 44 RUNE BACKLUND (c):

Herr talman! Som boende på en av de öar Bo Nilsson räknade upp, Visingsö, kan jag mycket väl instämma i de synpunkter som Bo Nilsson anförde när det gäller svårigheterna att klara kommunikationsfrågor på ett riktigt sätt för ett antal öar i vårt land. Men jag tänkte i första hand ägna mitt anförande åt vägfrågor som rör övriga delar av Jönköpings län.

I trafikutskottets betänkande behandlas ett stort antal motioner som gäller vägbyggandet i olika delar av landet. Jag och Kersti Johansson har i motion T318 tagit upp behovet av ökade anslag till vägbyggandet i Jönköpings län. Ytterligare tre motioner som väckts av andra ledamöter från länet tar helt eller delvis upp samma fråga.

I den flerårsplan som fastställts av vägverket för byggandet av riksvägar i Jönköpings län för perioden 1984–1993 finns upptaget totalt 15 olika objekt till en kostnad av 298 milj. kr. i 1984 års kostnadsnivå. Med den nivå som medelstillelningen legat på under innevarande budgetår och som nu också föreslås för kommande budgetår kan inte flerårsplanen följas. Objekt som skulle ha påbörjats under 1986 skjuts på framtiden, och det har dessutom redan uppstått en eftersläpning från 1985.

Ett av skälen till eftersläpningen är att Jönköpings län fått en mycket liten del av de extratilldelningar som har beviljats av arbetsmarknads- och industripolitiska skäl. Den eftersläpning som nu uppstått ackumuleras de närmaste åren om det inte sker en ökning av anslagen till länet. Vägverket har beräknat det ackumulerade behovet vara i runt tal 120 milj. kr. 1988.

Såväl länsstyrelsen som de kommuner som berörs av de enskilda objekten i flerårsplanen anser den här utvecklingen vara oacceptabel. Bl. a. skulle under 1986 två förbifarter ha påbörjats. Det gäller riksväg 27, förbifart Värnamo, och väg 32 förbi Eksjö. När dessa projekt nu inte påbörjas innebär det ett svårt avbräck för berörda kommuner och att den lokala planeringen stoppas upp. Planerade lokala projekt kan därigenom inte genomföras.

Herr talman! Om vi skall ha ett system med fleråriga vägbyggnadsplaner krävs det också att staten är beredd att skjuta till de medel som behövs för att planerna skall kunna fullföljas. Berörda kommuner, företag och andra intressenter måste kunna veta att de uppsatta tidsramarna för de olika projekten håller. I annat fall blir flerårsplanerna papperskulisser som ingen vågar lita på.

En allt större del av anslagen till vägbyggandet har kommit att fördelas av arbetsmarknadspolitiska skäl. Det handlar om drygt 2 miljarder sedan 1982. Detta förhållande får konsekvenser för Jönköpings län som man kanske måste uppmärksamma litet mera. Länet som helhet har under en rad år tillhört den övre halvan av län med förhållandevis låg arbetslöshet. Men bryter man ner siffrorna för länet i mindre delar, finner man att det är stora skillnader inom Jönköpings län. De östra länsdelarna har exempelvis haft högre arbetslöshetssiffror än riksgenomsnittet, medan de sydvästra delarna – småföretagarregionen – i princip inte uppvisat någon arbetslöshet alls.

Med den mall som använts vid fördelningen för Jönköpings län har man fått fram att det finns ett relativt litet behov av extra pengar av arbetsmarknadspolitiska skäl. Detta får till konsekvens att angelägna projekt i den östra länsdelen, som haft och har höga arbetslöshetssiffror, inte kommer till stånd.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Därigenom försvåras länsdelens möjligheter att ta sig ur sina sysselsättningsproblem och utveckla sitt näringsliv. Å andra sidan blir konsekvensen i de expansiva sydvästra länsdelarna att man där riskerar att hämma näringslivets utveckling. Förbifart vid Värnamo är ett bra exempel på ett angeläget vägprojekt som behövs för att utveckla näringslivet.

Om nu angelägna väginvesteringar inte kommer till stånd i rimlig tid i detta småföretagsområde kommer industriutvecklingen där att stagnera och vi skapar oss i själva verket nya problem. Enbart arbetslöshetssiffrornas storlek i ett län får inte styra den totala fördelningen av anslaget. Då kommer vi rejält snett i vägbyggandet, och det är vi på väg att göra i Jönköpings län.

Utskottet skriver mycket om hur viktigt det är att väginvesteringarna sker med tanke på framtiden. Men jag tycker, herr talman, att man inte riktigt drar konsekvenserna av sitt eget resonemang när det gäller anslagens storlek och hur dessa anslag skall fördelas mellan länen.

Anf. 45 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Behoven av trafikpolitiska åtgärder i Stockholmsregionen är stora. Den koncentration av invånare som har arbetsplatser spridda runt om i länet, ofta långt från bostaden, ställer höga krav på väl fungerande lösningar. Detta gäller såväl kollektivtrafik som ett väl fungerande vägnät.

Stockholm har dessutom stora trafikkoncentrationer orsakade av övriga delar av landet, därför att Stockholm utgör något slag av nervcentrum. Därför, menar jag, har vi rätt att ställa krav på trafiklösningar som gott tillgodoser våra behov, och på att det inte får vara som nu då möjliga väglösningar för Stockholmsregionen på något sätt straffbeläggs. Man kan nämligen påstå att vägutbyggnad och vägstandard i många avgörande fall är sämre just i Stockholmsområdet än i andra delar av landet. Detta är bl. a. omvittnat av vägverket. Vid en sammankomst i januari månad i år redovisade representanter från vägverket att vissa väsentliga delar av vägnätet hade så dålig standard att den inte skulle ha godtagits – än mindre ha tillåtits att fortfara – om de legat på någon annan plats i landet än just i Stockholmsregionen. Dessa fakta om hur det ser ut i den här regionen finner jag det angeläget att redovisa, då det förefaller som om utskottsmajoriteten lever i uppfattningen att Stockholm har de bästa av tänkbara vägar och trafikförhållanden.

I betänkandet från utskottet förringas kraven på insatser till att detta inte är något som vi i riksdagen har med att göra, utan det är något som vi helt och fullt skall överlåta till lokala och regionala instanser och till vägverket. Jag vill återge litet av vad Kurt Hugosson sade i sin inledning: Det är inte en riksdagens uppgift att behandla enskilda objekt. Då avsåg han vägobjekt av olika slag. Han ondgjorde sig över att vpk som enda parti inte hyste samma uppfattning som han själv, nämligen att vi inte skulle beröra de här olika vägvägnitten. Jag tycker att en viss självgodhet lyser fram genom sådana uttalanden. Jag skulle vilja påstå att ett sådant generaliserande som Kurt Hugosson gör sig till talesman för också är förödande. Jag vill också redovisa vilka konsekvenser ett sådant resonemang kan leda till.

De lokala såväl som de regionala organen i Stockholm är helt överens om att Norra Länken måste byggas omedelbart. Koncessionsnämnden för

miljöskydd har sagt ifrån att det inte får fortsätta som det nu är. Senast under år 1990 måste utsläppen och trafikbullret minskas radikalt. Den enda nu möjliga åtgärden för att efterfölja koncessionsnämndens beslut är att redan för kommande budgetår anvisa medel för projektering och igångsättning av byggandet – om man inte helt skall stänga av Norra Stationsgatan, som nu har genomfartstrafiken för detta avsnitt. Och det tror jag inte att ens Kurt Hugosson förespråkar.

För byggandet av Norra Länken har också vägverket krävt medel. Men regeringen har inte velat gå Stockholmsintressena till mötes och hänvisar till att det är ont om pengar, dvs. statsfinansiella skäl. Men detta rimmar illa med andra regionala satsningar som regeringen kan tänka sig att ge anslag och bifall till. Jag tänker bl. a. på en väg som tidigare varit uppe i debatten, nämligen Scan Link, som Volvo och andra kapitalintressen slåss för och som Kurt Hugosson, såvitt jag förstått av debatten, också visar ett brinnande intresse för. Vad är det för skillnad, Kurt Hugosson, på värdet av liv invid E 6-an i Bohuslän och liv invid E4-an i Stockholm? Vilket större värde har det ena jämfört med det andra?

Det finns naturligtvis ett annat sätt att få bort den dåliga trafikmiljön, vilket jag nämnde tidigare, nämligen att helt stänga av Norra Stationsgatan. Det vore naturligtvis bättre om vi kunde få bygga Norra Länken, men det skulle vara att föredra för en hel del av trafikanterna och för stockholmarna om den trafik som skall passera förbi Stockholm från norr till söder eller tvärtom hade andra alternativ än att gå in till den absoluta närheten av centrala Stockholm.

Jag skall göra det möjligt för Kurt Hugosson, genom att ställa en fråga till honom, att sakligt förklara varför utskottet, och regeringen, inte anser att det av er omhuldade decentraliserade beslutsförfarandet har körts över genom att man nu inte ger anslag till det kanske mest angelägna och högst prioriterade projektet i landet. Här finns dessutom full lokal och regional enighet om behovet – till skillnad mot när det gäller andra av Kurt Hugosson omhuldade vägtrafikprojekt. Och varför, Kurt Hugosson, varför skall vi inte få ta upp frågan till behandling här i riksdagen när man nu har kört över de lokala och regionala organen. Var snäll, Kurt Hugosson, och ge mig en förklaring till det. – Detta om Norra Länken.

Vpk-motionen tar också upp andra angelägna vägprojekt som samtliga – jag vill betona samtliga – finns med på den "decentraliserade" prioriteringslistan från de regionala och lokala myndigheterna och som hade varit åtgärdade eller på väg att åtgärdas om regering och riksdag hade beviljat pengar till det och haft litet mer förståelse för Stockholms län och de trafikproblem som vi har här.

Det finns hos de regionala instanserna en stor samstämmighet om att vi inte skall bygga E 4-länken eller – som den normalt kallas – Arlandaleden. Här har regeringen genom kommunikationsdepartementet gått fram och kopplat ihop ett byggande av Norra Länken med ett samtidigt byggande av Arlandaleden. Det är en lösning som inte de regionala organen är överens om. Därför menar vi och kommunerna som är berörda att de pengar som skulle komma i fråga för denna parallellväg till Norra Länken bättre behövs på andra objekt som Värtalänken och Årstalänken och att man i stället skall

satsa på en utbyggnad av järnväg till Arlanda. Men detta senare kommer vi att få diskutera vid ett annat tillfälle.

Jag skulle slutligen, herr talman, något vilja beröra ett par vägar i norra länsdelen, som också återfinns på prioriteringslistans "tio i topp" i Stockholms län. Jag avser då E 3-ans sträckning mellan Rösa och Söderhall, som är den återstående delen av upprustningen av E 3-an, eller Norrtäljevägen som den vanligen kallas. Både norr och söder om dessa platser har det gjorts upprustningar som medfört betydande förbättringar för de omkringboende genom att den omfattande tunga långtradartrafiken till Finland flyttats utanför tätorterna. Detsamma gäller väg 77 mellan Norrtälje och gränsen till Uppsala län, där vägen för övrigt sedan lång tid tillbaka är utbyggd och klar.

Denna del av länet har bevisligen stora problem som del i en i övrigt expansiv region. Man brukar säga att vi har glesbygdsproblematik i denna länsdel, som missgynnas stort och kanske mer än vad som skulle varit fallet om den inte hade legat så nära huvudstaden. Att förbättra vägarna, som jag här föreslagit, skulle kunna bidra till att skapa bättre förutsättningar för en positiv näringspolitisk utveckling.

Herr talman! Jag skall nöja mig med det här exemplet och hänvisar i övrigt till motionen och reservationen. Jag yrkar bifall till reservation 17 och förutsätter att kammaren får möjlighet att ta ställning särskilt till motionens yrkande 1 om Norra Länken och yrkande 4 om övrigt vägutbyggnad.

Anf. 46 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Sveriges riksdag har fastlagt principerna för vägplanering, projektering och fördelning av resurserna såväl mellan de olika länen som inom länen. Utskottet har följt den princip om decentraliserad beslutsprocess som gäller.

Självfallet behandlar vi objekt i Stockholmsregionen på samma sätt som vägprojekt i andra delar av landet. Att vi inte tar ställning till när och på vilket sätt enskilda projekt skall genomföras beror helt enkelt på att vi följer de regler som Sveriges riksdag varit med om att dra upp.

Här har nämnts ett stort antal angelägna vägobjekt i Stockholmsregionen. Jag kan hålla med om att Norra Länken är ett i allra högsta grad angeläget vägprojekt, Arlandaleden likaså. Men jag kan plocka fram en mängd angelägna vägobjekt i andra delar av landet. Jag vill erinra om att det har väckts 64 motioner i anslutning till budgetpropositionens förslag på vägområdet. Av dem upptar ett fyrtiotal enskilda objekt. De allra flesta av dem tror jag är mycket viktiga och angelägna.

Det är alltså ett stort antal angelägna objekt i olika delar av landet, inkl. Stockholmsområdet, som får stå tillbaka och flyttas fram i tiden – på grund av brist på medel, på grund av den statsfinansiella situationen. Partiernas representanter i utskottet har accepterat att situationen är sådan. Ingen skulle vara gladare än jag om vi kunde få fram ytterligare medel för att genomföra också de objekten.

Jag vill tillbakavisa påståendet att Stockholmsregionen på något sätt skulle vara i sämre läge än några andra delar av landet. På det kommunikationstekniska området sker just nu, vill jag hävda, en massiv satsning på Stockholmsområdet. Jag har därför litet svårt att förstå att riksdagsmän som represente-

rar den regionen i det här sammanhanget kan känna sig förbigångna och tycka att andra regioner får expandera på Stockholmsregionens bekostnad – det är precis tvärtom!

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Anf. 47 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Låt mig förmedla och slå fast vägverkets egen uppfattning, nämligen att Stockholmsregionen är missgynnad i förhållande till övriga delar av landet vad gäller vägstandarden. Den dåliga standarden på många viktiga vägar i denna region skulle inte godkännas någon annanstans i landet. Man skulle inte få trafikera dem.

Kurt Hugosson för ett principresonemang som möjligen är riktigt, om riksdagen talar om vilka principer som skall gälla men sedan blankt struntar i hur dessa principer följs. Här kommer Kurt Hugosson i konflikt med sina egna principer. När regeringen inte följer de prioriteringar som de decentraliserade beslutsorganen har gjort och blankt struntar i vad som är angeläget, var skall man då, Kurt Hugosson, ta upp frågorna om inte i Sveriges riksdag? Jag vet också att Kurt Hugosson både i dag och tidigare har talat sig varm för dessa beslutsorgans betydelse. Att inte ta upp dessa frågor i riksdagen vore att avhända sig möjligheten att utöva något som helst politiskt inflytande över vad som bör hända med de principer som vi själva har lagt fast här i riksdagen.

När jag påstår att andra delar av landet har fått ett bättre stöd till vägunderhåll, hänvisar jag alltså till vägverkets beskrivning av läget. Kurt Hugosson talar om en massiv satsning. Men man måste sätta olika satsningar i relation till varandra. I den här regionen bor mellan en sjundedel och en åttondel av Sveriges befolkning på en relativt liten yta. Det måste man ta hänsyn till när man talar om massiva satsningar.

Såvitt jag förstår syftade Kurt Hugosson – utan att han sade det – på pendeltågsavtal och liknande. Jag skall inte nu föra en debatt om pendeltågen; den debatten kan vi föra vid ett senare tillfälle. Den är inte speciellt upplyftande. Vad regeringen har sagt i den här frågan är något som har gått de decentraliserade myndigheterna förbi, nämligen att man skall slå ihop Norra Länken och Arlandaleden i ett sammanhang. Det vill inte regionens företrädare.

Anf. 48 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Jag tror mig veta ganska bra hur vägverket ser på vägsituationen i Stockholmsområdet jämfört med vägsituationen i övriga delar av landet. Jag råkar nämligen själv vara ledamot av vägverkets styrelse. Den uppfattning som Tommy Franzén säger skulle vara vägverkets känner jag inte till. Den uppfattningen har inte vägverkets styrelse, som har det politiska ansvaret i vägverket, gett uttryck för.

I mitt anförande sade jag att de olika vägprojekten i Stockholmsområdet är lika angelägna som ett stort antal projekt i övriga delar av landet. Problemet är att vi saknar de statsfinansiella resurserna för att genomföra projekten. Tommy Franzén har i likhet med många andra motionärer i dag krävt ytterligare insatser på vägområdet. Men de som har krävt detta har inte anvisat en enda krona mer. Då är det lätt att begära.

Sedan vill jag säga att regeringen följer den decentraliserade beslutsordning som är fastlagd. Det Tommy Franzén syftar på är naturligtvis satsningen på infrastrukturen i västra Sverige för att knyta ihop tre av de nordiska länderna. Den satsningen bygger på uttalanden som gjorts i Nordiska rådet av representanter från alla partier här i riksdagen. Att det sker en samordning på nordiskt plan för att förbättra vägsituationen och järnvägsituationen och därigenom knyta de nordiska länderna bättre samman med kontinenten är till fromma inte bara för Västsverige utan även för övriga delar av landet.

Anf. 49 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Beträffande vägverkets uttalande kan jag nämna för Kurt Hugosson att ett trettiofemtal ledamöter från Stockholm och Stockholms län kunde höra det påstående som jag har återgivit. Tyvärr är det väl inte några stockholmare inne här som kan bekräfta att det var så vägverket framförde det hela, men det kan Kurt Hugosson säkert få besked om på annat sätt.

I Stockholm har vi blivit ålagda av koncessionsnämnden att klara av problemen på Norra Stationsgatan före utgången av år 1990. Som jag sade i mitt inledningsanförande, finns det två möjligheter. Den ena är att staten släpper till medel för att bygga Norra Länken. Den andra är att vi stänger av Norra Stationsgatan och omöjliggör genomfartstrafik. Jag tror att det senare alternativet skulle inte Kurt Hugosson heller ställa upp på.

När han pratade om att man skall följa den decentraliserade beslutsordningen, kom Kurt Hugosson in i ytterligare en konflikt med sig själv. Jag hävdade i mitt inledningsanförande att man måste se vissa vägar som riksintressen. En sådan väg är utan tvivel Norra Länken, men det finns även andra vägar i Stockholmsområdet som kan ha riksintresse, för Stockholm utgör trots allt ett nervcentrum för landet i övrigt.

Kurt Hugosson ville inte nämna Scan Link vid namn, och det kan jag ha viss förståelse för – jag skulle själv skämmas, om jag vore förespråkare för det projektet – men när han hänvisade till vägprojekt i västra Sverige, sade han att detta är någonting som man har tagit upp i Nordiska rådet. Nordiska rådet tillhör knappast de decentraliserade beslutsfunktionerna här i landet.

Det finns alltså vägprojekt i landet som är av riksintresse och kanske också av nordiskt intresse. Det visar att Kurt Hugossons envishet att upprepa talet om det decentraliserade beslutsfattandet är ihållig. Det har han själv bevisat genom sitt uttalande om Nordiska rådet.

Slutligen skulle jag bara vilja kommentera regeringens handläggning av ärendet. Sommaren 1984 gav dåvarande kommunikationsministern vägförvaltningen i uppdrag att göra en utredning. I maj 1985 skrev vägförvaltningen till regeringen och lade fast hur samordningen skulle gå till. Man kräver fortfarande besked: När kommer pengar till att göra något?

Andre vice talmannen anmälde att Kurt Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 50 BERTIL DANIELSSON (m):

Herr talman! Tillgången på bra vägar har stor betydelse för en regions utveckling; den tesen tror jag samtliga talare i dag kan stryka under. Det tycks råda ett samband mellan kommunikationsledningens lokalisering och resp. områdes expansion eller brist på expansion. Kanske är det så, att ett expansivt område motiverar trafikinvesteringar. Men det kan också förhålla sig på det sättet, att tillgång på goda trafikmedel är en grundförutsättning för utveckling och framåtskridande.

Sydöstra delen av Sverige ligger i vad man brukar kalla trafikskugga, framför allt beträffande järnvägsförbindelserna men även i vad gäller vägnätet. Det är ett förhållande som vi får leva med under lång tid framöver, om inte ett nytänkande sker.

Allt mindre tillgång på investeringspengar gör att även angelägna projekt skjuts långt in i framtiden. Att statens resurser är knappa är omvittnat. Och är man låst i föreställningen att det endast är staten som på traditionellt sätt skall svara för investeringarna, ser det mörkt ut för det svenska vägnätet framöver.

Den rådande investeringspolitiken saknar framförhållning och visioner. Som det nu är tvingas vägbyggandet ske där de akuta problemen är som allra störst. Hela tiden tvingas regeringen göra investeringar på de vägvägnitt som är direkt trafikfarliga eller alltför smala eller krokiga. Många angelägna projekt skjuts på detta sätt åt sidan. Många dåliga vägar blir allt sämre och kommer att förbli dåliga.

För en tid sedan presenterades idéer om ScanLink och den s. k. vägtriangeln. Initiativet kom inte från regeringen. Det var dock ett bra initiativ. För oss på östra sidan av Sverige var det kanske litet oroande att E 66 inte fanns med i vägtriangeln. Snabbt föddes då tanken att omvandla vägtriangeln till en vägrektangel.

I motion T299 har jag tillsammans med åtta andra moderata ledamöter av denna kammare från södra och östra Sverige fört fram tanken på att E 66 skall ingå i ett framtida stomvägnät samt att E 66 rustas upp. Det är mycket angeläget. Har en väg status av Europaväg bör även vägstandarden leva upp till vad namnet innebär. Utskottet har avstyrkt motionen, men tanken lever vidare.

Det stora och verkligt besvärliga problemet i dessa sammanhang är finansieringsformerna för behövliga projekt. Över statsbudgeten är tillgången knapp, och besparingar behöver faktiskt göras.

Jag anser att man bör bryta sig loss från gängse finansieringsmodeller. Kan en väg, en motorväg eller en vägrektangel komma till stånd avsevärt tidigare än annars, måste denna möjlighet tas till vara.

En finansiering utanför statsbudgeten bör prövas. Räntabiliteten, avkastningen, hos de flesta vägprojekt är god. Vinsterna för näringsliv, enskilda och samhälle blir också stora. Genom en sådan metod skulle tanken på en upprustad E 66 kunna förverkligas inom en snar framtid. Om man inte gör på detta sätt, skjuts de nödvändiga investeringarna mycket långt framåt.

Herr talman! Med dessa tankegångar anknyter jag till de synpunkter som framfördes av Görel Bohlin i den här debattens allra första inlägg, och därmed är väl cirkeln sluten. Jag vill understryka vad som här framfördes och

Herr talman! Jag yrkar bifall till de moderata reservationerna vid utskottets betänkande.

Anf. 51 KERSTIN GELLERMAN (fp):

Herr talman! I motion T348 tar Elver Jonsson och jag upp regeringens löfte att upprustningspengar skall gå till väg 166 och 173 i Dalsland, innan järnvägen mellan Mellerud och Bengtsfors läggs ner. I motion T408 framhåller vi att tidplanen för upprustning av riksvägarna 44 och 45 skall hållas. Jag yrkar bifall till bägge dessa motioner.

I årets budgetproposition får såväl statsvägar som statskommunala vägar känna av kraftigt minskade resurser. Mellan planeringsram och anslag är skillnaden i runda tal 700 milj. kr. I dagarna har också vägverkets generaldirektör aviserat en kraftig neddragning av vägbyggandet. Även mycket angelägna objekt som är högt prioriterade i flerårsplanen skjuts på framtiden.

I Älvsborgs län berörs väg 44 och väg 45. Väg 44 är en viktig förbindelse-länk från östra Sverige och Mellansverige till Uddevalla och Västkusten. Tätorterna Vargön och Vänersborg måste avlastas besvärande genomfarts- trafik. Saab och Volvo Flygmotor har på kort tid ökat antalet anställda med 3 000 personer, av vilka flertalet kommer från omkringliggande region. Särskilt angeläget ur trafiksäkerhetssynpunkt är att det dåliga avsnittet i dalgången mellan Halleberg och Hunneberg blir avlastat riksvägstrafiken.

Vägojektet är klart att omgående starta. Samordning föreligger med Skaraborgs län. Arbetsplanen har vunnit laga kraft. I dag vet ingen om förseningen blir två eller flera år.

Ännu värre tycks situationen vara för väg 45 förbi Vänersborg. Det byggs ett nytt storsjukhus mellan Trollhättan och Vänersborg. Ambulanstranspor- ter måste, om vägen inte snarast kommer till stånd, passera två öppningsbara broar över Göta älv. Står livet på spel, är det dyrbara minuter som förspills i väntan på att broklaffarna sänks och höjs.

Regeringen fattade i november 1985 beslut angående persontrafikens nedläggning på järnvägen Mellerud-Bengtsfors-Årjäng. I samband med beslutet beviljades medel för vägupprustning på sträckan Bengtsfors-Årjäng. Frågan om vägupprustning på delen söder om Bengtsfors har belysts i transportrådets utredning. Transportrådet framhöll att en vägupprustning är angelägen.

I regeringens beslut angavs att persontrafiken på sträckan Bengtsfors-Mellerud skulle få bedrivas t. o. m. augusti 1986. Skälet härför var att en ersättningstrafik för järnvägen ej kan anordnas i järnvägens sträckning, varför antingen en mycket stor investering i ny väg krävs, mer än 40 miljoner eller också måste man få en ny trafikstruktur i området. Det behövdes en längre planeringstid för att nå denna trafikstruktur. Därför förlängdes tillståndet för persontrafiken med ett år mellan Bengtsfors och Mellerud.

Älvsborgstrafiken, som är huvudman för trafiken i Älvsborgs län, har under hösten 1985 utformat hur en ersättningstrafik skall bedrivas och hos regeringen begärt att utlovad vägupprustning snarast påbörjas. Detta projekt kostar 23 milj. kr.

Järnvägstrafiken upphör i augusti. Vid den tidpunkten borde ombyggnaden av väg 166 mellan Bäckefors och Mellerud ha varit färdig. Upprustning av väg 173 mellan Färjelanda och Vänersborg är också nödvändig med tanke på den ökade pendling som skett sedan varvet i Uddevalla lades ner.

Regeringen och dess dåvarande kommunikationsminister Boström utlovar i samband med beslutet om nedläggningen av järnvägen att medel för dessa vägupprustningar skulle anvisas. Regeringens löfte måste infrias i detta avseende. Jag förutsätter att särskilda medel så småningom kommer att anvisas till vägbyggen. Upprustning av riksvägarna 44 och 45 är högst angelägen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionerna 408 och 348.

Anf. 52 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! När jag lyssnat till debatten om principerna för investeringar i vägar, vill jag först och främst säga att jag måste ansluta mig till de synpunkter som här har framförts av Bertil Måbrink beträffande planeringsordningen. Jag måste emellertid erinra om en sak, som jag lade märke till när jag var relativt ny här.

Medan socialdemokraterna befann sig i oppositionsställning väcktes en hel rad motioner av liknande karaktär. Det kunde gälla brobyggen eller vägar som man tyckte borde aktualiseras i samband med investeringsplaneringen. På den tiden mötte det tydligen inget hinder att ta upp sådana projekt till diskussion som man kände för. Men när oppositionen nu framför vissa synpunkter på projekt som den tycker bör tas upp här i riksdagen, därför att de på något sätt har förts åt sidan, ådrar man sig formell kritik, som går ut på att man inte håller sig till ordningen. Detta om detta.

Jag tänkte närmast säga några ord med anledning av en motion som har väckts just om en väg som bör rustas upp. Det gäller vägen 346 mellan Rossön och Hoting i Jämtlands län. Jag aktualiserade saken redan i fjol, eftersom det var fråga om en grusväg i miserabelt skick. Vägupprustningen hör också ihop med nedläggningen av järnvägstrafiken på Forsmo-Hoting-banan. När man övergår till att åka buss och köra bil, är det klart att vägkapaciteten måste ses över. Det insåg också departementschefen redan i fjol. Han angav olika sätt att finansiera nödvändiga upprustningar av vägvägnitt i avsikt att förbättra framkomligheten för trafik som skulle ersätta nedlagd järnvägstrafik. I det här fallet rör det sig om en väg där problemen är just dessa.

När järnvägstrafiken upphörde blev det busstrafik på vägen. Även nedläggningen av flottningen finns med i bilden. Vägen blev en stor transportväg för rundvirke efter det att flottningen avvecklats. Påfrestningarna på vägen, som skulle utgöra transportled fram till en timmerterminal, blev mycket stora. Sönderkörningarna blev legio.

Nu borde man ha tagit hänsyn till de nya förhållanden som hängde ihop med statliga beslut. Man måste medge att de normala planeringsförutsättningarna och den fleråriga planeringsrutinen på sätt och vis bryts. Går man snabbt in och förändrar trafikstrukturen inom en region, kan det givetvis vara motiverat med åtgärder för att ersätta vad som fallit bort. Man kan formulera det så, att då statliga beslut ändrar transportvillkoren, måste man medge att det finns skäl att rucka på planeringsrutinerna. Detta gäller bl. a. då tunga

transporter kommer att belasta en vägbana som tidigare inte var så hårt belastad. I detta fall gällde det rundvirke som överfördes från flottled till järnväg. Det krävdes flera tåg om dygnet, och virket skulle transporteras till järnvägen på den nu aktuella vägen.

Detta är bakgrunden till att jag ånyo har velat aktualisera frågan. Det är en vägsträcka på två mil som behöver åtgärdas. Enligt lokalpressen har representanter för skogsbruket och kommunen, med stöd av riksdagsledamöter från Jämtlands län, hösten 1985 uppvakttat departementet för att få vägsträckan i fråga färdigställd. Nu har alltså de här riksdagsledamöterna möjlighet att göra ytterligare en markering genom att rösta, tillsammans med andra, för reservation 19, som jag härmed yrkar bifall till.

Anf. 53 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Herr talman! Det är ett par vägfrågor i Älvsborgs län som har diskuterats mycket under senare tid. De föranledde också att tre motioner avlämnades under allmänna motionstiden – en folkpartistisk, en socialdemokratisk och en från centerpartiet – där vi krävde att man skulle prioritera väg 44 och väg 45, de två riksvägarna vid Trollhättan och Vänersborg.

Man bygger ett nytt länssjukhus för norra delen av Älvsborgs län. Sjukhuset heter Näl och ligger på andra sidan Vänersborg. De dalslänningar som skall färdas till lasarettet måste nu passera två öppningsbara broar över Trollhätte kanal. Var och en förstår ju vad det kan innebära om dessa broar står öppna när det skall vara snabba färder till sjukhuset. Detta oroar många människor. Socialdemokraterna uttalade sig vid sin distriktskongress i lördags för att denna sträcka skall prioriteras.

Man slipper också den tunga genomfartstrafiken genom Vänersborg om 45-an byggs ut. Men tyvärr saknas det medel, och vi vet inte när någon byggnation kommer att ske. Lasarettet står färdigt 1988, och vägen står förmodligen färdig någon gång in på 90-talet. Detta är alltså oroväckande.

Väg 44, delen mellan Trollhättan och Skaraborgsgränsen, som vi har väntat på i många år, skulle man sätta i gång med i år. Länsstyrelsen och vägverket i Älvsborgs län har prioriterat denna väg och sagt att den snabbt bör komma till stånd, eftersom man måste förbättra trafikmöjligheterna i området. Industrin behöver en bättre trafikföring. Men inte heller för denna väg finns det medel, och det är beklagligt. Vi från Älvsborgs län tycker emellertid att man måste prioritera dessa bitar.

E 6 och ScanLink har ju diskuterats en hel del här i dag. Man säger från majoritetens sida att finansieringen av ScanLink kommer att ske genom Nordiska investeringsbanken. Det är precis som om man skulle få några gratispengar. Dessa frågor har jag tagit upp med kommunikationsministrarna Boström och Hulterström. Då har man aldrig kunnat ge något klart besked om hur dessa medel kommer att påverka vägverkets budget så småningom, när de på 90-talet skall stoppas in. De måste ju användas någonstans. Projektet betalar sig ju inte självt. Då påverkas självfallet även andra väginvesteringar i landet. Man kan alltså inte ta bort dessa kostnader som ScanLink kommer att innebära.

Som andra talare här har sagt behöver man ju inte satsa på så dyra projekt, när man har så ont om pengar. Visst kan man bygga en väg med

trafikledsstandard genom Bohuslän. Det behöver inte kosta så mycket pengar. Man behöver inte bygga en motorväg.

En annan fara, när E 6 och ScanLink skall sättas i gång, är också att detta område blir överhettat på vägprojekt. Då har heller inte 45-an och 44-an någon chans att kunna sättas i gång. Det är också någonting som gör att vi tycker att det är en felprioritering när man plötsligt säger att nu bygger vi ut E 6 i den här standarden – när 44-an och 45-an har varit omtalade i många år före detta projekt. Det är alltså en felprioritering som sker.

Herr talman! Jag yrkar slutligen bifall till motionerna 236, 298 och 408.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 8 (särskilt anslag för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 38 för reservation 1 av Gösta Andersson och Agne Hansson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 13 (kompletteringstrafik på allmänna färjeleder)

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 70 för reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 17 (byggande av broar genom låne- eller leasingförfarande, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 151 för reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 18 (vissa vägtullsprojekt)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 19 (motorvägsstandard på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län)

Utskottets hemställan bifölls med 291 röster mot 17 för reservation 5 av Sven Henricsson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 22 (den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning)

Först biträdades reservation 6 av Gösta Andersson och Agne Hansson med 46 röster mot 19 för reservation 7 av Sven Henricsson. 246 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 253 röster mot 52 för reservation 6 av Gösta Andersson och Agne Hansson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Börje Hörnlund (c) anmälde att han i huvudvoteringen avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Mom. 24 (regeringens förslag till ändring i väglagen)

Utskottets hemställan bifölls med 292 röster mot 17 för reservation 8 av Sven Henricsson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anslag till vägväsendet

Mom. 26 (anslag till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator)

Först biträdades reservation 11 av Gösta Andersson och Agne Hansson med 44 röster mot 18 för reservation 12 av Sven Henricsson. 249 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 10 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl – som ställdes mot reservation 11 av Gösta Andersson och Agne Hansson – genom uppresning.

Därpå biträdades reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. med 68 röster mot 60 för reservation 10 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl. 182 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Mom. 27 (anslag till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator)

Utskottets hemställan, som ställdes mot
dels reservation 13 av Rolf Clarkson m. fl.,
dels reservation 14 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl,
dels reservation 15 av Sven Henricsson,
bifölls med acklamation.

Mom. 28 (anslag till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 16 av Gösta Andersson och Agne Hansson – bifölls med acklamation.

Mom. 38 (riksvägarna 44 och 45)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motionerna T236 av Ingvar Johansson och Anders Nilsson, T298 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson samt T408 av Elver Jonsson och Kerstin Gellerman – bifölls med acklamation.

Mom. 56 (vägplanerings- och utbyggnadsfrågor avseende Stockholmsregionen m. m.)

Norra Länken

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 21 för reservation 17 av Sven Henricsson i motsvarande del. 8 ledamöter avstod från att rösta.

Ylva Annerstedt (fp) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Utskottets hemställan i övrigt

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Sven Henricsson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 57 (upprustning av väg 83)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 24 för reservation av 18 av Sven Henricsson. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 58 (upprustning av väg 346 mellan Rossön och Flybäcken i norra Jämtland)

Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 18 för reservation 19 av Sven Henricsson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Omsorg om äldre och handikappade

Mom. 59 (upprustning av vissa länsvägar i Älvsborgs län)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motion T348 av Kerstin Gellerman och Elver Jonsson – bifölls med acklamation.

Mom. 60 (ortnamnsmärkning m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 20 av Gösta Andersson och Agne Hansson – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

6 § Föredrogs

Skatteutskottets betänkande

1985/86:29 Vissa folkbokföringsfrågor m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

7 § Föredrogs

socialutskottets betänkande 1985/86:11

om anslag till omsorg om äldre och handikappade (prop. 1985/86:100 delvis) samt

arbetsmarknadsutskottets betänkande 1985/86:10

om anslag till Arbetsmarknadsdepartementet m. m. (prop. 1985/86:100 delvis).

Anf. 54 ANDRE VICE TALMANNEN:

Socialutskottets betänkande 11 och arbetsmarknadsutskottets betänkande 10 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså socialutskottets betänkande 11 om anslag till omsorg om äldre och handikappade.

Omsorg om äldre och handikappade

Anf. 55 GÖTE JONSSON (m):

Herr talman! I socialutskottets betänkande 11 tas upp två mycket viktiga socialpolitiska frågor, nämligen inriktningen av handikappolitiken och äldreomsorgen.

I fråga om handikappolitiken kan man med tillfredsställelse konstatera att det i utskottet finns en bred majoritet för ställningstagandena i dessa frågor.

Utskottet begär en redovisning i fråga om genomförandet av handikappprogrammet och likaså om olikheterna i skilda kommuner när det gäller ambitionen att genomföra detta program. Utskottet förutsätter att vi skall få en sådan redovisning till nästa riksmöte.

En annan viktig markering som utskottet gör gäller samordningen av de synskadades rehabilitering. Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen ett tillkännagivande på denna punkt.

När det sedan gäller de äldre vet vi alla att det är den äldre generationen som har byggt upp vårt välstånd och vår välfärd. De äldre har arbetat och levt utifrån ansvar för sig själva och de sina. De har varit vana att själva forma sin tillvaro inom ramen för sina tillgångar och önskemål. Det är också utifrån den ambitionen som de har skapat grunden för den välfärd som skall ge trygghet inför ålderdomen.

Det är givetvis därför angeläget att vi bygger upp hela äldreomsorgen med ambitionen att känna respekt för de insatser som tidigare generationer har gjort. Det kräver också respekt för den integritet som alltid måste finnas med i samband med vårdprogram och diskussioner om vård- och omsorgsinsatser i olika sammanhang. Detta gäller inte minst äldreomsorgen och äldrevärden. Äldreomsorgen måste formas med respekt och ansvar för de enskilda människornas egna önskemål och deras krav på integritet.

Det har skett en ganska klar förändring av inriktningen när det gäller äldreomsorgen. Från moderat sida hälsar vi den förändringen med tillfredsställelse. Vi har länge arbetat för att de äldre skall kunna bo kvar hemma och att man skall ordna vården och omsorgen på ett sådant sätt att man som gammal kan bo hemma så länge man själv vill. För att detta skall lyckas och fungera på ett riktigt sätt och för att tryggheten skall kunna ges en riktig utformning krävs att vi har en väl fungerande hemtjänst, och för att få det krävs att de som arbetar i hemtjänsten också är utbildade för sitt arbete och för sin verksamhet så att de har möjligheter att ge den omsorg och den vård som behövs i olika sammanhang. Detta gäller inte minst förändringen i samband med utslussningen och sektoriseringen inom psykiatrin, där också de äldre människorna kommer in i olika sammanhang just vid en sådan förändring.

Men det är inte bara hemtjänsten som måste fungera utan även sjukvården och inte minst den kvalificerade sjukvården. Om inte den nära kvalificerade sjukvården fungerar, kan heller inte ambitionen att de gamla skall kunna bo kvar hemma så länge som möjligt förverkligas. Från moderat sida poängterade vi detta i samband med att vi fattade beslut om HS 90-reformen. Vi framhöll att om vi skall klara av köerna när det gäller höftleds- och starroperationer och andra sådana sjukdomstillstånd är det nödvändigt att vi har en väl fungerande kvalificerad sjukvård. Då pekade vi bl. a. på att det måste finnas en balans mellan den kvalificerade slutna vården och den öppna primärvården. Jag vill än en gång understryka behovet av att verkligen klara av dessa viktiga frågeställningar. Det får inte vara så i vårt välfärdssamhälle att de gamla skall behöva vänta i årtal på höftleds- eller starroperationer. Detta är sannerligen inget bevis på svensk välfärd.

När man inte orkar och inte vill bo hemma längre därför att man upplever den boendeformen som otrygg, anser vi moderater att det är självklart att

man skall ha rätt till en mera kvalificerad omsorg. Även här måste det finnas alternativ. Det finns nu tendenser att enbart satsa på servicehus med enskilt boende. Vi menar att servicehusen är bra för många gamla. Det är många som trivs och många som kommer att trivas i den formen av boende även i framtiden. Men här måste finnas alternativ, t. ex. servicehus med helinackordering och med modell från de gamla ålderdomshemmen. Vi slår nu inte vakt om de gamla ålderdomshemmens små kyffen till bostadsrum. Givetvis måste de gamla ålderdomshemmen saneras och förbättras, men den formen av omsorg och boende får inte slås ut. Vi vet att många gamla önskar att få bo kvar inom ramen för just den formen av boende och omsorg.

Vi menar också att det finns ganska stora resurser inom den enskilda vården. I samband med den förändring som sker av olika vårdformer, både öppna och slutna, vet vi att här finns resurser som vi kan ta till vara för att klara också valfrihetsbehovet för de gamla, och detta framhåller vi i olika sammanhang.

Jag vill också ta upp de speciella behov som särskilt utsatta grupper av äldre har. Jag tänker då framför allt på de senildementa, de gamla som lider av svår senilitet. Här finns risk för en alltför långtgående integreringstanke. Jag kan relatera till långvårdsavdelningen i mitt eget län, där t. ex. den gamla lantbrukarhustrun hamnar på en långvårdsavdelning, givetvis tvingad beroende på att denna omsorgsform är nödvändig för henne. Hon finner sig till rätta där. Men inom ramen för integreringen kommer sedan också mycket svårt senildementa patienter till samma avdelning. Detta kommer att innebära väldigt stora påfrestningar för de patienter som är mentalt friska. Det innebär i många fall också svåra påfrestningar för personalen.

Jag tycker att dessa situationer visar att vi måste ta individuell hänsyn. Det är ju inte alls säkert att de som lider av svår senilitet heller får den adekvata vården inom ramen för en långtgående integrering, utan här gäller det verkligen att anpassa vårdformerna utifrån de vårdbehov som finns och utifrån hänsyn till de enskilda människor som måste vistas inom äldreomsorgen och inom långvården som sådan.

Jag vill i detta sammanhang också relatera till en artikel i Smålandsposten nyligen, där man pekar på just att de äldre som lider av senilitet ofta är en bortglömd grupp inom äldreomsorgen. Man redovisar vilken livssituation Maria, 77 år, har. Det heter att hon mår dåligt, beroende på att samhället inte möter hennes behov med en adekvat vård och omsorg. Det här visar hur nödvändigt det är just med en individrelaterad vård och omsorg när det gäller de äldre.

Låt mig också mot bakgrund av detta rent ideologiskt säga, att om vi ser på äldreomsorgen i dag, om vi ser på hur de gamla människorna har det i vårt samhälle, får vi klart belägg för att kollektivismen som ideologi, som låt mig säga övergripande vårdauktorit, inte stämmer med de gamla människornas önskemål. Det är i stället utifrån en mera individualiserad vårdinriktning som vi kan klara de mänskliga och sociala behoven för de äldre. Vi får inte låsa oss i kollektiva lösningar i olika sammanhang.

Herr talman! Vem skall bestämma över äldreomsorgen? Det är en utomordentligt viktig fråga. Men, säger någon, har den frågan aktualitet i dag? Ja, frågan har en utomordentligt stor aktualitet inom ramen för svensk

äldreomsorg i dag. Jag skulle vilja säga att det vilar en tung förmyndarmentalitet över äldreomsorgen i vårt land för närvarande. Det är bl. a. därför som vi från moderat sida under årets riksdag sagt: Öka de äldres valmöjligheter, valfrihet och självbestämmanderätt i skilda livssituationer! Vi kräver att valfrihet skall skrivas in i socialtjänstlagen, så att de gamla kan visa på ett stadgande i socialtjänstlagen som innebär: När jag behöver vård, då skall ni visa respekt för mina önskemål.

Det är säkert bra att den som tas om hand inom äldreomsorg och långvård får ett eget rum. Men om det egna rummet har samma vitmenade väggar som fyrbäddsrummet eller tvåbäddsrummet, så är det inte fråga om någon särskilt revolutionerande social förändring. Det får inte vara så att man bara kan påverka det egna rummets vara eller inte vara. Från moderat sida säger vi att det egna rummet är viktigt och att vi ställer upp bakom den principen, men vi vill gå längre. Vi vill ta ett nytt steg in i trygghetssystemet för de gamla, och vi säger att man inte bara skall kunna påverka situationen när det gäller att få ett eget rum eller inte, utan man skall kunna påverka sin egen livsmiljö, sin egen vårdinriktning.

När vi säger detta framför vi inte kritik mot de människor som arbetar inom äldreomsorg och långvård i dag. De gör utomordentligt fina arbetsinsatser. När vi vill ha alternativ på de gamlas egna villkor, är det inte detsamma som kritik mot dem som arbetar inom äldreomsorgen, utan tvärtom. De vårdformer som bedrivs i dag i kommunal eller landstingskommunal regi blir inte sämre, om det finns alternativ för de människor som söker alternativ. Personalen som arbetar inom kommunal eller landstingskommunal vård och omsorg i dag får det inte sämre, om man skapar alternativ, där de kan få andra arbetsgivare eller rent av kan bli sina egna genom att själva starta och driva vårdverksamhet i olika sammanhang. Inriktningen blir heller inte lidande på en sådan utformning av äldreomsorgen.

Herr talman! Från moderat sida beklagar vi utskottsmajoritetens negativism när det gäller vårt radikala förslag om ökade möjligheter för de gamla att påverka sin egen situation. Jag vill läsa ur betänkandet, s. 5, där utskottet skriver om socialtjänstlagen:

”Enligt socialtjänstlagen skall socialnämnden verka för att äldre människor får möjlighet att leva och bo självständigt och att ha en aktiv och meningsfull tillvaro med andra. Socialnämnden skall också verka för att äldre människor får goda bostäder och ge dem som behöver det stöd och hjälp i hemmet och annan lättåtkomlig service. Servicehus skall inrättas för äldre med behov av särskilt stöd.”

Här står det om myndigheternas, politikernas och kommunernas skyldighet. Man skall ställa upp på det ena eller andra sättet. Men vad som fattas här är den självklarheten att den som skall ta emot vården också skall kunna bestämma i större utsträckning. Det är det vi har krävt och det är vad utskottsmajoriteten säger nej till.

Utskottsmajoritetens motiv för avslag är inte särskilt upplyftande läsning. Jag citerar några rader på s. 15 i utskottsbetänkandet:

”I vilka former och genom vilken vårdhuvudman vård skall erbjudas måste emellertid avgöras av de för vården ytterst ansvariga kommunala huvudmän-

nen. Därtill kommer att uppfattningarna ofta kan gå starkt isär när det gäller vad som skall anses vara en god vård och därmed även när det gäller bedömningen av vad som är skäligen kostnad. --- bör vidare starka skäl föreligga för att införa regleringar som innebär ingrepp i den kommunala självstyrelsen. Utskottet anser inte att sådana skäl föreligger i nu aktuellt hänseende."

Vad säger man här? Jo, man säger att formerna för hur vård skall bedrivas och vem som skall vara huvudman för vården skall bestämmas av de kommunala huvudmännen. Detta är det viktiga. Formerna för vården och huvudmännen skall kommunalpolitikerna bestämma om. För oss moderater är det självklart att de gamla själva skall bestämma om formerna för vården och huvudmännen.

Sedan säger man att uppfattningarna går isär när det gäller vad som är god vård. Ja, tacka för det! Det är nu så en gång för alla, ärade kammarledamöter, att vi är olika som människor. De uppfattningar som vi som finns i denna kammare, valda av Sveriges folk, har går isär om väldigt mycket, om vad som är bra livskvalitet osv. Är det då underligt om uppfattningarna går isär när det gäller de gamlas syn på vilken vård och omsorg som är bra och riktig för dem själva? Det är självklart att uppfattningarna går isär. Det är just detta som vi moderater tar som intäkt för att skapa valfrihet i äldreomsorgen, under det att utskottsmajoriteten tar detta som intäkt för att inte skapa valfrihet i äldreomsorgen.

Vidare sägs, att det som vi föreslår dessutom innebär ingrepp i den kommunala självstyrelsen. Vi moderater anser att det är just den formen av ingrepp i kommunal självstyrelse som är rimlig och berättigad - därför att de ingreppen sker till förmån för de enskilda människornas önskemål.

Jag vill till sist citera ytterligare ett par rader i utskottsbetänkandet:

"Utskottet anser att det skulle föra alltför långt att ge den enskilde en allmän rätt att kräva vissa insatser utan hänsynstagande till kommunens planering och möjligheter."

Detta visar återigen hur man sitter fast i det gamla förmyndartänkandet.

Herr talman! Vi moderater menar att inom ramen för de anslag som kommuner och landsting anvisar för äldreomsorgen skall de gamla själva kunna bestämma vilken vård de vill ha. När det gäller behovsbedömning måste givetvis en bedömning utförd av läkare och vårdpersonal, dvs. den behovsbedömning som nu sker i kommunal regi, komma in i bilden.

Kostnaderna och kostnadsramen är också ett argument för utskottet att avstyrka vårt förslag, men vi säger klart ifrån att den kostnad som kommunen har för motsvarande vård givetvis måste vara taket, även för alternativen. Därmed faller utskottsmajoritetens hela kostnadsresonemang i detta sammanhang.

Herr talman! Vi kommer igen från moderaterna när det gäller att ta detta viktiga nya steg in i välfärden för de gamla, ett steg som innebär att de själva får möjlighet att påverka sin livssituation ungefär på samma sätt som de har haft möjlighet att påverka sin situation under sin aktiva tid. De gamla människorna i vårt land är värda den möjligheten.

Herr talman! Jag ber att med detta få yrka bifall till reservationerna 1, 2, 3 och 5, som är fogade till utskottets betänkande.

Anf. 56 RUNE GUSTAVSSON (c):

Herr talman! Jag är inte talesman för utskottet. Det är en annan av utskottsledamöterna, som kommer upp i debatten senare. Men när jag har lyssnat till Göte Jonsson måste jag säga att jag inte känner igen den bild han har målat upp av åldringsvården i dag. Jag har rest ganska mycket i detta land. Jag har besökt många ålderdomshem och servicehus, och jag har talat med väldigt många åldringar. Men jag anser inte att de upplever sin situation på det sätt som Göte Jonsson här vill göra gällande.

Det är ju ändå så, Göte Jonsson, att kommunerna har det yttersta ansvaret för åldringsvården och för omsorgen om äldre handikappade. När det gäller inflytande på planeringen kan jag ge ett exempel. Vi har i min egen kommun för närvarande i gång byggandet av ett servicehus, där det skall bli dygnet-runt-service. Vilka är det då som har varit med och fått diskutera och lägga synpunkter på detta? Jo, pensionärsföreningarna, företrädare för dem som kanske så småningom får behov av just dessa vårdformer. Den dagen då man behöver vård kanske man inte har samma möjlighet att påverka.

Sedan vill jag ta upp en sak till, Göte Jonsson. Åldringsvården kostar pengar, och det skall vi ha klart för oss när vi diskuterar ekonomin i kommunerna och landstingen. Skall vi bjuda den bästa vården, som vi vill göra, skall vi komma ihåg det när vi diskuterar kommunalskatter och landstingsskatter.

Det betänkande vi nu behandlar gäller omsorg om äldre och handikappade. Det är en fråga som berör väldigt många grupper. Vad det gäller är vilka lagar och anvisningar som skall reglera vården och vilken utveckling vi vill ha; en utveckling pågår ju ständigt. Vi måste se till att bestämmelserna inte hindrar utvecklingen – reglerna måste ge utrymme för anpassning till de behov som finns och de förhållanden som råder inom olika områden.

Jag delar helt Göte Jonssons uppfattning att det gäller att se till att vården blir anpassad efter behoven och förhållandena. Den bästa vården bygger man inte upp på samma sätt i en storstad och i mindre samhällen ute på landsbygden. Man måste hela tiden kunna anpassa vården till förhållandena, och då får vi inte ha regler som hindrar detta. Av det skälet står vi bakom reservation 1, som gäller bidragen till vården.

Utskottet skrev 1985 – det är citerat i betänkandet: "Enligt utskottets mening bör det även – – – i fortsättningen finnas en boendeform som ligger mellan å ena sidan eget boende/servicehusboende och å andra sidan vård inom långvården." Det är viktigt att de tankarna verkligen får genomslagskraft i verkligheten. Jag ber, herr talman, att i det sammanhanget få yrka bifall till reservationen.

När det gäller hemsjukvården, som ju är en fråga som diskuteras i betänkandet, skulle jag, trots att statsrådet inte är här i dag, vilja ställa en fråga som gäller anhörigvårdskommitténs betänkande, som kom 1983. Det har varit ute på remiss, och det bereds, har vi fått veta, i departementet. Det skulle vara bra att få veta när det kommer en proposition som grundar sig på utredningens betänkande. Det är en mycket viktig del i arbetet för en vårdform som många tycker är behövlig och som många vill ha.

Ett antal ledamöter från centern har i motion So218 tagit upp handikappfrågorna. Ett avsnitt i den motionen gäller samordning av bilstödet och

anslaget till färdtjänsten. Vi menar att kostnaderna för färdtjänsten och bilstödet bör vägas mot varandra. Även de som inte har arbete men bor så att de inte har kollektiva färdmedel på nära håll bör kunna få möjlighet att utnyttja bilstödet.

Vi har nu fått veta att regeringen har tillsatt en utredningsman. Därför har vi inte följt upp motionen med något yrkande. Vi bara hoppas att det kommer att ge resultat, att utredningsmannen skyndar på och lägger fram ett positivt och bra förslag.

Vi hade också ett yrkande om att i en utredning pröva möjligheterna till och formerna för en ombudsmannaverksamhet för handikappade. Utskottet har med anledning av yrkandet sagt att det inte nu finns skäl för riksdagen att ta ett initiativ på det området. Det finns ett starkt stöd från handikapporganisationerna och en stark opinion för det kravet. Men vi har ställt oss bakom denna utskottets skrivning och avvaktar.

Herr talman! Med det här sagda ber jag att än en gång få yrka bifall till reservation nr 1 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 57 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Jag och säkerligen även andra riksdagsledamöter får ibland brev från en kvinna i Motala. Hon ställer gång på gång en besvärande fråga: Varför skall en handikappad betala för att i sitt hem få maten i sig, sköta sin personliga hygien, klä av och på sig, förflytta sig och få andra helt livsnödvändiga behov tillgodosedda? Om man godkänner svaret, att samhället inte har råd att utan avgifter ge hemtjänst åt handikappade efter behov, inställer sig i alla fall några följdfrågor: Varför skall dessa sociala hemtjänster medföra så stora skillnader i kostnad för den enskilde från kommun till kommun? Varför skall avgiften vara satt så att man får betala mera för servicen ju mer handikappad man är?

De här frågorna, som denna handikappade kvinna i Motala har ställt och som jag delvis har följt upp i vår motion om socialtjänsten, får inget svar i utskottets betänkande. De tas inte ens upp till diskussion.

Villkoren för färdtjänst varierar också mycket i landet. Riksdagen har i samband med beslutet om socialtjänstlagen uttalat att avgifterna för färdtjänsten för den enskilde skall överensstämja med avgifterna för kollektiva färdmedel. Men bara en bråkdel av kommunerna följer detta. I över 90 % av kommunerna är avgifterna avsevärt högre för den färdtjänstberättigade. Många kommuner tillämpar systemet att den färdtjänstberättigade får betala i förhållande till resans längd. För den som bor i glesbygd och är färdtjänstberättigad blir det mycket dyrare att använda sig av den servicen än det blir för den som exempelvis bor här i Stockholms län.

Skillnaden i kvalitet och i avgifternas storlek mellan kommunernas hemtjänst och färdtjänst beror på att kommunerna själva har det avgörande inflytandet över dessa verksamheter. Utskottet konstaterar bara detta faktum. Dessutom talar man om att vpk har ställt samma krav i många år, och utskottet har alltid avstyrkt dem. Nu avstyrker utskottet våra krav ytterligare en gång.

Skillnaderna i kommunernas avgifter för hemtjänst och färdtjänst är inte små, utan de måste betecknas som uppenbara orättvisor. Då måste väl ändå

slutsatsen bli att det kommunala självstyret inte fungerar tillfredsställande, och då måste staten ta sitt ansvar för hur kommunerna utformar sina handikappomsorger. Enligt vår mening, vilket vi också uttrycker i vår reservation, bör riksdagen ge regeringen i uppdrag att utforma statsbidragsregler för kommunernas hemtjänst och färdtjänst, regler som medför att kommunerna måste uppfylla både kvalitetskrav och krav på rättvisa avgifter över hela landet. Som jag ser det finns det knappast någon annan väg att gå än att genom statsbidragen styra kommunernas verksamheter på dessa områden.

HCK har i en utredning kartlagt hur kommunerna lever upp till socialtjänstlagens 21 §. Det är den paragraf som beskriver kommunernas speciella ansvar för människor med handikapp. Den här rapporten är knappast en uppbygglig läsning. Kommunerna lever inte alls upp till de uttalanden riksdagen gjorde då socialtjänstlagen antogs. En första förutsättning för att en lag som skall garantera medborgarna vissa rättigheter skall fungera är givetvis att de som är berörda av lagen känner till dess innehåll. Annars kan det inte fungera.

50 av landets kommuner har inte brytt sig om att ge någon som helst information till de handikappade kommuninvånarna om lagens innehåll. Endast tre kommuner har utarbetat en lättläst information om socialtjänstlagen till psykiskt utvecklingsstörda. Kommunerna följer alltså inte vad som har lagfäst i tredje och femte paragraferna.

151 av landets 284 kommuner har inte bedrivit någon uppsökande verksamhet bland handikappade, och hälften av landets kommuner har inte undersökt hur många handikappade som bor i den egna kommunen. Det säger sig självt att om kommunen inte ens vet hur många av dess invånare som har rätt till omsorger enligt 21 § eller känner till deras behov, finns det heller ingen möjlighet att planera några insatser.

Genom 21 § i socialtjänstlagen åläggs kommunerna att medverka till att handikappade bereds meningsfull sysselsättning. Det är inte fråga om att ta över statens ansvar för arbetsmarknaden på det här området, men det är fastslaget att kommunerna skall medverka till att handikappade bereds meningsfull sysselsättning. Bara 11 av landets kommuner har försökt fullfölja detta åläggande genom att upprätta särskilda sysselsättningsprogram med inriktning på handikappade.

Det är klart att det finns många förklaringar till kommunernas bristande handikappinsatser. Att socialtjänstlagen är en ramlag är en del av förklaringen. Redan när lagen antogs, uttalade vi från vpk:s sida farhågor för att den ekonomiska utvecklingen i kommunerna skulle få en större betydelse för insatserna på handikappområdet än behovet av insatser. En ramlag kan alltid användas så att en omsorgsideologi som passar till resurserna blir gällande i stället för att ideologin får de resurser som behövs.

Den största bristen i nuvarande ramlagstiftning är att målen är så allmänt hållna. Det finns heller inga tidsperspektiv i lagen. Därmed kan man inte göra några avstämningar och se huruvida kommunerna har levt upp till de krav som ställs på dem. Framför allt är det så mycket svårare att utkräva ett ansvar när det brister.

Därför anser vi från vpk att det behövs ett tillägg till 21 § med innebörden

att kommunerna åläggs skyldighet att upprätta program inom särskilda handikappområden. För att programmen skall få en lagfäst giltighet bör de fastställas av tillsynsmyndigheten för socialtjänstlagen, dvs. socialstyrelsen. Utskottet avvisar det yrkandet med hänvisning till att följden blir en långtgående kontroll och reglering.

I dag har kommunerna en lagfäst skyldighet att utarbeta program för bostadsförsörjning och för barnomsorg. Om det inte fanns någon sådan skyldighet, tror jag att det skulle se ut likadant här i kommunerna som inom handikappområdet. Bara i undantagsfall skulle kommunerna upprätta sådana program. Därför är det enligt vår mening ett rimligt krav att kommunerna åläggs skyldighet, precis som när det gäller bostadsförsörjning och barnomsorg, att utarbeta program inom handikappområdet.

Utredningen som HCK har gjort – den kom förresten nu i år – visar också att de kommuner som verkligen har gjort särskilda handikappprogram också har en bättre handikappomsorg än vad andra kommuner har. Om man utarbetar program, får det också en styrande inriktning på verksamheten.

En annan orsak till kommunernas bristande omsorger och planering inom handikappområdet är att man saknar kunskap och erfarenhet på området. Över hälften av kommunerna har inte haft någon utbildning i handikappfrågor vare sig för tjänstemän eller för förtroendemän. Om man saknar kunskaper, man må vara tjänsteman eller förtroendevald, har man också svårt att engagera sig i frågorna, att se var det brister och vad man eventuellt vill lägga fram för förslag. Den utredning som HCK har gjort visar att inte ens hälften av landets kommuner har planer på att vidta några åtgärder för att handikappade skall få en meningsfull sysselsättning, dvs. vad kommunerna är ålagda att göra enligt 21 §. Detta måste tyda på att man i många kommuner inte ens känner till innebörden av 21 §.

Vi anser att – i likhet med de utvecklingsbidrag som staten betalar till utvecklingsinsatser inom social hemtjänst och barnomsorg – ett särskilt utvecklingsbidrag bör anslås till kommunerna för sysselsättningsskapande åtgärder för handikappade.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 4, 7, 8 och 9 vid detta betänkande.

Anf. 58 AINA WESTIN (s):

Herr talman! Jag kommer i mitt anförande att ta upp omsorgen om de äldre samt färdtjänsten och de reservationer som är fogade till socialutskottets betänkande 11 i dessa delar. Gunnar Ström kommer att ta upp omsorgen om de handikappade.

Utskottet tillstyrker i betänkandet regeringens förslag när det gäller anvisning av medel till omsorg om äldre och bidrag till färdtjänsten.

Enligt socialtjänstlagen skall socialnämnden verka för att äldre människor får möjlighet att leva och bo självständigt och att ha en aktiv och meningsfull tillvaro tillsammans med andra.

Socialnämnden skall också verka för att äldre människor får goda bostäder och ge dem som behöver det stöd och hjälp i hemmet och annan lättåtkomlig service. Servicehus skall finnas för äldre med behov av särskilt stöd.

Det är socialstyrelsen som har tillsynsansvaret, och styrelsen utfärdar

allmänna råd till ledning för tillämpningen av lagen. Under april månad i år beräknas socialstyrelsen ge ut allmänna råd om en samordnad äldreomsorg.

Herr talman! När det gäller inriktningen av äldreomsorgen råder det nu liksom tidigare enighet i utskottet utifrån intentionerna i socialtjänstlagen. Men jag måste säga att jag blev något konfunderad när jag hörde Göte Jonssons anförande. Visserligen började han med att tala väldigt varmt om de äldres situation – det är de äldre som har byggt vårt välstånd och de måste få trygghet inför ålderdomen – och mycket av det han sade inledningsvis kan jag naturligtvis också skriva under, men när han sedan övergick till att tala om att en tung förmyndarmentalitet vilar över svensk äldreomsorg och sade att kollektivismen ej stämmer med de gamlas önskemål, måste jag säga att jag, precis som Rune Gustavsson, inte kände igen mig utifrån den erfarenhet jag har från den kommunala verksamheten. Jag tycker att den situation som Göte Jonsson beskrev absolut inte stämmer överens med min uppfattning om svensk äldreomsorg.

Herr talman! Jag tänker nu övergå till att kommentera de reservationer som är fogade till betänkandet.

I reservation 1, som är gemensam för moderaterna, folkpartiet och centern, tas frågan om statsbidragen till de kommunala ålderdomshemmen upp. Man anser att de statliga bidragen bör få en sådan utformning att flexibla lösningar tillåts oberoende av anslagsramarnas storlek.

Utskottet behandlade flera yrkanden om statsbidrag till ålderdomshem i samband med förslagen i förra årets budgetproposition. Utskottet avstyrkte vid den tidpunkten en utvidgning av statsbidraget till social hemhjälp. Vad utskottet då anförde gäller även nu, nämligen att strävan bör vara att man inom ett servicehus skall kunna erbjuda omsorgsformer anpassade till de boendes behov och önskemål. Det är viktigt att de äldre kan bo kvar inom ett och samma servicehus och få en utökad omsorg när behovet så påkallar. På så sätt kan servicehusen på sikt också bli ett lämpligt vårdalternativ mellan å ena sidan eget boende och å andra sidan långtidssjukvården. Men det kan naturligtvis under en övergångstid finnas behov av anläggningar med helinackordering och tillsyn av samma slag som på ålderdomshemmen. Det föreligger dock inga hinder för kommunerna att använda statsbidraget för social hemhjälp till att förbättra ålderdomshemmen så länge dessa finns kvar.

Beträffande bostadslånegivning till ålderdomshem togs frågan upp vid samma tidpunkt i ett yttrande till bostadsutskottet. Socialutskottet framhöll då att det även fortsättningsvis bör finnas en boendeform mellan eget boende/servicehusboende och långtidssjukvården. Men, menade utskottet, ett sådant boende kräver en god boendestandard, som tillgodoser de äldres anspråk på frihet och integritet. Man gav också exempel på vad en sådan boendestandard borde omfatta. I dessa fall skulle bostadslån kunna utgå både när det gäller nybyggnad och när det gäller om- och tillbyggnad av ett befintligt ålderdomshem.

Herr talman! Utskottet har inte funnit anledning att ändra uppfattning i dessa frågor sedan tidigare behandling av ärendet. Det pågår också ett omfattande arbete med att förbättra boendeförhållandena för äldre. Vidare kan nämnas att äldreberedningen beräknas överlämna sitt huvudbetänkande med förslag till riktlinjer för äldreomsorgen under 1986. Med det anförda

yrkar jag avslag på reservation 1.

I reservation 2 anser moderaterna att man måste vara försiktig med att avveckla platser inom institutionsvården innan det byggts upp tillräckliga resurser i den öppna vården. Enligt utskottet måste utgångspunkten vara att de äldre skall kunna känna trygghet i sitt boende och få den omsorg som behövs. Med den inriktningen måste det främst ske en fortsatt utbyggnad av hemsjukvård och social hemtjänst. Det krävs naturligtvis också vid behov tillgång till akutvård. På så sätt ger man möjlighet till fler äldre att bo kvar i egen bostad, och man skapar också möjligheter för dem som vistas på institution att få ett eget boende ute i samhället. Men utskottet säger samtidigt att det alltid måste finnas resurser i den öppna vården innan den slutna vården kan avhända sig sitt ansvar. Med andra ord måste man vara uppmärksam på utvecklingen, så att avvecklingen av institutionsplatser inte går för snabbt.

Därmed yrkar jag avslag på reservation 2.

I reservation 3 skriver moderaterna och folkpartiet att avgifterna för hemtjänsten bör vara enhetliga oavsett inkomst. Utskottet har vid flera tillfällen behandlat kommunala taxor för bl. a. den sociala hemhjälpen. Utskottet har dock konstaterat att utformningen av taxorna ligger inom ramen för den kommunala självstyrelsen. Som vägledning har kommunerna allmänna rekommendationer från Kommunförbundet. Det är riktigt att skillnaderna är stora mellan kommunerna, och enligt utskottet borde kommunerna i större utsträckning än vad som nu är fallet följa Kommunförbundets rekommendationer för att därigenom skapa större enhetlighet. Utskottet förutsätter att regeringen uppmärksammar frågan i samband med sina överväganden med anledning av rapporten från statens handikappråd. Därmed yrkar jag avslag på reservation 3.

I reservation 4 från vpk föreslås ändringar i nuvarande statsbidragsregler, så att staten kan ställa grundläggande kvalitetskrav på hemtjänsten som villkor för bidrag. När nuvarande statsbidragssystem för social hemhjälp infördes var syftet bl. a. att ge kommunerna större frihet i valet av serviceform för äldre och handikappade. Detta principiella ställningstagande är utskottet inte berett att frångå, varför jag yrkar avslag på reservation 4.

I reservation 5 skriver moderaterna att den enskilde skall kunna välja mellan olika alternativ i fråga om service, vård och boende. De anser att de nuvarande reglerna missgynnar den alternativa äldreomsorgen. Moderaterna hemställer att valfrihet och hänsyn till den enskildes önskemål skall skrivas in i biståndsparagrafen i socialtjänstlagen.

Enligt utskottet ger nuvarande lagstiftning ett visst utrymme för den enskilde att begära vård i enskild regi. Om man skulle införa en allmän rätt för den enskilde att kräva vissa insatser, skulle det enligt utskottets bedömning innebära svårigheter i kommunens planering och möjligheter. Däremot anser utskottet att det är viktigt att de äldre får ökad möjlighet att själva påverka sin situation. Utskottsmajoriteten menar att detta ligger i linje med socialtjänstlagen och att det därför inte fordras någon lagändring. När Göte Jonsson tog upp den här biten i sitt anförande bortsåg han, enligt min mening, från vad som var utgångspunkten i moderaternas reservation, nämligen att moderaterna vill få en ändring av socialtjänstlagen till stånd.

Enligt utskottsmajoriteten finns det inte någon anledning härtill i dag. Socialberedningens uppföljning när det gäller socialtjänstlagen får väl i så fall visa om det finns ett behov av förtydligande av bestämmelserna. Därmed yrkar jag avslag på reservation 5.

I reservation 6 framhåller folkpartiet att det krävs snara förbättringar av färdtjänsten, och man vill att socialstyrelsen skall verka för att färdtjänsten görs länsomfattande och för att den skall få samma service som kollektivtrafiken.

Utskottet är också av den uppfattningen att en utbyggd och väl fungerande färdtjänst är av betydelse för att äldre och handikappade skall kunna delta i samhällslivet och ha kontakt med släkt och vänner. Enligt socialtjänstlagen har kommunerna en skyldighet att verka i den riktningen. Men när det gäller utformningen av färdtjänsten och avvägningen mot andra uppgifter ankommer det på resp. kommun att avgöra detta. Nu pågår det ett omfattande arbete på det här området. Socialberedningen kommer i uppföljningen av socialtjänstreformen bl. a. att behandla olika frågor om handikappomsorgen. Kommunförbundet arbetar med en skrift som skall innehålla underlag för den framtida utvecklingen av färdtjänsten, och inom socialdepartementet övervägs också denna fråga i samband med statens handikappråds rapport.

Herr talman! Enligt utskottet bör detta arbete avvaktas. Därmed yrkar jag avslag på reservation 6.

Vpk begär i reservation 7 förändringar av nuvarande statsbidragsregler för färdtjänst så att staten kan ställa grundläggande kvalitetskrav på färdtjänsten som villkor för att bidrag skall utgå. Det är riktigt att likalydande krav har framförts av vpk tidigare när det gäller social hemhjälp. Vi finner i utskottet att det inte har kommit fram några ytterligare argument som skulle innebära att man på det här sättet från statens sida bör ställa upp detaljerade villkor för kommunerna. Därmed yrkar jag avslag på reservation 7.

Till sist, herr talman, vill jag yrka bifall till socialutskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer.

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

Anf. 59 GÖTE JONSSON (m) replik:

Herr talman! Jag har stor respekt för Aina Westins ambitioner i de frågor som vi nu diskuterar. Vad jag emellertid vill påpeka här är den skillnad som vi markerar från moderat sida när det gäller förändringen av socialtjänstlagen.

Det är riktigt att det har råt ganska bred enighet när det gäller inriktningen av uppbyggandet av äldreomsorgen och åldringsvården totalt sett. Men detta innebär ju inte att vi får stanna där vi befinner oss för närvarande. Vi måste ständigt försöka förbättra situationen för de äldre – och på de äldres egna villkor.

Aina Westin sade här att det egentligen inte finns någon anledning att yrka på den här förändring. Jag tycker att utskottsmajoriteten klart visar på behovet av förändring. Tag som exempel den judiska kvinna som var tvungen att gå ända upp till regeringsrätten för att få sin önskan uppfylld, att få vistas

på ett hem för äldre utifrån sina egna önskemål. Regeringen biföll hennes önskan.

Enligt den moderata reservationen hade aldrig denna judiska kvinna behövt gå till regeringsrätten. Vad vi föreslår är nämligen något av en omvänd bevisföring. Det skulle vara självklart för denna kvinna och alla andra äldre i vårt land att själva kunna välja den vårdform som passar dem bäst. Givetvis måste det ske inom de totala anslagsramar som kommunerna anger. Vi har aldrig ifrågasatt detta. Men vi vill att inriktningen och möjligheterna att välja skall skrivas in i socialtjänstlagen. Som det nu är skall man vara tvungen att gå ända till regeringen för att kunna få det boende och den omsorg man själv önskar när man blir gammal. Medge, Aina Westin, att detta inte är något bra system för den svenska välfärden och för de äldre i vårt land!

När det gäller kostnaden blir det faktiskt inte dyrare med vårt förslag. Vi utgår från de kostnadsramar som samhället avsätter i dag för äldreomsorgen. Men inom de ramarna skall man kunna välja. Då vet vi av erfarenhet att det i de allra flesta fall är så, att de alternativa vårdformerna på olika områden är billigare per enhet än den offentliga allmänna vården. Även ur den synpunkten har alltså vårt förslag stora fördelar i förhållande till utskottsmajoritetens förslag.

Med anledning av detta vidhåller jag givetvis mitt yrkande om bifall till reservation 5.

Beträffande ålderdomshemmen, den sociala hemtjänsten, statsbidragen och institutionsvården kommer senare talare från vårt parti att argumentera för våra reservationer.

Anf. 60 MARGÓ INGVARDSSON (vpk) replik:

Herr talman! Om syftet med det gällande statsbidragssystemet var att ge kommunerna frihet att utforma sin handikappservice, är socialdemokraterna då nöjda med den nuvarande ordningen? Har inte socialdemokraterna, eller de borgerliga i utskottsmajoriteten, något att invända mot att det kan kosta så olika att använda färdtjänst beroende på var man bor? Nöjer ni er med att konstatera att det kostar mycket mer om man är handikappad och råkar bo i glesbygd än om man bor t. ex. här i Stockholm? Bryr ni er inte om att försöka påverka kommunerna till en förändring?

Om nu socialdemokraterna anser att den rådande ordningen, med de stora skillnaderna i avgifter inom både hemtjänst och färdtjänst, inte kan bestå, finns det i så fall någon annan väg att gå än genom statsbidragen för att påverka kommunerna till en ändring? Sävitt jag förstår är statsbidragen det enda styrmedel som staten förfogar över. Om staten ger kommunerna pengar för ett visst syfte är det väl inte orimligt att staten också bryr sig om och har synpunkter på hur kommunerna använder dessa pengar. Det är inget obefogat krav.

Jag kan dra en parallell. Jag har nyligen haft en debatt med socialministern om de kommunala bostadstilläggen, som också tillhör kommunernas självbestämmandeområde och därmed är mycket olika över landet. Socialministern sträckte sig på den punkten i alla fall så långt att hon uttalade att nuvarande förhållanden är otillfredsställande. Hon lovade också att man

inom departementet skulle studera vad man kunde göra åt saken. Men inte ens så långt som till att erkänna att det är otillfredsställande och orättvist med de stora skillnaderna mellan kommunerna vill Aina Westin och socialdemokraterna gå i denna fråga.

Anf. 61 RUNE GUSTAVSSON (c) replik:

Herr talman! Om jag inte fattade fel sade Aina Westin: Så länge ålderdomshemmen finns kvar kan anslaget till hemsamaritverksamheten användas till personalkostnader. Det noterar jag tacksamt.

Men hur blir det i den kommande verksamheten? Det sker ju förändringar. När de nuvarande ålderdomshemmen har renoverats kommer de inte att se ut som de tidigare har gjort, utan de blir mer lika servicehus. Många pensionärer har behov av dygnet-runt-servicen och finner en stor trygghet i denna.

Det får inte vara så snäva gränser för statsbidragsgivningen att det kan hänga på en halv kvadratmeter om statsbidrag skall utgå. Vi har tidigare upplevt sådana gränser inom omsorgsverksamheten. I motionen och reservationen har vi framhållit att systemet måste vara så flexibelt att inte systemet hindrar en god utveckling av verksamheten.

Anf. 62 AINA WESTIN (s) replik:

Herr talman! När det gäller förändringar i socialtjänstlagen tar Göte Jonsson upp det exempel som också anges i betänkandet. Detta exempel, Göte Jonsson, visar ändå att den enskilde har möjlighet att påverka sin situation. Vi menar att det i dag finns sådana möjligheter inom socialtjänstens ramar. Det är därför som vi inte ser någon anledning att förändra lagen. Utgångspunkten måste väl ändå vara, Göte Jonsson, att vi skall förbättra villkoren, så att vi i vårt land kan få en bra äldreomsorg för alla. Det tycker jag är det viktigaste.

Jag vet inte om Margó Ingvardsson lyssnade dåligt på mig eller om hon har läst betänkandet dåligt. I betänkandet har vi nämligen uttalat att taxesättningen varierar mycket mellan kommunerna, vilket är olyckligt. Detta betyder att kommunerna i dessa avseenden inte följer Kommunförbundets rekommendationer. Om man följde dessa rekommendationer skulle taxorna vara mer enhetliga. Men jag sade också att man håller på att se över detta. Vi får se så småningom vad de olika arbetsgrupperna kommer fram till.

Det är emellertid inte på det sättet att vi från socialdemokratiskt håll eller från utskottsmajoritetens sida tycker att allt är mycket bra. Det har jag aldrig sagt.

Anf. 63 GÖTE JONSSON (m) replik:

Herr talman! Aina Westin, det är just för att vi anser att vi skall ha en god äldreomsorg för alla som vi vill ha denna klara markering i socialtjänstlagen beträffande valfriheten.

Aina Westin sade att hon har rest runt i landet och talat med många gamla som trivs inom ramen för de olika vårdformer som vi har i dag. Jag har också gjort det. Jag vet att många trivs. Men jag vet också att många inte trivs i den

livssituation som de befinner sig i. Vi vill ge möjlighet för dem som inte trivs att trivas, på sina egna villkor.

Aina Westin återkom till den kvinna om vilken kammarrätt och regeringsrätt fann, utifrån kvinnans speciella förhållanden – hon var judinna, levde enligt den judiska tron, hade judiska kontakter och hade sin egen bekantskapskrets – att det var skäligt att hon fick vistas på detta vårdhem.

Men hur är det för äldre som inte befinner sig i samma situation? Varför skall deras förhållanden behöva prövas av kammarrätt och regeringsrätt? Vore det inte mer naturligt att denna judiska kvinna, som vi hänvisar till i betänkandet, och alla andra svenska åldringar finge välja utan att gå till kammarrätt och regeringsrätt? Det borde, som jag sade tidigare, i lagen krävas en omvänd bevisföring som gör den svage enskilde parten stark.

Vi har en mycket splittrad bild när det gäller äldreomsorgen. Låt mig peka på ett annat exempel. En gammal kvinna från Nässjö, i mitt eget län, som hade vistats på ett enskilt vårdhem i grannlänet inom ramen för landstingets huvudmannaskap under 20 år, skulle helt plötsligt, enligt landstingets beslut, hem. Den gamla kvinnan var förtvivlad. Hela hennes sociala kontaktnät fanns i Järnforsen, i denna lilla ort, där hon var medlem i en frikyrkoförsamling och där hon hade sina goda vänner. Nu skulle hon hem, därför att landstinget bestämde det. Efter väldigt mycket ackorderande, tidningskriverier och annat beslutade landstinget att göra ett undantag för denna kvinna, så att hon fick bo kvar på det enskilda vårdhemmet i Järnforsen. Hon kunde nu gå till Filadelfiakyrkan i vanlig ordning, och hon kunde leva som hon hade gjort i 20 år.

Enligt vårt förslag, herr talman, skulle människor i sådana livssituationer ha lagen på sin sida. De skulle inte behöva gå över berg och djupa dalar för att hävda sin rätt. Det är detta som är skillnaden när det gäller vår markering i socialtjänstlagen.

Anf. 64 MARGÓ INGVARDSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag tycker att det var bra att Aina Westin nu klargjorde att det är oacceptabelt med skillnaderna i avgifter och kvalitet mellan de olika kommunernas hemtjänst och färdtjänst, för utskottet ger inte uttryck för sådana värderingar. Utskottet konstaterar visserligen att det föreligger olikheter men säger bara att detta beror på den kommunala självbestämmanderätten.

När det gäller vår motion om färdtjänsten svarar utskottet på sju åtta rader och anger bara att utskottet vad gäller statsbidrag till färdtjänsten inte är berett att ställa sig bakom förslag om detaljerade villkor, avsedda att styra kommunernas beslut. Man kan ju undra hur det skall gå till att få kommunerna att ha enhetliga taxor, om man från statens sida inte är beredd att gå ut med direkta direktiv till kommunerna. Jag kan inte förstå att det kan gå till på annat sätt än att man låter statsbidragen vara styrande för verksamheten och att man utformar statsbidragsreglerna så att kommunerna, för att statsbidrag skall utgå, skall uppfylla rimliga krav när det gäller servicen, kvaliteten och vad det skall kosta för den enskilde. Vi väntar fortfarande på att få något slags bekräftelse från socialdemokraterna på att detta är en framkomlig väg.

Anf. 65 AINA WESTIN (s) replik:

Herr talman! Det kan väl ändå inte, Göte Jonsson, vara så förfärligt många människor som måste klaga och gå via kammarrätten för att få någon förändring till stånd. Våldigt många av sådana här fall måste kunna avgöras på det kommunala planet och där vederbörande bor. Målsättningen är vi överens om, att man måste ta hänsyn till de äldres egna uppfattningar och till deras integritet i det här fallet. Detta är vägledande, och därför behövs det icke någon förändring, anser vi, av socialtjänstlagen. Som jag sade tidigare ser socialberedningen över socialtjänstlagen och tittar alltså på om det behövs några förändringar. Vi får väl se vad socialberedningen kommer fram till vid uppföljningen av lagstiftningen.

Till Margó Ingvardsson vill jag säga att vpk alltså vill beskära kommunernas självbestämmanderätt. Det vill icke vi socialdemokrater vara med om. Man måste kunna lösa de här frågorna på annat sätt. Det är naturligtvis inte bra att taxesättningen på många områden är så olika kommunerna emellan, men det pågår ett arbete och låt oss avvakta resultatet av det arbetet.

Tredje vice talmannen anmälde att Göte Jonsson och Margó Ingvardsson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 66 NILS CARLSHAMRE (m):

Herr talman! För ungefär 15 år sedan gjorde socialutskottet en studieresa till England. Jag tror att det i kammaren finns en eller annan vördnadsvärd äldring mer än jag som var med redan den gången och minns något av vad vi där fick se.

Vi kom till ett geriatriskt sjukhus i London, och där blev vi bekanta med en gammal dam, närmare 80 år, som hette Mary. Hon hade kommit in någon månad tidigare med bruten lårbenshals och var även i övrigt ganska krasslig. Nu var benet läkt och Mary återställd till en för sin ålder god hälsa. Nu skulle hon hem. Men det var inte någonting som tillkom i en hastig vändning. Det är väl så – i varje fall var det så den gången – att det i England är mindre av vattentäta skott mellan sjukvård och socialtjänst än vad det är hos oss, och sjukhuset hade ett eget ansvar för hur det gick med Mary i fortsättningen. Hon bodde enskilt. Hon bodde t. o. m. ensam. Då åkte sjukhuset genom någon representant hem till Mary för att titta på hennes bostad och fann att hon nog behövde få den upprustad. Det blev en förhandling – hon skulle nämligen bestämma själv. Hon gick med på att få kolbrasan ersatt med elektrisk uppvärmning – det verkade bekvämt och bra. Men hon ville inte ha en larmknapp, för se Mary trodde inte på knappar. Men Mary berättade att hon hade en gammal väninna i ungefär samma ålder boende tvärs över i en inbyggd gård på ungefär samma höjd. Dessa två damer hade sedan länge utvecklat ett signalsystem med rullgardinerna. En läkare kom då från sjukhuset till väninnan, som hette Helen, för att försöka luska ut om hon var vid sådan vigör att hon kanske ännu något år kunde ge akt på Marys signaler med rullgardinen – och det kunde hon.

Sedan återstod bara ett problem: man måste skaffa Mary en katt, eftersom hennes egen hade avgått med döden under Marys sjukdom. Hela sjukhuset

var engagerat i en jakt runt London för att hitta en katt som skulle påminna om den Mary hade haft tidigare. Därefter åkte hon hem.

Hur skulle vi i Sverige beskriva ett sådant fall, en sådan patient? Svaret kan man inhämta på s. 10 i socialutskottets betänkande nr 11. Två tredjedelar ned på denna sida återger man en statistik över hur många som under 1983 vårdades inom somatisk långtidssjukvård. Om jag läser rätt, var det 46 143 personer som vårdades på landstingens eller de landstingsfria kommunernas egna institutioner. Av dessa var det 10 800 eller drygt 20 % som var "klinikfärdiga".

Smaka litet på det ordet! De var klinikfärdiga.

Tänk om vi hade sagt till Mary eller till hennes läkare, som hade det underbara namnet Helps, att det var skönt att se att Mary nu hade blivit klinikfärdig.

De andra 80 procenten då, hur står det till med dem? Det framgår inte här, men det vet vi från tidigare tillfällen: de är för sin återstående livstid hemfallna åt terminalvård. Det är de två alternativen. Terminalvård, som låter som någonting datastyrt men som inte alls har den betydelsen, innebär bara att man har kommit till livets slutstation. Antingen är man föremål för terminalvård eller så är man klinikfärdig.

Jag har förmånen att bo inom ett landstingsområde som intar en hedrande placering bland landsting i Sverige som har den bäst utbyggda långtidssjukvården. Jag bor dessutom i en kommun som även den har det väl ställt med socialtjänst, omsorg o. d. Likväl känner jag igen Göte Jonssons teckning av svensk äldreomsorg. Även om inte Rune Gustavsson och Aina Westin gör det, så känner jag igen det från det ovanligt gynnade område där jag bor. Sådant händer alltså i dag.

Nu är det så att vi i riksdagen har våra arbetsrutiner och vår ärendeuppdelning, som ibland gör det svårt att få diskutera ett samhällsproblem i hela dess vidd och i alla dess sammanhang. Vi har från moderat håll till årets riksmöte i en motion tagit upp problemet med institutionsvård och vård i eget, enskilt boende. Vi har pekat på att man inte bara i de fall som här behandlas – äldrevård och i viss mån handikappomsorg – utan också när det gäller psykiatrisk vård, omsorgsvård av förståndshandikappade samt när det gäller boende och vård av missbrukare och andra utslagna över hela fältet har samma problem. En sorts ideologisk pendel, en vårdpendel, har svängt till en ytterlighet som gör att allting för närvarande skall ske inom ramen för eget boende, nästan oavsett om den person det gäller vill och passar för att ha det så. Vi borde vid något tillfälle få möjlighet att ta upp detta i dess helhet. Då skulle man kanske se konsekvenserna på ett annat sätt än vad vi gör i dag.

Det står mycket riktigt i utskottsbetänkandet – som Aina Westin citerade ur – att resurser i öppen vård alltid måste finnas innan den slutna vården kan avhända sig ett ansvar för en patient. Det står så. Jag är fullständigt övertygad om att man inom utskottet menar så. Men det är icke så det ser ut. Vad som borde stå är att det må vara på det sättet men att institutionsvården dess värre avhänder sig ansvaret utan att det finns motsvarande resurser i öppen vård. Tusentals människor i Sverige befinner sig i dag i den situationen. De har blivit utskrivna från institutionsvård utan att man har förvässat sig om att det finns en annan, adekvat möjlighet för dessa människor. Det kan gälla

psykvård, missbrukarvård eller äldreomsorg. Vi går nämligen för fort fram med reformer, som kanske i och för sig är väl motiverade och önskvärda, och vi går alldeles för långt. De som på sin tid var ledamöter i socialutredningen – det var inte jag, jag har bara hört berättas om saken – minns säkert hur den utredningen i början av sitt mångåriga arbete utsattes för starka påtryckningar från kretsar ute i Socialsverige som hade väldigt långt gående filosofier om hur allting skulle utformas. Det var den flummigaste flumtiden. Lyhörd för sådant tog utredningen intryck av vad som sades och skrev i stor utsträckning ett principbetänkande som byggde på den sortens tankar. En och annan blev möjligen överraskad, kanske rent av sårad, när man nio tio år senare fann att samma personer som hade varit och tryckt på i början av utredningens arbete satt och skrev remissyttranden som gick åt rakt motsatt håll – för det var vad som skedde.

Pendeln hade svängt, och vi är bland politiker i Sverige väldigt lyhörda för klangen av pendeln som svänger. Vi tror att det är fråga om vetenskap. Ja, om det åtminstone vore det, men så förhåller det sig inte, utan det är en sorts amatörmässig halvvetenskap.

Jag försöker ibland följa med vad man har för sig t. ex. vid våra socialhögskolor. Och jag vet att har det kommit fram ett litet antal övningsuppsatser av studenter, så har det snart införts en ny vetenskaplig trend. Om det vill sig riktigt illa blir det, rätt vad det är, t. o. m. en doktorsavhandling.

Så har det alltså kommit någonting nytt, och vi skall svänga i en annan riktning. Jag tror att jag är tillräckligt gammal för att inte behöva uppleva det här, i varje fall inte som riksdagsman. Men detta kommer en dag om fem eller tio år, när pendeln har svängt till den motsatta ytterligheten: Nu skall alla in på institutioner. Vi kommer att bygga och bygga så mycket vi någonsin orkar.

Så kommer vi att göra, i stället för att stanna upp och notera det som egentligen är alldeles självklart: Det finns ingen för alla människor god och hjälpsam vårdform. Vården måste få variera från fall till fall, från person till person. Självfallet skall de gamla dåliga ålderdomshemmen bort, självfallet skall gamla dåliga vårdhem bort. I den mån vi skall ha dessa institutioner skall de vara bra. Vi behöver inte nödvändigtvis döpa om dem. Numera heter det inte ålderdomshem, det heter servicehus, vilket i och för sig är ett elände, för det blir förväxlingar med andra boendeformer. Det var ett alldeles onödigt omdöp, för i verkligheten är det inte fråga om någotdera. Det som hemma i min kommun förr var ålderdomshem och som jag förmodar i dag är ett servicehus heter Ranrikegården, och ingen människa tänker på det under någon annan benämning. Så om vi byråkrater kallar det ålderdomshem eller servicehus kan egentligen göra detsamma – benämningen spelar inte så stor roll. Men denna vårdform måste finnas för dem som vill ha den. Även om de inte skulle ha något annat skäl – ortodox judendom c. d. – än att de *vill* ha denna vårdform, så skall de ha rätt att få den.

Vi skall ändå inte glömma att när vi talar så vackert om enskilt boende, betyder det för väldigt många människor helt enkelt ensamt boende, och det är ensamheten som många inte orkar med. Det hjälper inte om det kommer en social hemhjälp ett par timmar om dagen, det hjälper inte ens om det kommer en sjukvårdspatrull för hemsjukvård några gånger om dagen. Det är

kanske 22, kanske 20, kanske 18 timmar av dygnet kvar under vilka man är ensam, och det finns människor som inte vågar vara det och inte orkar bära det. De skall väl i all sin dar kunna få bo på ett bra ålderdomshem. Riksdagen skall inte lägga hinder i vägen för kommuner att både bevara och nybygga sådana hem i den utsträckning som faktiskt behövs.

Vad är det egentligen vi behöver? Ja, för mig som företräder ett moderat parti är det väldigt lätt att svara på det. Vi behöver en moderat politik i ordets bokstavigaste bemärkelse, en måttfull politik, en moderation. Vi skall inte svänga från den ena ytterligheten till den andra som vi ständigt gör. Vi skall våga stanna någonstans emellan. Utan att avstå från det som är nytt och bra skall vi kunna behålla det som är gammalt och bra. Det är god moderat politik, inte bara för ett moderat samlingsparti utan rimligen för alla människor med sinne för normal måttfullhet, normal moderation.

Jag hoppas vi skall få tillfälle att återkomma till dessa frågor när det gäller andra vårdområden än äldreomsorgen, för vi har precis samma problem inom de andra områdena, av vilka jag nämnde några. Det är alldeles nödvändigt att i varje fall riksdagen besinnar sig och inte låter modetrender styra vårdideologin i Sverige, såsom har skett under de senaste årtiondena.

Anf. 67 GUNNAR STRÖM (s):

Herr talman! Målet för handikappomsorgen är att göra samhället tillgängligt för alla. Endast så kan samhället erbjuda en fullständig gemenskap, som kan utveckla och förbättra villkoren för alla människor.

De handikappåtgärder som vuxit fram sedan början av 1960-talet har i grunden förändrat levnadsvillkoren för de handikappade. En förändrad syn på de handikappade har varit förutsättningen för denna utveckling. Det åligger landstingskommuner och kommuner att enligt socialtjänstlagen bedriva verksamhet samt ansvara för service som på ett direkt sätt påverkar handikappades levnadsförhållanden. På grund av olika förutsättningar är servicen olika inom kommunerna: det är vi i utskottet medvetna om.

Två reservationer är fogade till avsnittet om de handikappade. I reservation 8 kräver reservanten att kommunerna skall ha obligatoriskt program i handikappfrågor och vill att detta skall regleras i ett tillägg till 21 § i socialtjänstlagen. Utskottets majoritet ställer sig avvisande till en så långtgående förmyndarmentalitet som en dylik reglering och kontroll från tillsynsmyndigheten skulle innebära.

Utskottet anser nämligen att kommunens åtgärder skall sättas in just på de punkter där kommunens invånare behöver dessa. Det gäller alla grupper i samhället och alltså även handikappade. Därmed yrkar jag avslag på reservation nr 8.

I reservation nr 9 yrkas på ett särskilt stimulansbidrag och utvecklingsbidrag. Reservanten motiverar bidraget med att kommunerna saknar kunskap och erfarenhet. Vet reservanten vad hon talar om? Är det några som har kunskaper om de egna invånarna, även om de handikappade, så är det kommunerna. Visserligen finns en och annan kommun som inte är lika bra som de bästa, men där tror inte utskottets majoritet att bidrag är det som bäst löser problemen. Därför yrkar jag avslag på reservation nr 9.

Beträffande den allmänna frågan om en översyn av socialtjänstlagens

bestämmelser vill utskottet erinra om socialberedningens uppdrag att följa och utvärdera socialtjänstlagen och dess tillämpning. Beredningen kommer bl. a. att behandla frågan om handikappomsorgen. Utskottet anser att resultatet av socialberedningens arbete, som presenteras inom den närmaste tiden, bör avvaktas innan riksdagen har anledning att gå in på frågan om ytterligare översyn av socialtjänstlagen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till socialutskottets hemställan i betänkande nr 11 i den del som avser handikappade och, som jag tidigare sagt, avslag på reservationerna 8 och 9.

Anf. 68 MARGÓ INGVARDSSON (vpk) replik:

Herr talman! När Gunnar Ström argumenterade för att riksdagen skulle avslå våra reservationer, de som gäller upprättande av handikappprogram och särskilda utvecklingsbidrag, sade han att en motivering till att det inte behövs några särskilda program är att kommunernas insatser skall sättas in där de behövs och att de skall vara lika för alla invånare i kommunen. Nu har vi 21 § i socialtjänstlagen som ger kommunerna ett alldeles speciellt ansvar för människor med handikapp. Den paragrafen har tillkommit för att man dels vill peka på att det verkligen behövs extra insatser på handikappområdet, dels vill garantera att de som har handikapp skall få del av dessa insatser. Men om kommunerna inte riktigt vet hur många handikappade som bor i resp. kommun och vilka behov de har kan de inte heller göra upp planer eller tillgodose de handikappades behov.

Att det är på det här sättet är ingenting som jag har hittat på utan det visar den utredning som HCK har gjort och som heter Kommunerna och socialtjänstlagen. HCK har ställt frågor som kommunerna har besvarat. Av kommunernas svar framgår att hälften av landets kommuner inte har undersökt hur många handikappade som bor i den egna kommunen. Drygt hälften av kommunerna har inte heller haft någon uppsökande verksamhet bland människor med handikapp för att fråga efter vilka behov de egentligen har. Alltså vet inte kommunerna vilka behov de handikappade invånarna i resp. kommun har.

Det måste vara så att man saknar kunskaper – eller hur vill Gunnar Ström förklara att bara elva av landets 284 kommuner har upprättat särskilda program när det gäller sysselsättning för handikappade? Det kan väl inte vara så att man bara nonchalerar det som står i socialtjänstlagen? Kommunerna själva har i utredningen uttryckt att det hela kan bero på att man inte känner till vad lagen innehåller.

Anf. 69 GUNNAR STRÖM (s) replik:

Herr talman! Jag har läst handikapputredningen, så jag vet vad den har sagt om detta. Det har på senare år skett en mycket stor förändring vad gäller handikappades förhållanden, men det är klart att många kommuner inte har hängt med på samma sätt som de bästa har gjort, utan det finns de som har följt med dåligt på detta område. Det är ledsamt. Vi har ju, Margó Ingvardsson, partikamrater som sitter med i socialnämnderna i kommunerna, och det är de som skall se till att de handikappade får den service de skall ha. Också på dessa människor ligger ett stort ansvar.

Jag tror säkert att förhållandena kommer att förbättras undan för undan. Det är, såsom här har sagts, en ramlagstiftning, och det kanske dröjer en viss tid innan en bra verksamhet kommer i gång. Men sedan socialberedningen har sett på hur tillämpningen sker kommer säkert råd och anvisningar till kommunerna att utfärdas, så att servicen till handikappade förbättras där den inte bra.

Anf. 70 MARGÓ INGVARDSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är bra att Gunnar Ström bekräftar att de siffror som jag har använt här i dag är riktiga – att det faktiskt förhåller sig så att hälften av landets kommuner i slutet av 1985 inte hade undersökt hur många handikappade som bodde i den egna kommunen.

Det är klart att Gunnar Ström har rätt i att de politiker som sitter i socialnämnderna har det direkta ansvaret för att kommunerna följer vad som står i socialtjänstlagen. Men staten har ett övergripande ansvar för handikappomsorgen i hela landet. Och om kommunerna av den ena eller andra orsaken inte lever upp till vad riksdagen har uttalat, måste ändå riksdagen och regeringen vara förpliktade att se till att kommunerna påverkas att uppfylla sina skyldigheter.

HCK:s utredning visar att kommuner som gör upp program på handikappområdet sköter sina åligganden på ett mycket bättre sätt än andra. Vi anser att detta kan vara en framkomlig väg: att ge kommunerna en lagfäst skyldighet att upprätta program.

Det är också så att riksdagen 1983 i politisk enighet ställde sig bakom ett handikappprogram för 1980-talet som skulle vara genomfört före 1980-talets slut, och vi har inte kommit så långt på den vägen. Det måste väl vara generande att program som vi antar i enighet inte genomförs. Då måste vi också ställa ökade krav på kommunerna att verkligen vidta de åtgärder som behövs för att vi skall få det handikappanpassade samhälle som vi alla har sagt att vi skall ha före 1990-talets början. Det är ett samhälle som är bra för de flesta av oss.

Anf. 71 GUNNAR STRÖM (s) replik:

Herr talman! När det gäller handikappprogrammet har vi i betänkandet uttalat att vi vill ha en redovisning av vad som har skett i det avseendet. Den skall komma till nästa riksmöte, är det sagt. Då skall regeringen också tala om hur man ser på det framöver.

Det är svårt att förändra samhället så fantastiskt som vi har gjort på handikappsidan. Det är svårt att åstadkomma det på bara några år. Vi får väl räkna med att det tar tid innan vi får hela utbyggnaden klar. Det är många gånger också ekonomiska omständigheter som bestämmer det.

Margó Ingvardsson säger att kommunerna inte vet vilka handikappade de har. Men många gånger har ju de handikappade både hemhjälp och färdtjänst, och det gör att kommunerna känner till dem. Nog måste jag säga att vi i min kommun – det är visserligen en mycket liten kommun, men vi har ändå litet glesbygd – känner till de människor som har handikapp. Jag tror att det är så på de flesta ställen att man vet om de människor som behöver dessa

tjänster. Jag är övertygad om att det på sikt kommer att bli ännu bättre i alla kommuner.

Anf. 72 INGVAR BJÖRK (s):

Herr talman! Vid förra årets riksmöte hemställde Börje Nilsson och jag om att statsbidragen till hemtjänst och färdtjänst skulle förknippas med vissa villkor för att utjämna de stora skillnaderna i kommunernas taxesättning. Vår motion avsågs med motiveringen att Kommunförbundet låtit utfärda allmänna rekommendationer för avgiftstaxorna, och sedan pekade man på att statens handikappråd var sysselsatt med en kartläggning av hela området.

Sommaren 1985 blev statens handikappråd klart med sin utredning och överlämnade den till regeringen. Av utredningen framgår mycket klart, dels de stora skillnader som råder mellan kommunerna, dels att ett mycket stort antal kommuner tar ut betydligt högre avgifter än vad Kommunförbundet rekommenderar.

Bostadsorten blir alltså helt avgörande för den enskildes ekonomiska standard.

Låt mig ta några exempel för att visa det här.

Kommunförbundet rekommenderar att en ensamstående förtidspensionär med en inkomst av 54 100 kr. per år skall betala 190 kr. i månaden i hemtjänstavgift. Enligt statens handikappråds kartläggning av 65 kommuner förekommer avgifter upp till 553 kr. i månaden. Ett annat exempel: Kommunförbundet rekommenderar att en gift pensionär skall betala en avgift på 675 kr. i månaden. Han kan i stället få betala så mycket som 2 325 kr. i månaden.

Samma orättvisor finns i fråga om färdtjänsten. Avgiftsskillnaderna har snarare ökat än minskat under senare år. Enligt statens handikappråd är utbyggnaden av färdtjänsten i landets kommuner ojämn, tillgången till specialfordon varierar, och villkoren rörande antalet medgivna resor, taxornas storlek, tillåten reslängd m. m. skiftar mellan kommunerna.

Vad gäller taxornas storlek visar det sig att man i 25 kommuner följer vad som motsvarar den lokala busstaxan. Det är en taxesättning som bygger på normaliseringsprincipen, dvs. människor med funktionsnedsättning skall leva på samma villkor som andra.

Hur är det då i det övervägande antalet kommuner? Jo, där tar man ut en differentierad avgift och säger att en viss procent av resans kostnader skall betalas av den som reser. I det stora antalet fall får den som reser betala 20 % – ja, ändå upp till 30 % – av den avgift som taxametern visar. Detta är naturligtvis olyckligt för den som bor på landsbygden och har långt till tätorten. Tar man ut så höga avgifter blir resultatet att människor inte kan utnyttja färdtjänsten. Då blir de sittande hemma i sin lägenhet utan att kunna förflytta sig.

Herr talman! Jag beklagar att socialutskottet inte delar motionärernas syn i denna fråga. Så länge man inte gör det, så länge kommer vi att ha kvar orättvisorna på detta område. För att åstadkomma en större jämlikhet mellan de rörelsehindrade måste man rubba på den kommunala självbestämmanderätten, och det har tyvärr inte varit socialutskottets mening.

Anf. 73 GUDRUN NORBERG (fp):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att det var en fröjd att höra Nils Carlshamre tala inför kammaren. Vi tillhör inte samma politiska parti, men när det gäller äldreomsorgen har vi samma uppfattning.

Jag har i motion 215 tagit upp frågan om ålderdomshemmens betydelse och deras möjligheter att få ekonomiska resurser genom statsbidrag. Motioner i samma syfte har väckts av moderata samlingspartiet och centerpartiet.

Det går lätt mode i saker och ting. De senaste årens modesväng har gällt äldreomsorgen. Ordet service skall begagnas flitigt. Det heter servicelägenhet, servicehus, servicebostäder och servicepersonal.

Ordet ålderdomshem är omodernt och ute. Det heter SMHI. Söker man plats på SMHI kan man alltså hamna antingen på väderlekstjänst i Norrköping eller på ett servicehus med helinackordering.

Hemsamariter, som alla har lärt sig vad det är, är omodernt. Vårdbiträden i öppen vård, skall det heta, och när folk har hunnit få det namnet inpräntat och accepterat är det säkert dags för namnbyte igen. Det skulle vara bra, tycker jag, om vi kunde hålla oss till ett språkbruk som gör att särskilt de som först berörs, nämligen de äldre, vet vad vi talar om.

Det har emellertid också gått mode i äldreomsorgens innehåll. Gamla människor skall stimuleras, vara vitala och må bra. De skall åter kunna bo i eget boende. De skall åter kunna laga sin mat och sköta det mesta själva. Besök av en vårdpatrull då och då är tillräckligt som hjälp.

Ja, herr talman, jag kan inte låta bli att ironisera litet grand över alla vackra ord och fraser. Det är naturligtvis bra med stimulans och att hålla sig i gång, men det är naivt att inte kunna inse att en gammal människa kan vara trött, inte alltid vill stimuleras, inte orkar lyssna på högläsning, inte vill delta i det han eller hon tycker är meningslöst och ointressant terapiarbete. Yngre åldringar gillar det ofta, men de gamla – och det är just de som blir fler och fler – måste *ha rätt* att tappa lusten för dylika aktiviteter.

Det kommer naturligtvis alltid att finnas åldringar som både önskar och behöver få den hjälp och trygghet som just ålderdomshemmen ger. Möjligheten att bo kvar hemma och få både hemhjälp och sjukvård i hemmet vill vi i folkpartiet självklart slå vakt om och utveckla mera. Men det gäller att inse att hemsjukvården har en begränsning.

Ålderdomshem behöver inte vara modell Ä, men just ålderdomshemsboendet ger trygghet, dygnet-runt-vård, närhet till personal och, inte minst viktigt, närkontakt med andra människor.

En åldringsforskare, som ingår i en grupp på socialstyrelsen med syfte att främja s. k. kvarboende bland äldre, säger i en Dagens Nyheter-artikel nyligen: "Problemet är att jag tvivlar på att kvarboendet är bra i alla lägen." Han säger vidare: "Att tvingas in på institution – detta är och förblir många gamlas skräck. Men nu lurar en ny fara: att tvingas bo kvar i lägenheten utan några anhöriga som kan hjälpa till, med hemhjälpens inskränkt till ett minimum, vid stigande ålder – 80 och däröver – och med ökande handikapp som gör en oförmögen att själv gå ut, kanske t. o. m. att lämna sängen."

"Faktum är", understryker den här åldringsforskaren, "att många äldre *vill* bo på (gärna högklassiga) institutioner. De fruktar ensamheten och hjälplösheten hemma, särskilt nu när hemtjänsten måste prioritera de allra

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

*Omsorg om äldre och
handikappade*

äldsta hårt, och det är svårt för en kurant pensionär att få mer än någon timmes hjälp i veckan." Så långt åldringsforskaren.

Visst behöver många ålderdomshem få en make-up. Större rum och större hygienutrymmen samt enklare kokmöjligheter, som ett pentry kan erbjuda, är oftast fullt tillräckligt. En avdelning för mera vårdkrävande patienter på våra ålderdomshem skulle bespara många gamla den sista tragiska flytten till långtidssjukhem. En sådan avdelning på ålderdomshemmen skulle samtidigt avlasta långvården i stället för att ytterligare *belasta* den då ålderdomshemmen tas bort.

De flesta politiska partier ställer i dag upp på folkpartiets krav på rätten till eget rum. Då skall vi komma ihåg att ålderdomshemmet är eget-rum-boende, medan långvården ofta är 4-5-bäddssalar. Vi börjar i fel ände med äldreboendet, river och raserar där egetrumprincipen tillämpas och ökar därigenom trycket på långvården, som skulle behöva åtgärdas först.

Det kommer sannolikt också att uppstå ett ökat behov av avlastningsplatser på våra ålderdomshem. Hemsjukvården kommer att medföra att anhöriga då och då behöver en vilopaus – att någon gång "komma ifrån".

Slutsatsen blir att en del ålderdomshemsplatser måste finnas kvar jämsides med servicelägenheter och hemsjukvård. Denna valfrihet i äldreomsorgen har större möjlighet att tillgodose olika behov. Och behoven kommer att finnas med ett alltjämt stigande antal äldre som är 80 år och däröver.

Därför måste vi få bort den politiska styrning som nuvarande statsbidragsregler utgör. De medel som i dag går till äldreomsorgen bör stå till förfogande för den boende- och vårdform som kommunen anser sig bäst behöva. Det är viktigt – inte minst för att få en *ärlig* kostnadsbild – att statsbidraget är neutralt inom äldreomsorgen och inte missgynnar en omsorgsform så som sker i dag. Därför bör statsbidragen få en rättvisare utformning och fördelas så att även ålderdomshemmen skall vara berättigade.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här sagt ber jag att få yrka bifall till reservation 1.

Anf. 74 AINA WESTIN (s) replik:

Herr talman! Jag måste säga att jag tidvis känner mig något besviken i den här debatten. Man går upp i talarstolen och anger en situation för äldreomsorgen i vårt land i dag som jag tror att många – som jag sagt tidigare – inte känner igen sig i. Man tycks ha för avsikt att främst ta fram de negativa sidor som naturligtvis fortfarande finns kvar och mycket litet av det positiva som har hänt.

Enligt min uppfattning finns det inte någon som helst anledning att konservera de gamla och i många fall mycket bristfälliga ålderdomshem som har funnits. Som komplement till de nya statsbidragen infördes det också ett särskilt stöd för lokalt utvecklings- och förnyelsearbete, och kommunerna har faktiskt i det här avseendet visat en väldigt stor idériakedom och i olika projekt funnit nya och bättre lösningar inom den sociala hemhjälpen. Under budgetåret 1984/85 beviljade regeringen stöd till nära 200 sådana projekt, och det framgår också av tillgängligt material både hur de här projekten har varit utformade och vilken inställning de äldre har haft till de nya omsorgsformerna.

Menar vi verkligen allvar med att de äldre skall leva och bo på egna villkor, då skall vi också fortsätta att stödja det utvecklingsarbete som pågår ute i kommunerna inom äldreomsorgen. I det här avseendet är det naturligtvis väldigt viktigt – och så sker också i dag att de äldre får vara med och bestämma inriktningen av och innehållet i sin service. Jag tycker att detta framgår mycket klart av utskottets betänkande.

Anf. 75 GUDRUN NORBERG (fp) replik:

Herr talman! Aina Westin tycker att vi skall ta upp det positiva, och självfallet skall vi göra det också. Jag sade att hemsjukvården ställer vi i folkpartiet upp på. Vi tycker naturligtvis att det är bra att man ger så mycken hjälp man förmår i hemmet, så att de äldre kan bo kvar där så länge som möjligt. Förmodligen är det detta de allra flesta önskar. Men jag sade också att hemsjukvården har sin begränsning, och vi måste faktiskt här i kammaren få diskutera också problemen och vad det är som inte är bra.

I folkpartiet kräver vi flexibla lösningar. Vi vill att man skall vara väldigt flexibel när det gäller att bygga om ålderdomshemmen. Men vad sker ute på fältet? Åk ut i kommunerna och se efter vad som hänt! Jag kan gå till min hemkommun, Örebro. Ålderdomshemmen utryms fullständigt. En total ombyggnad kommer till stånd. Vad händer med de gamla? Jo, det uppstår en väldigt stor oro bland dem. De skall flyttas återigen, och varje flytt, varje liten förändring i en gammal människas situation oroar mycket. Vi har t. o. m. haft självmordsfall beroende på att man har byggt om ålderdomshem.

I Örebro har man nu också gått ut med hårda sparplaner, och det gör man väl i de flesta kommuner. Vad är det som drabbas? Jo, i den här kommunen är det i väldigt hög grad äldreomsorgen. Man säger att man skall minska kommunens kostnader för vård på institutioner och i första hand pröva hemalternativen och göra en noggrannare kostnads- och nyttobedömning. Det innebär alltså att de som önskar komma in på institution skall prövas väldigt hårt innan de får möjlighet att komma dit. De som får hemhjälp blir allt färre, och de får också allt färre timmar. Det är denna situation, som för många är en sådan skräcksituation som åldersforskaren talade om, som vi påtalade.

Anf. 76 AINA WESTIN (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att Gudrun Norberg skall ta del av vad utskottet säger på s. 11 i betänkandet. Där står följande:

”Utskottet har redan tidigare uttryckt den principiella uppfattningen att man bör sträva efter att inom ramen för ett eget boende kunna erbjuda olika omsorgsnivåer alltefter de boendes individuella behov och önskemål.” Det är precis detta som ingår i bl. a. de 200 projekt som regeringen har beviljat bidrag till. Utskottet säger vidare: ”Utskottet har samtidigt konstaterat att det även framdeles kommer att behövas institutioner för sådan mera omfattande tillsyn som ges på bl. a. ålderdomshemmen.”

Gudrun Norberg sade i sitt första inlägg att det har gått mode i detta med äldreomsorg och de olika serviceformerna. Det är möjligt. När Gudrun Norberg i detta sammanhang tar upp rätten till eget rum, skulle jag vilja påstå att det på något sätt gått mode i förslaget från folkpartiet – som om man skulle

kunna lösa alla problem inom äldreomsorgen genom att skaffa ett eget rum för alla.

Anf. 77 GUDRUN NORBERG (fp) replik:

Herr talman! Det skulle vara bra om Aina Westin kunde säga till sina socialdemokratiska kolleger i kommunerna att man skall vara flexibel och att man skall kunna ha olika standardnivåer. Det är faktiskt inte så nu. Det står också i bostadsfinansieringsbestämmelserna beträffande ombyggnad av ålderdomshemmen att det skall finnas en fullvärdig köksinredning. Går man in på servicelägenheterna och ålderdomshemmen och frågar de gamla i vad mån de använder hela den köksinredningen, upptäcker man att många gamla i dag sitter instängda i sina rum och aldrig har använt sin spis, aldrig har använt sin ugn och inte ens orkar eller förmår röra vattenkranarna. Men enligt bestämmelserna skall det finnas en fullvärdig köksinredning. Jag tycker att det är stelbent byråkrati. Man borde kunna ta litet hänsyn till individernas behov.

Anf. 78 BLENDÅ LITTMARCK (m):

Herr talman! Aina Westin och några andra har sagt att vi bara målar åldringsvården i mörka färger och att det är en orättvis bild. Då har Aina Westin kanske inte uppmärksammat socialstyrelsens utspel, där man i en rapport säger att man fram till år 2000 skall ha tömt institutionerna för psykiskt sjuka, utvecklingsstörda och gamla och placerat alla patienter i egna bostäder. Det är detta som är bakgrunden till en del av de motioner som väckts i sammanhanget, bl. a. två från oss i moderata samlingspartiet. Jag skall samtidigt be att få hälsa Gudrun Norberg välkommen i gänget med samma uppfattning som vi. Det var faktiskt länge sedan vi hörde någonting så förnuftigt från någon i folkpartiet.

Ingen människa med ansvar för sina medmänniskor önskar att någon skall, om det inte är oundgängligen nödvändigt, vara instängd på en stor institution. I moderata samlingspartiet har vi under åren kommit med förslag om hemsjukvård, hemvård och praktiska lösningar på olika områden, så att alla som möjligen kan och vill stanna kvar i sitt hem också skall kunna göra det. Det är alldeles klart att man skall fortsätta med att utveckla hemsjukvården och utbilda hemtjänstpersonal, anpassa bostäder och utrusta dem med larm och annat som folk kan komma att vilja ha. Men den framtidsbild som socialstyrelsens förslag framkallar är fullständigt skrämmande. Hur och var skall man kunna bygga alla anpassade bostäder som kommer att behövas på så kort tid?

Kommer det att finnas personal som kan ta hand om alla människor när de kommer ut? Inte ens om vi skulle få ut alla dem som nu arbetar inom institutionerna skulle personalen räcka till. Delegationen för social forskning har också påvisat att antalet hemtjänsttimmar och hemtjänstanställda minskar både i absoluta och i relativa tal. Så det finns inte folk så det räcker till. Men man driver ändå det här – det som Nils Carlshamre betecknar som en ny trend. Det är som en trend eller som en pendel som nu har slagit i väggen. Tidigare var trenden den att alla skulle aktiveras. Folk som hade fått hemtjänst för att de inte klarade av att dammsuga själva skulle stå och

dammsuga framför någon pojke som var anställd som hemtjänstbiträde. Pojken skulle då titta på när den gamle eller den gamla dammsög, eftersom det var fråga om aktivering. Det gäller fullständiga galenskaper, som gång efter annan kommer och som slår alltför hårt. Många har sagt om Sverige att Sverige är ett enfrågeland, och det stämmer faktiskt.

Vi har inte heller diskuterat trycket på de anhöriga. Någon nämnde anhörigutredningen och framhöll att vi fortfarande inte har sett någonting av den. Vi hoppas emellertid att vi får göra det. De anhöriga är i dag mera belastade än man egentligen kan begära. Ute i landet träffar jag varje vecka nya fall som rör en. Man kan inte vara oberörd av vad människorna berättar. En person som inte har haft någon senildement i sin närhet vet inte hur det är. En senildement kan glömma att klä på sig och att gå på toaletten. Han eller hon kan gå ut på nätterna och göra natten till dag. Personen får aldrig sova riktigt och får hjälp av en dagcentral bara en gång i veckan mellan tio och två. Då orkar man inte längre. Det händer alltför ofta att den som lider under den här belastningen dör före den som egentligen är sjuk. På det sättet går det inte att lasta över.

När det framhålls att 20 % är klinikfärdiga – detta hårda och kalla ord som Nils Carlshamre anmärkte på – vet man att 10 800 personer som det här är fråga om i varje fall sluppit att belasta de sina. Förmodligen är minst lika många, kanske det dubbla antalet, beroende av sina anhöriga. Vissa undersökningar visar vilken tragedi det kan bli fråga om. Inte ens gamla och riktigt slitstarka äktenskap tål den dagliga nötningen. Familjens räddning kan ibland bli att den gamle eller den gamla bryter benet och på det sättet kommer in i vårdmaskineriet. Men detta kan ju ta flera år.

Jag vet inte om jag behöver nämna fler exempel på sådant som oroar oss. Socialstyrelsen för en stelbent politik. Allt verkar vara gjort med linjal och miniräknare utan någon direkt kontakt med den tunga verklighet som det här är fråga om. År 2000 räknar man med att 385 000 människor är över 80 år. Med utgångspunkt i dagens siffror tillbringar 80-åringarna i genomsnitt två och en halv månad per år på sjukhus eller sjukhem. Fortsätter man med nedläggningen av långtidsvården, och dessutom med nedläggningen av akutsjukhusen överallt i landet, kan man fråga sig vem som skall ta hand om de här människorna. Är det fortfarande de anhöriga som skall göra detta?

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1, 2, 3 och 5.

Anf. 79 AINA WESTIN (s) replik:

Herr talman! När det gäller ordet "klinikfärdiga", som har tagits upp vid ett par tillfällen i den här debatten, vill jag bara säga att det inte är socialutskottet som har använt ordet, utan det är Landstingsförbundet. Jag tycker personligen inte att man skall acceptera sådana ord.

Så till Blenda Littmarck: Jag skall inte diskutera det här med socialstyrelsen. Men jag skulle vilja säga att man kan vara orolig för att "utslussningen" skall gå för snabbt. Det har jag sagt tidigare, och jag tycker att vi här skall understryka att man måste vara uppmärksam på denna utveckling.

Vidare vill jag säga att det är många positiva projekt som pågår. Socialutskottet har nyligen under två dagar haft förmånen att vara uppe hos Västerbottens läns landsting och se på ett projekt. Nu rörde det sig

visserligen om psykvården, men det gällde utslussningen av människor från institution. På ett alldeles föredömligt sätt har man i långa stycken lyckats med detta. Jag tycker att det är viktigt att här ange att om man verkligen har viljan så går det också att förbättra omsorgen för de äldre och för andra grupper i samhället – så att de får en bättre situation än vad de har haft hittills och har i dag.

Anf. 80 BLENDA LITTMARCK (m) replik:

Herr talman! Det är ju den viljan som jag ger uttryck för, som jag framför från människor som befinner sig i den här situationen och som jag träffar minst varje vecka. En av konsulenterna i Sveriges Folkpensionärens riksförbund i Jönköping, som träffar hundratals människor i veckan, berättar om hur skräcken griper omkring sig inför den här utvecklingen. De ser ju följderna av det trendgenomslag som förekommer. Viljan är det vi som försöker uttrycka.

Anf. 81 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! I den här debatten utdelas välkomsthälsningar. Får jag först säga att det är ett nöje att säga *herr talman* till just herr talmannen.

I reservation 6 har vi folkpartister yrkat att riksdagen skall ställa sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om utveckling av färdtjänsten. Vi menar att det vore en fördel om man byggde upp den på länsbasis, om den byggdes upp i bättre kontakt med kollektivtrafiken, om man såg till att människor kunde komma över kommungränserna utan det krångel och trassel som nu råder på många håll i landet.

Majoriteten har då sagt att det pågår aktiviteter på många håll – i socialberedningen, i Kommunförbundet, i socialdepartementet. Vi menar för vår del att det vore bättre om det förekom aktiviteter ute på fältet.

Jag yrkar bifall till reservation 6.

Får jag sedan säga några ord om reservation 5. Jag tror att det krävs en förklaring till att vi folkpartister inte vill vara med moderaterna på den reservationen. Vi har ju i mångt och mycket samma grundsyn – att det är värdefullt med alternativ i enskild regi, att det inte bara finns ett utbud av kommunal äldreomsorg utan också andra fristående alternativ.

Vi menar att moderaterna i det här förslaget har valt en alltför stelbent och dyrbar konstruktion. Man säger att den enskilde skall ha rätt att gå till kommunen och få ut så mycket som motsvarande vård skulle kosta i kommunal regi. Men det där är inte alldeles enkelt att hantera i praktiken. Vad innebär "motsvarande vård"? Det finns många olika vårdformer för äldre i kommunerna. Är det den högsta kostnaden, den lägsta kostnaden eller den genomsnittliga kostnaden som man önskar?

Det är vidare så att kommunen, om en plats inte efterfrågas, inte alltid kan göra en besparing motsvarande t. ex. den genomsnittliga kostnaden. Kommunen är ju bunden av en långsiktig planering. Om kommunen har 100 egna platser och tio personer begär att i stället få ett belopp motsvarande kommunens kostnad för varje plats som bidrag till vård i privata former, vad händer då? Skall kommunens budget höjas? Nej, säger moderaterna,

anslagsramen skall vara densamma. Skall tio platser läggas ned i den kommunala äldreomsorgen?

Alla dessa frågor reds inte ut ordentligt i den moderata motionen. Vi får därför ett intryck av att moderaterna här skriver ut en ganska frikostig växel på de kommunala skattebetalarnas bekostnad. Detta rimmar inte särskilt väl med den skattesänkingspolitik som moderaterna gör sig till tolk för ute i kommunerna.

Vi menar att det är svårt att förena sig med det aktuella förslaget från moderaterna och yrkar därför bifall till utskottets hemställan.

Herr talman! Jag yrkar bifall också till reservationerna 1 och 3 och i övrigt till utskottets förslag.

Anf. 82 GÖTE JONSSON (m) replik:

Herr talman! Vi har inte skisserat ett färdigt förslag – och det vet utskottets ordförande. Vad vi har begärt är ett förslag från regeringen med den angivna inriktningen. I samband med att riksdagen gör denna beställning hos regeringen måste givetvis regeringen visa hur den sedan formellt skall utarbeta ett lagförslag, men det är inriktningen som vi anger. I socialtjänstlagen skall valfriheten skrivas in.

Vårt förslag innebär inte en högre kostnad för kommunerna. Vi har sagt att man måste verka inom den totala anslagsramen för kommunerna. Kostnaden för det enskilda vårdalternativet får inte vara högre än för kommunens jämförbara alternativ. I och med detta kostar inte valfriheten någonting för kommunen.

Jag kan hålla med om att ett genomförande av vårt förslag givetvis kommer att innebära att det ställs större krav på flexibilitet i den kommunala planeringen. Men från moderat sida bygger vi inte upp en åldringsvård som skall ge minsta möjliga problem för kommunala planerare, utan en som skall ge största möjliga effekt för enskilda gamla. Det är vitsen med förslaget.

Anf. 83 DANIEL TARSCHYS (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker inte att Göte Jonsson lyckades reda ut problemet. Vi kan tänka oss att kommunen har ett servicehus med 100 platser. Tio personer kommer och säger: Vi föredrar att i stället bo på ett privat vårdhem. De skall då ha rätt till en summa pengar. Det framgår inte riktigt klart av motionen hur stor denna summa får vara, men beloppet skall motsvara vad kommunen betalar för en plats på det kommunala servicehemmet. Skall de tio platser som blir lediga läggas ned, eller skall de användas av tio andra? Denna fråga besvarar inte moderaterna, men de säger att det skall vara samma anslagsram. Det tyder på att de tio platserna skall läggas ned, att kommunens utbud skall minskas.

Göte Jonsson säger att moderaternas förslag kanske kommer att medföra problem när det gäller flexibiliteten, men att det är en utmaning för de kommunala beslutsfattarna. Ja det vill jag lova! Det går inte att utan vidare se till att kommunens totala kostnader blir desamma om det hela sker med kort varsel.

Jag tycker faktiskt, Göte Jonsson, att ni inte riktigt har tänkt igenom logiken och konsekvenserna av förslaget. Jag hoppas därför att moderaterna

själva återkommer med en mera realistisk konstruktion. Då kan ni säkert också få stöd från oss. Som jag sade tidigare är vi helt överens om grundtanken, att det behövs ett ökat utrymme för enskilda alternativ.

Anf. 84 GÖTE JONSSON (m) replik:

Herr talman! Nu förstår jag inte Daniel Tarschys. Folkpartiet har talat för alternativ på skilda områden i vården. Man har gått till val på och försökt profilera partiet på detta förespråkande av alternativ. Nu kräver vi: Sätt kraft bakom orden! Se till att våra gamla – och vi har precis samma krav för andra behovskategorier, såsom handikappade, sjuka och de som behöver omsorg enligt omsorgslagen – får uppleva att det fina talet om valfrihet inte enbart blir valslogan utan realiteter! Då säger Daniel Tarschys: Hur går det med de kommunala servicehus som redan är byggda? Hur blir det om tio personer i ett servicehus i stället vill flytta till ett privat vårdhem, t. ex. det judisk-ortodoxa vårdhemmet? Då står ju det kommunala servicehuset helt plötsligt tomt.

Jag håller med Daniel Tarschys om att detta i vissa fall kan leda till problem för den kommunala planeringen. Men vad är alternativet? Jo, alternativet är att vi fortsätter att bygga kommunala servicehus. Nu säger Daniel Tarschys: Kom gärna igen nästa år – då skall vi hoppa på tåget om ni bara har motiverat ert förslag bättre. Men, Daniel Tarschys, nästa år har man byggt ännu fler kommunala servicehus som kommer att stå tomma om de gamla får rätt att välja.

Vi måste fatta beslutet nu. Våra förslag bygger på tanken att man i socialtjänstlagen skriver in valfriheten. Vi har sagt att regeringen skall utreda formerna för hur detta skall gå till, precis på samma sätt som den gör i fråga om alla andra konkreta lagförslag. Men inriktningen skall vara den angivna. Vi kan inte fortsätta att ensidigt satsa på de kommunala servicehusen och på den kommunala och landstingskommunala sjukvården. Då blir det ännu svårare att övervinna just de problem som Daniel Tarschys pekade på.

Jag tror inte att risken är så stor för att det kommer att finnas tomma platser och lägenheter i kommunala servicehus och på ålderdomshem. Vi vet nämligen att trycket i dag är stort och att det behövs en utbyggnad totalt sett. Om vi därför är beredda att nu ställa upp för valfriheten kommer vi att bygga på ett för de gamla riktigt sätt. Det är det som är det väsentliga, och det är det som är meningen med reservationen.

Anf. 85 DANIEL TARSCHYS (fp) replik:

Herr talman! Vi är i långa stycken överens om principerna. Vi är överens om att det behövs ett ökat utrymme för enskilda alternativ. Men vad Göte Jonsson försökte försvara är en speciell trollerikonst, där man kan höja de kommunala kostnaderna utan att de kommunala skatterna höjs. I själva verket är det så att om man låter antalet kommunala platser vara oförändrat och därutöver beviljar medel till privata platser är det klart att kostnaderna ökar. Det går inte att påstå att detta sker inom ramen för de anslag som redan finns. Då måste man acceptera att mera pengars satsas.

Det är kanske i detta sammanhang som det finns en skillnad mellan moderater och folkpartister. Vi har varit beredda att bygga ut välfärdsstaten,

välfärdssamhället, också till ett högre pris. Vi måste stå upp i kommunerna och försvara behovet av kommunala skattemedel till denna omsorg. Vi måste även i valrörelserna säga att det behövs pengar för att åstadkomma en god äldreomsorg, en valfri äldreomsorg, en äldreomsorg där det finns valfrihet för den enskilde. Det går inte att i valrörelserna säga att alla skatter skall sänkas och sedan här i riksdagen förklara att valfriheten skall öka genom ett system som bygger på att man inom samma anslagsram skall trola fram ytterligare ett stort antal platser. Det är i fråga om detta som ert resonemang inte håller. Principerna är vi nog överens om, det är i praktiken, i fråga om konsekvenserna, som moderaterna löper i väg och där vi inte kan följa med.

Tredje vice talmannen anmälde att Göte Jonsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 86 NILS CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Nej, Daniel Tarschys, det är inte detta som är skillnaden mellan folkpartiet och moderaterna. Skillnaden, när folkpartiet företräds av Daniel Tarschys och moderaterna av Göte Jonsson, är att Daniel Tarschys fastnar i teknikaliteter och felfinneri, medan Göte Jonsson försöker sätta kraft bakom de ord som båda partierna framförde i valrörelsen.

Jag begärde egentligen ordet för att sist för min del få säga något med anledning av det som Aina Westin sade för en liten stund sedan. Hon har nog missuppfattat inte bara mig utan även andra i denna debatt. Hon tycks tro att vad vi kritiserar är att det alltjämt finns kvar från äldre tid brister och tråkigheter i äldreomsorgen. Men det är inte det det handlar om. Jag tror att vi är alldeles överens på den punkten, att vi skall försöka råda bot på kvarstående brister. Finns det gamla dåliga ålderdomshem skall de antingen bort eller rustas upp – det är inte tu tal om det.

Vad vi kritiserat och engagerat oss för, alla vi som har varit uppe och talat för en annan, flexiblare syn på detta, är att vi skapar nya problem, som inte har funnits förut. Vi gör det ofta i bästa välmening. Jag är alldeles övertygad om att socialutskottets majoritet och troligen t. o. m. socialstyrelsen faktiskt menar väl med den trend, den modevåg som går fram över landet. Man vill att det skall bli bättre, men man råkar ut för någonting som inte är särskilt ovanligt: man kastar ut barnet med badvattnet. Det är många barn som är utkastade i dag.

Vad vi engagerat oss för – och det är kanske därför engagemanget blir litet hårt från en del håll – är att någon faktiskt måste tänka på att räcka en hjälpande hand också till de barn som kastats ut med badvattnet. De är i dag tusentals i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om arbetsmarknadsutskottets betänkande 10.)

Anf. 87 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera arbetsmarknadsutskottets betänkande 10 om anslag till Arbetsmarknadsdepartementet m. m. I fråga om detta betänkande hålls gemensam överläggning för samtliga punkter.

Jämställdhetsombudsmannens verksamhet, m. m.

Anf. 88 INGRID HEMMINGSSON (m):

Herr talman! Detta betänkande behandlar i huvudsak jämställdhetsområdet. Jämställdhet mellan könen får aldrig ses som en isolerad företeelse. Vi kan alltså inte diskutera den företeelsen, om vi inte diskuterar alla andra problem i samhället.

Vår moderata grundsyn utgår från respekten för individen. Vi anser att människor skall få större möjlighet att genom sina egna beslut påverka sin situation. Vi utgår ifrån att människor både vill och kan ta eget ansvar. Varje människa skall ha möjlighet att utvecklas efter sina förutsättningar. Utifrån detta resonemang följer också att ingen individ skall behöva känna att hans eller hennes möjligheter och villkor är beroende av kön.

Vår respekt för och tro på individen visar sig i våra politiska förslag inom olika områden, t. ex. i våra skatteförslag. Vi menar att det är helt förkastligt när en familj fastnar i skatte- och bidragssystemet och marginaleffekterna blir så stora att det inte lönar sig för den ena parten att gå ut i förvärsarbete. I den situationen är det oftast kvinnorna som drabbas. Deras valfrihet blir beskuren. I motsatt förhållande kan det drabba lika ojämnt när kvinnan väljer att själv stanna hemma en tid för att vårda sina barn. I den situationen har familjen inte rätt till socialhjälp om så behövs, om inte båda makarna arbetar utanför hemmet. De förvägras också rätt till existensminimum.

Det offentliga monopolet omöjliggör för kvinnor att starta egen verksamhet, t. ex. inom vårdsektorn, där kvinnor ändå besitter stora kunskaper inom barnomsorg och annan vård.

Jag har tagit upp dessa exempel för att illustrera att jämställdhet mellan könen påverkas av många andra beslut än sådana som vi diskuterar här i dag. Jag vill också visa att politiska beslut som går ut på att ge människor av båda könen större möjlighet att påverka och utforma sina liv efter egna önskemål är till nytta för jämställdheten mellan könen.

Jag har många gånger i denna kammare hävdat att för att jämställdhet skall uppnås måste grundläggande attityder och värderingar förändras. Dessa förändringar måste förbli stabila. Det håller inte med någon tillfälligt påklitråd etikett. Det är inte i första hand lagstiftning och den offentliga styrningen som skall ge resultat. Därför är jag litet oroad inför vad som skall komma fram av den enpersonsutredning som satts i gång för att öka kvinnorepresentationen i utredande och beslutande organ. Jag tror inte att någon form av tvång gynnar kvinnor, utan genom sådana metoder kan tvärtom vissa fördomar breda ut sig, som exempelvis den som gör gällande att kvinnor inte av egen kraft kan nå vissa positioner.

I reservation 3 avvisar vi regeringens proposition när det gäller anslaget om 9 milj. kr. till särskilda jämställdhetsåtgärder. Bidraget skall bl. a. lämnas till

länsarbetsnämnder, utvecklingsfonder och arbetsmarknadens parter för att användas till olika projekt. Som framgår av vår reservation anser vi att arbetet för jämställdhet mellan män och kvinnor i arbetslivet måste vara ett naturligt inslag i den dagliga verksamheten inom företag, organisationer och myndigheter. Vi menar att arbetet därför bör bedrivas inom de ordinarie ekonomiska ramarna. Jämställdhetssträvandena får inte bli så beroende av statsbidrag att verksamheten helt enkelt inte blir av om statsbidraget uteblir.

Det går naturligtvis att argumentera för varje ny kostnad som föreslås i denna kammaré. Men trots allt har vi en besvärlig ekonomisk situation i vårt land, vilket vi kanske bör påminna oss ibland och samtidigt ställa frågan vad som händer om vi säger nej till föreslagna utgifter. I många fall märks det inte alls. Jag kan inte precis påstå att majoritetens argumentation i utskottsbetänkandet är helt överväldigande på den punkten.

Det finns även andra utgifter som vi tycker är onödiga, och det framkommer av reservation 1. Där anser vi att verksamheten med arbetsmarknadsråd och miljöattaché skall upphöra. Det gäller fyra befattningar som arbetsmarknadsråd i Bonn, Bryssel, London och Washington. Dessa skall bevaka frågor inom arbetsmarknads- och socialdepartementens områden. Det enda skäl som framförs i propositionen för att dessa befattningar skall bibehållas är att en översyn har gjorts inom departementen och att det vid sidan om rapporteringen till Sverige också sprids information utomlands om svensk arbetsmarknadspolitik. Det är ett alltför svagt försvar för en utgift på över 4 milj. kr. per helår.

Herr talman! Härmed yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 3 samt i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 89 CHARLOTTE BRANTING (fp):

Herr talman! Enligt lag och instruktionen för jämställdhetsombudsmannen skall JämO som huvuduppgift ha att:

1. biträda enskilda personer i diskrimineringstvister,
2. övervaka det aktiva jämställdhetsarbetet inom den del av arbetsmarknaden där det inte finns kollektivavtal i jämställdhetsfrågor,
3. hålla sig informerad om hur jämställdhetsarbetet bedrivs inom hela arbetsmarknaden.
4. sprida information om jämställdhetsarbetet mellan olika sektorer på arbetsmarknaden samt
5. försöka påverka allmänna opinionen när det gäller jämställdhet i arbetslivet.

Jag har som ordförande i folkpartiets kvinnoförbund under några år både genom personliga kontakter - jag har bl. a. varit prao hos JämO - och genom en annan kontakt följt arbetet hos JämO. Och jag kan konstatera att det är ett enormt arbete som krävs och läggs ned av denna lilla enhet på i dag sju personer: två ombudsmän, tre byrådirektörer, en byråsekreterare och - hör och häpna - bara en enda assistent.

Arbetsbelastningen på personalen har ökat kontinuerligt och är i dag mycket stor. Antalet anställda hos JämO har varit oförändrat sedan 1982. Men genom en ökad kunskap om denna myndighet har förutsättningarna och

anspråken på hjälp och biträde ökat både från enskilda, myndigheter och företag. Ökade satsningar på jämställdhetsfrågor inom de fackliga organisationerna har också fört med sig önskemål om information av och erfarenhetsutbyte med JämO.

Vad gäller diskrimineringsanmälningarna, så förväntas de ligga kvar ungefär på samma nivå som under det här budgetåret. Men utredningarna är mycket arbetskrävande, och nya principiella frågor enligt jämställdhetslagen aktualiseras ständigt. Även om de fackliga organisationerna i ökad omfattning företräder sina medlemmar, så får JämO också driva större delen av de fall som anmälts till myndigheten, och därtill kommer de fall som rör de oorganiserade.

Det är alltså ombudsmannens uppgift att bevaka hur jämställdhetsarbetet bedrivs inom den sektor av arbetsmarknaden som inte har avtal. Enligt information från JämO har man nu också några fall som man troligen för första gången kommer att gå till jämställdhetsnämnden med.

JämO skall ta egna initiativ till utredningar av jämställdhetsarbetet inom olika företag, men tyvärr kan man säga att denna verksamhet har minimerats på grund av alltför små personella resurser.

Med anledning av ett flertal uppmärksammade anmärkningar och påpekanden om trakasserier på grund av kön på arbetsplatsen planerar JämO nu att göra en undersökning om förekomsten av sådana övergrepp. Med undersökningsresultatet som underlag kommer JämO att dels försöka definiera begreppet sexuella trakasserier, dels i en informationsbroschyr ge råd och anvisningar om hur trakasserier på grund av kön på arbetsplatserna skall kunna förebyggas och motarbetas, och det är ju en viktig uppgift.

Vidare planerar man att undersökningen om yrkesskador i kvinnodominerade yrken skall slutföras under budgetåret 1986/87. Avsikten med den är att få i gång en debatt om hur man skall kunna förebygga yrkesskador.

I informationsverksamheten för JämO ingår skyldigheter att påverka opinionen i frågor om jämställdhet i arbetslivet, och det gör man i "Nya Jämsides", på konferenser, studiedagar och seminarier, i faktablad och tipskataloger osv.

Jag har så här velat spegla litet av verksamheten hos JämO, för jag har noterat att okunnigheten om verksamheten är ganska stor.

Vi har från folkpartiets sida också i år motionerat om att vi skulle vilja ha en annan organisation än vad som i dag finns vad gäller hela jämställdhetsarbetet. Vi menar att man borde återinföra den parlamentariska jämställdhetskommittén i stället för det jämställdhetssekretariat inom arbetsmarknadsdepartementet som socialdemokraterna införde 1982. Detta skall vi emellertid inte diskutera i dag – det återkommer vi till i en annan debatt.

Men eftersom organisationen nu är som den är, så är det desto viktigare att JämO får möjlighet att bedriva sitt arbete under någorlunda vettiga förhållanden, och det minsta man kan begära tycker jag är att riksdagen i dag accepterar att JämO får den sedan länge begärda ytterligare assistenttjänsten.

För närvarande svarar en assistent för huvuddelen av allt utskriftsarbete samt för all registrering, expediering och arkivering. Eftersom myndigheten saknar vaktmästarresurser handhar assistenten också distributionen av

myndighetens informationsmaterial.

Enligt utskottets majoritet skall myndigheten nu få en ordbehandlingsmaskin, och det har jag förstått att man mottar med glädje hos JämO. Men ändå bättre hade det faktiskt varit om man fått någon som kunde bruka ordbehandlingsmaskinen. I dag tvingas ställföreträdande jämställdhetsombudsmannen och de övriga handläggarna att använda dyrbar tid till utskriftsarbete. JämO:s verksamhet är utsatt för stort tryck och stora förväntningar från alla dem som vänder sig till myndigheten för att få råd och upplysningar. Och eftersom ingen annan allmän jämställdhetsinstans finns får JämO förfrågningar om "allt mellan himmel och jord" som rör jämställdhet, och JämO har alltså redan i dag uppgifter långt utöver sitt egentliga verksamhetsområde. Tyvärr har man tvingats inskränka telefontiden till sex timmar per dag, och kanske måste man dra ner den ytterligare för att prioritera de ärenden som man åtar sig, så att inte handläggningstiden blir för lång. Man försöker att rationalisera och spara på olika sätt genom standardiserade brev och blanketter, telefonöverläggningar i stället för personliga besök, samordning av resor osv. Men fortfarande är jämställdhetsfrågorna så kontroversiella i vårt samhälle att det är svårt att använda t. ex. blanketter i äsiktsutbyte med arbetsgivare utan risk för missförstånd.

Vi i folkpartiet föreslår alltså att JämO får en ytterligare assistenttjänst *nu* och att på sikt ytterligare medel överförs till JämO.

Herr talman! Vi inom folkpartiet drev hårt frågan om införandet av jämställdhetslagen och JämO. Till en början var vi ensamma och också i strid med bl. a. socialdemokraterna och vpk. Nu är vi beredda att gå vidare. För oss är jämställdhetsombudsmannen och jämställdhetslagen något som kommit för att stanna, som skall utvecklas och ha vårt stöd. Det vore på sin plats om socialdemokraterna ville visa att man i dag på allvar är beredd att stödja JämO genom att rösta för reservation 2, som jag alltså yrkar bifall till.

Till sist vill jag vända mig till Ingrid Hemmingsson som representant för moderaterna. Visst är det så, Ingrid Hemmingsson, att arbetet för jämställdhet skall vara ett naturligt inslag i den dagliga verksamheten. Men detta utesluter inte att vi i dagens samhälle behöver extrainsatser för att driva jämställdhetsarbetet vidare. Det tror jag att Ingrid Hemmingsson egentligen inser. Jag tycker att det är sorgligt att moderaterna yrkar avslag på anslaget på 9 miljoner, som betytt och betyder mycket för att förbättra kvinnornas villkor på arbetsmarknaden, för att bredda kvinnors yrkesval och för att förändra attityder på arbetsplatser. Moderaterna säger också i sin motion att det är viktigt att vi kan bredda flickors yrkesval och att man skyndar på utvecklingen. Varför är man då inte beredd att ta konsekvenserna och inse att det också kostar pengar att driva jämställdhetsarbetet vidare?

Jag yrkar i denna del bifall till utskottets majoritetsskrivning.

Anf. 90 ROSA ÖSTH (c):

Herr talman! I arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 10 behandlas en del anslagsfrågor och däribland anslaget till jämställdhetsombudsmannen. Det är den frågan jag tänker beröra här. Det blir anledning att senare komma tillbaka till andra frågor som gäller jämställdhetsarbetet.

Vi har från centerpartiet tidigare riktat kritik mot att jämställdhetskom-

mittén har avvecklats. De uppgifter som kommittén hade har splittrats upp på olika organ på ett sätt som inte varit till gagn för jämställdhetsarbetet. Det vi framför allt har kunnat notera i det sammanhanget är att opinionsbildningsarbetet nästan helt har fallit bort. I varje fall har den frågan fått ett mycket mer undanskymt läge än tidigare. Vi må fatta vilka beslut som helst som kan synas vara steg på vägen mot ökad jämställdhet, men det viktigaste och mest ändamålsenliga är ändå att ständigt bedriva ett arbete för att påverka attityderna i positiv riktning.

I det sammanhanget har naturligtvis kvinnoorganisationerna en stor och viktig uppgift. Men de har i allmänhet mycket begränsade resurser, och deras arbete underlättas betydligt, om de kan få del av faktauppgifter och statistik från ett statligt organ. Jag har för egen del, genom mitt engagemang i centerns kvinnoförbund, kunnat notera att möjligheten att få hjälp med uppgifter av det slaget har minskat betydligt i och med att jämställdhetskommittén avvecklades.

Det är helt klart att det behövs någon form av dokumentationscentral för alla som arbetar med jämställdhetsfrågor. Vi menar från centerpartiets sida att JämO bör ha de allra bästa förutsättningarna att tillgodose det behovet. Ingen kommer ju såsom jämställdhetsombudsmannen direkt i kontakt med problemen, med attityderna och fördomarna så som de ter sig i praktisk verksamhet. Vi har därför föreslagit att riksdagen skall begära att regeringen ger JämO i uppdrag att svara för information, opinionsbildning och dokumentation på hela jämställdhetsområdet och att hon får den personal som är nödvändig för det ändamålet. Detta skall ske inom ramen för departementets samlade resurser för jämställdhetsarbetet.

Vi anser också att det är en missriktad besparingsiver när man låter en 2-procentig nedskärning gå ut över en verksamhet, som är under uppbyggnad, som i ingångsskedet naturligtvis har en mycket begränsad personal och som, alldeles avgjort, fyller ett mycket stort behov. Vi menar att det inte är rimligt ens med en oförändrad omfattning av verksamheten.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 2 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 91 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! I det betänkande som nu diskuteras behandlas de delar av budgetpropositionens bil. 12 som rör anslag till Arbetsmarknadsdepartementet m. m. samt punkterna B 13–B 15 under titeln Arbetsmarknad m. m. Vidare behandlas fem motioner väckta under allmänna motionstiden.

Utskottet har varit ganska överens vid behandlingen av detta betänkande, och lät mig därför, herr talman, kort kommentera de punkter där delade meningar råder.

I den första reservationen föreslår moderata samlingspartiet att anslaget till arbetsmarknadsråd och arbetsmarknadsattachéer halveras. Detta innebär att verksamheten skall upphöra fr. o. m. den 1 januari 1987.

Om jag som nyvald i den här kammaren har kunnat läsa rätt i riksdagens handlingar, fanns samma yrkande från samma parti vid fjolårets behandling av samma ärende.

Utskottsmajoriteten delar inte moderaternas uppfattning. Vi anser att

råden fyller sin funktion: att rapportera till Sverige men också att sprida information om svensk arbetsmarknadspolitik.

Det är också ett känt faktum att ordinarie utlandsbeskickningar ofta saknar de specifika kunskaper som råden besitter.

En översyn har gjorts av rådens verksamhet. Där framhålls att rapporteringens inriktning och omfattning skall utvecklas i samarbete med resp. råd för att verksamheten skall bli effektiv och ändamålsenlig. När utskottsmajoriteten avstyrker motionen ger vi också vårt stöd för en fortsatt försöksverksamhet med de särskilda arbetsmiljöattachéerna.

De två andra reservationer som är fogade till detta betänkande berör jämställdhetsområdet. Jag vet inte om det är en tillfällighet eller om det är betydande för jämställdhetsfrågorna att det är fyra kvinnor som är anmälda till debatt i det här ärendet.

I den ena av reservationerna, som är gemensam för folkpartiet och centerpartiet, yrkas på ett vidgat ansvar för JämO och ytterligare en assistenttjänst.

Utskottet är överens om att JämO:s arbete är viktigt, och politisk enighet råder om vikten av jämställdhetsarbetet, men uppfattningen om vägarna och medlen kan vara olika. Majoriteten vill att jämställdheten skall vara en naturlig del av vår vardag inom hela samhället. Vi anser exempelvis att de projekt som pågår för att ge kvinnor utbildning och arbete är bra när det gäller att uppnå jämställdhet. Jämställdhetsdebatten blir då inte någon form av färgglada broschyrer och informationskrifter. Debatten blir inte påtvingad och konstlad utan den blir naturlig. På sikt kommer en medvetenhet att växa fram, och vi får kvinnor i mer mansdominerade yrken. Då kan vi också börja se resultaten.

Den utvidgning av JämO:s uppgifter i frågor om bl. a. information och opinionsbildning som föreslås har inte utskottets stöd. JämO:s uppgift är att bevaka och besvara frågor som gäller arbetslivet, och JämO är ingalunda den enda instansen för information och upplysning. Jämställdhetssekretariatet har en omfattande kontinuerlig informationsverksamhet. Dessutom har vi delegationen för jämställdhetsforskning. Majoriteten anser att nuvarande arbetsfördelning dem emellan är väl avvägd och är inte beredd att föreslå några ändringar.

I den tredje reservationen föreslår moderata samlingspartiet avslag på förslaget i propositionen om anslag för särskilda jämställdhetsåtgärder. Även om vi i Sverige har kommit en bit på väg när det gäller jämställdhet är det ännu mycket som återstår att göra. Att kvinnor kan ha problem att komma ut på arbetsmarknaden är nog bekant för kammarens ledamöter. Låt mig påminna om det uppdrag som länsstyrelserna fick i december 1984 att analysera kvinnors ställning på arbetsmarknaden och i utbildningssystemet. Den kartläggningen är nu slutförd, och åtgärdsprogram för att förbättra kvinnors möjligheter har utarbetats runt om i landet. Man har olika aktiviteter på gång för att ge kvinnor en större chans. Redan nu kan vi konstatera att de satsningar som hittills gjorts möts av ett stort gensvar. Det är angeläget att denna verksamhet får fortsätta för att förbättra kvinnors möjligheter i utbildning och arbetsliv. Av den anledningen tillstyrker vi förslaget.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

*Jämställdhetsombudsmannens verksamhet,
m. m.*

Herr talman! Med det här anförda vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter och därmed också avslag på reservationerna.

Anf. 92 INGRID HEMMINGSSON (m):

Herr talman! Charlotte Branting beklagade att vi avstyrker de föreslagna 9 miljonerna till de speciella projekten. Anledningen till att vi gör det är, som jag tidigare sade, dels att vi måste granska alla utgifter som föreslås här i kammaren, dels – och det väger kanske tyngre – att vi inte tror att statsbidragens storlek är avgörande för det resultat man åstadkommer.

Jag tror att vi i vårt land har fått för mycket av ett statsbidragstänkande. Det har blivit en övertro på statsbidrag; man tror att om man bara satsar statliga pengar får man också ett bra resultat. Jag tror inte att det är på det sättet i det här fallet. Det finns andra områden som vi bör gå in på och som det inte kostar pengar att gå in på.

Ta t. ex. arbetsmarknadens parter! Jag tror att både arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna behöver påverkas här. Där behövs det verkliga attitydförändringar. Det är många kvinnor som har arbeten som, om de varit män, skulle ha givit dem både högre lön och en högre status. De förändringarna åstadkommer man inte med statsbidrag.

Det finns också andra svårigheter – jag nämner detta bara som ett exempel: Flickor som väljer en utbildning som är typiskt manlig har sedan, när de kommer ut i arbetslivet, vissa svårigheter att bli accepterade av arbetskamrater, arbetsgivare, osv. Förhållandena under utbildningen i skolan var kanske relativt enkla och positiva, men förhållandena sedan blir kanske inte så positiva. Sådana saker måste förändras. Det handlar om attitydförändringar som man inte kan köpa med statsbidrag.

Därför tror jag inte att de 9 miljonerna är allena saliggörande på det här området. Det är mycket annat som måste till; bl. a. måste attityderna alltid förändras.

Anf. 93 CHARLOTTE BRANTING (fp):

Herr talman! Jag har aldrig påstått att de 9 miljonerna skulle vara det allena saliggörande – ingalunda! Men det är en viktig del i det fortsatta arbetet för jämställdheten. Jag har haft anledning att se efter vad de här pengarna har gått till. Jag vet att anslaget har rönt ett stort gensvar ute i landet – i länskolnämnder, på länsarbetsnämnder, i utbildningsfonder, osv.

Det är roligt att höra Monica Öhman tala varmt och vackert om JämO, men hon drar inte konsekvenserna av det, eftersom hon inte är beredd att ge pengar till den absolut nödvändiga assistenttjänst som man har krävt sedan flera år tillbaka.

I mitt anförande påpekade jag att JämO har ett stort antal frågor att ta ställning till framöver. Vi tror ingalunda att JämO är den enda jämställdhetsgrupp som finns; det har jag inte påstått. Men JämO är ett viktigt organ, och det behövs pengar för att bl. a. möjliggöra den videofilmning som man planerar skall ingå i TV:s Anslagstavla. JämO behandlar tre ärenden som skall upp i arbetsdomstolen, och man håller på med förarbetena till "Kvinnor visar vägen". JämO har alltså en mängd uppgifter som det inte räcker med en

ordbehandlingsmaskin för att fullgöra, utan JämO behöver också den assistenttjänst som vi har yrkat på.

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Anf. 94 INGRID HEMMINGSSON (m) replik:

Herr talman! Vad händer, Charlotte Branting, om dessa statsbidrag inte utgår? Jo, man kanske gör större ansträngningar och arbetar litet mer. Visst är en del av dessa projekt bra; det kan man aldrig komma ifrån. I mitt anförande sade jag att vi här i kammaren kan försvara de flesta förslag som kostar pengar. Men det handlar hela tiden om att vi måste vända på varenda krona.

Det finns emellertid också projekt som man blir fundersam över. En del av pengarna har t. ex. gått till kvinnor som skall ut och bryta torv i Härjedalen. Men det projektet är kanske ett undantag, och de flesta är säkerligen bra.

Anf. 95 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jag tycker faktiskt att Charlotte Branting utvecklar detta ärende litet väl mycket. Nu är vi plötsligt inne på videofilmning. Såvitt jag förstår är denna videofilmning redan i gång, och förmodligen är den också finansierad. Man lär inte kunna sätta i gång en sådan verksamhet utan pengar.

Jag tycker att vi lägger en för tung börda på JämO, om vi förutsätter att man där skall klara av den information och opinionsbildning som här har nämnts. Jag vet att Charlotte Branting är aktiv i en kvinnoorganisation, och jag tycker också att vi kvinnor i våra resp. organisationer får ta på oss en del av informationsarbetet och opinionsbildningen. Den här debatten måste nämligen föras ute i samhället om den skall leda till något resultat. Vi skall inte, som jag också sade i mitt anförande, glömma att många fler arbetar med de här frågorna, bl. a. jämställdhetssekretariatet.

Anf. 96 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Herr talman! Jag har med alla mina exempel velat visa att JämO:s arbete i dag är för tungt för dess personal. Det skulle glädja mig om socialdemokraterna genom att rösta på reservation 2 ville visa att de stöder JämO:s viktiga arbete.

Även vi i folkpartiet vänder på varenda krona, Ingrid Hemmingsson, och är beredda att spara. Men vi är också beredda att satsa pengar på ett viktigt jämställdhetsarbete, nämligen de pengar som läggs på de olika projekten. Ett och annat projekt är kanske inte det allra bästa. Därför uppmanar jag moderaterna att delta i arbetet i länskolnämnderna och förbättra de projekt som dessa pengar är till för.

Anf. 97 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! När jag förberedde mig för att tala för det här betänkandet, roade jag mig också med att inhämta uppgifter. Jag vill helt kort tala om för Charlotte Branting att enligt de uppgifter som jag har fått vill inte JämO ha ansvarsområdet utvidgat till att omfatta även information och opinionsbildning.

*Jämställdhetsombuds-
mannens verksamhet,
m. m.*

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

*Jämställdhetsombuds-
mannens verksamhet,
m. m.*

Anf. 98 ROSA ÖSTH (c):

Herr talman! Det är synd att utskottsmajoriteten inte har uppmärksammat att opinionsbildningsarbetet faktiskt har blivit mycket sämre de senaste åren. Det behövs förbättringar därvidlag, och de skulle kunna ske på det sätt som vi föreslår, alltså genom att vi ställer mera medel till jämställdhetsombudsman-
nens förfogande.

Det är däremot bra att Monica Öhman säger att JämO gör ett bra arbete, för det är ändå mer än vad utskottet har kostat på sig. Det finns inte en rad av erkännande till jämställdhetsombudsmannen i utskottets betänkande.

Monica Öhman säger vidare att jämställdheten bör komma in som en naturlig del i vardagslivet och att det inte skall ske genom glättade broschyrer, osv. Nej, det tycker inte vi heller. Men jämställdhetsombuds-
mannen kommer verkligen i vardagsnära kontakt med alla människor som berörs, inte minst i arbetslivet, och hon bör därför ha mycket goda förutsättningar att också svara för informationen och opinionsbildningen, såsom vi har föreslagit.

Överläggningen var härmed avslutad.

Socialutskottets betänkande 11

Mom. 1 (statsbidrag till ålderdomshem)

Utskottets hemställan bifölls med 154 röster mot 146 för reservation 1 av Daniel Tarschys m. fl.

Mom. 2 (platsminskningen inom institutionsvården)

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 68 för reservation 2 av Göte Jonsson m. fl.

Mom. 3 (enhetliga avgifter för hemhjälp m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Daniel Tarschys m. fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (villkor för statsbidrag till social hemhjälp)

Utskottets hemställan bifölls med 282 röster mot 17 för reservation 4 av Inga Lantz. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 10 (fristående alternativ)

Utskottets hemställan bifölls med 232 röster mot 70 för reservation 5 av Göte Jonsson m. fl.

Mom. 16 (utvecklingen av färdtjänsten)

Utskottets hemställan bifölls med 258 röster mot 44 för reservation 6 av Daniel Tarschys och Per Arne Aglert.

Mom. 17 (villkor för statsbidrag till färdtjänst)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Inga Lantz – bifölls med acklamation.

Mom. 25 (obligatoriska program i handikappfrågor)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Inga Lantz – bifölls med acklamation.

Mom. 26 (utvecklingsbidrag för handikappomsorgen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Inga Lantz – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande 10

Punkt A 1

Utskottets hemställan bifölls.

Punkt A 2 (anslag till Arbetsmarknadsråd)

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 68 för reservation 1 av Bengt Wittbom m. fl.

Punkt A 3 (anslag till Jämställdhetsombudsmannen)

Utskottets hemställan bifölls med 224 röster mot 78 för reservation 2 av Elver Jonsson m. fl.

Punkt A 4

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2 (anslag till Särskilda jämställdhetsåtgärder)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Bengt Wittbom m. fl. – bifölls med acklamation.

Punkt B

Utskottets hemställan bifölls.

8 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

9 § Upplästes och lades till handlingarna följande från valprovsnämnden inkomna

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamöter och ersättare

Till valprovsnämnden har från riksskatteverket inkommit bevis dels om att Ingela Gardner (m), Åkersberga, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr. o. m. den 10 april 1986 sedan Allan Åkerlind (m) avlidit, dels om att Jan Sandberg (m), Järfälla, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr. o. m. den 10 april 1986 sedan Staffan Burenstam Linder (m) avsagt sig uppdraget som riksdagsledamot. Till ersättare för riksdagsledamöter har utsetts Inger Koch,

Täby, Per Naess, Sollentuna, Ulla Voss-Schrader, Djursholm, Nils Oskar Nilsson, Tumba, Ola Månsson, Solna, Gun Blomberg, Sollentuna, och Rune Davidsson, Vaxholm (alla m).

Valprövningsnämnden har vid sammanträde denna dag granskat bevisen och därvid funnit att de blivit utfärdade i enlighet med 15 kap. 1 § vallagen. Stockholm den 9 april 1986

Stig Nordlund

/Sven-Georg Grahn

10 § Anmäldes och bordlades

Proposition

1985/86:163 Ändring av upplåningsrätten m. m. för Sveriges allmänna hypoteksbank

11 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1985/86:489 av *Ivar Franzén m. fl.*

1985/86:490 av *Staffan Burenstam Linder m. fl.*

Ändringar i finansieringssystemet för använt kärnbränsle, m. m. (prop. - 1985/86:132)

1985/86:491 av *Jan-Erik Wikström och Anne Wibble*

1985/86:492 av *Margareta Mörck m. fl.*

1985/86:493 av *Elver Jonsson m. fl.*

1985/86:494 av *Börje Hörnlund m. fl.*

1985/86:495 av *Alf Wennerfors m. fl.*

Arbetsmarknadsverkets ansvarsområde m. m. (prop. 1985/86:138)

1985/86:496 av *Christer Eirefelt m. fl.*

1985/86:497 av *Staffan Burenstam Linder m. fl.*

1985/86:498 av *Lars Werner m. fl.*

1985/86:499 av *Ivar Franzén m. fl.*

Försöksverksamheter i statlig reglering gentemot näringslivet (prop. 1985/86:142)

1985/86:500 av *Daniel Tarschys m. fl.*

1985/86:501 av *Lars Werner m. fl.*

1985/86:502 av *Ulla Tillander m. fl.*

1985/86:503 av *Nils Carlshamre m. fl.*

Fritidshemsverksamheten (prop. 1985/86:152)

1985/86:504 av *Margitta Edgren*

1985/86:505 av *Daniel Tarschys m. fl.*

1985/86:506 av *Rune Gustavsson m. fl.*

1985/86:507 av *Gunilla André*

Riksdagens revisorers förslag angående statens utgifter för bidragsförskott, m. m. (förs. 1985/86:17)

1985/86:508 av *Leif Olsson*

1985/86:509 av *Hans Petersson* i Hallstahammar m. fl.

1985/86:510 av *Olle Svensson* m. fl.

Fullmäktiges i riksbanken förslag om inrättande av sedeldepåer för riksbanken hos postverket (förs. 1985/86:22)

Prot. 1985/86:112

9 april 1986

*Meddelande om
interpellationer*

12 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 8 april

1985/86:167 av *Anita Bråkenhielm* (m) till utrikesministern om det svenska deltagandet i ett övervakningssystem för kärnvapenprov:

Sverige har under många år på ett förtjänstfullt sätt bidragit till och lagt grunden för det internationella samspelet för att testa ett effektivt övervakningssystem för kärnvapenprov, som sedan ett par år varit i bruk och som sanktionerats av FN:s nedrustningskonferens i Genève.

På sista tiden har i internationell press framförts anmärkningar mot kvaliteten i det svenska arbetet inom projektet. Det har sagts att Sveriges utrustning för verksamheten är av andrarangskvalitet.

Vad avser utrikesministern vidta för åtgärder för att vår medverkan i projektet skall kunna ske på ett förstklassigt sätt?

1985/86:168 av *Anita Bråkenhielm* (m) till statsrådet Bengt Göransson om ökade möjligheter att välja skola:

I regeringsförklaringen den 13 mars sades bl. a. att möjligheterna för den enskilde att påverka innehålllet i den offentliga verksamheten bör ökas, liksom möjligheterna att inom den offentliga sektorn få välja t. ex. daghem, skola och läkare.

På vilket sätt ämnar regeringen öka möjligheterna att kunna välja skola?

den 9 april

1985/86:169 av *Per-Richard Molén* (m) till industriministern om underlaget för regeringens förslag om visst samgående på oljeområdet:

I en proposition om vissa oljebolagsfrågor framläggs förslag om att OK, Neste och SP skall gå in som ägare i ett gemensamt företag inom oljeområdet.

Propositionen omfattar i sin helhet bara 8 sidor. Kortfattat meddelas:

- OK med apportegendom på 580 milj. kr. får ett ägande i det gemensamma bolaget med 53 %. OK garanterar att denna verksamhet har ett nettovärde om minst nämnda belopp.

- Neste med apportegendom på 280 milj. kr. och en kontantlikvid på 320 milj. kr. ges en ägarandel på 17 %. I detta fall skall apportegendomen enligt marknadsmässig värdering äsättas aktuellt belopp.
- SP överlåter enligt ett särskilt garantiavtal innefattande värderingsregler hela sin rörelse inkl. dotterbolag för ett angivet värde på minst 550 milj. kr. SP ges en ägarandel på 30 %. Det är värt att notera att regeringen under de senaste åren tillfört SP och dess dotterbolag SP Exploration AB medel som uppgått till miljardbelopp.

Enligt min mening finns det inga möjligheter att utifrån föreliggande proposition dra några som helst slutsatser om det ekonomiskt berättigade för SP och därmed staten som ägare av företaget att ingå detta avtal med OK och Neste, där OK blir majoritetsägare. I en öppen demokrati som Sverige måste kunna krävas helt andra och mera öppna redovisningar av skälen till en så stor ekonomisk transaktion, som berör skattebetalarna. För samtliga oppositionspartier är det omöjligt att göra en saklig bedömning av propositionens förslag.

Ytterligare propositioner under senare tid skulle också kunna andras som exempel. Att det ställs höga krav på propositionerna och deras innehåll är av stor vikt för att upprätthålla respekten för riksdagen och dess arbete.

Med anledning härav vill jag till industriministern ställa följande frågor:

1. Vilka krav anser industriministern skall ställas på det beslutsunderlag som skall föreläggas riksdagen för dess ställningstaganden till regeringens förslag?
2. Anser industriministern att föreliggande propositioner tillgodoser riksdagens krav på allsidig belysning av underlaget för bedömning av regeringens förslag?
3. Anser inte industriministern att det mot bakgrund av de stora summor som SP genom riksdagsbeslut erhållit över statsbudgeten finns skäl för en mera ingående analys av SP och dess dotterbolag mot bakgrund av de stora anslag riksdagen under senare år beviljat företaget?

1985/86:170 av *Per-Richard Molén* (m) till statsrådet Birgitta Dahl om energibeskattningen:

Regeringen lade för en tid sedan på riksdagens bord en proposition med omfattande förslag till höjning av skatterna på olika energislag.

Energiskatterna är punktskatter som drabbar de olika energislagen med olika kraft. Inhemska bränslen är undantagna.

Regeringens förslag kommer att få allvarliga konsekvenser för speciellt de energitunga företagen, som vanligtvis tillverkar standardvaror, som internationellt är utsatta för en mycket stark priskonkurrens. Vanligtvis befinner sig dessa företag inom branscher som kännetecknas av internationell överkapacitet.

Vi har i Sverige under senare år kunnat konstatera, hur energin kommit att bli en källa ur vilken man hämtar skatteinkomster för att täcka de budgetunderskott som karakteriserar svensk ekonomi. I flera av de industri-

länder med vilka svensk företagsamhet konkurrerar har sedan länge energin huvudsakligen mervärdebeskattats. Fördelen med detta system är att exporterande industri kan få mervärdeskatten avlyft vid export. Med det svenska systemet tvingas företagen ha energikostnaden inräknad i sitt exportpris, som därigenom blir lägre än konkurrenternas.

Med de negativa effekter som de svenska energiskatterna har på industrin finns det anledning överväga om inte även Sverige bör övergå till mervärdeskatter på energiområdet. Härigenom kan marknadsprissättningen slå igenom och relationerna industriländerna emellan hållas oförändrade.

Med anledning härav vill jag till energiministern ställa följande frågor:

1. Vilka nackdelar anser energiministern vidlåder det nuvarande svenska energibeskattningsystemet?
2. Vilka omedelbara åtgärder är energiministern beredd att vidta för att eliminera de konkurrensnackdelar svensk energitung industri drabbas av med anledning av regeringens förslag till höjda energiskatter?
3. Vilka långsiktiga förändringar av det svenska energiskattesystemet kan energiministern tänka sig för att åstadkomma internationell konkurrensneutralitet på energiområdet?
4. Vilka fördelar anser energiministern att ett mervärdeskattesystem kan ha ur industri- och energipolitisk synvinkel?
5. Är energiministern beredd att tillsätta en utredning som får i uppdrag att se över svensk energibeskattning, där frågan om en energimoms för industrin kan vara ett alternativ?

1985/86:171 av *Per-Richard Molén* (m) till industriministern om eltillgångens betydelse för regionalpolitiken:

I anslutning till den regionalpolitiska interpellationsdebatten inbjöd industriministern mig till en regionalpolitisk energidebatt.

Under de senaste tre åren har förbrukningen av el ökat med omkring 10 % per år. Vi har i dag i stort sett balans mellan tillgång och efterfrågan på el. Eftersom inga nya anläggningar för produktion av el för närvarande är aktuella kommer vi på några års sikt att uppleva en bristsituation. Dessutom kommer den snabba kärnkraftsavvecklingen att framtvunga drastiska ransoneringsåtgärder på elområdet. Industridepartementet gick strax före påskhelgen ut med ett meddelande där man redogjorde för innehållet i ett utredningsuppdrag till energiverket, där bl. a. frågan om behovet av lagstiftning skulle belysas vad gäller att förhindra tillkomsten av nya energikrävande industriella investeringar.

Detta utredningsuppdrag kan inte inom näringslivet uppfattas på annat sätt än att regeringen på sikt bedömer tillgången på el bli så knapp att regeringen skall ta ställning till varje enskilt elkrävande investeringsobjekt. Tanken på en sådan lagstiftning är en klar signal till företagen att i sin mera långsiktiga investeringsplanering avstå från elkrävande projekt. Automatiskt innebär detta att de industrikoncerner, som är verksamma i Norrlands-länen och som av tradition kommit att ägna sig åt elintensiv produktion får övergå till annan verksamhet, där behovet av el inte är lika uttalat.

Eftersom den elintensiva industrin utgör basen för den industriella

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Meddelande om
frågor

verksamheten i Norrland kommer denna del av landet att alldeles speciellt drabbas av de elprishöjningar som blir nödvändiga för att hålla nere elförbrukningen och av den lagstiftning som regeringen signalerar i sitt utredningsuppdrag.

Med anledning härav vill jag till industriministern ställa följande frågor:

1. Vilka regionalpolitiska slutsatser är industriministern benägen att dra av de drastiska förändringar på tillgången på el som regeringen signalerar?
2. På vilket sätt står den av regeringen drivna avvecklingsplanen för kärnkraften i överensstämmelse med de regionalpolitiska målen?
3. Vilka förändringar inom industristrukturen är att vänta med en knapp tillgång på el?

13 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 8 april

1985/86:468 av *Pär Granstedt* (c) till utrikesministern om åtgärder för att förhindra sydafrikanskt deltagande i planerat möte i Sverige med internationella atomenergiorganet, IAEA:

Enligt uppgift avser den sydafrikanska regeringen att vara representerad vid det planerade IAEA-mötet i Sverige i år. Detta torde knappast överensstämma med svensk politik gentemot Sydafrika.

Avser regeringen att vidta åtgärder för att förhindra sydafrikanskt deltagande i IAEA-mötet?

den 9 april

1985/86:469 av *Tore Claeson* (vpk) till statsrådet Birgitta Dahl om energirådgivningen i kommunerna:

Enligt uppgifter i massmedia visar en rapport från byggforskningsrådet att över hälften av landets kommuner helt eller delvis har slutat med energirådgivning sedan statliga stödet till energirådgivning försvann 1985. Som bekant vände sig bl. a. vpk mot avvecklingen av detta stöd och varnade för konsekvenser av det slag som nu synes vara ett faktum.

Jag vill nu fråga miljö- och energiministern:

Avser statsrådet ta något initiativ i syfte att motverka minskningen av energirådgivning i kommunerna?

1985/86:470 av *Hugo Hegeland* (m) till statsrådet Birgitta Dahl om planerna på svensk export av kärnkraftsbyggnader:

Enligt ett uttalande av statsminister Ingvar Carlsson under dennes besök i

Finland vill den svenska regeringen gärna att Asea-Atom får sälja ett kärnkraftverk till Finland. Med anledning härav vill jag fråga:

Prot. 1985/86:112
9 april 1986

Kommer regeringen i den aviserade propositionen om förbud mot ytterligare kärnkraftsbyggnader att göra undantag för svensk export av kärnkraftverk eller bör den svenska kärnkraftsindustrin betrakta eventuell export till Finland som en engångshändelse?

*Meddelande om
frågor*

14 § Kammaren åtskildes kl. 18.00.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Gunborg Apelgren

Förteckning över talare
(Siffrorna avser sida i protokollet)

Onsdagen den 9 april

Förste vice talmannen 3
Andre vice talmannen 45, 61
Tredje vice talmannen 92
Alsén, Lennart (fp) 29, 31
Andersson, Elving (c) 31, 35, 36
Andersson, Gösta (c) 9, 24, 27
Backlund, Rune (c) 49
Bergdahl, Hugo (fp) 7, 23, 27
Björk, Ingvar (s) 82
Bohlin, Görel (m) 4, 22, 26
Branting, Charlotte (fp) 93, 98, 99
Carlshamre, Nils (m) 76, 91
Claesson, Viola (vpk) 13, 24, 28
Danielsson, Bertil (m) 55
Franzén, Tommy (vpk) 50, 53, 54
Gellerman, Kerstin (fp) 56
Godin, Sigge (fp) 38, 45
Gustavsson, Rune (c) 66, 74
Hemmingsson, Ingrid (m) 92, 98, 99
Henricsson, Sven (vpk) 57
Hugosson, Kurt (s) 17, 25, 28, 30, 34, 35, 41, 42, 52, 53
Ingvardsson, Margó (vpk) 67, 73, 75, 80, 81
Jonsson, Göte (m) 61, 72, 74, 89, 90
Jonäng, Gunnel (c) 39, 41, 43, 46
Karlsson, Ingvar, i Bengtsfors (c) 58
Littmarck, Blenda (m) 86, 88
Magnusson, Göran (s) 37
Måbrink, Bertil (vpk) 43, 46, 47
Nilsson, Bo (s) 47
Norberg, Gudrun (fp) 83, 85, 86
Ström, Gunnar (s) 79, 80, 81
Tarschys, Daniel (fp) 88, 89, 90
Westin, Aina (s) 69, 74, 76, 84, 85, 87
Öhman, Monica (s) 96, 99
Östh, Rosa (c) 95, 100
Östrand, Olle (s) 40, 42, 45, 46