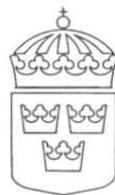


Riksdagens protokoll

1991/92:107

Torsdagen den 7 maj

Kl. 12.00–16.37



Protokoll
1991/92:107

1 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 6 maj

Företogs till avgörande utbildningsutskottets betänkande 1991/92:UbU21 samt bostadsutskottets betänkanden 1991/92:BoU26, BoU17, BoU19, BoU20 och BoU21 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 106).

Utbildningsutskottets betänkande UbU21

Återförvisningsyrkandet

Det av Björn Samuelson m.fl. under överläggningen framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning bifölls med acklamation.

Bostadsutskottets betänkande BoU26

Utskottets hemställan bifölls med 161 röster mot 127 för reservationen av Oskar Lindkvist m.fl.

Bostadsutskottets betänkande BoU17

Mom. 1 (prisstödet till rennärningen)

Utskottets hemställan bifölls med 273 röster mot 12 för meningsyttringen av Eva Zetterberg i motsvarande del. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (mobila slakteriföretag)

Utskottets hemställan bifölls med 253 röster mot 32 för reservationen av Max Montalvo.

Mom. 5 (anslag till prisstöd till rennärningen)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 14 för meningsyttringen av Eva Zetterberg i motsvarande del.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU19

Mom. 2 (strandskyddets utformning)

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 20 för reservation 1 av Dan Eriksson i Stockholm. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (genomförandetider)

Utskottets hemställan bifölls med 269 röster mot 20 för reservation 2 av Dan Eriksson i Stockholm. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU20

Mom. 1 (utformningen av byggreglerna m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 269 röster mot 20 för reservationen av Dan Eriksson i Stockholm. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 3 (energihushållning)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 13 för meningsyttringen av Eva Zetterberg i motsvarande del.

Mom. 4 (energirådgivning)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 13 för meningsyttringen av Eva Zetterberg i motsvarande del.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU21

Mom. 1 (miljökonsekvensbeskrivningar i planer enligt PBL m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 164 röster mot 125 för reservationen av Oskar Lindkvist m.fl.

Mom. 3 (Laisvallprojektet)

Utskottets hemställan bifölls med 258 röster mot 18 för motionerna Bo510 av Bruno Poromaa och Leif Marklund samt Bo516 av Olle Lindström och Per-Richard Molén. 9 ledamöter avstod från att rösta.

Sigrid Bolkéus (s) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Meddelande om samlad votering

Förste vice talmannen meddelade att trafikutskottets betänkanden TU15 och TU16 skulle avgöras i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1991/92:TU15 Vägväsende m.m. (prop. 1991/92:100 delvis).

Vägväsende m.m.

Anf. 1 BO NILSSON (s):

Herr talman! Människors resor till möten med varandra och transporter av varor är två grundläggande funktioner i samhället. Förmågan att på ett effektivt sätt organisera transporter och kommunikationer har en avgörande betydelse för utvecklingen av välfärd, samhällsekonomi och miljö.

Under den socialdemokratiska regeringens ledning har en ny era inletts i trafikpolitiken. Strukturella förändringar tillsammans med stora ekonomiska insatser gör, om besluten fullföljs, att landet kommer att stå väl rustat för framtiden.

Om man skall göra 1990-talet till infrastrukturens årtionde måste emellertid ytterligare stora insatser göras. Vi socialdemokrater har genom beslut i riksdagen under våren 1991 sett till att staten skulle tillföra ytterligare minst 20 miljarder kronor till trafikens infrastruktur under resten av 1990-talet i fast penningvärde. Ytterligare ett anslag för sådana investeringar tillkom genom ett riksdagsbeslut hösten 1991. Medelsanvisningen omfattade 1,5 miljarder varav 984 milj.kr. avsåg vägprojekt. Även detta beslut tillstyrktes av oss socialdemokrater.

Regeringen föreslår nu en nedjustering av planeringsramen för anslaget L1 Investeringar i trafikens infrastruktur, till 19 miljarder kronor. Argumentet är förändrad momsredovisningsprincip. Vi anser att detta är en felaktig tolkning av riksdagens beslut. Dessutom visar det vad regeringspartiernas stora ord om en långsiktig satsning på trafikens infrastruktur är värda då de skall omsättas i praktisk politik.

Vi socialdemokrater föreslår att den ursprungliga planeringsramen för anslaget L1 Investeringar i trafikens infrastruktur om minst 20 miljarder kronor omräknas till 1992 års penningvärde.

I trafikutskottets betänkande 15 om anslag till vägväsendet m.m. behandlas emellertid dessa båda anslag endast översiktligt. Sakbehandlingen av frågorna, som berör de båda infrastrukturanslagen, återkommer vi till senare i vår i ett betänkande om trafikpolitikens inriktning. Också i behandlingen av den s.k. kompletteringsbudgeten kommer vi socialdemokrater att återkomma med ytterligare omfattande förslag till nya satsningar i bl.a. vägar och järnvägar. Dessa förslag till ytterligare utbyggnad betyder, utöver en förbättrad infrastruktur, också ett viktigt led i det oerhört viktiga arbetet att minska arbetslösheten. Men, som sagt, denna debatt återkommer vi till senare i vår.

Herr talman! När det gäller drift och underhåll av statliga vägar föreslår regeringen en medelsanvisning på 5 908,3 milj.kr. för nästa budgetår. I förra årets budget föreslog den socialdemokratiska regeringen 6 125,9 milj.kr. Då framhöll utskottet dessutom speciellt, att en kraftig ökning av vägunderhållet är angelägen. Om erforderliga insatser inte genomförs försvåras framkomligheten på vägarna för näringslivet, kollektivtrafiken och enskilda trafi-

kanter. Detta leder till försämrade tillväxtmöjligheter, lägre trafiksäkerhet och större miljöproblem.

Trafikutskottet krävde också att regeringen skulle föreslå en ökning av anslagen för vägunderhåll. Detta räckte inte för de dåvarande oppositionspartierna Moderaterna och Centern. Moderaterna föreslog en höjning med 1,4 miljarder till 7 533,9 miljoner och Centern en höjning med 500 miljoner till 6 625,9 miljoner. Mot denna bakgrund måste man faktiskt ställa sig flera frågor.

För det första: Anser ni inte längre att vägunderhållet är eftersatt och behöver extra anslag? För det andra: Anser ni att framkomligheten för näringslivets transporter har förbättrats avsevärt under det gångna året? Om inte, varför vill ni inte längre skapa bättre förutsättningar för ökad tillväxt i bl.a. näringslivet? Ni brukar ju annars säga att detta är en av era hjärtefrågor.

Till sist: Er njugghet, eller snålhet om ni så vill, kan väl inte bero på att valet nu är över och att löftena förhoppningsvis är glömda? Nu kan ni, utan att ens rodna, t.ex. föreslå en sänkning av anslaget med 220 miljoner.

Vi socialdemokrater håller oss däremot till vårt löfte även efter valet och föreslår i vår motion T212 och reservation 1 att anslaget skall höjas med 1 350 milj.kr. Detta skulle betyda ett rejält tillskott och möjliggöra bättre vägar i hela landet, men skulle också innebära ett värdefullt inslag i arbetet med att skapa jobb och därmed minska arbetslösheten. Av dessa medel anser vi att 100 miljoner skall användas för att förbättra väg 45 norr om Karlstad. Det betyder mycket för både godstrafiken och kollektivtrafiken i det norra inlandet. En sådan satsning har bestående värde och är därför extra värdefull.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 i trafikutskottets betänkande 15.

I reservation 4 skriver vi socialdemokrater att motion T326 av Ny demokrati och motion T327 av moderater och nydemokrater bör avstyrkas. Motionärerna kräver att utbyggnaden av E 6 genom Bohuslän och väg E 66 i ett avsnitt får byggas, finansieras och drivas av ett privat konsortium.

För att lura Ny demokratis Kenneth Attefors i fällan skriver utskottet att regeringen bör uppdra åt vägverket att skyndsamt utreda möjligheten att genomföra en utbyggnad av E 6 på det sätt som Ny demokrati föreslår. Det gäller också motion T327 om E 66 från moderater och nydemokrater, som därmed också skulle anses tillgodsedd. Detta är ingenting annat än ett dåligt skämt och visar att Ny demokrati är något av en vindflöjel, åtminstone i denna fråga.

Först stod Ny demokrati bakom vårt förslag om satsningen på vägunderhållet med 1 250 miljoner, men sålde sig sedan till de övriga borgarna för denna utredning. Min fråga till Ny demokratis företrädare blir därför: Känner ni er inte litet billiga i dag, nog hade det varit bättre med bättre vägar och kanske uppemot 1 000 årsarbeten än en utredning? Det var ett katastrofalt byte för att tala hockeyspråk.

För oss socialdemokrater gäller fortfarande att det allmänna skall vara väghållare för de vägar som behövs för den allmänna samfärdseln. Vi säger också i vår reservation 4, som jag härmed yrkar bifall till, att vi genom 1988 års trafikpolitiska beslut skapade möjligheter för andra intressenter, t.ex.

näringsliv och kommuner, att genom förskottering av medel bidra till att genomföra vägprojekt som eljest inte skulle kunna förverkligas inom rimlig tid.

I vår motion T212 och i reservation 5 tar vi också upp frågan om att genom någon sorts brukaravgift öka resurserna till framtidens vägunderhåll. Vi menar att någon ny finansieringskälla behövs, kanske någon form av s.k. raka rör mellan delar av trafikanternas avgifter och vägverkets budget. Vi anser, att om vi skall få ökade resurser till välbehövligt vägunderhåll, måste vi hitta former som gör att vägkapitalet bevaras.

Regeringen bör, oavsett dagens beslut, undersöka olika alternativ för att skapa nödvändiga resurser till vägunderhållet, och jag är övertygad om att regeringen också är nödsakad att komma tillbaka i denna fråga.

Herr talman! I reservation 6 om investeringsplaneringens inriktning vill vi, precis som i vår motion T212, understryka att vägar med likartat trafikarbete skall hålla en likvärdig standard, oavsett var i landet de är belägna. Vi anser vidare att nuvarande princip för fördelning av medel till olika vägändamål bör justeras så, att det lågtrafikerade vägnätet och grusvägnätet ges en ökad prioritet.

Jag yrkar bifall till reservation 6.

Som exempel vill jag nämna vägverkets nyligen genomförda beräkning av vilken vägsatsning som ger den största regionalpolitiska effekten. Beräkningen visar att en satsning på inlandsvägen, riksväg 45, ger den största utdelningen i vad gäller boende och regional utveckling. Det är därför som vår satsning med 100 miljoner till 45:an är så viktig och riktig.

Vi socialdemokrater vill försätta att utveckla trafikpolitiken så, att de för samhällsutvecklingen strategiska uppgifterna skall kunna förverkligas. För detta krävs att det arbete som har inletts av den socialdemokratiska regeringen fullföljs. Enligt vår uppfattning saknar den borgerliga regeringen egen trafikpolitisk vision. Inte heller på trafikpolitikens område duger det med den enda vägen. Det måste finnas flera vägar, och varför inte trafikslag, för att klara kommunikationerna i hela landet. Det räcker alltså inte med en enda väg, speciellt inte om den är en återvändsgränd, som den borgerliga politiken tycks vara.

Vägar, och också järnvägar, är gemensamma tillgångar, uppbyggda som en del av folkhushållet. Det är genom en fortsatt gemensam förvaltning och utveckling av dessa tillgångar som vi socialdemokrater vill bygga landet också framöver. Vi känner ett ansvar att föra detta demokratiska uppdrag vidare som en motvikt mot de kortsiktiga kapitalintressena på marknaden.

Herr talman! I betänkande 1990/91:TU24 framhöll utskottet "att det politiska inflytandet över planeringsprocessen för infrastruktursatsningar, t.ex. väginvesteringar, bör stärkas. Regeringen borde underställa riksdagen övergripande riktlinjer för hur infrastrukturen skall kunna utvecklas inom bl.a. vägsektorn." Detta är en viktig fråga, som jag tror att vi alla kan ställa upp på. Jag hoppas därför att de talare som i dag har goda kontakter med kommunikationsdepartementet tar detta självklara uppdrag med sig dit.

Herr talman! Jag står självfallet bakom alla de socialdemokratiska reservationerna i betänkande 1991/92:TU15, men avser att begära votering bara vid reservationerna 1, 4 och 6.

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

Vägväsende m.m.

Anf. 2 KENNETH ATTEFORS (nyd):

Herr talman! Till Bo Nilsson vill jag säga att jag inte känner mig lurad av Rolf Clarkson som vi i detta fall förhandlade med. Jag rekommenderar Bo Nilsson att läsa vår motion, som vi kommer att ställa mot regeringens kompletteringsproposition. Då kommer kanske Bo Nilsson att känna sig ganska nöjd. Om vi får igenom förslaget vet jag inte.

Herr talman! Ännu en gång har en ledamot från ett annat parti skrivit en alldeles utmärkt motion, nämligen Fredrik Reinfeldt från Moderaterna. Han är tyvärr inte här nu.

Denna motion vill vi nydemokrater bifalla. Det är en motion angående automatisk hastighetsövervakning. Vi kan med anledning av regeringens budgetproposition konstatera att regeringen vill införa mekanisk övervakning av befolkningen. Detta kan vi naturligtvis inte acceptera. Vi vet att antalet olyckor på våra vägar måste minska. En mängd tragedier döljer sig bakom den olycksstatistik som härör från trafiken.

Enligt vårt sätt att se på saken vore det bättre att genom kunskapsförmedling, information och opinionsbildning eftersträva ett förändrat beteende hos trafikanterna, som gör att dessa sänker hastigheten, eller med andra ord kör lagligt. Vi kan inte bara som under den senaste tiden skärpa straffen, böterna, och dessutom montera upp mekaniska övervakningsapparater.

Regeringen har aviserat en proposition om det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Vi nydemokrater tillsammans med Fredrik Reinfeldt från Moderaterna hoppas att detta arbete skall utmynna i ett mer förebyggande arbete som får människor att vilja köra bättre och lagligt och inte riskera andra människors liv.

Dessutom tycker vi att en mänsklig synlig bevakning ger bättre förebyggande effekt. De flesta svenskar, inkl. mig själv, är som bekant litet ögontjäna när det gäller vårt förhållande till trafikpolisen. Det finns dessutom juridiska tveksamheter till att ha mekaniska spionkameror längs våra vägar. Bevisföringen är svår och tveksam. Ett tillfälligt nedfällt solskydd kan vara skillnaden mellan åtal, med indraget körkort som följd, eller frikännande.

För Sverige i tiden, och för svenskarnas rättstrygghet yrkar jag bifall till vår reservation 2 i trafikutskottets betänkande 15 mom. 9.

Herr talman! Nu gäller det E 6 genom Bohuslän. Regeringen har i ett frågesvar i kammaren, lämnat av kommunikationsministern i mitten av december förra året, redovisat de svårigheter som för närvarande finns angående finansieringen av den önskvärda utbyggnaden av E 6 genom Bohuslän till full motorvägsstandard från Ljungskile upp till Hogdal. Sträckan kan kostnadsberäknas till ca 5,6 miljarder kronor.

I planeringen för nyinvesteringar finns det ungefär 7 miljarder kronor upptagna till vägar i hela Sverige till år 2000. Var och en kan därför förstå att den olycksdrabbade vägen längs norra Bohuslän inte kommer att bli till inom överskådlig framtid om den skall finansieras via den normala statsbudgeten.

Vi nydemokrater, liksom majoriteten i trafikutskottet, tycker att bygget av E 6:an kan finansieras med vägavgifter. Vi måste våga pröva andra finansieringslösningar i Sverige. Den tidigare socialdemokratiska regeringen har redan möjliggjort att vi kan finansiera nybyggen med just vägavgifter. Realistiska kalkyler visar att intäkter på ca 1:50 kr. per mil för personbil och ca

5:00 kr. per mil för lastbil kan täcka den del av investeringskostnaden som inte finansieras på annat sätt.

Den statliga produktivitsdelegationens studier över infrastrukturens betydelse för tillväxten är av speciellt intresse för E 6 genom Bohuslän. Snabb insats leder till en säkerställd tillväxtpotential i Västsverige och även i Norge. Norrmännen blir med och betalar investeringen i Sverige med sina vägavgifter, vilket är mycket praktiskt i detta fall.

Vi måste våga pröva alternativ till den nuvarande finansieringspolitiken. Vi vill pröva detta genom att överlämna E 6 genom Bohuslän till ett privat konsortium. Lönsamheten är så stor att statliga investeringsmedel inte skall behöva tas i anspråk annat än i mindre omfattning för detta projekt.

Vi åstadkommer också en s.k. avlyftningseffekt, som medger att statliga medel kan användas för andra angelägna objekt, där den företagsekonomiska lönsamheten inte kan förutses bli lika stor men där investeringar ändå är mycket angelägna, t.ex. i glesbygd, för turismen, för skogsbiltransporter och för samfärdsl för lokalbefolkningen. Det sekundära vägnätet eftersätts i dag på ett oacceptabelt sätt.

Jag tycker att det är bra att man i kompletteringspropositionen anslår medel till de små vägarna. Efter att ha varit ute och åkt på de dåliga vägarna i två dagar inser jag att man måste satsa pengar på dem.

Min rekommendation är alltså: Sätt spaden i jorden nu. Skaffa jobb till 5 000–6 000 västkustbor eller anläggningsarbetare.

Med anledning av detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan och avslag på reservation 4 i trafikutskottets betänkande 15 mom. 27.

Anf. 3 BO NILSSON (s) replik:

Herr talman! Kenneth Attefors sade att man skulle sätta spaden i jorden nu. Samtidigt innebär detta förslag att man skall låta berörda myndigheter utreda detta. Det går naturligtvis inte ihop, utan man måste börja med en utredning. Det betyder kanske, Kenneth Attefors, ett tiotal arbetstillfällen för tekniker och andra.

Vårt förslag om 1 250 milj.kr. till vägunderhåll skapar däremot kanske 1 000 årsarbetstillfällen. Detta är skillnad. Jag tycker att Kenneth Attefors kunde ha stått fast vid det som han först var inne på i utskottet. Jag tror att det hade varit till fördel för vägarna, trafiksäkerheten och jobben.

Anf. 4 KENNETH ATTEFORS (nyd) replik:

Herr talman! Jag beklagar den lilla fördröjning som kommer att ske. Men i betänkandet står det faktiskt att detta skyndsamt skall utredas. Detta har ordföranden i trafikutskottet lovat mig som enskild ledamot i trafikutskottet, och jag förutsätter att den borgerliga majoriteten står för vad den har lovat.

Anf. 5 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Det finns i ord en ganska bred politisk enighet om att satsningar på infrastrukturen är viktiga både för företag och för hushåll i det här landet. Problemet är att vi menar litet olika saker med infrastruktur. I vårt parti menar vi att infrastruktur är allt möjligt som är varaktiga resurser som kan användas gemensamt av alla i samhället. I ett sådant vitt begrepp ham-

nar inte bara vägar, järnvägar, telekommunikationer, post, flygtrafik och sjöfart utan även i stor utsträckning offentlig service, t.ex. sjukvård, omsorg, utbildning, kulturinstitutioner, osv.

Huvudinriktningen för vår del är att infrastrukturen skall vara samhälls-ägd, samhällskontrollerad och gemensamt finansierad, i huvudsak med skatter och avgifter. Vi avvisar tanken på en utredning om en privat väghållning för E 6, som majoriteten i utskottet föreslår. Vi tror inte heller på de förslag till brukaravgifter som majoriteten diskuterar och som Socialdemokraterna tar upp i en reservation.

Finansieringen med skatter gäller då givetvis också den speciella del av infrastrukturen som vi i dag behandlar, nämligen den fysiska infrastrukturen, vägarna. Ett samhällskontrollerat vägnät är en förutsättning för att riksdag och regering skall kunna ta det övergripande ansvaret och planera för transportförsörjningen på väg. Därför måste också statens och kommunernas ekonomi vara så stark att de i praktiken kan styra över vägnätet. Med populistiska skattesänkningar blir inte samhällsekonomin stark. Därför har den skattesänkingspolitik som såväl Socialdemokraterna som de borgerliga partierna har fört undergrävt möjligheterna till snabba investeringar i infrastrukturen.

Förutom att riksdagen har svårt att styra själva beslutsgången på grund av hur byråkratin har organiserat detta har svårigheterna att styra ökat på grund av bristen på medel.

Risken är att vi nu går ned oss i ett träsk av kortsiktiga lösningar som är ekologiskt ohållbara, och risken för resursslöseri är uppenbar.

EG-kommissionens egna oberoende experter har konstaterat att ekosystemen i Europa redan 1988 utsattes för en alltför stor belastning av miljöföroreningar, varav en avsevärd del kommer från trafiken. Förlusten av mer än 50 000 människoliv i vägtrafiken i Europa och lidandet för 100 000-tals trafikskadade per år är också orimligt.

Slöseriet med tid och energi i vägtrafiken hör också till bilden. Mätt i pengar torde detta slöseri uppgå till hundratals miljarder kronor. Ändå förutsätts det att vägtrafikmängden skall öka kraftigt i och med utvidgningen av den inre marknaden och kanske t.o.m. fördubblas under de närmaste 30 åren.

Dels måste vi börja ifrågasätta om det är en naturlag att trafiken skall öka i all oändlighet. Dels måste transporter på väg styras över till järnväg, sjöfart och kollektivtrafik.

I den politiken borde Sverige vara pådrivande och inte stå för en anpassning till de sämsta sidorna av politiken inom EG-området.

Det var med viss förvåning som vi konstaterade att regeringen för samtliga vägslog höll ned satsningar på drift och underhåll. Detta leder, som påpekats tidigare i dag, till fortsatt förstörelse av vägkapitalet. Det är vi emot. Där emot är vi mer återhållsamma än regeringen med att höja kapaciteten på vägnätet, för att det skall kunna ta över mer långväga tunga transporter. Vissa flaskhalsar måste säkert byggas bort, och vissa olycksdrabbade sträckor måste förbättras. Eftersom Vänsterpartiet anser att huvudlinjen måste vara att styra över de tunga och långa transporterna till järnväg och

sjöfart och persontrafik till kollektivtrafik och järnväg, är det givetvis på dessa områden som vi vill skjuta till pengar.

Vi vill stärka resurserna för drift och underhåll av det befintliga vägnätet, såväl de statliga, statskommunala, som de enskilda vägarna. Vi har också rest krav på vissa bärighetshöjningar av skogstransporter inom skogsbilvägnätet.

Den som sysslar med trafikpolitik i riksdagen får vara beredd på att folk ringer och frågar vad politikerna i riksdagen och regeringen egentligen håller på med. Det kan gälla vissa delar av E 4:an längs Norrlandskusten, där man i dag drar i gång med stora byggen och där man tycker att E 4:an faktiskt är i ganska hyggligt skick trots allt. Det kan gälla Vedabron, Bergslagsdiagonalen, E 4:an i Norrköping, där man säger att det förefaller vara ett från miljöpolitisk synpunkt felaktigt beslut och att pengarna hellre borde läggas på att reparera de dåliga mindre vägarna, som skall mata de stora vägarna.

Då brukar jag läsa upp vad som står i 1988 års trafikpolitiska beslut. Där står bl.a. att vi i riksdagen har rest "krav på effektivt resursutnyttjande, trafiksäkerhet, miljö och hushållning med naturresurser samt regional balans".

Ansvar för att nå målen har i stort sett lagts på vägverket. Man kommer inte att lyckas att nå dessa mål. Boverket har också konstaterat att vägverket inte klarar av att nå de uppsatta målen. Det som man inte kan räkna på, miljöskadorna och de framtida konsekvenserna av stora vägbyggen, hamnar lätt i bakgrunden. Ibland tycks man använda gamla planer, dem som fanns innan miljökraven blev etablerade under 80-talet.

Vi får återkomma till debatten i dessa frågor i samband med betänkandet om trafikpolitikens inriktning. Jag nöjer mig med att yrka bifall till meningstryttingarna under mom. 7 och 22.

Anf. 6 KENNETH ATTEFORS (nyd) replik:

Herr talman! Jag vet inte om jag kan få någon replik om jag inte tar chansen nu. Jag vill bara påpeka att det är en sak som vi har gemensamt i trafikutskottet med Vänsterpartiet. Vi tycker båda att vi måste satsa mer på sjöfarten. Där har vi en gemensam nämnare.

När man läst det senaste numret av Svensk Sjöfarts Tidning inser man att vi skulle vara väldigt dumma om vi rubbade på kanalsystemet i Trollhättan, därför att Main-Donau-systemet nu har kopplats ihop. Man kan alltså med laster upp till 2 000 ton gå från Karlstad till Svarta havet och ner till Medelhavet. Jag ville som sagt få detta fört till protokollet.

Anf. 7 JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Jag skall tala om vägväsende och ingenting annat, därför att det är vad betänkandet handlar om. Där behandlas regeringens förslag om vägväsende i årets budgetproposition och sammanlagt 90 motioner från den allmänna motionsperioden.

Riksdagen har vid två tidigare tillfällen beslutat inrätta och utöka anslagen till investeringar för infrastruktur. I det här betänkandet behandlas dock denna fråga enbart översiktligt. Sakbehandlingen av den frågan återkommer utskottet till litet senare.

Det här är ett väldigt viktigt betänkande. Frågan om hur det svenska väg-

väsendet ser ut och kommer att se ut är av stor betydelse för svenskarnas möjlighet att transportera sig enkelt, miljövänligt och trafiksäkert. Det är också viktigt för svenska företag och av största vikt när det gäller att se till att det blir extra fart på Sverige, den svenska ekonomin och tillväxten.

En förutsättning för det svenska välståndet är att vi har en väl fungerande infrastruktur. Just vägarna är extra viktiga, eftersom nio av tio transporter inom Sverige sker just på vägarna.

I regeringens budgetproposition och i detta betänkande godkänns förslaget om medelsanvisning till bl.a. byggande och drift av vägar till en omfattning av 10,7 miljarder kronor. De senaste åren har beslut fattats om betydande ökningsanlag till väginvesteringar. En medelsram om ca 20 miljarder har fastställts. Därutöver har det hösten 1991 fattats beslut om ytterligare insatser inom vägområdet på ca 1 miljard kronor. I den nyligen avlämnade kompletteringspropositionen föreslås att ytterligare 2,2 miljarder skall satsas på bl.a. vägobjekt.

Dessa satsningar är stora och mycket glädjande. Jag tror att vi är överens i utskottet om att det skall vara stora satsningar. De möjliggör också att de tidigare årens eftersatta investerings- och underhållsåtgärder kan börja vidtas.

Även om de senaste besluten innebär en glädjande insikt om vikten av att ha en väl utbyggd och underhållen infrastruktur på vägområdet, finns det anledning att inte luta sig tillbaka med armarna i kors. Det behövs ännu större tillskott för att komma i kapp det uppdämda behovet.

Om Sverige skall få en uthållig ekonomi med hög produktivitet, måste vägnätet tillhöra de yppersta. Vi vet också att välfärdsutvecklingen under hela 1990-talet starkt hänger samman med en kraftigt vidgad rörlighet.

Det förs ofta i dessa sammanhang diskussioner om det är på de större, mest trafikerade vägarna som satsningarna skall göras eller om det är på de vägar som av regionalpolitiska skäl anses viktiga. Därför är det intressant att vägverket, som ju är expert på området, i en nyligen presenterad skrift "Gemensamma vägar" gör ett intressant konstaterande. Det har funnit att ca 500 mil av Sveriges huvudvägar har en stor och växande betydelse för välfärden. Tillsammans tar dessa vägar hand om nästan två tredjedelar av all trafik. Man konstaterar att detta vägnät ger nytta för både person- och godstrafik och för både när- och fjärrtrafik. Samma vägnät är faktiskt det mest betydelsefulla för små liksom stora orter. Man framför vidare, mycket riktigt, att investeringar i detta nät också ger stora positiva trafiksäkerhetseffekter, utöver de regionalpolitiska effekter som det talats om.

Herr talman! Utskottet har också uttalat att resurserna trots en betydande utökningen är otillräckliga för att de vägpolitiska målen skall kunna nås och för att kompensera den konkurrensnackdel som Sveriges perifera läge i förhållande till våra viktigaste marknader på kontinenten innebär.

En viktig beståndsdel, nästan den viktigaste, i arbetet med att få till stånd ökande väginvesteringar är att få fram pengar. En av de viktigaste inkomstkällorna är utförsäljningen av statliga företag. Därför är det viktigt att utförsäljningen kommer i gång och att den blir omfattande. Jag och många andra hälsar med tillfredsställelse regeringens i dagarna presenterade förslag om att bredda ägandet i SSAB. Men det är bara början.

Möjligheten för oss i riksdagen att prioritera investeringar i vägnätet ökar ju snabbare den svenska ekonomin får fart. Regeringens ekonomiska politik har just denna inriktning och kommer att underlätta infrastrukturinvesteringar. Det är också med denna bakgrund viktigt att regeringens föreslagna politik blir verklighet.

Det finns också enligt utskottet all anledning att se på andra möjliga finansieringskällor vid sidan om statsbudgeten. Med anledning av en motion om privat finansiering av E 6:an genom Bohuslän uttalar utskottet att det är nödvändigt att finna alternativa finansieringsformer om väginvesteringarna skall kunna öka i tillräcklig omfattning. Med hänsyn till att det finns en hel del oklarheter i detta specifika projekt anser utskottet att detta finansieringsalternativ bör utredas vidare.

Regeringen aviserar att man har för avsikt att tillåta högre drivaxel- och boggietryck på de svenska vägarna. Dessa skall ökas till 11,5 resp. 19 ton. Regeringen har för avsikt att fatta definitivt beslut efter det att de överläggningar som pågår mellan vägverket och berörda intressenter har genomförts. En ökning av viktgränserna vore bra, och utskottet delar regeringens bedömning i denna del. Inte minst EES-avtalet och förhoppningsvis det framtida EG-medlemskapet talar för att denna förändring behöver göras.

Sedan har Socialdemokraterna föreslagit att ytterligare ca 1,3 miljarder, utöver regeringens förslag, skall anslås till väginvesteringar.

Utskottet har rent allmänt, vilket också framgår av betänkandet, ingen-
ting emot ökade anslag. Men, och detta är ett viktigt men, det krävs sans och balans när det gäller hur väl underbyggda förslagen är i fråga om finansieringen.

Det är viktigt att den svenska statsbudgeten inte försvagas ytterligare. När man dess värre vet på vilka lösa boliner som de här höjningarna föreslås blir man faktiskt orolig. Socialdemokraterna föreslår ytterligare utgifter på en mängd områden, bl.a. detta område. Samtidigt är de hårdnackade motståndare till exempelvis den viktiga utförsäljningen av statliga företag. Jag konstaterar att Bo Nilsson i talarstolen sade någonting i stil med: Om Socialdemokraternas politik genomförs står Sverige väl rustat inför framtiden.

Men jag är, herr talman, inte ensam om att vara oroad för Socialdemokraternas ekonomiska politik. Jag kan ta tillfället i akt att i kammarens talarstol citera en annan person som är mycket oroad. Han heter Kjell-Olof Feldt och bör vara ganska bekant i de här lokaliteterna. Han har sagt: "— — — men vad man då bygger upp är en position inför nästa val som gör att socialdemokratien i regeringsställning kan bli livsfarlig för landet".

Socialdemokraternas förslag är illa underbyggt. Ser man till Socialdemokraternas politik i allmänhet finner man att den skulle medföra mycket stora nackdelar för Sverige, och möjligheten att få fram medel till ytterligare infrastrukturinvesteringar på vägområdet skulle minska betydligt.

Jag skulle vilja kommentera några av de tidigare inläggen, framför allt de som Bo Nilsson har gjort. Han frågade vad vi anser när det gäller underhållet av vägnätet och om vi verkligen vill minska underhållet av vägnätet.

Nej, Bo Nilsson vet lika väl som jag att det regeringen har föreslagit är att man i dagens konjunkturläge, med pressade priser vad gäller nyinveste-

ringar, kan ta de pengar som av den anledningen blir över till att satsa just på underhåll av vägnätet. Där behöver inte Bo Nilsson vara speciellt orolig.

Vad gäller inflytandet över planeringen inom infrastrukturen är det också så, Bo Nilsson, att trafikutskottet nyligen har behandlat en skrivelse från riksdagens revisorer, där de tar upp detta problem. Utskottet tar med anledning av de förslag som riksdagens revisorer för fram initiativ till att uppmana regeringen att skynda på det här arbetet. Det tycker jag också är speciellt glädjande.

När man fattade beslut om de automatiska fartkamerorna, som Ny demokrati berör, sade man att verksamheten skulle utredas och utvärderas. Det framhåller utskottet ganska klart i detta betänkande, som jag ser det. Jag tycker att det är rimligt att avvakta den utredningen.

Dessutom vet vi att den här verksamheten i dagsläget inte förekommer alls. Företaget som är inblandat i verksamheten har gått i konkurs. Jag kan meddela Kenneth Attefors att jag inte ser någon direkt nackdel i det. Men, som sagt, vi får avvakta utvärderingen av detta.

Jag vill yrka bifall till utskottets hemställan i samtliga delar och avslag på samtliga reservationer. Men jag vill också ställa två frågor till Bo Nilsson i den här debatten.

Jag har visat att Socialdemokraternas ekonomiska politik vore skadlig för landet. Den skulle också minska möjligheterna att få fram viktiga medel för väginvesteringar. Hur skall Socialdemokraterna finansiera dessa investeringar utan ekonomisk tillväxt, som blir resultatet av deras politik?

Socialdemokraterna motsätter sig också en viktig inkomstkälla till vägbygget, nämligen utförsäljningen av statliga företag. Hur skall Socialdemokraterna finansiera de här satsningarna? Blir det ytterligare skattehöjningar, exempelvis på vägtrafiken, eller vilken typ av skattehöjningar blir det fråga om?

Anf. 8 BO NILSSON (s) replik:

Herr talman! Först höll Jan Sandberg en relativt lång utläggning om att underhållet var eftersatt. Sedan har jag läst vägbetänkandet från i fjor, där Moderaterna begärde 1,4 miljarder ytterligare för underhållet av vägarna. Nog tycker jag att det här är konstigt, Jan Sandberg. Anser ni att vägunderhållet är eftersatt? Anser ni att det behövs satsningar på vägunderhållet? Då måste man satsa i år, precis som i fjor. Utskottet beställde i fjor ökade medel, och vi anslår nu ökade medel. Ni säger nej och minskar anslaget med 220 miljoner. Nog har jag, och jag tror flera med mig, svårt att förstå hur det här kan gå ihop.

Sedan säger Jan Sandberg att det måste vara sans och balans i kraven. Då kan man fråga sig om den här sansen och balansen skall komma till just som vi har bytt regering. I fjor var det opportunt att satsa mycket pengar på vägunderhåll, men i år skall man minska anslagen. Jag tror att det är viktigt att vi gör satsningarna nu i lågkonjunkturen, för det förbereder oss för nästa högkonjunktur. Men det skapar också viktiga arbetstillfällen. Det är nu de här satsningarna behövs.

När det gäller finansieringen kan jag lugna Jan Sandberg. Vart och ett av de förslag till utgiftshöjningar som vårt parti föreslår är finansierat till sista

kronan. De omfattande investeringar som vi föreslår i samband med behandlingen av kompletteringsbudgeten längre fram är också finansierade till hundra procent. Jan Sandberg kan sova lugnt. Vi tar ansvar för Sveriges ekonomi, nu och som vi alltid har gjort.

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

Vägväsende m.m.

Anf. 9 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Nu nämner Bo Nilsson att vi från regeringspartierna inte vill satsa på underhåll och byggande av vägar. Samtidigt nämner Bo Nilsson kompletteringspropositionen. Har inte Bo Nilsson läst den? Där föreslås det att vi skall satsa ytterligare ungefär 2,2 miljarder på infrastrukturen. Jag hoppas att Bo Nilsson här kan ge besked om att även han tycker att detta är en glädjande satsning. Jag kan ha mycket gott samvete när det gäller regeringens politik.

Sedan säger Bo Nilsson också att alla de utgifter som Socialdemokraterna föreslår är finansierade till sista öret. Jag hoppas få en viss klarhet i detta när Socialdemokraternas motion i anledning av kompletteringspropositionen presenteras.

Man skriver i en reservation till detta betänkande att man skall ha raka rör mellan vägtrafiken och väginvesteringarna och att man den vägen skall plocka fram nya pengar. Det är möjligen ett sätt att få fram pengar, i stället för att sälja de statliga företagen, som vi vill. Vad innebär de här raka rören? Är det höjda vägtrafikskatter för bilisterna? Är det ytterligare höjda bensin-skatter eller är det andra skattehöjningar som man skall ta till? Det är den bristen i sans och balans som jag märker när jag läser Socialdemokraternas olika förslag. Ge mig besked på den punkten, Bo Nilsson. Hur mycket dyrare blir det med de här raka rören för den svenska vägtrafiken och de svenska bilisterna?

Anf. 10 BO NILSSON (s) replik:

Herr talman! När det gäller kompletteringsbudgeten och de 2,2 miljarderna har jag åtminstone inte hittills uppfattat att de skulle gå till att förbättra underhållet av våra vägar. Oavsett det är summan otillräcklig. De 2 miljarderna räcker inte långt.

Vi kommer, som jag sade, med ett omfattande program för att förbättra vägar och järnvägar samt infrastrukturen över huvud taget. Jag tycker att vi skall behandla det programmet i vår. Det kommer att bli ett omfattande program, och jag skulle förmoda att t.o.m. Jan Sandberg blir imponerad över det program som vi har skapat efter att ha dammsugit hela det här landet på dess behov. Hela vår partiorganisation har varit engagerad, och vi kan verkligen redovisa många projekt som är både nödvändiga och viktiga för landets infrastruktur.

När det gäller de raka rören säger vi att man nog måste titta på alternativa möjligheter att finansiera vägunderhållet, och jag tror att det gäller oavsett vilken regering som sitter. Jag är nästan övertygad om att regeringen avser att komma tillbaka med någon form av nya finansieringsmöjligheter för just vägunderhållet. Jag tror som sagt inte att det har med färgen på regeringen att göra. Jag tror att vi kunde vara överens om det här. Det hade varit en fördel för saken.

Anf. 11 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Jo, vi är överens om att det är viktigt att satsa på infrastruktur. Men när jag vill ha mer konkreta förslag från Bo Nilsson, något som så att säga utgör basen för alla uttalanden om ökade ramar och ökade satsningar, då är det enda besked jag får att det skall vara raka rör i form av nya intäkter från vägtrafiken.

Jag har frågat vad det är för nya intäkter. Skall bilisterna tvingas betala mer i vägtrafikskatt eller är det fråga om höjda bensinskatter? Då hänvisar Bo Nilsson – tro det eller ej! – till den nuvarande regeringen och säger att man avvaktar väl underbyggda och intelligenta förslag därifrån.

Då kan jag säga till Bo Nilsson att vi redan har sett många väl underbyggda och intelligenta förslag från regeringen, och det lär komma fler. Men att Bo Nilsson hänvisar till regeringens kommande förslag, efter att här i stora ordalag ha talat om ökade satsningar på infrastruktur, innebär ju att hans kritik mot regeringen faller platt till marken. Det är det konstaterande som jag tycker att man kan göra efter att ha lyssnat till den här debatten.

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

Anf. 12 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! När jag tänker tillbaka på valrörelsen, vill jag minnas att de borgerliga partiernas företrädare talade om ett budgetunderskott på 20–30 miljarder under det kommande budgetåret. Med tanke på politiken med nedskärningar av offentlig verksamhet och sänkta skatter och den typ av politik mot arbetslösheten som de avsåg att föra ansåg vi att budgetunderskottet skulle bli bortåt 90 miljarder kronor. Tyvärr fick vi fel. Det visar sig nu att det kommer att gå upp mot 100 miljarder.

Jan Sandberg sade att försäljning av de statliga företagen, kanske också av verken, skulle ge resurser för satsningar på infrastruktur. Men de ger ju redan resurser genom den avkastning som de levererar in till statskassan. Säljs företagen, kommer avkastningen att tillfalla någon annan. Eftersom köparna kanske till stor del inte finns i Sverige, kan de pengarna i framtiden mycket väl tillfalla utländska ägare. Det kan gälla LKAB, och det kan gälla Vattenfall och televerket.

Vi kan också hamna i den situationen att de som köper statliga företag gör det bara för att komma åt marknadsandelar och att de sedan lägger ner företagen. I värsta fall står vi då med en infrastruktur men utan företag. Sverige är i så fall inte det första landet som har råkat ut för det bekymret.

Jan Sandberg hade i utskottet en möjlighet att få fram mera resurser till drift och underhåll av statliga vägar – 1 350 miljoner eller, om han hade gått på vårt förslag, 700 miljoner – men han valde att göra upp med Ny demokrati om en snabb utredning om privat finansiering av E 6-an. Tror Jan Sandberg att det är någonting som är realistiskt?

Anf. 13 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Jag tycker att man skall pröva alla möjliga vägar att satsa på infrastrukturinvesteringar, dock inte skattehöjningar. Vi får se om utred-

ningen visar att det är möjligt att få fram pengar från privata intressenter. Vi har haft andra projekt, exempelvis i Stockholmsregionen, där privata intressen har varit med i diskussionen. Låt oss avvakta vad utredningen kommer fram till.

Bengt Hurtig nämnde budgetunderskottet. Men Bengt Hurtig vet ju att grundorsaken till det svenska budgetunderskottet är de ekonomiska problemen som Sverige har i dag och som till mycket stor del är ett resultat av den politik som har förts tidigare.

Att Bengt Hurtig vågar ta ordet budgetunderskott i sin mun förvånar mig litet. Jag har anklagat Bo Nilsson för att ha ett dåligt underbyggt budgetalternativ och dåligt underlag för sina förslag om satsningar på infrastruktur, men jag vill säga att de anklagelserna är en västanfläkt i jämförelse med de omdömen som jag är beredd att avge om det budgetalternativ som Vänsterpartiet har fört fram.

Att de borgerliga partiernas representanter i utskottet var litet kallsinniga till de ytterligare 1,3 miljarderna som skulle satsas på vägar kan delvis ha berott på – har Bengt Hurtig tänkt på det? – att vi visste att det var på gång i kompletteringspropositionen ytterligare medel, större medel, 2,2 miljarder, just för satsningar i infrastrukturen, där huvuddelen skall gå till vägarna.

Så egentligen skulle Bengt Hurtig och Socialdemokraterna kunna dra tillbaka yrkandet om bifall till reservationen om ökade anslag, med hänvisning till att regeringen i kompletteringspropositionen föreslår ytterligare medel utöver de 1,3 miljarder som de yrkade bifall till i utskottet.

Anf. 14 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! Det budgetalternativ som vi lade fram i januari höll. Vi redovisade då möjligheter att plocka fram totalt 15 miljarder utöver vad regeringen har tänkt sig. Så de satsningar vi har velat göra hade givetvis rymts inom de förändringar i förhållande till regeringsförslaget som vi föreslog.

De 2,2 miljarderna i kompletteringspropositionen kommer vi naturligtvis att få diskutera i en ny omgång. Det beloppet är inte heller tillräckligt. Vår satsning i januarmotionen på det vi kallar för infrastruktur rör sig totalt om ca 10 miljarder.

Anf. 15 BO FINNKVIST (s):

Herr talman! Jag ämnar inte yrka bifall till min motion A437. Jag vill däremot ta tillfället i akt att prata för det som jag har tagit upp i den motionen. Ärendet kommer snart tillbaka på riksdagens bord i samband med behandlingen av kompletteringspropositionen.

Vi som bor i Klarälvsdalen tycker att vi möter för dålig förståelse för de problem vi har. I Hagfors och Munkfors, där väg 62 går förbi, finns en kraftfull exportindustri. I bygden, som har ungefär 21 000 invånare, produceras exportvaror för litet drygt 3 miljarder kronor per år, i varje fall ett normalt år. Nu är det ju lågkonjunktur.

Den privatägda järnvägen lades ned för ett år sedan, och riksväg 62 håller i dag inte normal Europastandard. Järnverken i Hagfors och Munkfors har fått en utländsk ägare, från Österrike, där man är van att köra på vägar som håller Europastandard. Om man lastar en bil i Österrike, med de regler som

gäller där, kan man inte köra hela vägen till Hagfors utan att lasta om, möjligtvis i Deje, och köra med två bilar därifrån.

Jag tycker att det är litet förvånande att viktiga exportindustrier kan behandlas på det viset och att trafikuskottet inte har visat större intresse för den här frågan.

I dag ligger det varsel i Hagfors järnverk på halva arbetsstyrkan, 700 personer. Vi som bor och verkar i området försöker få hjälp från alla håll för att lösa problemen. Det kommer att bli fruktansvärda sociala problem också med arbetslöshetstal som med all säkerhet kommer att gå upp emot 25 % nästa år – det kanske blir mera.

I den situationen skulle det vara bra med litet extra anslag, för det skapar dels sysselsättning under byggtiden, dels bättre förutsättningar för den industri som finns kvar. Det kommer fortfarande att finnas stora exportindustrier i området, även om hela varslet fullföljs.

Det är av den anledningen som jag har begärt ordet, och jag hoppas att trafikuskottets ledamöter, oavsett vilket parti de tillhör, tänker på det jag har sagt och tar hänsyn till det när frågan kommer tillbaka.

Jag tror att trots problemen med minskad sysselsättning och hög arbetslöshet är den typ av industri som finns i Hagfors och Munkfors ytterst viktig för svensk industri. Ja, jag inte bara tror det, utan det vet jag. Därmed kan det väl vara slut på resonemanget i den frågan.

Herr talman! Jag måste något kommentera det som Jan Sandberg sade om utförsäljning av statliga företag, kopplat till byggande av vägar. I det sammanhanget nämndes SSAB. Detta kommer vi säkert att diskutera i kammaren längre fram. Men nog är det väl så, att regeringen inte nu säljer ut de här andelarna i SSAB. Vad man gör är väl att man går ut och lånar pengar i två år på andelar som sedan kan förvandlas till aktier – då det alltså blir fråga om försäljning. Låna pengar under två år, räntebärande lån, kan man väl göra i vilken bank som helst. För det behöver man inte skriva ut ägarandelar i ett statligt företag.

Anf. 16 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Bo Finnkvist har rätt när det gäller den tekniska uppläggningsen av det här steget av utförsäljningen av SSAB. Men jag sade också i mitt anförande att jag såg detta som ett viktigt steg, och att jag gärna såg att utförsäljningen fortsatte med andra företag och på andra sätt. Jag tror att Bo Finnkvist och jag i varje fall är överens om att det är viktigt att få fram pengar till investeringar i vägar. Sedan kan vi ha olika uppfattningar om på vilket sätt vi skall få fram pengarna, men detta var huvudbudskapet i vad jag sade.

Anf. 17 BO FINNKVIST (s) replik:

Herr talman! Det är klart att det är viktigt att få fram pengar till investeringar i infrastruktur; det är ju det jag har talat för. Men att sälja ut de statliga företagen för att klara detta, det tycker inte jag är rätt. Vi har ju under den socialdemokratiska regeringsperioden försökt sköta dessa statliga företag på ett bättre sätt och fått till stånd avsevärda vinster i den här företagsgruppen. Och de vinsterna kan ju användas till både väginvesteringar och andra utgifter som staten har. Då är det dumt att sälja, i varje fall sälja mycket konjunk-

Anf. 18 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag hade inte tänkt delta i den här debatten. Utskottsmajoriteten har ju företrätt på ett utmärkt sätt av Jan Sandberg. Men när jag hörde Bo Nilssons första inlägg tyckte jag ändå att det fanns anledning att göra ett par reflexioner.

Det är mycket nyttigt med litet ombytta roller ibland. Och det är av många skäl bra, tycker jag, att Socialdemokraterna nu har hamnat i opposition. En av de effekter som har uppnåtts genom att Socialdemokraterna har hamnat i opposition är att de nu t.o.m. har börjat intressera sig för regionalpolitiska satsningar inom kommunikationsområdet. Detta har vi saknat i stor utsträckning tidigare från Socialdemokraterna, när de satt i regeringsställning.

Bo Nilsson är ju ny i trafikutskottet, och jag vet inte i vad mån han har hunnit läsa igenom gamla debattprotokoll, gamla utskottsbetänkanden osv. Men jag tror att det där finns mycket intressant att läsa när det gäller just regionalpolitiken.

Reservation 6, som socialdemokraterna har avgivit i utskottet och som behandlar regionalpolitik, är klart tillgodosedd redan i utskottsmajoritetens betänkande. Framför allt på s. 30 och 31 finns flera formuleringar som klart visar att det är en mycket tydlig regionalpolitisk inriktning i den nuvarande regeringens och i utskottsmajoritetens strävanden. De önskemål som framförs i reservation 6 är tillgodosedda.

Vi noterar på s. 30 att den nuvarande majoriteten står fast vid det tidigare beslutet att en större andel av de ordinarie väganslagen skall specialdestineras till vissa regioner, dvs. Norrland, Kopparberg, Värmland och Dalsland. Vi skriver också: "Utskottet anser att man i princip bör eftersträva en likvärdig standard på vägar med likartat trafikarbete, oavsett vägnas geografiska belägenhet." Detta står alltså i majoritetstexten, och socialdemokraterna väljer att upprepa det i sin reservation.

Överst på s. 31 står: "Vidare vill utskottet betona att det vägpolitiska målet som syftar till en tillfredsställande vägstandard i landets alla delar, även på det lågtrafikerade vägnätet, ligger fast."

Herr talman! Jag vill bara avslutningsvis konstatera att reservation 6 är ett ypperligt exempel på fullständigt onödiga reservationer där man slår in vidöppna dörrar.

Anf. 19 BO NILSSON (s):

Herr talman! Elving Andersson tycker att det är bra att vi har hamnat i opposition. Nu tror jag att det redan före sommaren kommer att gå upp för väldigt många människor här i landet, inte minst för dem som är beroende av vägar och järnvägar, att det hade varit en stor fördel med en socialdemokratisk regering. Jag tror att Elving Andersson kommer att hamna på defensen i de här frågorna, och det är honom väl unt som regeringens representant.

När det gäller regionalpolitik vill jag påstå att vi socialdemokrater har gjort stora insatser för regionalpolitiken. Jag har själv tidigare suttit i arbets-

marknadsutskottet och vet att det är så. Elving Andersson har betydligt svårare, tror jag, att umgås med sina moderata vänner än med oss när det gäller regionalpolitiken.

Sedan undrade Elving Andersson om jag hade hunnit läsa gamla protokoll. En del har jag hunnit läsa, och när det gäller vägväsendet har jag läst förra årets betänkande. Man ser klart och tydligt skillnaden mellan dåvarande oppositionspartier och nuvarande regeringspartier. Då var man rätt pigg på att öka utgifterna. I dag vill man t.o.m. minska dem, såsom jag har sagt i mitt tidigare inlägg.

När det gäller reservation 6 har vi velat understryka, ännu litet mer än vad regeringspartierna gör, hur viktigt det är med satsningarna på regionalpolitiken. Och jag tror att det finns alla skäl att göra sådana markeringar framöver.

Anf. 20 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Bo Nilsson säger att fram i sommar skall folk få klart för sig att det hade varit en stor fördel om man hade haft kvar en socialdemokratisk regering. Jag utgår från att Bo Nilsson då avser det regionalpolitiska perspektivet, eftersom det är det vi diskuterar.

Det kan hända att det är så, men det måste i så fall innebära att socialdemokraterna har svängt 180 grader i sitt sätt att hantera regionalpolitiken. Den linje man tidigare har företrätt, när det har gällt infrastrukturen och de regionala satsningarna, har inte varit till gagn för regionalpolitiken, utan snarare tvärtom. Det har varit de stora satsningarna som prioriterats.

Som jag visat med de korta citaten från s. 30 och 31 i betänkandet är vi alltså sams mellan majoritetspartierna om inriktningen. Och jag betraktar de här skrivningarna som minst lika långtgående som vad socialdemokraterna presterat i reservation 6.

Till detta skall läggas det som Jan Sandberg var inne på tidigare, vad som föreslås i kompletteringspropositionen – 2,2 miljarder, i huvudsak specialdestinerade till det mindre vägnätet. Så jag känner mig i gott sällskap tillsammans med de andra partierna i regeringen när det gäller att värna regionalpolitiken och satsningarna på infrastruktur för att hela Sverige skall leva.

Anf. 21 BO NILSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara till sist säga att jag tror att det inte bara gäller regionalpolitiken utan framför allt satsningarna på infrastruktur när de flesta svenskar kommer att få klart för sig att det är vårt parti som står för framtids-tron, att det är vårt parti som är berett att satsa för att Sverige skall komma över lågkonjunkturen. Och jag tror att den debatt som vi kommer att ha fram till sommaren kommer att visa att jag har rätt och att Elving Andersson har fel.

Anf. 22 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag vill påstå att väljarna redan förra sommaren kom underfund med socialdemokraternas politik och deras satsningar på regionalpolitik och på infrastruktur. Och det gav de uttryck för i valet i september.

3 § Fast förbindelse över Öresund

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1991/92:TU16 Fast förbindelse över Öresund.

Anf. 23 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Vi får nu möjlighet att än en gång behandla en av de större miljöskandalerna i det här landet. Riksdagen har själv medverkat till den, trots alla stolta trafikpolitiska deklarationer om resursbevarande och hänsyn till miljön.

Som jag sade när det gällde det förra betänkandet, är det kraftfulla satsningar på järnväg och sjöfart som måste vara hörnstenarna i en långsiktig uthållig transportpolitik. Det betyder också återhållsamhet med nya motorvägar och projekt som Öresundsbron.

Vi är inte ensamma om den ståndpunkten i opinionen, även om det råkar vara så att riksdagens majoritet har lagt sig platt för brofantasterna. Jag vill bara påminna om vad nuvarande miljöministern Olof Johansson skrev i sin partimotion för ett år sedan: "Centern kan än en gång konstatera att det, mot bakgrunden av ovanstående beskrivna miljörisker för Östersjön, är ytterst oansvarigt och miljöfientligt av regeringen att föreslå ett brobygge."

Det var miljöministerns ståndpunkt för ett år sedan. Nu har den stronga hållningen från i fjol reducerats till att man i en meningsyttring säger att man inte motsätter sig att en miljöprövning görs. Hur skulle det ha sett ut om man hade motsatt sig en miljöprövning? Man kräver inte ens att en järnvägstunnel skall provas ordentligt.

Enligt vår mening har frågan om en järnvägstunnel aldrig provats ordentligt. Enligt Öresundsdelegationens egen rapport framgår att ett tunnelalternativ inte behöver bli någon dålig affär. Tekniken för byggande av tunnlar utvecklas också. Vad jag förstår utesluter inte heller det danska beslutet ett tunnelalternativ.

Det är enligt vår mening också litet patetiskt att göra en miljökonsekvensutredning efter det att ett folkrättsligt bindande avtal har slutits. En miljökonsekvensutredning för olika alternativ borde naturligtvis ha legat på bordet innan avtalet upprättades och besluten fattades.

Övriga länder runt Östersjön har ställt krav på att Helsingforskonventionens stater och relevanta organisationer runt Östersjön skulle inbjudas till att delta i en expertpanel som skulle vara med och utforma miljökonsekvensbeskrivningar av brobygget och alternativen till det.

Vad jag förstår blir det konsultföretaget VBB, som självt vill vara med och projektera bron, som eventuellt kommer att använda sig av internationella experter som de själva väljer ut.

När ärendet sedan kommer till regeringarna i Sverige och Danmark skall ansökan om att få bygga provas enligt naturresurslagen. Då skall övriga Ös-

tersjöstater och organisationer få yttra sig i en remissomgång. Men det är den sökanden parten, dvs. brobolaget, som skall ansvara för att miljökonsekvensbeskrivningen är korrekt.

Kommer regeringen att låta våra grannländer själva plocka ut de experter som de vill skall yttra sig? Det finns en klar oro att den svenska och den danska regeringen själva vill plocka ut de experter som man vill låta yttra sig. Det kunde vara intressant att få ett klart svar på den frågan här i dag.

Det går inte i längden för vissa länder att hålla på med fasoner och försöka sätta sig på sina grannar. En del miljöaktivister runt Östersjön har t.o.m. börjat jämföra politiken med den politik som fördes av centralmakten i Moskva. Det är inte något bra tecken.

Om regeringen inte är nöjd med den framtida miljökonsekvensbeskrivningen som konsulten VBB gör, kan den naturligtvis begära kompletteringar. Enligt naturresurslagen är det då främst utnyttjandet av själva marken och vattnet som skall prövas. Man skall huvudsakligen pröva om naturresurserna kan behövas till något annat än vägar och brofästen.

När bron väl godkänts enligt naturresurslagen är det, såvitt jag förstår, ganska svårt att stoppa projektet. Det är bara utformningen som torde kunna påverkas vid prövningen enligt miljöskyddslagen.

Herr talman! Det är naturligtvis orimligt att vi först skall förbinda oss att kraftigt minska olika luftföroreningar och sedan dra på med en vägtrafikutveckling som obönhörligen kommer att öka utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider, ozon, kolväten och bly. I verkligheten borde dessa utsläpp enligt många forskare minska kraftigare än vad de målsättningar som vi har antagit redovisar.

Den förra regeringen uppskattade biltrafiken på bron till 9 000 per dygn. Man kan väl misstänka att den siffran nämndes för att kunna hålla nere den beräknade miljöbelastningen. Nu torde bron inte ha en chans att bli lönsam med mindre än att mångdubbelt fler fordon passerar. Ölandsbron har i dag ca 12 000 fordon per dygn. Detta till en ö med 24 000 invånare. En broförbindelse mellan två sådana befolkningskoncentrationer som det är fråga om här kommer att ha betydligt fler trafikanter. För att få den lönsam räknar man med upp till 50 000 trafikanter per dygn. Då kommer miljöbelastningarna att bli annorlunda än vid 9 000 fordon per dygn.

Många marker i södra Sverige klarar inte den miljöbelastning som redan nu är för handen. I Skåne får marken ta emot upp till 25 kg kväve per hektar och år. Vissa lokaler kan få ta emot närmare 60 kg. Enligt forskarna borde utsläppen ner till 10 kg. Forskare från Sveriges lantbruksuniversitet och SGU menar att omfattande marker i södra Sverige egentligen inte tål mer än 2–10 kg kväve per hektar och år.

Sedan har vi naturligtvis problemet med vad som händer med lek- och yngelplatser inte bara i Östersjön utan också i själva sundet när muddring och sandsugning kör i gång på allvar. Dessa miljöhot har ju vänts ut och in flera gånger i denna kammare. Vi får hoppas att de också kommer att behandlas i den s.k. miljökonsekvensbeskrivning som kommer så småningom.

Häromveckan såg vi också på TV de simultanövningar som man nu gör för att fartyg skall kunna navigera mellan bropelarna. Vattenströmmar och starka vindar kommer att ställa oerhörda krav på lotsningen. Det gäller sär-

skilt vid möten mellan större fartyg. Lotsar kommer kanske också att vägra att lotsa vid dåligt väder och när strömmar och vindar är besvärande. Vi har Tjörnolycken i färskt minne. Då fick ett fartyg fel på sin manöverutrustning och gick in i en bropelare. Våra grannländer är naturligtvis oerhört intresserade av dessa frågor.

Många ställer sig också frågan varför frakter skall gå på en bro när transporter bör vara flexibla. Färjetrafik är mer flexibel än både en tunnel och en bro.

Herr talman! Därmed vill jag yrka bifall till meningsyttringen.

Anf. 24 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till hemställan i betänkandet om en fast förbindelse över Öresund och avslag på meningsyttringen från Vänsterpartiet.

Skälet till det här betänkandet är fem motioner. I tre av dem krävs att man skall utreda mer eller stoppa projektet. I två av dem krävs att man skall öka takten i projektet.

Det är drygt 11 månader sedan riksdagen godkände ett bindande folkrättsligt avtal mellan Danmark och Sverige om att en fast förbindelse i form av en kombinerad järnvägs- och bilbro skall byggas mellan Malmö och Köpenhamn. Det här var ett glädjande beslut för många. Frågan har debatterats i 100 år, och nu har man äntligen kommit till skott.

Bengt Hurtig talar dels i sin meningsyttring, dels i sitt inlägg om en miljöskandal. Allting är relativt, men jag är inte säker på att man skall använda den tonen. Han talar också om att broförbindelsen kommer att kosta upp till 30 miljarder kronor. Han har givetvis rätt att föra fram den siffran, men det är en siffra som många andra anser vara alldeles för hög.

Bengt Hurtig skall akta sig för att citera. Han tillhör det parti som, om man skulle börja gräva i gamla citat, befinner sig i en besvärlig situation.

Bengt Hurtig säger att det finns en risk att fartyg kommer att kollidera med bron. I Öresund finns den s.k. Flintrännan. Det är en smal djup passage, och det är inte ofta som fartygen missar den rännan. Bron blir betydligt bredare. De problemen är trots allt hanterbara.

Herr talman! Vi känner alla argumenten för och emot bron i debatten. De har luftats i riksdagen, i betänkanden och i interpellationer och frågor till olika statsråd. Enligt min uppfattning finns det ingen anledning att återigen ha en lång, och kanske uppslitande, debatt.

Det går att notera att de partier som genom åren har stött en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn har en stark position i den landsända där bron är aktuell. Motsatsen gäller för de andra partierna. Om bron är så betydelsefull, så fantastiskt dålig, t.o.m. en miljöskandal, som det ibland hävdas i debatten, varför har inte de partier som varit emot bron haft en större framgång i den allmänna opinionen?

Nu går allt enligt tidsplanerna. Bygget påbörjas 1993. Det är tänkt att bron skall invigas på midsommarafton 1999. Det kanske missar på någon dag, men tidsramen ligger klar. Beskedet om ett brobygge har inneburit ett ökat samarbete mellan t.ex. banker i Danmark och Sverige. Det är ett samarbete som har startat just tack vare beslutet om bron.

Herr talman! Vidare har vi frågan om pengarna. Det sägs i dag i debatten att bron kommer att kosta. Det är inte meningen att bron skall kosta något för skattebetalarna. Bron skall finansieras med hjälp av intäkter från dem som använder bron.

Vi har en positiv inställning till järnvägen. Den summa om sammanlagt 300 milj.kr. per år som skall betalas av DSB och SJ är mindre än vad det kostar att bygga anläggningen. Det visar att vi ser positivt på järnvägen. Vi tror att det kommer att bli en uppgång för järnvägen genom att bron kommer till stånd.

Sist har vi frågan om en tunnel. Det talas ibland om att ett tunnelalternativ inte har utretts. Visst skall det finnas en kort tunnel på två kilometer i komplexet. I vår omvärld pågår det i dag ett stort tunnelbygge under kanalen mellan England och Frankrike och ett stort tunnelbygge under Stora Bält. Man skall akta sig för att ta de två tunnelbyggena som exempel på att ett tunnelbygge är bra. De har hitintills utgjort en dålig affär både när det gäller pengar och den tid som har åtgått för att bygga dem.

Anf. 25 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! Sten Andersson i Malmö märkte tydligen inte att jag ställde en fråga till regeringspartiets företrädare.

Den finska Naturskyddsföreningens internationella sekreterare Jaana Nurminen säger att Sverige och Danmark gör anspråk på att själva tillsätta delegaterna i den nordiska expertgruppen inom Helcom som skall granska bygget över Öresund. Länderna vill alltså förbehålla sig den rätten i Östersjösamarbetet.

Är dessa uppgifter felaktiga? Kommer regeringen att se till att våra grannländer själva får tillsätta de experter som skall få yttra sig? Jag skulle gärna vilja ha ett svar på dessa enkla frågor.

Anf. 26 STEN ANDERSSON i Malmö (m) replik:

Herr talman! Jag är övertygad om att de svenska och danska regeringarna tillsätter de experter som är mest kompetenta att hantera frågan.

Anf. 27 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! Jag tolkar detta som att när miljökonsekvensbeskrivningen skickas på remiss till våra grannländer kommer de inte att själva få utse de personer som skall utforma yttrandena.

Anf. 28 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! När riksdagen för knappt ett år sedan godkände avtalet mellan Sverige och Danmark om en broförbindelse över Öresund, var vi från Centerns sida starkt kritiska mot förfaringsättet. Vi var kritiska mot det sätt miljöfrågorna hade hanterats när det gällde miljön i Östersjön och luftsituationen i sydvästra Skåne. Vi var starkt kritiska mot de ekonomiska beräkningarna för brobygget, och vi undrade om det över huvud taget var en klok transportteknisk lösning för Sveriges förbindelser med kontinenten.

När det gäller miljöaspekterna inriktar sig vår kritik på ungefär samma område som Bengt Hurtig berörde. Beslutet fattades först, och miljöutred-

ningarna skulle göras senare. Vi tyckte att det hade varit rimligare att hantera frågan i en annan ordning.

Vi från Centerns sida har i princip inte ändrat uppfattning. Men nu är situationen den den är. Det är ett faktum att en klar riksdagsmajoritet, mot vår vilja, gav klartecken för undertecknande av avtalet. Det är ett folkrättsligt bindande avtal mellan två stater, och det är det faktum vi har att leva med.

Nu skall miljöprövningen göras, miljökonsekvensbeskrivningarna tas fram och frågan provas enligt gällande lagstiftning. Jag vill då för min och Centerns del säga, att med tanke på de statsråd som för närvarande innehar taburettarna på miljödepartementet, är jag övertygad om att denna miljöprövning blir både seriös och framför allt mycket grundlig.

Anf. 29 OLLE SCHMIDT (fp):

Herr talman! Intet är som väntans tider, heter det som bekant i Karlfeldts världikt. I så fall har vi som vill ha en Öresundsbro fått vårt lystmäte stillat. För väntat har vi. I över 100 år, som Sten Andersson i Malmö sade, har frågan stötts och blötts.

Så äntligen för snart ett år sedan bestämde sig Sveriges riksdag för att en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse skulle byggas över Öresund. Några månader senare fattade det danska folketinget ett likalydande beslut. Den så hett eftertraktade Öresundsbron kan nu bli verklighet. Den behövs verkligen, i synnerhet nu när Sverige på allvar vill bli en del i det nya Europa.

Som kommunalpolitiker i flera år i Malmö vet jag hur mycket möda och tid som har lagts ner på att övertyga om det rätta och självklara i att Sverige och Skåne knyts närmare till Danmark och övriga Europa. I alltför många år fick vi tala för döva öron. Mycken värdefull tid har tyvärr gått förlorad. Därför får inte nu det pågående planeringsarbetet ytterligare förhållas.

Herr talman! Jag måste säga att jag kände en viss oro under regeringsförhandlingarna i höstas, men jag blev desto gladare när den nya borgerliga regeringen så tydligt fastslog i regeringsförklaringen att bron skall byggas. Dock har det under vintern kommit en del oroande signaler från regeringskansliet, det måste jag medge, som skulle kunna tyda på att riksdagsbeslutet till vissa delar var ifrågasatt. Några motioner som behandlas i dagens betänkande visar också på detta. Jag är därför glad över att utskottet så klart tar ställning för bron. Det tycker jag är mycket bra.

Från Folkpartiets sida vill jag därför entydigt framhålla att vi helt och fullt står fast vid det beslut som riksdagen fattat och att vi önskar att arbetet med byggandet av bron följer den fastställda tidsplanen, dvs. byggstart vid årsskiftet 1993-1994. Såvitt jag förstår av de senaste rapporterna bör detta klaras.

Självfallet skall de nödvändiga miljöprövningarna göras, och många studier har redan gjorts. Totalt handlar det om 130 delundersökningar om hur förbindelsen över Öresund påverkar miljön. En av de viktigaste frågorna, som bl.a. har tagits upp i debatten här i dag, är att kraven på att vattenströmningen genom sundet skall tillgodoses, dvs. den s.k. nollösningen. Detta är något som vi från Folkpartiets sida speciellt framhöll under riksdagsbehandlingen.

Jag är övertygad om att miljökraven kommer att kunna klaras. Dessutom

är det ju så, Bengt Hurtig, att vägtrafiken kommer att subventionera järnvägen, det är viktigt att poängtera, och därigenom om man så vill ett miljövänligare resande.

Herr talman! För mig som liberal och vän av internationella kontakter, ökat samröre över gränser, är byggandet av bron en mycket viktig symbolfråga inte bara för Skåne och definitivt inte bara för Malmö, utan faktiskt för hela Sverige. Byggandet av en bro över Öresund är inte enbart en transportfråga eller en ekonomisk fråga, vilket ibland tenderar att vara fallet i debatten, utan det är också en ideologisk fråga. Människor kommer i praktiken att komma varandra närmare.

Skåne knyts samman med Själland. Det är fråga om över 3 miljoner invånare. Vi får en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Vi kommer att få ett rikare kulturliv, bättre utbildnings- och forskningsmöjligheter och tre högkvalitativa universitet – Lund, Köpenhamn och Roskilde. Det blir snabbare kommunikationer. Det kommer inte ens att ta en halvtimme att resa med tåg mellan Malmö central och Köpenhamns huvudbangård. Det handlar också om ett bättre utnyttjande av de flygplatser som i dag finns – i första hand givetvis Copenhagen Airport, som det numera heter, och Malmö-Sturup. Både järnvägsnätet och vägnätet kommer att förbättras på båda sidor av sundet.

Sedan är det självfallet så, att vi genom Öresundsbron och Stora Bält-förbindelsen snabbare kommer att nå övriga Europa. I nästa skede tror jag säkert att också den fasta förbindelsen över Femer Bält kommer att byggas. Då når vi ännu snabbare ner i Europa.

Herr talman! Självfallet kommer också själva byggandet av bron att vara mycket stimulerande för näringslivet, och det kommer att skapa många nya jobb. Jag är övertygad om att det faktum att själva planeringsarbetet nu på allvar kommit i gång, och att Öresundskonsortiet är bildat är positivt för Skåne – ett Skåne som, vilket jag tycker att man bör påminna om i den här församlingen, dras med stora problem, med hög arbetslöshet och svårigheter att få statliga satsningar sig tilldelat. I synnerhet på byggsektorn är arbetslösheten stor och förväntas bli en av de högsta i landet i slutet av året. Mot denna bakgrund känns bron än angelägnare både kortsiktigt och långsiktigt.

Herr talman! Det är därför min och Folkpartiets förhoppning att den planering som har fastställts vad gäller bron och de beslut som riksdag och folketing har fattat skall fullföljas helt enligt planerna. Vi har väntat länge nog i Skåne. Nu vill vi se att det första spadtaget tas. Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 30 BERTIL PERSSON (m):

Herr talman! Man skall bygga broar mellan folk. Öresundsbron har vi skåningar hoppats på, utrett och planerat för i över 100 år, och nu synes lösningen äntligen vara på väg. Vi har förvisso i Skåne haft många spännande år bakom oss med båtarna. Vi har haft massor av konstiga flytetyg. Rederier har kommit och gått, startat och konkursat. Vi har t.o.m. haft en kommunal skorv som kostade malmöborna 20 milj.kr.

Vi har haft spännande isvintrar där svensk industri inte klarat sina just-in-time-leveranser till kontinenten och fått intressanta förhandlingar med kun-

derna. Vi har haft vintrar där vi inte har vetat om det gick att ta sig över eller få tag på en helikopter för att klara de 17 kilometrarna till Köpenhamn.

Kvällarna har förvisso varit spännande – skall man bli nerspydd eller skall man bli nedslagen? Man har kunnat ha många spännande vadslagningar.

Sverige har en enda stark region med de resurser som krävs för tillväxt, nämligen bra universitet, bra flyg och bra kulturliv. Det är axeln Stockholm – Arlanda – Uppsala, med sina två universitet och en flygplats. Det är bra för hela landet att vi kan mjölka Stockholmsregionen så som vi gör. Men det vore bra med fler sådana starka regioner. De är bra för hela landet.

Vi har i norra Europa ingen stark europeisk region av de mått vi ser nere på kontinenten, dvs. sådana som axeln Oxford – London – Paris eller axeln Barcelona – Rivieran – Milano. Men om man knyter ihop regionen vid Öresund kan den bli den femte K-regionen i Europa. Får man sedan en fågel-flyktslinje, en bro till Tyskland, kan man få ett riktigt starkt Nordeuropa.

Öresundsregionen har 3,2 miljoner invånare, en storflygplats och tre universitet. Med Nordtyskland knutet till denna region, eller i nära samverkan, kommer det till ytterligare sex universitet. Det ger faktiskt rejäla möjligheter att få en styrka i det gamla Hansaområdet.

Den kritik som har riktats mot detta har huvudsakligen grundats på miljöskäl. Först talar man om luftmiljön. Det är framför allt tre faktorer som man diskuterar. Den första är svavlet. Låt mig bara konstatera, att svavlet i Skåneluften har minskats till en tredjedel sedan 1970. Numera är det bara 15 % av svavlet i Skåneluften som kommer från Sverige, resten är import söderifrån och österifrån. Vi har också lyckats minska kvävet i luften i Skåne till hälften sedan 1970. Den tredje faktorn är koldioxiden. Låt oss då konstatera att koldioxid som leder till växthuseffekt inte är ett lokalt utan ett globalt problem.

Om man är det minsta lilla återhållsam med alla kringfartsleder man bygger runt Stockholm, skapar man rikligt med utrymme för den bro som Skåne så väl behöver, för att få litet av den utveckling som sker i Stockholmsregionen.

Låt oss också konstatera att de totala utsläppen från bron blir ungefär hälften så stora som utsläppen från de riktiga miljöbovarna, nämligen färjorna. Det är riktigt att man kan ha miljövänligare färjor. Det finns färjor som bara släpper ut hälften så mycket som de nuvarande, dvs. de kommer ner i samma nivå som brolösningen. Man kan också säga att tekniken finns. Det finns leksaksbåtar med batteridrift. Men elfärjor som fungerar finns förvisso inte.

Vattengenomströmningen har tagits upp. Den är viktig. När man talar med miljöforskare i Lund säger de att det allra elegantaste sättet att lösa problemet med vattengenomströmningen är att ta bort den konstgjorda Klagshamnshalvön, dvs. tippen från kalkbrottet i Klagshamn, och att ta bort de konstgjorda fortén utanför Köpenhamn. Då får man en alldeles utmärkt genomströmning. Men se Klagshamnsudden och fortén, dem vill miljövärdarna miljöskydda.

Jag är övertygad om att det går att komma ganska långt med muddring. Det är inte stora vattenkvantiteter det handlar om. Vi har fått intressanta rapporter i de danska tidningarna från de primära mätningar som har gjorts av konsekvenserna av att man bygger i Stora Bält. Det visade sig nämligen

att växtligheten inte påverkades alls. Det visade sig att sälarna simmade bort medan man byggde. Efter sex månader var lika många sälar tillbaka. Ejdrarna flög sin väg medan man byggde, och efter åtta månader hade man mer ejder än innan. Det kan möjligen vara ett miljöproblem, för de är ju föroreande. Men konsekvenserna har verkligen inte varit imponerande.

Andra aspekter har tagits upp. Det har sagts att Finland behöver få ut sina oljeplattformbyggen. Det är i och för sig riktigt. Men dem kan man aldrig få ut genom Öresund. Där är det nämligen bara 8 meter djupt. Dem måste man ta ut via Bälten, där det är minst 20 meter.

Nya synpunkter kastas in. Miljöpartiet hävdade att fisken vid Lofoten skulle dö. Tro det, den som vill.

Det har sagts att det är stor risk för jordbävningar i denna region. Men om det är någonting som är typiskt för en riktig jordbävningsregion, t.ex. San Francisco, är det just att man bygger broar.

Hade det varit skog, berg eller öken, hade vi haft en väg mellan Malmö och Köpenhamn för länge sedan. Nu är det grunt vatten, och så finns där en nationsgräns som gör det möjligt för stockholmarna att stoppa den bro som vi har velat ha så länge här nere.

Det har talats om en tunnel. I själva verket ger en järnvägstunnel en mycket smal transportled. Om vi vill ha möjlighet att tillägna oss nya, miljövänligare, effektivare och bättre kommunikationer, bör den yta på vilken de skall gå vara rejäl och bred, inte ett smalt hål under marken. En järnvägstunnel ger dessutom jättelika rangerytor. Det ger tidsspillan, väntetider, köer och glesa turer. Det finns inget som ger så stor turtäthet och regularitet, vilket vi behöver, som det broförslag som har lagts fram.

Jag har sagt det tidigare och jag säger det gärna en gång till: Det är 17 km mellan Malmö och Köpenhamn. Det är också 17 km mellan Malmö och Lund. Hade det varit listigt med en tågtunnel för biltåg, hade vi självfallet rivit upp motorvägen mellan Malmö och Lund och borrar en tunnel och kört bilarna på tåget.

Skåningarna är välförtjänta av att få sitt efterlängtrade tillstånd. Det är egentligen bara detta det handlar om. Vi har väntat på det i över 100 år. Frågan har beretts, och jag tror inte att det finns något projekt på infrastrukturområdet som har granskats, ältats och diskuterats så länge. Jag tycker att det är hög tid att vi skyndar på detta bygge.

Anf. 31 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! Bertil Persson försöker resonera bort och negligera miljöproblemen. Jag konstaterar att folk som sysslar med detta inom Lantbruksuniversitetet och SGU menar att omfattande marker i södra Sverige tål högst 2–10 kg kväve per hektar. Nu förekommer i Skåne utsläpp på 25 kg per hektar, och på vissa håll upp emot 60 kg. Det problemet tycks inte bekomma Bertil Persson.

När det gäller koldioxidutsläppen säger Bertil Persson att dessa bara är lokala utsläpp och att sådana utsläpp förekommer i hela världen. Men alla utsläpp från trafik över hela världen är naturligtvis lokala! Skulle alla i hela världen resonera på detta sätt, skulle man aldrig komma åt koldioxidutsläppen. Det är ett märkligt sätt att resonera på.

Vi kommer att få ta ansvar för detta. Kommande generationer kommer att få bära bördorna av de dumdristiga beslut som vår generation fattar.

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

Anf. 32 BERTIL PERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag försökte inte skjuta undan några miljöaspekter. Jag tog i stället upp den ena efter den andra av dem som Bengt Hurtig nämnde, utan att gå in i detalj.

Jag håller med om att man skall vara uppmärksam när det gäller skogen. Skogen har aldrig varit så produktiv i Skåne som den är i dag. Men det är alldeles uppenbart att man måste jobba med denna problematik. Det har vi gjort i Skåne genom att målmedvetet och konsekvent via olika åtgärder reducera både kväve- och svavelutsläpp, på det sätt som jag redovisade.

Den trafik som skall gå på denna bro är inte mer omfattande än den trafik som i dag går på vägen mellan Malmö och Trelleborg. Det är märkligt att man framför allt från stockholmares sida bara hittar ett enda vägprojekt som man är negativ till. Det är den Öresundsbro som Skåne så väl behöver. Samtidigt accepterar de flesta av miljökamparna den ena kringfartsleden efter den andra runt Stockholm, med mycket mera trafik.

Anf. 33 BENGT HURTIG (v) replik:

Herr talman! Jag är inte direkt stockholmare. Jag har i mina tidigare anföranden pekat på de svåra miljökonsekvenser som uppstår vid stora satsningar på landsvägstrafik. Detta har påpekats av inte minst EG-kommissionens oberoende experter.

Vi är inte motståndare till att skåningar skall få åka och träffa danskar. Men vi har pekat på andra möjligheter. En eller kanske två tunnelförbindelser med snabba tåg skulle mycket väl kunna lösa kontaktfrågorna. Det har också visats på att detta är ett alternativ i Öresundsdelegationens egen utredning.

Jag vidhåller att detta är en sorts dröm om en kraftigt ökad biltrafik. Biltrafiken kommer naturligtvis inte bara att öka på bron, utan den kommer att öka i hela området, på tillfartsvägar osv. Detta är ett beslut som efterkommande generationer kommer att beklaga att vi har fattat.

Anf. 34 BERTIL PERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall ge Bengt Hurtig rätt på en punkt: han är inte stockholmare. Det har jag inte heller beskyllt honom för. Kritiken har huvudsakligen kommit från stockholmarna som har varit rädda om sin hegemoni här i landet. Men jag har inte någon enda gång i kammaren hört Bengt Hurtig säga nej till vägtrafikprojekt i Norrland med anledning av exempelvis koldioxidutsläpp.

Det är inte någon dröm om biltrafik, Bengt Hurtig. Det tror jag att jag har gett fullständigt klart besked om. Det är en förhoppning om möjligheter för tillväxt i ytterligare en region i detta land, en tillväxt som kommer hela landet till godo.

Anf. 35 LARS SVENSK (kds):

Herr talman! Jag skall bara helt kort beröra det här betänkandet, som tar upp ett antal motioner som behandlar en fast förbindelse över Öresund.

*Fast förbindelse
över Öresund*

Motionskraven är ytterst varierande. Krav på att byggandet omedelbart skall startas förs fram, och man hävdar också att bron brådskar. I en annan motion förespråkas att en fast förbindelse för vägtrafik inte bör byggas. Synpunkter om att en järnvägstunnel är det bästa alternativet har också förts fram, liksom att det skall finnas en beredskapsplan för alternativ om en fast förbindelse stupar på miljöprövningen.

I betänkandet har utskottet lyckats väga samman dessa synpunkter på ett sådant sätt att inga reservationer förekommer, och det är ju glädjande när det gäller en så pass viktig och svår fråga. Man kan säga att utskottet har visat förtroende och respekt för den prövning som nu skall göras.

De olika alternativ som framförs i motionerna, och som kan antas spegla ett tvärsnitt av vad svenska folket anser, kan sammanfattas på följande sätt: En förbindelse behövs, och det är bråttom, men den får inte ha några miljökonsekvenser. Det lutar åt en bro, där vi slopar pelarna. Respekten för miljöprövningen finns också med.

Mot den här bakgrunden, herr talman, är det viktigt att det finns alternativ till detta enda broprojekt. Skulle miljöprövningen visa att en bro inte kan bli aktuell, sker stor tidsspillan i väntan på projektering av andra alternativ. Det är därför viktigt, inte minst mot bakgrund av den respekt som vi nu visar miljöprövningen, att beredskapsalternativen också ges en viss, för att inte säga hög, prioritering.

Herr talman! Som jag inledningsvis sade har utskottet i betänkandet ändå på ett bra sätt lyckats belysa och ta fasta på de olika synpunkter som finns, varför jag yrkar bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Företogs till avgörande trafikutskottets betänkanden 1991/92:TU15 och TU16.

Trafikutskottets betänkande TU15

Mom. 7 (medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar)

Först biträdades reservation 1 av Sven-Gösta Signell m.fl. med 131 röster mot 14 för meningsyttringen av Bengt Hurtig i motsvarande del. 136 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 162 röster mot 127 för reservation 1 av Sven-Gösta Signell m.fl.

Mom. 9 (automatisk hastighetsövervakning)

Utskottets hemställan bifölls med 267 röster mot 22 för reservation 2 av Kenneth Attefors. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 22 (medelsanvisning för bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 13 för meningsyttringen av Bengt Hurtig i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 27 (finansiering av fortsatt utbyggnad av E 6 genom Bohuslän som motorväg m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 127 för reservation 4 av Sven-Gösta Signell m.fl.

Mom. 33 (investeringsplaneringens inriktning)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 127 för reservation 6 av Sven-Gösta Signell m.fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande TU16

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 15 för meningsyttringen av Bengt Hurtig. 6 ledamöter avstod från att rösta.

Beslut om samlad votering

Beträffande de på föredragningslistan återstående ärendena, arbetsmarknadsutskottets betänkanden AU16, AU7 och AU12, beslöt kammaren på förslag av tredje vice talmannen att de fick företas till avgörande i ett sammanhang sedan debatten i dessa ärenden avslutats.

4 § Anslag till åtgärder för arbetshandikappade

Föredrogs

arbetsmarknadsutskottets betänkande

1991/92:AU16 Anslag till åtgärder för arbetshandikappade (prop. 1991/92:91, 1991/92:100 delvis och 1991/92:125 delvis).

Anf. 36 LAILA STRID-JANSSON (nyd):

Herr talman! Ny demokrati har i en motion förordat en samordning av AMI-S med riks försäkringsverkets rehabiliteringscentraler och rygginstitutet. Tanken härmed är att uppnå ett maximalt utnyttjande av de specialfunktioner på personalsidan som krävs.

Yrkandet bör ses mot bakgrunden av andra yrkanden i samma motion om rationalisering av bl.a. länsarbetsnämnderna och övriga delar av AMI-verksamheten.

Vad står då de tre organisationerna för?

Riksförsäkringsverkets utredningssjukhus i Nynäshamn och Åre har heltidsanställda läkare, sjuksköterskor, sjukgymnaster, psykologer, kuratorer, biträden, assisterande personal samt administrativ personal. Dessa sjukhus ger viss behandling samt prövar eventuell restarbetsförmåga. Försäkringskassorna remitterar framför allt långtidssjukskrivna.

Rygginstitutet finns i Sundsvall/Torpshammar samt Växjö. Dessa har heltidsanställda läkare, sjukgymnaster, kuratorer, assisterande personal samt

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

*Anslag till åtgärder
för arbetshandi-
kappade*

administrativ personal. Dessa institut ger viss behandling och träning samt prövar arbetsförmåga, arbetsställningar och tekniska hjälpmedel. Försäkringskassorna remitterar, och platser kan köpas av AMI, arbetsförmedlingarna samt arbetslivstjänster.

AMI-S har en inriktning på speciella handikapp. Det finns hel- och deltidanställda läkare, sjuksköterskor, handikappkonsulenter, sjukgymnaster, kuratorer, arbetsterapeuter, arbetskonsulenter, assisterande personal samt administrativ personal.

De ger kroppslig träning med hänsyn till handikappet samt arbetsträning inom institutionen, men även i arbetslivet. Arbetsförmedlingarna remitterar. Platser kan köpas av försäkringskassorna, arbetsgivare och arbetslivstjänster.

Samtliga organisationer har:

1. Lokaler uppbyggda för träning av kroppsfunktioner samt arbetsfunktioner med all den inredning som krävs.
2. Internatmöjligheter, dvs. både övernattningsrum, kök och matsal samt möjligheter till fritidsaktiviteter.
3. Ungefär likadan anställd personal, om än med varierande antal i de olika kategorierna.
4. Sist men inte minst har alla organisationerna fysisk träning, men framför allt arbetsträning.

Till detta kommer även den träning och utprovning av tekniska hjälpmedel som görs av distriktsarbetsterapeuter och sjukgymnaster inom hälso- och sjukvården på det lokala planet.

Jag skall nu ge ett exempel på hur denna arbetsprövning kan gå till i extremfall:

1. Den sjukskrivne är arbetslös och går till arbetsförmedlingen, uppmanad av försäkringskassan.
2. Arbetsvägledare vid arbetsförmedlingen gör en första utredning.
3. Resultatet blir en prövning vid AMI, som gör sin utredning.
4. Åter till arbetsförmedlingen och vägledaren, som köper plats vid rygginstitutet och utredning därifrån.
5. Ny remiss till AMI, som i sin tur remitterar till AMI-S för rörelsehinder. Åter en utredning och prövning.
6. Insatsen ger inte resultat, utan går tillbaka till vägledaren på arbetsförmedlingen.
7. Återremiss till försäkringskassan med utlåtandet att de långa utredningarna ej resulterat i arbete.
8. Remiss från försäkringskassan till något av utredningssjukhusen.
9. Ny utredning där man konstaterar restarbetsförmåga. Åter försäkringskassan.
10. Ärendet åter till arbetsförmedlingen och vägledaren, då pensionsprövning inte kan göras.
11. Samma utredningscykel påbörjas igen.

Vad har detta inte kostat i tjänstemannatid, i kostnader för bl.a. läkartjänster och arbetsterapeuter, i traktamenten, i kostnader för att bo på an-

nan ort medan utredning pågår, i skattepengar, i dubbla, ja, t.o.m. tredubbla administrationskostnader, och sist men inte minst ett oerhört mänskligt lidande?

Som exempel kan nämnas, att en arbetsförmedlare och vägledare kostar ca 700 kr. per timme.

Gör en översyn och försök samordna resurserna för en snabbare utredning, så att den sjukskrivne inte skall behöva skickas som ett kolli mellan olika institutioner! Detta är ett mänskligt lidande, som är skandalöst i dagens Sverige! Med väntetider och utredningstider kan det ta 1–3 år. Kostnader för personal, åtgärder m.m. kan knappast uppskattas.

En samordning måste till. Det man vill är ju att få ut dessa människor i arbete, vilket endast arbetsförmedlingarna har tillräcklig kunskap att göra, eftersom de har kännedom om arbetsmarknaden och arbetsmarknadens krav.

Herr talman! Jag yrkar bifall dels till motion A211 av Sverre Palm m.fl. (s), mom. 4 i arbetsmarknadsutskottets betänkande AU16, dels till motion A222, yrkande 3, av Laila Strid-Jansson och Arne Jansson (nyd), mom. 5 i arbetsmarknadsutskottets betänkande AU16.

Anf. 37 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Mellan AMS och Samhall har tidigare gällt en överenskommelse om att de tillsammans skulle ha en rekrytering av 50 % bland de prioriterade grupperna, dvs. utvecklingsstörda, psykiskt sjuka och flerhandikappade. Denna överenskommelse har man nu ändrat på. AMS och Samhall har sagt att de nu tillsammans skall rekrytera 40 % bland dessa grupper. Arbetsmarknadsministern har ställt sig bakom detta.

Från Vänsterpartiets sida anser vi att de tillsammans borde rekrytera *minst* 50 % bland de prioriterade grupperna. Dessa människor har annars små möjligheter att få ett ordinarie arbete i den befintliga industrin. Det får inte bli så stora lönsamhetskrav på Samhall att man utesluter grupper av handikappade. Med detta förslag och lönsamhetskravet på Samhall finns risk för att man kommer att införa någon typ av A- och B-lag i Samhall.

Det var inte meningen från början när man startade denna möjlighet för handikappade att komma ut i samhället och få ett värdigt och mänskligt liv. Därför tycker vi att det är bekymmersamt att varken regeringen eller utskottet har tagit i beaktande vår motion, som behandlas i detta betänkande. Jag förstår inte varför utskottet avstyrker detta förslag. Hur skall dessa människor kunna få ett värdigt liv? Man måste ju hjälpa till. Den enda möjlighet de har i dag är att få arbete inom Samhall.

Jag kan trösta utskottet med att vi återkommer med motioner där vi begär att dessa grupper skall prioriteras. Vi får komma med nya motioner till nästa års riksdag.

Med detta, herr talman, ställer jag mig bakom meningsyttringen i fråga om dessa moment, men jag yrkar bifall endast till mom. 20 i meningsyttringen.

Anf. 38 KENT OLSSON (m):

Herr talman! I utskottets betänkande tas följande förslag upp i regeringens proposition: Anslag till yrkesinriktad rehabilitering, till särskilda åtgär-

der för arbetshandikappade, med lönebidrag, arbetshjälpmedel m.m., anslag till Samhall, tilläggsbudgetens ytterligare medel för lönebidrag samt medel för aktieteckning i Samhall. Samhall föreslås bli aktiebolag från den 1 juli 1992.

Kostnaden för det förslag som utskottet tillstyrker är 12,5 miljarder kronor, varav 6,2 miljarder är lönebidrag – 5 miljarder till Samhall och 1,3 miljarder till yrkesinriktad rehabilitering.

De särskilda insatserna för arbetshandikappade har de senaste åren utgjort en betydande del av de totala åtgärderna inom arbetsmarknadspolitiken. I den arbetsmarknadssituation som vi nu befinner oss i, med stor arbetslöshet, är det viktigt att de handikappade också får del av de ökade resurser som regeringen satsar för att minska arbetslösheten. Det är viktigt att dessa grupper handikappade får en ökning av det stöd som är riktat till dem.

Det är glädjande att konstatera att vi är så eniga i denna kammare i dessa viktiga frågor som gäller stöd till handikappades möjligheter att få arbete. Vi har ju annars olika åsikter och framför dem ofta med stor emfas.

När det gäller den yrkesinriktade rehabiliteringen har riksrevisionsverket inlett en granskning av arbetsmarknadsinstitutens roll och finansiering. Man räknar med att denna granskning blir klar i slutet av 1992. Därefter återkommer regeringen snarast under 1993 med förslag till effektivisering av verksamheten.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att ta bort den sedan år 1986 bedrivna verksamheten med strukturstöd för byggarbetsmarknaden. Utskottet har här samma åsikt som AMS, dvs. att samma regler skall gälla för dessa byggnadsarbetare som gäller för andra arbetshandikappade.

I många motioner behandlas frågan om lönebidrag inom kultursektorn, t.ex. för landsarkiv, kulturvårdsföretag, Stiftelsen Föremålsvård i Kiruna m.m. Utskottet anser att regeringens åtgärd att tillsätta en arbetsgrupp, gemensam för kultur- och arbetsmarknadspolitik, är till fyllest. Förslag från arbetsgruppen skall enligt kulturministern redovisas i nästa års budgetproposition.

Vad gäller denna del av utskottets betänkande finns, som hörts tidigare här i debatten, reservationer från Ny demokrati och Laila Strid-Jansson om att arbetsmarknadsinstitutet skall läggas ned liksom länsarbetsnämnderna.

Utskottet hänvisar till den granskning av AMI som pågår och till att arbetsmarknadsministern nästa år återkommer med förslag om förändringar, när granskningen väl är färdig. Det tycker vi är till fyllest i detta fall. Man kan därmed uppnå de effektiviseringar som man hoppas på.

Marianne Anderssons särskilda yttrande om äldre arbetstagares situation på arbetsmarknaden känner utskottet sympati för, och vi understryker det viktiga i att man inom företag och förvaltningar uppmärksammar behovet av kompetensutveckling för medelålders och äldre. Dock anser utskottet i detta fall att lönebidrag skall vara förbehållna handikappade.

En stor del av detta betänkande gäller Samhall. Utskottet godkänner regeringens förslag att ombilda Samhall från en stiftelse till ett aktiebolag från den 1 juli 1992 – till på köpet ett halvår tidigare än Socialdemokraterna föreslår i en motion.

När det gäller resultat för Samhall och dess verksamhet vet vi att man vill

ha en minsta sysselsättningsvolym på 31,9 miljoner arbetstimmar, att minst 40 % av nyrekryteringen skall avse de prioriterade grupperna – och här skall understrykas att det rör sig om *minst* 40 %. Utskottet och regeringen vill också ha effektivitetsförbättringar, som under en femårsperiod skall medföra en nedtrappning av statens ersättning från 110,6 % av lönekostnaden till 100 %. Det är att betrakta som ett bra steg såväl för de handikappade som för Samhall och staten.

Ersättningen föreslås utgå i fast krontalsbelopp. Denna bidragskonstruktion skall ge incitament att effektivisera verksamheten, vilket förbättrar möjligheterna att anställa flera handikappade.

För en stund sedan hörde vi att Karl-Erik Persson menar att nyrekryteringen till 50 % skall ske från prioriterade handikappgrupper. Om det kan då sägas att en överenskommelse om 50 % tidigare har gällt men att utfallet av detta blev skiftande på olika håll i landet. Många delar av landet nådde inte upp till 50 %. Det rörde sig dessutom inte alltid om samma grupper.

Därefter har Samhall och AMS enats om en stramare definition och om att minst 40 % av nyrekryteringen skulle komma från dessa grupper. Men jag tycker att det är viktigt att det ju rör sig om *minst* 40 %.

Jag kan också för Karl-Erik Persson poängtera att utskottet med undantag för Vänsterpartiets representant är helt enigt på den här punkten.

Jag tycker att det blir litet grand av sifferexercis när man diskuterar 40 eller 50 %. Från utskottsmajoritetens sida talas det om "minst 40 %" med en strängare definition. Karl-Erik Persson säger att man i det här fallet kan tala om ett A- och ett B-lag beroende på om det är 40 eller 50 % – det tycker jag är att hårdra diskussionen kring de här siffrorna.

Utskottsmajoriteten har alltså sagt att det skall vara minst 40 %. Blir det fler är det bara tacknämligt, men det väsentliga är att man ser det som viktigt att uppnå 40 %, och då kanske man i någon mån rör sig med en annan definition än Karl-Erik Persson gör.

Med det här ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 39 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det är att hårdra det. Vi anser att det skulle ha kunnat skrivas in att vi vill ha 50 %. Uppnår man inte det resultatet är det ju ingenting att göra åt.

Jag tror inte att det är någon större skillnad mellan våra synsätt, eftersom utskottet har uttalat att det skall vara minst 40 %. Blir det en större andel är det bara bra, sägs det. Förhoppningen är att det blir på det sättet, så att man ser till att de här grupperna får en större möjlighet.

Det kan inte vara riktigt att man definitivt stänger ute en grupp människor i samhället – de här människorna har ingen möjlighet att komma ut på den ordinarie arbetsmarknaden. Som också Kent Olsson sade är arbetsmarknadsläget i dag svårt även för dem som är friska. Värre är det för dem som har någon typ av handikapp. Därför skulle det, menar jag, inte alls ha skadat om man hade skrivit in att det skall röra sig om 50 %. Om man i vissa delar av landet sedan inte uppnår den målsättningen är det en annan sak. Det hindrar inte att man hade kunnat ha den målsättningen.

Anf. 40 KENT OLSSON (m) replik:

Herr talman! Jag kan konstatera att Karl-Erik Persson i princip är överens med utskottet om skrivningen: Uppnår man 40 % är det bra, uppnår man en större andel är det ännu bättre. Därom har vi då inga skilda åsikter. Jag noterar att man då kan säga att vi i princip är överens.

Anf. 41 LAHJA EXNER (s):

Herr talman! Vi socialdemokrater i arbetsmarknadsutskottet har ställt oss bakom betänkande nr 16 i dess helhet och godtar därmed de åtgärder som föreslås i budgetpropositionen och i proposition nr 91 samt anslagen till dessa. Vi ställer oss dessutom bakom förslagen till anslag på tilläggsbudget II, bil. 8 till proposition 125.

Många människor i vårt land har arbetshandikapp av olika slag. Det kan vara fysiska handikapp, psykiska handikapp, förståndshandikapp eller socialmedicinska handikapp, eller t.o.m. kombinationer av dessa. Vår uppfattning är klar och entydig: Varje individ skall ha rätt att efter sin egen förmåga med eget, avlönat arbete svara för sin försörjning och känna att hon eller han behövs och dessutom är efterfrågad.

Vi menar att det i dag är viktigare än någonsin att vi politiker i Sveriges riksdag ger klara besked till alla aktörer på arbetsmarknaden att arbetslinjen gäller för de arbetshandikappade, även i detta kärva arbetsmarknadsläge.

Vi anser också att de 12,5 miljarder kronor som anslås för åtgärder till arbetshandikappade är väl använda pengar.

Vi har i betänkandet behandlat bl.a. några motioner om lönebidrag till anställda inom kulturinstitutioner. Sådana motioner har vi haft också under tidigare år. Det är naturligtvis viktigt att de problem som aktualiseras i dessa motioner får en rimlig lösning utan att de arbetshandikappade drabbas av försämringar.

De flexibla lönebidragen tillämpas nu i hela landet och diskuteras ganska mycket. Det är naturligtvis viktigt att den nya formen av lönebidrag löpande förs upp bl.a. av arbetsmarknadsmyndigheterna och efter en tid utvärderas.

Herr talman! Med dessa ord vill vi socialdemokrater ställa oss bakom betänkande AU16.

Anf. 42 MARIANNE JÖNSSON (c):

Herr talman! Som har framgått av tidigare inlägg föreligger det i stort sett enighet bland oss ledamöter här i riksdagen när det gäller betänkande nr 16 från arbetsmarknadsutskottet.

Vi menar att det är viktigt att arbetslivet görs tillgängligt för människor med funktionshinder. Som Lahja Exner sade görs det, trots att arbetsmarknadsläget är mycket kärt, kraftfulla satsningar för att mildra verkningarna av den svåra arbetslösheten, så att inte de arbetshandikappade skall bli lidande. Arbetsmarknadsministern betonar särskilt i propositionen att de arbetshandikappade inte får trängas undan eller ställas åt sidan i kön när antalet arbetssökande ökar. Det får man lov att inpränta i samtliga aktörer.

Det är ett stort belopp som satsas på de här åtgärderna. Det är viktigt att vi är eniga om detta – det är väl använda pengar.

Den svenska arbetsmarknadspolitiken bygger på målsättningen Arbete åt

alla. Det innebär i grunden att alla människor skall ha rätt till arbete, oberoende av att man har olika förutsättningar eller förväntningar eller är i behov av olika stödsatser.

Det råder som jag tidigare nämnde stor enighet och stor samstämmighet om de åtgärder som står till buds. Här finns två reservationer från Ny demokrati. De har bemötts av Kent Olsson.

Det har aviserats att det i nästa budgetproposition kommer förslag om de förändringar som behöver göras för att få en så bra verksamhet som möjligt. Som Laila Strid-Jansson säger, förefaller det inte rimligt och rationellt att hantera människor i en svår arbetsprövningssituation så att de blir skickade från det ena stället till det andra, utan det är viktigt att få till stånd en bra utformning av verksamheten.

Flexibla lönebidrag har nämnts här tidigare, och det var en reform som riksdagen antog i fjol. Det har väckts motioner, då många är oroliga för att det med det nya systemet skall uppstå sådana situationer att arbetshandikappade kommer i kläm. Därför pågår det nu en interdepartemental översyn, och regeringen kommer inför nästa års budgetproposition att dra slutsatser av den översynen och föreslå åtgärder som vi här i riksdagen får ta ställning till.

Jag vill också säga några ord om Samhall och Samhalls verksamhet. Vi har i dag att ta ställning både till anslag till Samhallsgruppens verksamhet och till proposition 91, som efter en översyn av f.d. ministern Sven Hulterström ligger till grund för förslaget. Från den 1 juli skall verksamheten bedrivas i aktiebolagsform, och målsättningen är att Samhalls verksamhet skall förbehållas dem som har det svårast på arbetsmarknaden. Karl-Erik Persson har tagit upp det i en meningsyttring. Det är mycket viktigt att verksamheten kommer de grupper till godo som är i allra störst behov av den, som det står i Samhalls målsättning. Vissa grupper har definierats, och AMS och Samhall har sedan 1987 varit överens om vilka grupper som skall prioriteras. Detta har tillämpats olika i olika delar av landet, och verksamheten har inte kommit de arbetshandikappade till godo på det sätt som varit önskvärt.

Därför har resultatkraven stramats upp, och nu nämns 40 %. Som Kent Olsson sade, är det minst 40 %, och det innebär också en stramare definition och en mycket tydligare precisering av dessa grupper. Det är mycket viktigt att göra det. Här kommer nya grupper ut på arbetsmarknaden med behov av stödåtgärder. När institutionerna avvecklas kommer både utvecklingsstörda och psykiskt sjuka att vara i behov av Samhalls resurser, och då är det mycket viktigt att Samhalls utbud kommer de grupperna till hjälp.

Samhall har arbetat målmedvetet för att öka övergångarna till annat arbete, och detta har diskuterats mycket. Genom arbetskonsulter och motivationshöjande insatser men också genom utvecklingen på Samhall med tekniska hjälpmedel har man nått lyckade resultat. Det ligger ett ansvar på både Samhall och arbetsförmedlingen att arbeta med de här övergångarna. Man nämner nu i resultatkraven att det skall vara minst 3 % av de anställda som under budgetåret 1992/93 skall övergå till arbete på den reguljära marknaden. Till att börja med var det inte mer än 1 % i övergångar, och det var klart utsagt från riksdagen och arbetsmarknadsmyndigheterna att ett större

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

*Anslag till åtgärder
för arbetshandi-
kappade*

omlopp måste komma till stånd för de här anställningarna och övergångarna.

Samhall har under de år som man har verkat utvecklats från att vara en skyddad verkstad i kommunal regi och landstingsregi till att bli ett modernt aktiebolag, som föreslås i dag, från den 1 juli 1992 – t.o.m. ett halvår tidigare än vad socialdemokraterna önskade i sin motion.

Som den särskilde utredaren av Samhalls verksamhet har redovisat, har det under de tolv år som stiftelsen Samhällsföretag – som det ursprungligen hette innan det döptes om till Samhall – verkat, pågått en ständig översyn av affärsidéer och de branscher man har haft. Man har anställt produktutvecklare och marknadsförare, men fortfarande är 70 % av Samhalls produktion legotillverkning. Man har nu mer och mer ökat satsningarna på service- och tjänstesektorn, och det har varit mycket lyckosamt för verksamheten, då det har lett till att valmöjligheterna för den enskilde har ökat. Inte minst har detta visat sig vara mycket betydelsefullt för gruppen utvecklingsstörda, som på detta sätt får meningsfulla sysselsättningar som passar deras speciella läggning. Trädgårdsmästeri, serveringar och catering över hela landet är bara några exempel på hur Samhall har lyckats slå sig in på ett nytt område med framgång.

Talet om osund konkurrens och otillbörlig prissättning, som förekom i början av 80-talet, av Samhalls verksamhet har blivit lågmält. När NO ytttrade sig över Hultströms utredning om verksamheten nämnde man bara ett antal ärenden som gällde Samhall som anmälts de senaste åren.

I dag arbetar Samhall både mot en inhemsk och mot en internationell marknad. Förädlingsvärdet har ökat, och statens bidrag har minskat. Målsättningen, som framgår av resultatkraven, är att man under en femårsperiod skall kunna gå ned till 100 % statliga bidrag av lönekostnaderna. I sista numret av Samhalls magasin Arbetsliv skriver koncernchefen: Omvärlden får den bild av oss som vi förtjänar.

När Samhall nu från halvårsskiftet bolagiseras kommer det med stor sannolikhet att innebära höjd effektivitet och bättre resursutnyttjande, men det kommer också att betyda att de anställdas självkänsla utvecklas. Man kommer att känna sitt värde som anställd i ett bolag av Samhalls kvalitet och storlek. Man producerar angelägna varor och tjänster, och man bidrar därmed till vårt samlade välbefinnande här i landet.

Med det, herr talman, ber jag att få yrka bifall till hemställan i betänkan-
det AU16 och avslag på motionerna.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 6 §.)

5 § Skadestånd på grund av olovlig stridsåtgärd

Föredrogs
arbetsmarknadsutskottets betänkande
1991/92:AU7 Skadestånd på grund av olovlig stridsåtgärd (prop.
1991/92:155).

Herr talman! När vi i dag har att behandla regeringens proposition och arbetsmarknadsutskottets betänkande med förslag om minst en tiodubbling av skadestånden vid olovliga stridsåtgärder, vanligen benämnda vilda strejker, finns det skäl att sätta in den behandlingen i ett större sammanhang och belysa vad som i övrigt har skett och sker på arbetslivets och på arbetsrättens område.

Skadestånd på grund av olovlig stridsåtgärd

Först vill jag understryka att det för oss socialdemokrater är en självklarhet att ingångna avtal skall hållas. Den utredning som ligger till grund för majoritetens förslag tillsattes under den socialdemokratiska regeringsperioden på 80-talet. Bland de förslag som utredningen lade fram var också förslag om översyn av arbetsgivarnas skadeståndsansvar, vilket den nuvarande regeringen och utskottsmajoriteten inte brytt sig om.

Som om inte det vore nog har också utskottet, efter ett motionsförslag, skärpt lagstiftningen genom ändringar i lagstiftningens överläggningsregler, som framgår av utskottets betänkande.

Mycket har hänt sedan utredningen om spelreglerna på arbetsmarknaden tillsattes på 80-talet, inte minst för parternas ansvarstagande och då särskilt de fackliga organisationerna, som har tagit ett stort, för att inte säga unikt, ansvar för läget på arbetsmarknaden genom det s.k. Rehnbergsavtalet.

Under senare delen av 80-talet inledde den dåvarande socialdemokratiska regeringen ett omfattande förnyelsearbete på arbetslivets område. Det inleddes med tillsättandet av arbetsmiljökommissionen, och därefter beslutades om bl.a. följande:

- Arbetslivsfonden inrättades för att ekonomiskt stödja en förändring av arbetsplatserna och en aktiv rehabilitering.
- Produktivitätsdelegationen tillsattes för att analysera produktivitetens utveckling.
- Ändringar i lagstiftningen gjordes som tydliggör arbetsgivarnas ansvar för arbetsmiljöarbetet, ökar aktiviteten inom området ute på arbetsplatserna samt renodlar företagshälsovårdens roll.
- Rehabiliteringsverksamheten organiserades, för att en snabb rehabilitering skulle komma till stånd, och en särskild rehabiliteringspenning infördes som garanterar lön under rehabiliteringsperioden.
- Arbetarskyddsstyrelsen fick kraftigt ökade resurser för sin tillsynsverksamhet, och försäkringskassorna fick ekonomiska möjligheter till rehabiliterande insatser.
- Förslag utarbetades om s.k. personalekonomiska bokslut.
- En översyn inleddes rörande flexibla arbetstider och kompetensutveckling i arbetslivet.
- Direktiv för en översyn av arbetsrätten antogs.

Den tidigare socialdemokratiska regeringen tillsatte i augusti 1991 en parlamentarisk utredning – som skulle ha letts av Anna-Greta Leijon – som fick till uppdrag att göra en övergripande översyn över arbetsrätten. Syftet med utredningen var att analysera erfarenheterna av 70-talets arbetsrättsreformer, beakta de förändringar som skett sedan dess i arbetsliv och samhälle

jämte den internationalisering som nu sker samt föreslå förändringar för framtiden.

Målsättningen skulle vara ett fortsatt demokratiskt arbetsliv med ett verkligt inflytande för löntagarna och deras fackliga organisationer. En övergripande ambition var att finna regler som stimulerar till att kollektivavtal träffas om ett konkret och decentraliserat inflytande för löntagarna. Beträffande lagen om anställningsskydd framhölls i direktiven att det var angeläget att befästa lagens grundläggande principer, om behov av detta visade sig finnas. Det var en del av de åtgärder och beslut som den socialdemokratiska regeringen stod bakom.

I den nuvarande regeringens proposition om småföretagspolitiken i höstas anmäldes att regeringen kommer att ändra i direktiven och ge den arbetsrättsliga utredningen i uppdrag att med förtur behandla vissa frågor rörande småföretagen, nämligen

- vidgad möjlighet till provanställning,
- förbud mot blockad mot företag utan anställda,
- avskaffande av vetorätsreglerna i medbestämmandelagen,
- förändring av turordningsreglerna vid uppsägning,
- minskad skyldighet för arbetsgivare att betala skadestånd.

Aviseringen i denna proposition följdes senare upp genom de ändrade direktiven. Kursen lades helt om för inriktningen av det arbetsrättsliga utvecklingsarbetet.

Tyvärr tvingas vi konstatera att dessa förslag helt ligger i linje med regeringens politik, som tydligen går ut på att minska löntagarnas anställningsskydd och möjligheter till inflytande på arbetsplatsen. De fackliga organisationerna skall försvagas och arbetsgivarnas ställning stärkas.

I olika andra sammanhang har avisering skett om liknande förändringar, och i en del fall har också beslut fattats.

Uppsägning har skett av ILO-konventionen om arbetsförmedling, i syfte att tillåta vinstgivande privat arbetsförmedlingsverksamhet.

Utredningen om A-kassorna och om huvudmannaskapet för dessa, som i dag ligger hos de fackliga organisationerna, har tillsatts.

Bidragen till företagshälsovården dras in.

Lönegarantin, som i och för sig behöver ses över, föreslås sänkas till en så låg nivå att den inte kommer att täcka många anställdas lönefordran vid konkurs.

I en särskild proposition om sysselsättning för unga läggs förslag om ungdomspraktik. Det har nu beslutats av den borgerliga majoriteten i arbetsmarknadsutskottet, i stort sett enligt regeringens förslag. Det innebär att de unga inte får någon anställning utan att de i princip "lånas ut" gratis till företagen. De har naturligtvis heller ingen form av anställning hos den instans som blir deras egentliga uppdragsgivare, arbetsförmedlingen. En särskild lag har aviserats i utskottet som skall förhindra att de kan kräva avtalsenliga rättigheter och avtalsenlig lön om de placeras på egentliga arbeten.

I två propositioner i höstas aviserades införandet av ett s.k. öppet register för svenskflaggade fartyg. I en departementspromemoria har det utvecklats i stort sett helt enligt redareföreningens förslag och kommer, om det införs,

att innebära att tusentals svenska arbetstagare kan sägas upp utan annan grund än att lagen ger arbetsgivarna rätt att i stället använda sig av s.k. lågprisbesättningar, som kommer att få arbeta efter sina hemländers lönenivåer och helt utan någon form av arbetsrättsligt skydd från gällande svensk lag, trots att arbetet utförs på svenska arbetsplatser.

Herr talman! Det ansvarstagande som den fackliga rörelsen visat i vårt land, inte minst genom Rehnbergsavtalet, har lönats mycket illa av den borgerliga regeringen och majoriteten i riksdagen. Det jag nu helt kort har gått igenom visar i stället på det ena örfilsliknande förslaget efter det andra sedan regeringsskiftet i höstas. Vad som emellertid känns igen på punkt efter punkt är alla de krav som SAF har formulerat i sin skrift "SAF:s uppfattning om den framtida arbetsrätten".

Det är, herr talman, ingen överdrift att påstå att balansen mellan parterna på den svenska arbetsmarknaden kraftigt håller på att rubbas, och det är måhända med tanke på den insikten som det nu hastar för den borgerliga regeringen att få igenom höjda skadestandsregler vid olovliga konflikter.

Man kan ju aldrig veta vilka människors reaktioner i kritiska situationer blir om de blir medvetna om att deras möjligheter att genom sina fackliga organisationer göra sina krav och uppfattningar gällande kraftigt har beskurits. Annars hade det ju varit naturligt att låta även denna fråga prövas i den arbetsrättsliga utredning som nu påbörjats.

I detta, enligt vår mening, destruktiva omdaningsarbete är det uteslutet för oss att delta.

Med det anförda, herr talman, yrkar jag bifall till den socialdemokratiska reservationen och avslag på utskottets hemställan.

Anf. 44 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Vi har här hört Sten Östlund beskriva vår nuvarande regerings elände. Han beskrev också en del förslag till öppningar som väntar oss på arbetsmarknaden framöver, och han refererade även till linjen i vad avser medbestämmande på arbetsmarknaden.

Man har sagt att det har funnits jämställda parter och att det har tagits ansvar – Rehnbergsavtal, osv. Och nu upptäcker man att det var SAF som bestämde.

Jag är naturligtvis glad att Socialdemokraterna i dag tar avstånd ifrån det här. Jag känner mig ändå i denna stund litet beklämd eftersom jag vet att f.d. statsrådet, f.d. arbetsmarknadsministern, sedermera ordförande för arbetsmarknadsutskottet, beställde den utredning som nu ligger till grund för det borgerliga förslaget. Det är faktiskt på det sättet, vilket måste kännas särskilt tungt i denna stund.

Inte nog med det. Den förra regeringen föreslog 5 000 kr. i strejkböter en gång i tiden. Sten Östlund påvisar vilka svårigheter fackföreningsrörelsen i dag har. Jag hoppas att den kan glömma det som har hänt och kan kämpa vidare. Det behövs.

Rapporterna om kvinnolöner visar att dessa löner inte alls hänger med i den rättvisa och jämlika utveckling som var tänkt en gång i tiden och som alla säger sig vilja ha.

Den som har varit i arbetslivet vet att det där förhandlas och stiftas avtal.

Detta till trots är det kvinnor som får sämre lön. Det kan t.o.m. bli konflikt om tolkningen under avtalstid. Det finns en enorm gråzon av människor som känner sig förorättade och som säger att det nu får vara nog.

I ett sådant läge säger nuvarande regering mycket klart: Kläm till dem, dvs. dessa människor får inte något stöd. Det finns ökande spänningar på arbetsplatserna. De beror på bl.a. minskning av industrisektorn med 150 000 personer under loppet av tre år, den kommande kommunkrisen som kanske innebär 60 000-70 000 färre arbetsplatser, den allmänna arbetslösheten och nedläggning av företag och myndigheter.

Om man inte är överens under kollektivavtalstiden är det den som har den juridiska rätten på arbetsplatsen som bestämmer. Skulle någon drista sig till att säga att nu får det vara nog, jag vill inte jobba i dag, jag tycker att jag har blivit orättvist behandlad, så blir det minst 2 000 kr. i böter på en gång. Det här bygger då på att man som två likvärdiga parter skall respektera ingångna avtal.

Som jag har sagt från den här talarstolen i 20 års tid är det inte på detta sätt. Det visar sig mycket klart att sedan man har tecknat avtalet bestämmer egentligen den som har det juridiska ansvaret. Jag vet inte om § 32 i Arbetsgivarföreningens stadgar finns kvar. Men arbetsdomstolen har sagt att innebörden är att den som har den juridiska äganderätten till arbetsplatsen bestämmer vad man skall göra, hur man lägger ner företag och hur man ändrar villkor. Så finns det ett avtal som inte täcker alltsammans, och det blir konflikter. Då har man valt att återigen stärka den som har den juridiska rätten att bestämma på arbetsplatsen. Det är en beklaglig förstärkning.

I andra sammanhang talar regeringen också om att vi nu måste få fart på tillväxten, att vi nu måste ha medarbetare som verkligen jobbar på. Vilka är dessa medarbetare? Får vi nu en bättre arbetsmarknad, en bättre produktivitet av dem som finns på arbetsmarknaden, som jag vill ha? Uppfinningsrikedomen flödar, och nu tar man ansvar när man gång efter annan klämmer till, kanske just i den symbolfråga som det under lång tid har gällt. Är det piskan och moroten som är borgerlighetens bästa vapen för att få till stånd denna tillväxt? Borde det egentligen inte vara så att man genom den demokratiska rätten låter dem som befinner sig på arbetsplatserna ta det ansvar som de kan ta och inte tvingar dem att göra det?

Jag finner alltså att det är en helt orimlig åtgärd att höja skadeståndet. Jag tycker att man skall respektera ingångna avtal, men det är inte bara en part som skall respektera avtalen. Som lagstiftningen nu är utformad kommer det att bli fråga om bedömning av en part, medan man inte bedömer den andra parten, som har den juridiska rätten att göra i stort sett vad som helst i det här fallet.

Med det, herr talman, ställer jag mig bakom hemställan i den socialdemokratiska reservationen.

Anf. 45 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Pacta sunt servanda. Avtal skall hållas. Respekten för ingångna avtal skall upprätthållas. Detta är en enkel princip som alla demokratiska partier borde hålla styvt på. Det är en väsentlig ingrediens i ett demo-

kratiskt fritt samhälle som bl.a. måste bygga på fri avtalsrätt och rättssäkerhet.

Den som håller på respekten för de avtalsslutande parterna inser också att avtalsbrott inte kan tillåtas ske utan konsekvens. Avtalsbrott måste leda till en sanktion eller påföljd som på något sätt märks. Så är det inte i dag.

Lagen måste markera att fredsplikt gäller till dess avtalet löpt ut. Striden skall utkämpas innan avtal träffas. Det är svårt att förstå varför Socialdemokraterna och Vänsterpartiet slår vakt om denna typ av avtalsbrott. Omtänksamheten om de avtalsslutande parterna borde i stället leda till att man slog vakt om avtalet och parternas rätt att sluta avtal, avtal som skall respekteras, nämligen det som är majoritetens uppfattning. Sanktionsreglerna riktar sig ju mot medvetna angrepp i syfte att tvinga fram en ändring i redan träffade uppgörelser.

Nuvarande sanktionsbelopp på 200 kr. har ingen avhållande effekt. Det anser både remissinstanserna och utskottet. Om angrepp på avtalen accepteras eller tillåts ske utan sanktion riskeras inte bara sanktionssystemets betydelse utan även förtroendet för den fackliga organisationen. Skadeståndsbeloppen måste ha en avhållande effekt för att markera fredspliktens betydelse – en tanke som den socialdemokratiska regeringen inte föreföll helt främmande för, då man i februari 1990 föreslog en sanktion på 5 000 kr., dvs. två och en halv gång så mycket som den summa som nu föreslås. Regeringen lyckades dock inte få det förslaget genom riksdagen, även om skälet inte var höjden på beloppet.

Avtalsbrott kan många gånger medföra betydande förluster för arbetsgivaren. I det perspektivet framstår den nu föreslagna sanktionen inte som orimlig. Det gör däremot sanktionen 200 kr. som gäller i dag.

Majoritetens principiella ståndpunkt delas av remissinstanserna justitiiekanslern, hovrätten för västra Sverige, konjunkturinstitutet, juridiska fakultetsstyrelsen vid Uppsala universitet, arbetsdomstolen, SCB, statens förlikningsmanexpedition, statens arbetsgivarverk, Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Företagarnas riksorganisation, Arbetsgivarförbundet SFO, Kooperationens förhandlingsorganisation, TCO och SACO. Endast LO har avvikande synpunkt. Ur ett helhetsperspektiv är det sällan man träffar på så eniga remissinstanser, dvs. femton för regeringslinjen och en emot.

Beloppet 200 kr. föreslås höjas till 2 000 kr. som riktmärke. Det finns remissinstanser som ifrågasätter om det är tillräckligt högt och som vill gå längre, precis som den socialdemokratiska regeringen i februari 1990 – till 5 000 kr. Det finns även de som vill återgå till den ursprungliga principen från 1928, dvs. en sanktion motsvarande en månadslön. Vid föredragningen i utskottet framhölls också att liknande tankegångar legat bakom sanktionsreglerna i vårt grannland Norge, där man började med 25 000 kr. Men det finns även i remissvaren de som vill ha summan 200 kr. kvar, som 1928, men då anpassad till penningvärdessänksningen, vilket skulle innebära 3 900 kr. Andra ville få samma effekt som det ursprungliga beloppet hade, och det skulle innebära 6 600 kr., eftersom industriarbetarlönerna har höjts avsevärt under dessa år. Remissinstanserna låg sammanfattningsvis i flera fall på högre belopp än vad utskottet nu föreslår.

Regeringen har nöjt sig med att stanna vid 2 000 kr. samt angivit att detta

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

*Skadestånd på
grund av olovlig
stridsåtgärd*

skall vara ett riktmärke, men att skälig hänsyn skall tas till förhållandena i det enskilda fallet, och det är viktigt. Här finns således både prutmän och möjlighet att backa på ytterligare. Skulle regeringen inte ha följt skälighetslinjen utan i stället angivit beloppet direkt i lagen, så hade man riskerat en stel rättsutveckling, avgränsningsproblem och framför allt en sämre nyanseering i det enskilda fallet.

Den nuvarande sanktionens anpassningseffekt har aldrig lett till högre sanktion än 600 kr., vilket givetvis inte motsvarar önskemålet om en preventiv effekt. Det är även mer önskvärt att sanktionen fungerar än att grövre åtgärder som uppsägning eller t.o.m. avskedande skulle bli aktuella.

Arbetsgivare drabbas ofta av påtagliga ekonomiska förluster vid olovliga strejker, varför en höjning av skadeståndsbeloppet inte kan anses ändra någon balans på arbetsmarknaden som Socialdemokraterna hävdar.

Det finns heller ingen anledning att inte lösa frågan nu. Den har en förhållandevis avgränsad problematik jämfört med annan arbetsrätt.

Socialdemokraterna motiverar sin uppfattning att avstå från en märkbar sanktion med hänvisning till antalet strejkfall. Det är en märklig logik, men inte ovanlig i socialdemokratiska motiveringar. Skulle man mäta straffsanktion efter brottsantal skulle det leda till väsentliga höjningar av straffet för våldtäkt t.ex., och några sådana har man inte sett Socialdemokraterna lägga fram förslag om, för att inte tala om straffhöjningarna för trafikförseelser. Att ha antalet brottsfall som ledstjärna vid sanktionsmätning synes inte majoriteten värdigt en rättsstat.

Med anledning av en moderatmotion har utskottet markerat att den olovliga strejken inte skall erkännas som påtryckningsmedel. Den som upptar överläggningar efter utbruten olovlig strejk skall inte undgå skadeståndsanktion på grund av detta. Ur rättssäkerhetssynpunkt skulle det vara stötande. Av samma skäl kan det inte godtas att den som återgår i arbete efter olovlig strejk skulle undantas från sanktionssystemet. Behovet av respekt för avtal och sanktion även i dessa fall har påtalats av arbetsdomstolen och lagrådet.

Mot denna bakgrund yrkar jag bifall till hemställan i arbetsmarknadsutskottets betänkande AU7 med anledning dels av propositionen, dels av motionen av Birger Hagård samt avslag på den socialdemokratiska reservationen och meningsyttringen från Vänsterpartiet.

Anf. 46 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Charlotte Cederschiöld lämnar frågan om jämvikten i arbetslivet helt åt sidan. Det förstår jag. Den värnar man inte om och vill inte ens komma i närheten av, eller ens göra ett försök.

Alla som över huvud taget har varit i arbetslivet är nog på det klara med att om man tecknar ett avtal så har man tänkt sig hur styrkeförhållandena skall vara och hur långt man har kommit. Det är fråga om avtal av olika längd, som utsätts för olika påfrestningar, och det blir helt nya situationer. Det görs tolkningar, och gråzoner uppstår.

Den typ av förändringar i arbetsrätten som regeringen föreslår innebär att det är den som har den juridiska äganderätten som har allt tolkningsföreträde och bestämmer allt.

Jag trodde kanske att det hos Moderaterna fanns en tanke om att man har ett arbetsliv, och där skall man ha en bra produktivitet, bra medarbetare som tar ansvar, och det skall spira av utvecklingsglädje. Nej, inte i Moderaternas samhälle. Där skall man klämma till människorna ordentligt. Det är ungefär det som jag ser framför mig.

Charlotte Cederschiöld kan inte ge ett exempel på att vilda strejker har varit ett samhällsproblem. Ge mig ett enda exempel på när de har varit ett samhällsproblem.

Jag är oerhört glad över att antalet vilda strejker är litet. Det kan ju betyda att förhandlingssystemet fungerar. Det kan ju också vara på det sättet att jag tycker att det skulle ha varit fler rent sakligt, nämligen att de anställda skulle ha fått ut mycket mer av förhandlingarna. Men de människor som finns i arbetslivet avgör hur de vill hantera detta.

Jag vill alltså få svar på om vilda strejker har varit ett problem. Om de inte har varit det, undrar jag varför man ger sig in på detta.

Detta är en viktig fråga, därför att om de inte har varit ett problem, är detta en rent ideologisk fråga för regeringen. Då faller det mycket tillbaka på denna regering om friden i arbetslivet inte kommer att bestå efter den 1 april 1993.

Anf. 47 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Arbetsrättsutredningen har fått direktiv att lägga fram sitt resultat mycket snabbt. Den skall arbeta snabbare än vad som är normalt när det gäller en utredning av denna omfattning. Det borde väl glädja både herr Hagberg och herr Östlund.

Jag är glad över att herr Hagberg intresserar sig för produktiviteten. Det gör denna regering också. Det är en allvarlig fråga i vårt land. Dålig produktivitet drabbar nämligen lönerna, vår standard och allt annat. Vi måste därför få en bättre produktivitet.

Varför har vi hamnat i detta läge? Det beror på den ekonomiska politik som Socialdemokraterna med stöd av Vänsterpartiet har fört under många år i vårt land. Denna politik måste vi nu städa i. Men det är roligt om herr Hagberg kommer att vara med och driva den politik som leder till högre produktivitet.

Herr Hagberg, detta är en fråga som handlar om rättssäkerhet. Det är en princip. Jag håller med om att vilda strejker inte är något samhällsproblem. Vi får hoppas att de inte kommer att bli det heller. Men detta är en rättssäkerhetsfråga. Om man bryter avtal, skall det också bli någon form av sanktion.

Jag hoppas att herr Hagberg inte anser att 200 kr. är en rimlig nivå. Det framkommer i varje fall inte i motionerna, och det har inte heller framkommit i utskottsarbetet, att någon är beredd att kämpa för en nivå på 200 kr. Den anses av de flesta inte ha någon effekt. Vad debatten handlar om är egentligen principen – om man skall ha en sanktion eller inte. Den som håller på rättssäkerheten, att avtal skall hållas, anser att det bör finnas någon form av sanktion.

Anf. 48 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Fru Cederschiöld, jag vill bara säga att Socialdemokraterna själva får svara för sin politik. Vi har inte stött någon ekonomisk politik som har lett till sådana försämringar.

Beträffande arbetslivet och produktiviteten vill jag säga att jag under hela mitt liv har ägnat mig åt att försöka få fart i industrin genom att vara kreativ och hitta nya idéer. Det är en förutfattad mening från moderater och nydemokrater att det är bara företagsägarna som sysslar med detta. Erfarenheten är att de anställda är oerhört intresserade av att just deras bransch, arbetsplats eller hembygd har ett bra arbetsliv.

Jag anser att det är en onödig insats, onödig byråkrati, att ge sig in i detta. Jag skulle vilja ställa en fråga. Granskas den andra parten likadant när man hamnar i gråzonen och utanför avtalet vid nedläggningar, förändringar av driftsformer, m.m.? Vad händer då, fru Cederschiöld?

Anf. 49 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Det är naturligtvis en bedömning. Det finns i detta sammanhang även en skälighetsregel, precis som i Norge, som är mycket viktig. I Danmark har man hårdare åtgärder. Där har man sanktioner på upp till 30 000 kr., vilket är mycket högt. I Norge har man alltså en skälighetsregel, vilket vi nu har med. Det är en mycket viktig del att man gör en bedömning i det enskilda fallet. Det är den möjligheten som nu förstärks.

Jag begär inte att herr Hagberg skall ta ansvar för socialdemokratisk politik. Men ett faktum är att Vänsterpartiet i många ekonomiska frågor har gett den socialdemokratiska politiken sitt stöd. Däremot får herr Hagberg kanske ta ansvar för Vänsterpartiets motion just i detta ärende. Där sägs det t.ex. att det skulle behövas avbetalningsplaner för att människor skall klara detta. Den typen av resonemang är ju faktiskt, med förlov sagt, förhållandevis löjlig. Den som har ett förvärvsarbete, vilket är förutsättningen för att man skall hamna i denna situation, får i allmänhet någon lön som är så pass hög att man klarar att betala 2 000 kr. Det är ju inte ens en veckolön av en normalinkomst. Dessutom kommer detta att kombineras med denna utbyggda skälighetsregel.

Jag tycker att herr Hagberg skall titta litet närmare på Vänsterpartiets politik, eftersom det, enligt min uppfattning, behöver städas litet i den.

I motionen kritiseras också regeringen för att uttala sig kränkande om facket. Detta har man nöjet att läsa den dag då LO:s ledare och chef går ut och uttalar sig så kränkande om kvinnor som kollektiv att det som han säger ligger under den nivå som prostituerade skulle ta i sin mun. Jag tycker därför att herr Hagberg skall gå hem och skriva om Vänsterpartiets motion tills dessa frågor skall behandlas i riksdagen nästa gång.

Anf. 50 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Jag vill bestämt dementera att Stig Malm skulle ha haft något med denna motion att göra. Om han skulle lägga sig i den, skulle han åka ut ur rummet. Jag delar helt fru Cederschiölds uppfattning om denna typ av uttalanden. Därför kan vi lämna det därhän. Socialdemokratin får alltså sköta sitt.

Beträffande Vänsterpartiets ansvar vill jag säga följande. I dag sitter de arbetande fast i lån, oerhörda utgifter för hyror som höjs, m.m. Vid en inställelse av arbetet förlorar de lön. Jag har inte krävt någon lön. Om någon döms till skadestånd på över 2 000 kr. kanske en avbetalningsplan kan behövas. Detta kanske är litet främmande för en moderatpolitiker, att känna till att det finns människor som befinner sig i en sådan situation att de inte har ett öre över att betala något med. Men så är det i det svenska samhället.

Frågan är emellertid om detta är nödvändigt. Är detta en demonstrationsåtgärd från en borgerlig regering mot de arbetande, eller är det en skälighetsbedömning av att rättssäkerheten måste stärkas, att det är oerhört viktigt för respekten? Respekten för vad? Är det för att Birger Hagård skall känna att vi nu har respekt i arbetslivet, eller är det de anställda som skall utöva allt detta, som skall känna att detta arbetsliv skall vara demokratiskt och rättvist? Jag har en känsla av att det är fråga om den typ av synpunkter på rättssäkerheten som Birger Hagård har, att man skall straffa den som hamnar utanför.

Fortfarande har fru Cederschiöld inte angett ett enda skäl för detta, inte bedömt den gråzon som finns och de oerhörda konflikter som kommer att uppstå. Alla vilda strejker som jag vet om har det funnits goda skäl för, t.ex. dålig arbetsledning, dålig hantering av problem i arbetslivet, osv. De som utsätts för detta kan väl i varje fall inte stoppas genom att ha hotet om böter över sig hela tiden. De agerar utifrån sin egen situation. Om de har en dålig situation, reagerar de mot den. Vad görs mot de dåliga företagsledningarna, ägarnas dåliga hantering av planering, avskedanden, lönesättning, inte minst när det gäller kvinnor? Dessa frågor får jag inget svar på.

Tredje vice talmannen anmälde att Charlotte Cederschiöld anhöllit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 51 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Såväl fru Cederschiöld som Lars-Ove Hagberg har ju berört historien om 5 000-kronorsförslaget som den socialdemokratiska regeringen lade fram för några år sedan. Märk väl att det då var en helt annan situation på arbetsmarknaden. Det var inget bra förslag. Jag var en av dem som såg till att det socialdemokratiska förslaget ändrades. Förslaget om att höja skadeståndet vid olovlig konflikt från 200 kr. till 5 000 kr. togs tillbaka. Och jag var alltså en av dem som medverkade till det. Det har förbigåtts ganska mycket i den debatt som har förts.

Herr talman! Charlotte Cederschiöld säger att om man skall ha påföljder skall de också vara kännbara. Det är innebörden i det som hon säger. 2 000 kr. skulle då vara ett lämpligt belopp.

Jag är inte säker på hur stort beloppet är. Men den attityd som Charlotte Cederschiöld har är i alla fall litet märklig. 2 000 kr. är knappt en veckolön, säger hon. Efter skatt är det nog bra mycket mer än en veckolön för ett vårdbiträde eller en handelsanställd. Det är kanske nästa halva månadslönen.

Om strejkböterna för löntagarna behöver skärpas, och skadestånden är viktiga, varför måste man då uppdra åt den arbetsrättsliga utredningen att

minska skyldigheten för arbetsgivarna att betala skadestånd när de bryter mot de avtal och lagar som de har att följa?

Det är tydligen skillnad på äpplen och päron. Det finns ett annat uttryck, men jag skall inte använda det i kammaren.

Varför kan man inte låta den arbetsrättsliga utredningen titta på frågan? I det ena fallet, då det gäller arbetsgivarna, måste det utredas, men då det gäller löntagarna slår Moderaterna till på en gång. Det behövs inte ens en snabbutredning. Man bortser dessutom i det fallet från den första utredningen, den Niklassonska, som sade att arbetsgivarnas skadeståndsskyldighet också bör ses över i sammanhanget. Därför bör allting skjutas upp.

Som jag sade i mitt inledningsanförande är det, mot bakgrund av alla de andra åtgärder som regeringen har föreslagit på arbetslivets och arbetsrättens område, uteslutet för oss socialdemokrater att delta i det destruktiva arbete som för närvarande pågår över hela fältet under den nuvarande regeringen och med den nuvarande majoriteten i riksdagen.

Anf. 52 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Det är intressant att höra att oppositionen inte går in i den principiella debatten, den som ligger bakom förslaget. Arbetsdomstolen och lagrådet har ju berört den principiella diskussionen, varför det behövs en sanktion. En stor del av betänkandet handlar just om skälen till det. Även tidigare debatter i det här ämnet har handlat om detta. Det är ett ämne som oppositionen inte är så benägen att gå in på, nämligen om sanktionen är tillräcklig som den är eller om det behövs någon sanktion. Det är inget tal om i debatten att en 200-kronorssanktion är tillräcklig eller vad den i annat fall skall ligga på. Skälighetsregeln gör att man har möjlighet att frånga det beloppet, både uppåt och neråt, så det ligger inte fast utan kan anpassas i det individuella fallet.

Det är möjligt att herr Östlund inte har varit så inkonsekvent som många andra socialdemokrater i denna fråga. I så fall är det glädjande. Men vissa socialdemokraters bedömning har växlat från att sanktionen skulle vara lika hög som en arbetarlön eller endast 200 kr., vilket skulle vara en ordentlig urholkning. Den har växlat från 2 000 kr. enligt den Niklassonska utredningen, som i och för sig inte slogs fast, till 5 000 kr. i februari 1990. Och nu kommer man att rösta för att 200 kr. skall ligga kvar, dvs. omröstningen kommer att innebära att man inte tycker att det skall vara någon sanktion. Man tar alltså ställning i den principiella frågan och anser att det inte bör vara någon sanktion för avtalsbrott. Förslaget innebär faktiskt att det skall vara en sanktion vid avtalsbrott, vilket vi tycker är viktigt. Det skulle man ju önska att alla demokratiska partier tyckte i en rättsstat.

Jag undrar om herr Östlund kan lova att Socialdemokraterna kommer att sluta att hatta i den här frågan och kommer att hålla sig till en linje, att inte något nytt bud gäller om Socialdemokraterna skulle komma i majoritetsställning. Man har en känsla av att Socialdemokraternas ställningstagande inte bara påverkas av opportunistiska aspekter utan även av om man befinner sig i majoritetsställning eller inte.

Herr talman! Det är alldeles riktigt att vi inte kommer att delta i beslut som kommer att höja skadestånden för löntagarna, samtidigt som regeringen har uppdragit åt den arbetsrättsliga utredningen att se över om skadeståndskyldigheten för arbetsgivarna kan minskas. I det arbetet deltar inte vi socialdemokrater.

Herr talman! Det är intressant att höra att Socialdemokraterna inte vill höja skadestånden. Ni säger att det inte skall vara någon sanktion. Ni kanske tycker att man skall ge betalt i stället. Man börjar nästan undra, eftersom ni över huvud taget inte har någon förståelse för rättssäkerhetsargumentet.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades efter 6 §.)

6 § Arbetslivsfrågor

Föredrogs

arbetsmarknadsutskottets betänkande

1991/92:AU12 Arbetslivsfrågor (prop. 1991/92:100 delvis och 1991/92:98).

Herr talman! I nu föreliggande betänkande från arbetsmarknadsutskottet behandlas arbetslivsfrågor. Vi är vana numera i denna kammare och i vårt land i övrigt att dagligen höra hur man drar ned på olika saker och försämrar välfärden. Neddragningarna har nu också börjat drabba det område som behandlas under arbetslivsfrågor, dvs. arbetsmiljö, arbetsskyddslagstiftning osv.

Vi socialdemokrater har en helt annan syn här. Vi menar att i stället för att dra ned på allting och försämma arbetsmiljön måste vi se till att arbetsmiljön blir bättre. Vi måste ha en offensiv för ett bättre arbete, ett arbetets förnyelse, det vi socialdemokrater kallar för det goda arbetet. Alla de utredningar som har förekommit under senare tid har påpekat att just arbetsorganisationen, hur man organiserar själva jobbet ute på arbetsplatserna, är det väsentliga för om människor skall drabbas av det vi nu har de största problemen med, nämligen belastningsskador och liknande.

I vårt land är arbetsmiljöarbetet uppbyggt på ett mycket bra sätt. Runt om i världen avundas man den organisation som vi har. Den bygger på att alla deltar i arbetsmiljöarbetet ute på arbetsplatserna, såväl arbetsgivare och deras representanter som samtliga anställda. Det är varje anställds egen skyldighet att se till att arbetsmiljöarbetet hålls uppe. För att hjälpa till med detta har vi en skyddsombudsorganisation, med skyddsombud och skyddskommittéer samt regionala skyddsombud. När det blir för jobbigt för skyddskommittéerna har man möjlighet att utnyttja företagshälsovården, som är en utmärkt resurs i arbetsmiljöarbetet. Alla skall vara arbetsmiljömedvetna i det svenska arbetsmiljöarbetet.

Detta förutsätter en rejäl utbildning av de berörda personerna. Fackför-
eningsrörelsen har i alla år lagt ner mycket pengar på utbildning av skydds-
ombud för det goda arbetet. Nu vill man dra ned också på detta enligt propo-
sitionen.

I kompletteringspropositionen sägs att man skall lyfta över pengar från
arbeterskyddsavgiften för att förstärka statens inkomstsida. I propositionen
sägs vidare att arbetslivsfonden skall tappas på 2 miljarder kronor som be-
hövs bättre på annat håll. Men arbetslivsfonden kom ju till för att utöver
de sedvanliga anslagen bidra till att man skall kunna åstadkomma en bättre
arbetsmiljö i vårt arbetsliv.

Herr talman! I reservation 1 tar vi upp arbetsorganisationens betydelse
och det arbetsinnehåll som måste finnas ute på arbetsplatserna. Både kom-
petensutredningen och produktivitsdelegationen har påpekat att dessa två
saker, arbetsorganisationen och arbetsinnehållet, utgör det allra viktigaste
om vi skall kunna få en bättre produktivitet ute i verksamheterna.

Kompetensens utveckling är av allra största betydelse. Parterna har här na-
turligtvis ett stort ansvar, men vi socialdemokrater menar att staten som ar-
betsgivare måste ta ett större och längre gående ansvar för att stimulera för-
ändringsarbetet. Vi menar att staten som arbetsgivare skall se till att både
arbetsorganisationen och annat inom arbetslivet förbättras ute på arbetsplat-
serna. Vi vill att ett nationellt råd skall tillsättas för att utarbeta det goda
arbetet och se till att vi får en bättre situation på arbetsplatserna.

Vi tycker också att de personalekonomiska redovisningarna är betydelse-
fulla. Det är viktigt för arbetsmiljöarbetet att kostnaderna för den enskilde
arbetsgivaren, som uppstår på grund av dåliga arbetsmiljöer, dokumenteras
på ett bra sätt. Då kan vi åtgärda de dåliga arbetsmiljöerna på ett bättre sätt
än tidigare. Det skall vara lagstiftat att det skall finnas personalekonomiska
redovisningar.

I reservation 3 tar vi upp kanske den viktigaste av alla dessa frågor. Nu
föreslås att det statliga stödet till företagshälsovården skall bort. När vi
byggde upp företagshälsovården sade vi, att om vi skall kunna göra det på
ett smidigt sätt och inte avlöva annan sjukvård, måste vi bygga upp den suc-
cessivt och stegvis. Därför blev det inget obligatorium. Vi har nu nått 80-
procentig täckning inom företagshälsovården. Nu vill man ta bort det statliga
stödet till företagshälsovården. Arbetsgivareföreningen säger upp företags-
hälsovårdsavtalet med både LO och PTK. Många är oroliga för att detta
kommer att innebära att arbetsgivaren tar bort resurser från företagshälso-
vården och på ett markant sätt försämrar arbetsmiljöarbetet ute på arbets-
platserna.

Företagshälsovården har till uppgift att förebygga skador och sjukdomar
och hjälpa till med rehabiliteringen. Vi beslöt för ett litet tag sedan i denna
kammare att arbetsgivaren redan efter fyra veckor är skyldig att sätta upp
rehabiliteringsprognoser för arbetsskadade. Detta blir omöjligt om inte fö-
retagshälsovården kan hjälpa till. Vi går med på att statsbidraget till före-
tagshälsovården avvecklas under förutsättning att riksdagen beslutar om ett
obligatorium för företagshälsovården.

Reservation 5 handlar om MBL-medlen. Regeringen föreslår att de skall
avvecklas. De har gått till utbildning av anställda i mycket viktiga frågor. Det

arbete som nu pågår med arbetsorganisation och annat och de förändringar som nu genomförs inom arbetsrättsområdet gör att utbildningsbehovet kommer att bli ännu större. MBL-medlen behövs bättre nu än någonsin. Mycket av MBL-medlen har gått till att se hur vi skall kunna förnya arbetslivet. De har gått till arbetet med jämställdhet som vi i vårt land har kommit ganska långt med. Vi behöver arbeta vidare på det området. Det finns ingen anledning att nu låta det arbetet avta.

I reservation 5 yrkar vi avslag på förslaget om att avveckla MBL-medlen. I reservation 6 tar vi upp finansiering av arbetarskyddsverket och arbetsmiljöinstitutet. Vi kan inte tillstyrka det förslag som nu ligger om finansieringen av både arbetarskyddsverket och arbetsmiljöinstitutet. Vi yrkar avslag på förslaget.

Herr talman! Jag yrkar bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer som är fogade till betänkandet.

Anf. 56 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Arbetsmiljön är en grundläggande miljöfråga. Problem i den yttre miljön har samband med problem i arbetsmiljön. Därför kommer arbetsmiljöförbättrande åtgärder också att positivt bidra till en bättre miljö i stort. De anställda och deras organisationer har god kännedom om råvarors och processers miljöpåverkan när det gäller arbetsmiljön och den yttre miljön. Därför är det allvarligt att arbetsmiljöproblemen och därmed följande arbetsskador och sjukdomar inte åtgärdas.

Under 1980-talet har det s.k. ohälsotalet – dvs. det genomsnittliga antalet dagar per försäkrad som ersatts med sjukpenning, arbetsskadesjukpenning eller förtidspensionering/sjukbidrag – ökat kraftigt. Kvinnorna står för två tredjedelar av den ökade sjukfrånvaron under 80-talet. Skillnaderna mellan kvinnor och män vad gäller ohälsotalet har ökat. Det finns troligtvis ett samband med att det också är kvinnorna som svarar för den största delen av arbetskraftsökningen.

År 1990 bröts trenden med det ökande ohälsotalet. Det är emellertid omöjligt att dra entydiga slutsatser av ett enstaka års minskning. Man måste hålla i minnet att statistiken baserar sig på anmälningar som skall ligga till grund för ekonomiska ersättningar till enskilda människor. Förändringar sker i människornas sätt att anmäla till myndigheterna, och villkoren för ersättningarna förändras ständigt. Dessutom har konjunkturläget med stor sannolikhet betydelse för sjukalet. Det finns undersökningar som pekar mot att det höga tempo som pressades fram under den överhettade högkonjunkturen ledde till ökad sjukdom.

Sett över 1980-talet som helhet kan man konstatera att sjukalet ökar, liksom arbetsskadorna och förtidspensioneringarna. Både sjukalet – antalet anmälda sjukdagar till försäkringskassan – och antalet arbetssjukdomar har ökat mer bland kvinnor än bland män. Kostnaderna för dessa uppskattas, förutom produktionsbortfallet, till drygt 60 miljarder kronor per år. Därutöver betalar samhället 3 miljarder per år till förbättringar av arbetsmiljön.

Antalet förtidspensionärer har ökat under hela 1980-talet och utgör i dag ca 350 000 människor. Drygt 50 000 förtidspensioneras årligen. Ca 180 000

arbetsskador anmäls varje år. Därtill kommer de mänskliga kostnaderna som inte kan beräknas, men som är oerhört stora.

Dödligheten bland människor som slagits ut ur arbetslivet är tre fyra gånger högre än i andra motsvarande grupper.

Största delen av de sjukdomar och skador som förorsakar sjukskrivningar kan hänföras till arbetsmiljön.

Hälsan är också en klassfråga. LO-grupperna får i större utsträckning än andra arbetssjukdomar. De vårdas längre på sjukhus och de förtidspensioneras mest.

Gårdagens arbetsmiljörisker i form av bristande skyddsanordningar med risk för fysiska skador i jobbet finns delvis kvar. Samtidigt har andra och nya risker uppstått. Stress, belastningsskador och psykosociala faktorer blir allt påtagligare sjukdomsorsaker. En kraftig ökning av antalet anmälda arbetsskador av psykosocial typ har uppstått under 1980-talet.

Stressframkallade sjukdomar, exempelvis i form av hjärt-kärlsjukdomar, är långt vanligare inom arbetarklassen än bland tjänstemän och företagare. Dessa klassbundna skillnader i hälsotillstånd har ökat under 1970- och 1980-talen.

Nya typer av miljörisker drabbar stora grupper. Dålig inomhusventilation i bl.a. kontors- och industribyggnader gör att bakterier och mögel framkallar allergier.

Oregelbundna arbetstider och skiftarbete sliter hårdare på människor än arbete under dagtid. Av hälsoskäl skulle därför en daglig arbetstidsförkortning vara ett bra verktyg mot utslitning av arbetskraften.

Det är uppenbart att akordsarbete ökar risken för förslitningar och arbetsskador. Men även inom den offentliga sektorn skapar bristen på tid ökad risk för belastningsskador. I dag löser många kvinnor problemen med dålig arbetsmiljö genom att jobba deltid. De tar själva ansvaret för något som borde vara samhällets sak. För att komma till rätta med dessa problem skulle, som vi ser det från Vänsterpartiets sida, en ökad möjlighet för skyddsombuden att ingripa behövas när det gäller både miljölagstiftning och miljöåtgärder. Men detta förbiser man i utskottets betänkande.

En annan fråga som tas upp i detta betänkande är minskade resurser till arbetsmiljöinstitutet.

Ytterligare en sak som man tar upp är arbetslivscentrum. Vi har fått vår motion avstyrkt med en motivering som jag anser vara konstigt uttryckt i utskottets betänkande. Man skriver så här på s. 18: "Utskottet anser att det inte finns skäl för riksdagen att på grund av den nu föreliggande motionen riva upp sitt tidigare beslut och avstyrker motion A226."

Jag måste fråga utskottets företrädare om man inte skall följa riksdagens tidigare fattade beslut. I arbetsmarknadsutskottets betänkande 1990/91:AU16 angavs vikten av att kvinnoforskningen vid arbetslivscentrum bevarades. Till detta betänkande fogades en meningsyttring av ledamöterna Elver Jonsson, Anders G. Högmark, Mona Saint Cyr, Charlotte Branting och Erik Holmkvist. De angav i ett särskilt yttrande: Vi vill dock understryka vikten av att den kompetens och det kunnande i fråga om kvinnoforskning som har byggts upp i arbetslivscentrum tas till vara vid en kommande omorganisation.

Man gjorde en omorganisation av arbetslivscentrum. Verksamheten mins-

kades från sju heltidsforskare till tre, och informationstjänsten togs bort helt. Man rev upp ett tidigare fattat riksdagsbeslut utan att någon över huvud taget gjorde någonting. När vi motionerar i detta ärende får vi motionen avstyrkt med motiveringen att man inte river upp beslut.

Man kan fråga sig om det inte finns något behov av den kvinnoforskning som bedrivs vid arbetslivscentrum. Som jag ser det har de gjort ett bra arbete och det har varit en väl fungerande enhet. Detta slår man nu sönder.

I den motion som vi har avgett föreslår vi en omorganisation. Vi har också föreslagit att man skall lägga ned arbetslivscentrum när det aktuella beslutet rivs upp och i stället omorganiseras till ett rent kvinnoforskningsinstitut. Detta förslag har avstyrkts med en formulering som omfattar två och en halv rad. Jag ser det som mycket bekymmersamt att man inte gör något åt detta. Det skulle vara roligt att veta hur utskottets företrädare motiverar sitt avslagsyrkande.

Med detta, herr talman, yrkar jag givetvis bifall till den meningsyttring som jag har fogat till detta betänkande vad avser mom. 3, 10 och 22.

Anf. 57 HARALD BERGSTRÖM (kds):

Herr talman! Kammaren har i dag att ta ställning till arbetsmarknadsutskottets betänkande AU12, där ämnesområdet är arbetslivsfrågor.

Dokumentet som ligger till grund för betänkandet är dels budgetpropositionen och en lång rad motioner med anledning av denna, dels proposition 98 och en motion med anledning av den.

Budgetpropositionen tar i detta avsnitt i en översikt upp ett antal aktuella arbetslivsfrågor och ger regeringens syn på dessa. På samma sätt tar man upp mål och inriktning av arbetslivspolitikerna under nästa budgetår.

Vi har i utskottet konstaterat att det i väsentliga avseenden råder en samsyn om samspelet mellan å ena sidan arbetets innehåll, om kompetensutveckling för arbetstagare och om arbetsorganisationen, och å andra sidan produktivitet utveckling och därmed näringslivets och företagens konkurrenskraft. Om dessa förhållanden råder en, som jag nämnde, betydande samsyn. Det är när vi börjar granska metoderna för att påverka utvecklingen i en önskvärd färdriktning som avsevärda skillnader blir synliga. Jag skall inte närmare gå in på detta, utan nöja mig med att konstatera att med den s.k. svenska modellen har också arbetsmarknadens parter härvidlag fortfarande ett stort ansvar.

Herr talman! Arbetsmiljön är ett område där stora förbättringar har åstadkommit under de senaste åren. Men mycket finns fortfarande ogjort. Arbetslivsfonden spelar här en central roll. Av fondens verksamhet under 1991 var de flesta projekt som fonden stöttade och gav bidrag till inom området arbetsorganisation. Det gällde bl.a. förändring av produktionsuppläggning. Det var nya modeller för arbetsrotation och det var naturligtvis många olika program för kompetensutveckling. För dem som är med i ett program möjliggörs oftast ett ökat ansvarstagande för den produktion man är involverad i. När man tar på sig ett större ansvar, ger det ett ökat inflytande över den egna arbetssituationen.

I början av veckan hade jag tillfälle att följa några föreläsningar i en konferens med anledning av att arbetsmiljöfonden firade sin 20-åriga tillvaro. In-

bjudna var också representanter för våra nordiska grannländers motsvarigheter. Det konstaterades enhälligt att det ofta var små investeringar inom något arbetsmiljöns område som gav stora förbättringar med snabb återbetalning av den gjorda investeringen. Och det är ju inte enbart företaget som gör vinster. Nej, förstahandsmålet är att människan/arbetstagaren gör hälsomässiga och trivselmässiga vinster, som direkt avspeglar sig i en ökande produktion och så gott som alltid i en minskad sjukfrånvaro. Under konferensen konstaterades vidare att det som i allmänhet bromsar utvecklingen på arbetsmiljöområdet inte är viljan att förbättra, utan det är kunskapen om hur och vad som skall och bör göras. Det som behövs är alltså både grundforskning och tillämpad forskning inom detta område.

Våren 1991 beslutade riksdagen om ändringar i arbetsmiljölagen. Dessa har nu trätt i kraft, och de betyder bl.a. att arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljö och rehabilitering har ökat. Detta medför att betydelsen av samverkan mellan arbetstagare och arbetsgivare i det lokala arbetet med arbetsmiljön lyfts fram och förstärkts. Det är bra.

Herr talman! Regeringen föreslår i budgetpropositionen att de generella statsbidragen till företagshälsovården dras in fr.o.m. årsskiftet 1992/93. Storleken på bidraget var under 1991 i runda tal en miljard kronor.

När företagshälsovården under 60-talet växte fram och började byggas ut fanns inte det system av vårdcentraler att tillgå som vi har i dagens samhälle. Det medförde att företagshälsovården kom att syssla med uppgifter som i dag utförs och skall utföras av vårdcentralerna inom vad som kallas primärvården. Såvitt jag har förstått var företagshälsovården ursprungligen menad och tänkt som en i huvudsak förebyggande hälsovård. Den var väl också tänkt att i ett intimt samarbete med arbetarskydd och yrkesinspektion söka minimera skaderiskerna på arbetsplatserna.

I en intressant artikelserie granskar tidskriften *Arbetsmiljö* hur, som de säger, "Arbetsmiljösveriges pengar flödar". Man visar hur svårt det är att analysera användningen av de mycket stora resurser som just företagshälsovården fått tillgång till. Det rör sig om i storleksordningen 3 miljarder per år, varav, som jag nämnde, statsbidraget var ca en tredjedel. Det är ca 10 000 personer som jobbar inom Företagshälsan och som så att säga förbrukar dessa pengar.

Jag skall inte orda mer om företagshälsovården, utan konstaterar att det är en majoritetsuppfattning i utskottet att statsbidraget skall dras in.

Herr talman! Utskottets majoritet avstyrker motioner från såväl Socialdemokraterna som Vänsterpartiet, där det reses krav på en lagfäst skyldighet för alla företagare att tillhandahålla företagshälsovård för sina arbetstagare. Vi konstaterar att de argument mot en sådan lagfäst skyldighet som fanns för ett år sedan, och då anfördes av den dåvarande arbetsmarknadsministern som grund för avslag på en sådan skyldighet, också finns i dag.

Herr talman! När MBL-lagarna infördes den 1 januari 1977, beslutades det om medel för utbildning och information om de nya lagarna. Det var efter min mening helt korrekt i den då nya situation som facket stod inför. Men med förändring av argumenten för nya pengar år efter år är det betydande belopp som härigenom stöttat facklig verksamhet.

Riksrevisionsverket har på den förra regeringens uppdrag granskat hur

dess medel har använts. I granskningen, som gjordes 1990, konstateras att det funnits, som man säger, endast en svag anknytning till MBL i den utbildning och information som förmedlats.

Regeringen föreslår därför att MBL-medlen avvecklas. För budgetåret 1992/93 föreslås likväl 75 miljoner som en sista anvisning. Därefter är det slut.

Utskottets majoritet ansluter sig till regeringens uppfattning. Min personliga reflektion är att med så stora bidrag under så lång tid borde facken vara fullärda, i varje fall tämligen fullärda. Och det bör de nog anses vara, eftersom de lyckats få behålla bidragen under så lång tid.

Herr talman! Jag skall inte gå in på fler enskildheter utan nöjer mig med det jag tagit upp av detaljerna i utskottets betänkande.

Jag vill avslutningsvis yrka bifall till utskottets hemställan i samtliga de 22 upptagna momenten.

Anf. 58 KJELL NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja ställa ett par frågor till Harald Bergström. Harald Bergström säger att arbetslivsfonden är mycket betydelsefull. Hur motiverar då Harald Bergström att man tappar fonden på två miljarder kronor som går till helt annan verksamhet än pengarna är avsedda för?

Harald Bergström sätter likhetstecken mellan företagshälsovården och vårdcentralerna. Det är verkligen att överdriva. Företagshälsovården skall bedriva förebyggande verksamhet. Den följer avtalet mellan SAF, LO och PTK, och det finns ett avtal med nästan exakt samma innehåll på den offentliga sektorn.

Skulle det vara så att man inte utför den förebyggande verksamhet som stipuleras i avtalen, avgör arbetarskyddsstyrelsen om statsbidrag skall utgå eller inte. Börjar företagshälsovården likna en vårdcentral, kan jag försäkra Harald Bergström att då blir det inga pengar från arbetarskyddsstyrelsen till den verksamheten.

Vi hade från början frågan uppe om det skulle vara ett obligatorium eller om man skulle bygga upp företagshälsovården med hjälp av stimulansåtgärder. Man sade då att om vi stiftar en lag om ett obligatorium, kommer sjukvården i landet att dräneras på läkare, sjuksköterskor och ingenjörer. Därför måste uppbyggnaden ske stegvis, och så bestämde man sig för stimulansåtgärder.

Den stora faran är nu att samtidigt som man tar bort stödet till företagshälsovården säger Arbetsgivareföreningen upp avtalet med LO och PTK. Tror inte Harald Bergström att det kommer att få till effekt att företagshälsovården minskar i betydelse? Och kommer det inte i så fall att innebära ett sämre arbetsmiljöarbete?

Harald Bergström har ju en viss erfarenhet av bl.a. verkstadsindustrin. Kan vi utan stödet från företagshälsovården klara arbetsmiljöarbetet lika bra som vi klarar det i dag?

Anf. 59 HARALD BERGSTRÖM (kds) replik:

Herr talman! När regeringen i kompletteringspropositionen föreslår att två miljarder skall tas ur arbetslivsfonden, bygger det på bedömningen att pengarna för närvarande kan användas på ett bättre sätt.

När det gäller företagshälsovården är det ändå så, Kjell Nilsson, att under uppbyggnadsskedet gick bra mycket av resurserna just till att agera vårdcentral. Jag vet det av erfarenhet. Det blev redan där, som jag upplever det, en snedvridning. När vårdcentralerna så småningom kom till i landstingens och i primärvårdens regi, var det litet svårt att backa.

Det är ett faktum, Kjell Nilsson, att kostnaden per besök inom företagshälsovården är ganska hög. Det rör sig om mellan 1 000 och 2 000 kr. per besök.

Visserligen är det föreslaget att det generella statsbidraget till företagshälsovården skall försvinna, men vad jag inte nämnde i mitt huvudanförande var att det också är sagt i budgetpropositionen att man skall titta på företagshälsovårdens framtida organisation. Jag vill se vad det innebär innan jag går längre i mitt svar.

Anf. 60 KJELL NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är ganska anmärkningsvärt att man först tar bort det statliga stödet till företagshälsovården och därefter utreder på vilket sätt företagshälsovården skall arbeta i framtiden. Det rimliga hade ju varit att man hade utrett först och lagt upp en organisationsplan och sedan sett efter om det går att minska stödet.

Sedan är det så, Harald Bergström, att riksdagen skärpte reglerna vad gäller förebyggande verksamhet ganska rejält för ett par år sedan. Det innebär att det nu inte är möjligt att få statsbidrag – på ett ärligt sätt i varje fall – om man inte bedriver tillräckligt mycket förebyggande verksamhet.

När det gäller arbetslivsfonden var det faktiskt på det sättet att under de goda åren avstod löntagarna här i landet en del pengar, och för att inte övervinsterna skulle bli för stora i näringslivet skapades arbetslivsfonden, och det avsattes pengar till den. Avsikten var att vid sidan av de ordinarie anslagen förbättra arbetsmiljön i landet. Det var Socialdemokraterna, vpk och – som enda parti på den borgerliga sidan – Centern som drev igenom det, mot de andra partierna i riksdagen.

De pengarna tar nu regeringspartierna och sätter in i en budgetförstärkning. Det är alltså att direkt ta pengar som är avsedda för ett annat ändamål. Det är pengar avsatta av löntagarna som nu konfiskeras.

Att ni behöver pengar med tanke på det enorma budgetunderskott på 102 miljarder som ni har skapat, det förstår jag. Men jag kan inte begripa varför de som har de sämsta arbetsmiljöerna skall vara de som hjälper er att fylla igen det hålet.

Anf. 61 HARALD BERGSTRÖM (kds) replik:

Herr talman! Jag är tacksam för det mycket fina betyg som Kjell Nilsson indirekt ger oss i det nuvarande regeringsunderlaget, att vi på litet mer än ett halvår skulle ha lyckats skapa ett så stort budgetunderskott.

Nej, Kjell Nilsson, det är inte hela sanningen, utan vad vi gör är att rätta till en del skevheter som fanns före regeringsskiftet. Så vi behöver pengarna från arbetsmiljöfonden. Litet grand självkritik på den punkten kanske inte vore så obefogad.

När det gäller företagshälsovården tycker jag nog inte att det är så felaktigt

att man slimmar en organisation som uppenbarligen tycks ha litet för mycket pengar att röra sig med. Jag instämmer i regeringens förslag. Vi tar bort en miljard och sätter i gång att kika på hur verksamheten skall se ut framöver.

Prot. 1991/92:107
7 maj 1992

Arbetslivsfrågor

Anf. 62 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Herr talman! Jag väntade mig inte få något bifall när jag talade för att skyddsombuden borde få utökade befogenheter.

Jag ställde en fråga till Harald Bergström om arbetslivscentrum. Jag förstår att det kan vara problematiskt för honom att sätta sig in i den här diskussionen, eftersom han inte var med när riksdagen fattade beslut förra året. Man talade då om att arbetslivscentrum skall bedriva forskning och information, och det stod i utskottsbetänkandet att arbetslivscentrum skulle tillföras erforderliga resurser för att bedriva forskning med inriktning på kvinnor och arbetsliv.

Jag anser att man inte fullföljer det riksdagsbeslut som då fattades, i och med att man nu reducerar antalet forskare från sju till tre och tar bort informationstjänsten. Det tycker jag strider direkt mot riksdagens beslut.

Därför väckte jag min motion om att arbetslivscentrum skall få erforderliga resurser. Jag tycker att Harald Bergström som representant för regeringspartierna skall beakta detta och se till att riksdagens beslut fullföljs.

Anf. 63 HARALD BERGSTRÖM (kds) replik:

Herr talman! Det är riktigt som Karl-Erik Persson säger att jag inte var med på den tiden det begav sig i fråga om de här sakerna, så jag har haft mycket att lära. Jag har fortfarande mycket att lära, men jag har alldeles nyss lärt mig att just nu tillsätts en professur i forskning rörande kvinnor och arbetsliv. Det torde väl vara en del av svaret på Karl-Erik Perssons fråga.

Anf. 64 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Herr talman! Då skall jag tala om för Harald Bergström att forsknings- och informationsenheten var en grundpelare i arbetsmiljöarbetet. När man bryter sönder den verksamheten, spelar det ingen roll om man sedan inrättar en professur. Man har ju ändå minskat det antal forskare som riksdagen tidigare har sagt skall finnas. Man kommer också att ta bort informationstjänsten, och även det strider mot riksdagens beslut förra året.

Anf. 65 KARIN PILSÄTER (fp):

Herr talman! Klockan börjar bli mycket, och jag tror att många längtar hem, så jag skall inte bli så långrandig.

Häromdagen kom nya dystra arbetslöshetssiffror. Över 200 000 personer är nu öppet arbetslösa och 170 000 är föremål för olika arbetsmarknadspolitiska åtgärder. För alla dem känns det kanske som en lyxdebatt att då diskutera förbättringar i arbetslivet för dem som faktiskt har ett jobb.

Jag kan förstå det, men samtidigt skall vi komma ihåg två saker: De allra flesta människor i Sverige har trots allt ett jobb att gå till. Och de övriga skall ha det. Därför får arbetet med att förbättra villkoren i arbetslivet inte tappa tempo. Och under nuvarande lågkonjunktur är tillfället kanske alldeles ex-

tra väl valt att investera i arbetsmiljöförbättringar och organisationsförändringar ute på arbetsplatserna.

Under 80-talet har, som vi redan hört, tiden för frånvaro på grund av sjukdom, arbetsskador, förtidspension eller sjukbidrag ökat kraftigt. Alldeles speciellt har ohälsotalen för kvinnor ökat.

Detta har säkert till viss del sin grund i ändrade villkor för ersättning och ökad benägenhet att anmäla skador. Men den stora ökningen består av arbetssjukdomar, beroende av belastningsskador, hos kvinnor. Det visar klart och tydligt att situationen på arbetsplatserna, framför allt för kvinnor, inte är som den skall vara.

Bakom de höga frånvarosiffrorna finns ett stort personligt lidande för den som drabbas. Den utslagning som bristfälliga arbetsmiljöer ger innebär ofta isolering för den enskilde och svårighet att fungera även i andra roller, förutom det rent fysiska lidandet. Att åstadkomma bättre arbetsmiljöer är därför nödvändigt för ett bra personligt liv för människor.

En bättre arbetsmiljö är också nödvändig för att på sikt öka arbetsutbudet. Skall fler komma ut i arbetslivet och fungera bra, krävs att både den fysiska arbetsmiljön, arbetsorganisationen och omgivningen är anpassade till människorna.

Bättre arbetsmiljö är också nödvändig för livskraftiga företag och väl fungerande, kostnadseffektiv offentlig sektor. Hög personalomsättning, stor frånvaro och otrivsel ger självklart sämre arbetsresultat.

Nu pågår en omdaning i grunden av arbetslivet i och med att både företag och den offentliga sektorn befinner sig i vad man skulle kunna kalla för en decentraliseringsprocess. Beslutsfattandet förs ut till små enheter. De arbetar ofta under eget budgetansvar eller i ännu mer självständiga former. Allt oftare fattas de reella besluten på mer informell grund och i mer informella former än tidigare. Ur arbetsmiljösynvinkel är detta på många sätt bra. Ju närmare besluten ligger verksamheten, desto större möjligheter finns att hitta flexibla och personligt anpassade lösningar.

Ledorden i arbetsmiljöpolitiken för 90-talet måste vara decentralisering och arbetsgivaransvar. Kostnaderna för dåliga arbetsmiljöer har tidigare i allt för liten grad drabbat arbetsgivaren direkt. Ansvar för och konsekvenserna av dåliga arbetsmiljöer skall finnas lokalt. Det gäller även ansvaret för och möjligheterna till förbättring.

Det nya sjuklönesystemet och arbetsgivarens rehabiliteringsansvar är därför bra steg i rätt riktning. Det återstår att se om det är tillräckligt. Det har ju bara gällt i några månader. Men det är ett steg i rätt riktning.

Det är kvinnorna som står för den stora ökningen av ohälsotalen och den stora ökningen av arbetssjukdomar bland arbetsskadorna. Beror det på att kvinnor är bräckligare eller kanske gnälligare? Jag tror knappast det. Det beror på att kvinnorna till mycket stor del finns i jobb med ensidiga och slit-samma moment i hierarkiska organisationer. När nu landstingens och kommunernas, och i många fall företagens, patriarkaliska strukturer bryts ner, finns det stora möjligheter till förbättringar av miljö och organisation.

Därför är det extra viktigt att se vad sjuklönereformen och arbetsgivarnas utökade miljö- och rehabiliteringsansvar får för konsekvenser för arbetsmiljön och organisationen när det gäller kvinnojobben inom t.ex. industri, han-

del, kontor, vård och omsorg. Sjuklönereformen får inte bara innebära en ökad press på kvinnorna att gå till jobbet oavsett hur man känner sig. Det måste leda till att orsakerna till frånvaron undanröjs.

Den här frågan kommer att behandlas i ett senare betänkande från arbetsmarknadsutskottet, men jag vill ändå passa på att trycka på den oerhörda vikten av att förbättra arbetsmiljön och arbetsorganisationen inom de s.k. kvinnoyrkena. Kvinnorna är trots allt inte en liten minoritet på arbetsmarknaden. I Stockholms län är det t.o.m. just nu fler kvinnor än män som är ute och arbetar.

Herr talman! Utöver sjuklönesystemet och utöver ett utökat ansvar enligt lag vore det bra att synliggöra kostnader och intäkter när det gäller arbetsmiljöförhållanden och arbetsorganisation. Det finns redan många som på försök gör personalekonomiska bokslut. De kan ge en viktig information som inte syns annars. De kan också vara bra som beslutsunderlag.

En arbetsgrupp har arbetat med förslag kring detta på den förra regeringens uppdrag. Förslaget har även remissbehandlats. Regeringen har nyligen beslutat att gå vidare genom att sätta ihop den här frågan med hela översynen av redovisningslagstiftningen. Jag tycker att det är vettigt. Men det får inte ta för lång tid eller hamna i skymundan.

Som jag tidigare nämnde kan lågkonjunkturen vara ett bra tillfälle för företag och offentlig sektor att genomföra investeringar och förbättringar i arbetsmiljö och organisation. Det kan ge fler arbetstillfällen som så väl behövs. Dessutom har man kanske något bättre om tid att ägna sig åt dessa frågor. Här fyller arbetslivsfonden en viktig uppgift.

Bidragen och stödet måste nå kvinnorna på arbetsmarknaden, och de måste nå de riktigt små företagen. I de små företagen är kunskaperna om dessa frågor ofta mindre av naturliga skäl. Var och en måste ju vara mer av en allkonstnär än en specialist. Både arbetsmarknadsministern och utskottet trycker på vikten av att arbetslivsfonden gör särskilda insatser för de mindre företagen.

När det gäller kvinnornas arbetsmiljö vet vi redan att det är arbetssjukdomar, ofta beroende på belastning, som är det stora problemet. Förbättringarna borde därför inriktas på det.

När jag hade kommit så här långt när jag satt och knackade ner mitt anförande hade jag ganska ont i ryggen. Hur många av oss här i kammaren har inte gått och lagt oss med värk i både nacke och axlar efter att ha suttit framför dataterminalen och skrivit anföranden eller motioner. Detta är vardagen varje dag för kontorister, sekreterare, kamrerare, lönehanterare m.fl. kvinnor på kontor. Det kan ändras med en bättre arbetsorganisation och kanske litet nya möbler och något hjälpmedel. Det är ofta mer kunskap än pengar som krävs. Arbetslivsfonden kan hjälpa till med detta.

Det här fungerar olika på olika håll. Jag vill inte utdela några bannor eller pekpinnar, men jag tycker att det är viktigt att de som hittills inte har arbetat med detta sätter i gång och gör det.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan i betänkande 1991/92:AU12.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Företogs till avgörande arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1991/92:AU16, AU7 och AU12.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU16

Mom. 4 (översyn av Ami-verksamheten)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av motiveringen i reservation 1 av Laila Strid-Jansson – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (samordning av Ami-S med riksförsäkringsverkets rehabiliteringscentraler och rygginstituten)

Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 19 för reservation 2 av Laila Strid-Jansson.

Mom. 20 (resultatkrav på Samhalls arbete)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 12 för meningsyttringen av Karl-Erik Persson i motsvarande del.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU7

Utskottets hemställan bifölls med 156 röster mot 123 för reservationen av Ingela Thalén m.fl.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU12

Mom. 1 (ett nationellt råd för det goda arbetet, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 156 röster mot 123 för reservation 1 av Ingela Thalén m.fl.

Mom. 3 (lagstiftning på arbetsmiljöns och arbetsrättens område)

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 13 för meningsyttringen av Karl-Erik Persson i motsvarande del.

Mom. 4 (personalekonomiska redovisningar)

Utskottets hemställan bifölls med 155 röster mot 123 för reservation 2 av Ingela Thalén m.fl.

Mom. 5 (lagstiftning om obligatorisk företagshälsovård)

Utskottets hemställan bifölls med 156 röster mot 123 för reservation 3 av Ingela Thalén m.fl.

Mom. 8 (avveckling av MBL-medlen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Ingela Thalén m.fl. – bifölls med acklamation.

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 13 för meningsyttringen av Karl-Erik Persson i motsvarande del.

Mom. 22 (ILO-konvention om nattarbete, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 12 för meningsyttringen av Karl-Erik Persson i motsvarande del.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

7 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Motion

med anledning av skr. 1991/92:136 Redovisning för fördelning av medel från allmänna arvsfonden under budgetåret 1990/91
1991/92:So30 av Birgitta Hambræus (c)

8 § Kammaren åtskildes kl. 16.37.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 3 § anf. 31 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter t.o.m. 6 § anf. 56 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

Torsdagen den 7 maj

1 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 6 maj	1
Utbildningsutskottets betänkande UbU21	
<i>Ärendet återförvisat till utskottet för ytterligare beredning</i>	
Bostadsutskottets betänkande BoU26	
Bostadsutskottets betänkande BoU17	
Bostadsutskottets betänkande BoU19	
Bostadsutskottets betänkande BoU20	
Bostadsutskottets betänkande BoU21	
Meddelande om samlad votering	2
2 § Vägvisande m.m.	3
Trafikutskottets betänkande TU15	
Debatt	
Bo Nilsson (s)	
Kenneth Attefors (nyd)	
Bengt Hurtig (v)	
Jan Sandberg (m)	
Bo Finnkvist (s)	
Elving Andersson (c)	
<i>Beslut fattades efter 3 §</i>	
3 § Fast förbindelse över Öresund	19
Trafikutskottets betänkande TU16	
Debatt	
Bengt Hurtig (v)	
Sten Andersson i Malmö (m)	
Elving Andersson (c)	
Olle Schmidt (fp)	
Bertil Persson (m)	
Lars Svensk (kds)	
Beslut	28
Trafikutskottets betänkande TU15	
Trafikutskottets betänkande TU16	
Beslut om samlad votering	29
4 § Anslag till åtgärder för arbetshandikappade	29
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU16	
Debatt	
Laila Strid-Jansson (nyd)	
Karl-Erik Persson (v)	
Kent Olsson (m)	
Lahja Exner (s)	
Marianne Jönsson (c)	
<i>Beslut fattades efter 6 §</i>	

5 § Skadestånd på grund av olovlig stridsåtgärd	36	Prot. 1991/92:107
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU7		7 maj 1992
Debatt		
Sten Östlund (s)		
Lars-Ove Hagberg (v)		
Charlotte Cederschiöld (m)		
<i>Beslut fattades efter 6 §</i>		
6 § Arbetslivsfrågor	47	
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU12		
Debatt		
Kjell Nilsson (s)		
Karl-Erik Persson (v)		
Harald Bergström (kds)		
Karin Pilsäter (fp)		
Beslut	58	
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU16		
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU7		
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU12		
7 § Bordläggning	59	

