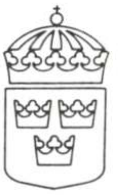
Riksdagens protokoll 1990/91:116

Onsdagen den 22 maj

Kl. 9.00–17.56



Protokoll 1990/91:116

---

1 § Justering av protokoll

Trafikens infrastruktur

Justerades protokollet för den 15 maj.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1990/91:Ub199 till utbildningsutskottet
1990/91:N127–N137 till näringsutskottet

3 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Justitieutskottets betänkanden 1990/91:JuU28–JuU30, JuU33 och JuU38
Utrikesutskottets betänkande 1990/91:UU18
Kulturutskottets betänkanden 1990/91:KrU19, KrU30 och KrU31
Utbildningsutskottets betänkanden 1990/91:UbU13–UbU15
Bostadsutskottets betänkande 1990/91:BoU17

Meddelande om samlad votering

Talmannen meddelade att trafikutskottets betänkanden TU24 och TU27 skulle avgöras i ett sammanhang efter avslutad debatt.

4 § Trafikens infrastruktur

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU24 Trafikens infrastruktur (prop. 1990/91:87 delvis och 1990/91:100 delvis).

Anf. 1 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Goda transportmöjligheter är en av de viktigaste förutsättningarna för det svenska välfärdssamhället. Utan ett väl fungerande transportnät hade vi i Sverige inte haft möjlighet att bygga upp den starka industri som ligger bakom det svenska välståndet, och inte heller hade vi haft så stor personlig rörelsefrihet eller så stora möjligheter att välja var vi skall arbeta och bo.

Järnvägsutbyggnaden vid sekelskiftet bidrog till att Sverige blev världsledande inom stål- och skogsindustrin, och utbyggnaden av vägarna under efterkrigstiden underlättade för utvecklingen av den verkstadsindustri som länge har varit en dominerande faktor i svenskt näringsliv.

Det täta inrikesflyget och det tekniskt välutvecklade telenätet har inneburit att företag har kunnat etableras och upprätthållas spritt i landet och att de aktivt kunnat bidra till förbättrade förutsättningar för alla delar av Sverige.

Näringslivet är således grunden för vår välfärd, för vår individuella och ekonomiska frihet. Näringslivet är också grunden för att vård och omsorg skall kunna ges till dem som behöver det och för att kultur och utbildningsväsende skall få tillräckliga resurser. Vi tar allt detta för självklarheter, men i en tid av nedgång och kostnadskris för företagen blir medvetandet om varifrån grunden för välfärden kommer större, dock ännu inte tillräckligt stort. Näringslivets kostnadsproblem är allas våra problem. När vårt näringsliv inte kan konkurrera, inte sälja sina produkter därför att konkurrenterna har lägre priser och lika bra produkter, när våra företag flyttar till andra länder med lägre kostnader och vi därigenom får ökad arbetslöshet, då ökar medvetandet om varifrån välfärden egentligen kommer.

Transportkostnaderna är en viktig del av företagens kostnader, och företagen strävar efter att sänka denna och andra kostnadsdelar. Men transportkostnaderna har under senare år utvecklats väsentligt mer ogynnsamt i Sverige än i viktiga konkurrentländer. Den utvecklingen har dessutom förstärkts de senaste åren. Från 1987 till 1990 steg kostnaderna för vägtransporter i Sverige med inte mindre än 30 %, och den ogynnsamma utvecklingen orsakades främst av ökade lönekostnader och kraftigt höjda vägskatter. Staten har ett särskilt ansvar för infrastrukturen, som ju i stor utsträckning ägs av staten, drivs och byggs av statliga verk eller myndigheter. Staten utformar också reglerna för privata aktörer. Staten kan medverka till att sänka kostnaderna för kommunikationerna genom snabbare och renare transporter, genom att effektivisera och förbättra samtransportsystemens förutsättningar och genom att bygga bort flaskhalsar och omvägar.

Infrastrukturen har avgörande betydelse för vilka förutsättningar och villkor som gäller för människor och deras verksamheter. Det är ett väsentligt krav att infrastrukturen får ett utseende och en uppbyggnad som överensstämmer med människors önskemål och behov och inte anpassas till någon centralt skapad byråkratisk vision om hur samhället bör se ut.

I den mån det går att finna marknadsanpassade mekanismer för att styra och finansiera infrastrukturen, bör dessa mekanismer utnyttjas. I många fall går det, i andra fall inte, att bygga upp sådana marknadsanpassade system. Då måste tills vidare den politiska styrningen och finansieringen finnas kvar.

Förhållandena är mycket olika i skilda delar av vårt land vad gäller både

den infrastruktur som är lämplig och den som faktiskt finns. Biltrafiken kan orsaka betydande skador på miljön, vilket måste motverkas bl.a. genom att den tekniska utvecklingen ytterligare stimuleras. Biltrafiken har också blivit ett problem i flera större städer, Stockholm, Göteborg och Malmö, framför allt till följd av trängsel och köer. I övriga landet är bilen kanske mer än i storstaden en förutsättning för det dagliga livet, samtidigt som den där orsakar väsentligt mindre miljöproblem.

Trots att vi ofta talar om kommunikationernas betydelse, trots att vi vet hur oändligt betydelsefulla kommunikationssystemen är för ett lands välstånd och trots att bristerna och deras följder tränger sig på oss och märks – inte minst i de underutvecklade länderna – har vi i Sverige under en följd av år försummat både nyinvesteringar och underhåll av transportnätet. På järnvägarna satsades praktiskt taget inte en krona under flera decennier, och före omstruktureringen av järnvägstrafiken och uppdelningen i banverk och SJ hade Sverige i detta hänseende halkat efter övriga Europa säkert 30 år.

Under nästan hela 70- och 80-talen försummades såväl underhållet som förnyelsen av det svenska väg- och järnvägsnätet alltmer. Detta har lett till en accelererande kapitalförstöring, som står i kontrast mot de växande behoven inför den ekonomiska och politiska integrationen med den europeiska kontinenten.

Vägarna är av särskild betydelse i ett så vidsträckt land som Sverige. Det gäller såväl Norrlandsvägar – t.ex. för skogstransporter eller enskilda vägar – som de stora stråken för snabba transporter, Europavägarna.

De avkastningsberäkningar som görs av vägverket och som ligger till grund för prioriteringsordningen när det gäller investeringar och underhåll visar att lönsamheten i investeringarna och underhållet är störst när det gäller de intensivast trafikerade vägavsnitten. Detta sammanhänger med behovet av snabba varutransporter, behovet av försäljning och distribution till olika delar av Sverige och inte minst till Europa.

Näringslivet har utvecklat ett system för snabba transporter, just-in-time, för att kunna öka snabbheten i distributionen och för att kunna sänka kostnaderna för lagerhållning och transporter och därmed också för varor. Det är livsnödvändigt för oss i konkurrensen med framför allt övriga Europa att alla möjligheter tas till vara att sänka kostnaderna i och för näringslivet.

Från moderat sida har vi i många år pekat på att mer pengar behöver satsas på vägnätet, och vi har också föreslagit ytterligare satsningar. Även i år har vi i vårt budgetförslag anslagit två miljarder utöver regeringens förslag. Men det är då viktigt att förbättringarna sker där de gör mest nytta, ger störst avkastning. Det betyder inte att vissa delar av landet skall försummas, men i den situation vi nu befinner oss i skall satsningarna först göras där de får störst effekt.

Inrikesflyget i Sverige är förhållandevis väl förgrenat. Mycket beror detta på de satsningar som de enskilda kommunerna har gjort för att hålla egna flygplatser samt på det luftfartssystem som vuxit fram med Arlanda som nav och som gjort många och täta förbindelser samt snabba resor över dagen möjliga.

Regeringens s.k. tillväxtproposition visar på insikt om transportsystemens avgörande betydelse för vårt land och på behoven av att stora satsningar nu

görs. Regeringen föreslår i propositionen att en fond skall bildas och att särskilda satsningar skall göras på järnvägar, vägar och kollektivtrafik – 5 miljarder 1990/91, 5 miljarder 1992/92, 10 miljarder under 1990-talet och en planeringsram på 20 miljarder. Satsningarna skall enligt propositionen gå till större sammanhållna projekt av nationell betydelse. En särskild storstadssatsning på 5,5 miljarder ur fonden skall göras på de tre storstadsregionerna, under förutsättning av medfinansiering från resp. region. I övrigt förutsätts att samplanering och samfinansiering skall ske i många fall och att avgifter också skall kunna tas ut för att bekosta vissa projekt.

Utskottet avstyrker regeringens förslag om en särskilt inrättad fond och en delegation för att besluta om investeringsanslag ur fonden. Utskottet anslår dock samma belopp som regeringen, men anser att riksdagen bör ha större inflytande över planeringsprocessen och anslagets fördelning och föredrar därför särskilda årliga anslag samt planeringsredovisning till riksdagen.

Även i andra frågor har utskottet en annan mening än regeringen, t.ex. när det gäller satsningen på vissa projekt av nationell betydelse. Vissa regioner i landet skulle kunna gå miste om medel ur fonden. Utskottet anser därför att en rad uppräknade regioner också skall få del av anslaget.

Därmed menar vi från moderat sida att en del av poängen med den särskilda inriktningen går förlorad, nämligen att medlen skall gå till projekt av nationell betydelse och med stor nytta. Här delar vi från moderat sida regeringens bedömning. Det är nödvändigt att i första hand göra de investeringar som ger en god effektivitet och avkastning. Storstadssatsningen är exempel på detta. Kringfartsleder och tvärleder löser knutar i trafiken. Kollektiv- och spårtrafik lyfter bort en del av biltrafiken från gatunätet.

Inte på över 25 år har någon utbyggnad av avlastande leder skett t.ex. i Stockholmsområdet, vilket när regionen vuxit befolknings- och näringsmässigt samt när biltrafiken ökat så mycket lett till en igenkorkad stad, onödigt stora luftföroreningar, tidsförluster och irritation i hela regionen.

Från moderat sida föreslås att ett nytt finansieringssystem övervägs, nämligen att en andel av bensinskattemedlen går direkt till att finansiera vägunderhåll, med andra ord "raka rör" från brukare till investeringsobjekt, vilket leder till mer effektivt använda medel och större förståelse från bilisternas sida.

Vi menar också – och detta redovisar vi i reservation 6 tillsammans med folkpartiet – att försäljning av hela eller delar av affärsverken bör ske, varvid intäkterna kan investeras i infrastruktur, som ju alltid är samhällsekonomiskt lönsamma investeringar.

Även avgifter bör kunna utgöra tillskott vid finansiering. Men avgifterna skall enligt moderat uppfattning inte kunna tas ut på befintliga vägar – dessa vägar är ju redan betalda via skatter – utan avgifter skall kunna tas ut endast vid nybyggande, särskilda projekt. Samfinansiering är också möjligt efter särskilda avtal med tänkbara medfinansiärer.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 1, men jag står givetvis bakom även övriga reservationer med moderata namn. I övrigt yrkar jag bifall till hemställan i utskottsbetänkandet.

Anf. 2 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Det känns bra och glädjande att vi äntligen i utskottet har kunnat enas om en större satsning totalt på vår infrastruktur inför 1990-talet.

Det är angeläget att säga att detta kan innebära att det kan bli en större sammanhållen investering av nationell betydelse för järnvägen, kollektivtrafiken och vägområdena.

Nu gäller det att vi verkligen står för våra åtaganden och löften om pengar till att förverkliga de föreslagna utbyggnaderna och upprustningen av en förfallen infrastruktur i vårt land. Frågan är väl egentligen: Har vi råd att låta bli att satsa på en återuppbyggnad av vårt järnvägsnät eller en oundviklig satsning på våra vägar?

Från folkpartiet liberalernas sida är vi också nöjda med att utskottets initiativ angående den föreslagna infrastrukturfonden innebar att den inte blev förverkligad utan att riksdagen som sig bör även i fortsättningen har fullt inflytande över de pengar som skall användas till infrastrukturen.

Vissa delar av den svenska infrastrukturen har försummats och förfallit under ett antal år såsom järnvägen och våra vägar. Andra delar, t.ex. flyget och telekommunikationerna, har haft en gynnsammare utveckling.

Folkpartiet liberalerna förordar en kraftig satsning på järnvägen och vägarna under 1990-talet.

Ingen kan säga exakt vilka resurser som kommer att kunna avsättas för att förnya dessa försummade områden. Vad som blir möjligt är i hög grad beroende av den ekonomiska utvecklingen. Men även det omvända gäller – investeringar i infrastruktur kan bli en hävstång för den ekonomiska tillväxten. Därför är det angeläget att vi politiker nu och under kommande år är beredda att göra sådana prioriteringar att utrymme skapas för omfattande strukturinvesteringar.

Vi har också i motioner och i utskottsarbetet hävdat att vår bedömning är att det för drift, underhåll och investeringar i järnvägar och vägar bör avsättas resurser i storleksordningen 140 miljarder kronor under 1990-talet. Av dessa pengar är det troligt att 40 miljarder behövs inom järnvägsområdet och 100 miljarder inom vägområdet.

Vi har också i våra motioner anvisat hur dessa medel skall kunna skapas eller tas fram för att göra dessa nödvändiga åtaganden möjliga att genomföra under en tioårsperiod.

Välståndets historia är tätt sammanflätad med transportsystemens. Utvecklingen inom andra samhällsområden har påverkat transporterna, och ibland har påverkan gått i andra riktningen – nya fartygstyper fick nya hamnstäder och kulturer att blomstra, järnvägarnas utbyggnad skapade helt nya städer och samhällen, vägarna skapade möjligheter till kontakter och bättre arbetstillfällen.

Allt tyder på att investeringar i infrastruktur är mycket lönsamma. Ett lands produktivitet påverkas positivt av en god infrastruktur.

En god utveckling i Sverige förutsätter således goda förbindelser för både utrikes och inrikes trafik. Såvitt vi kan förstå sker en kraftig satsning på marktransporternas infrastruktur i hela Europa.

Goda kommunikationer med utlandet är en förutsättning för vårt deltagande i Europasamarbetet och möjligheterna att handla på en allt friare

marknad. Goda kommunikationer i Sverige är en förutsättning för fortsatt utveckling av näringsliv och utkomstmöjligheter i alla delar av landet. Därför var det en skandal att inlandsbanan inte fick leva vidare med tanke på bl.a. turistverksamheten. Men det är en stor fördel att bl.a. stambanan, Mälarbanan, västkustbanan, E6-an och Öresundsbron färdigställs och byggs. Detta ger goda kontakter och bra kommunikationer.

Det allmänna har ett stort ansvar för att kommunikationerna fungerar. Att kunna resa på våra vägar eller med kollektiva transportmedel är så grundläggande att det kan sägas ingå i den generella välfärdspolitiken. Det allmännas ansvar hindrar dock inte att avgiftsfinansiering är tänkbar på vissa nybyggda broar och vägar.

Glesbygdens trafikanter kan inte heller bära hela ansvaret för sina kommunikationer. Det skulle i längden bli alltför betungande och kostsamt för dem. Detta motiverar en regional utjämning och ett engagemang och ansvar från det allmännas sida när det gäller glesbygdens infrastruktur.

Vi måste ha bra vägar och järnvägar i Sverige. De största städerna måste förbindas med motorvägar och snabbtåg. De glesare befolkade delarna måste ha goda väg-, tåg-, flyg- och teleförbindelser med resten av Sverige för att ett vitalt näringsliv skall kunna existera och utvecklas. Detta kräver också upprustning av många länsvägar.

Vi måste självfallet ge försteg för miljöanpassade lösningar. Inte minst av det skälet förordar vi en kraftfull satsning på tåg. Snabbtågen har under året blivit en ny attraktion för den svenska järnvägen. SJ kan här erbjuda resenären ett både bekvämt, snabbt och miljövänligt alternativ till flyg och bil.

Vi måste hela tiden se till att samspelet mellan regionerna fungerar och vara beredda till särskilda insatser i glest befolkade regioner. Samtidigt måste vi vara beredda att skapa attraktiva storstäder, med bättre kollektivtrafik och renare miljö.

Satsningen på infrastrukturen enligt vår partimotion har inte en nostalgisk bakgrund utan är en offensiv satsning och ett inslag i en strategi för att bryta pessimismen och stagnationen i Sverige. Det ingår i ett program för tillväxt, välstånd och bättre miljö.

Tre av regeringen utsedda utredningsmän har lagt fram förslag om hur våra tre storstadsregioner bör organisera sina vägar, kringfartsleder, pendeltrafik och kollektivtrafik för framtiden. Det är ordentliga krafttag som måste tas för att vi skall få en fungerande infrastruktur i dessa regioner. Men såvitt vi kan se är det nödvändigt att något sker, och det snart. I annat fall kommer trafiken kring dessa kommuner att bli ett kaos, och en besvärlig situation kommer att uppstå när det gäller miljön.

Det är alltså oerhört viktigt att statsmakterna, landstingen och de kommunalt ansvariga verkligen tar sitt ansvar och förverkligar intentionerna i de olika utredningarna, allt för att rädda sig ur en besvärande situation för både trafik- och miljösidan. Men det gäller också att ge den som behöver använda sig av kollektiva transporter ett transportklimat som präglas av värdighet och snabbhet. Då skall vi inte heller glömma de handikappade, som är beroende av riks- eller länsfärdtjänst i full utsträckning. De har väntat länge nog nu.

Godstransporterna är viktiga för att vårt samhälle skall fungera. En stor del av dessa transporter går i dag på våra vägar. Många av dessa transporter

skulle med en utbyggd och mer funktionell järnväg kunna föras över på järnvägen. Vi skall inte heller i detta sammanhang glömma sjötransporterna som i detta fall har stora möjligheter att ta över en del av de godsmängder som transporteras bilvägen inom och utom Sveriges gränser.

Redan i dag är det över 50 % av det gods som exporteras från Sverige som levereras med båt från svenska hamnar. Inräknas färjegodset och malmexporten via Narvik stiger siffran till över 90 %.

Sjöfarten är också av stor betydelse för de inrikes transporterna. 45 % av transportarbetet – 30 miljarder tonkilometer – sker med båt efter kusten eller på de inre vattenvägarna.

I dag krävs det snabba transporter på ett helt annat sätt än förut, och det får vi acceptera, men det finns också transporter av gods som med god planering och med möjligheter att transportera på ett annat sätt än per bil och järnväg kan föras över till sjön. Vi måste också ge handelsflottan och kustsjöfarten sin chans att svara för sin del av infrastrukturen.

Driften av hamnar och terminaler är en viktig fråga i sjöfartspolitiken. Vi vill också på den punkten peka på möjligheten av privatiseringar. I dag drivs de flesta hamnar i kommunal regi, medan stuveribolagen ibland är privatägda. Vi är övertygade om att både kommunerna och sjöfarten skulle vinna på om flera hamnar såldes till privata intressenter.

Även om medvetenheten om flygets miljöpåverkan växt de senaste åren, måste det slås fast att inrikesflyget har en avgörande regionalpolitisk betydelse för många orter och regioner i Sverige. Med tanke på Sveriges geografi är det sannolikt att flyget kommer att spela en viktig och växande roll i infrastrukturen. Vi tycker att det är angeläget att flyget i princip bär sina egna kostnader.

Staten bör medverka i en övergripande planering av flygets förutsättningar, vilka enligt vår mening bör inkludera skärpta miljökrav på flygplanen och skärpta koncessionskrav beträffande flygplatserna. Men i övrigt bör staten begränsa sitt engagemang i branschens utveckling.

Herr talman! Tiderna förändras och väl är väl det. Inför 1990-talet har partierna bjudit över varandra när det gällt satsningar i infrastrukturen. På 80-talet satsade Sverige 60 miljarder kronor på infrastruktur, och på 90-talet anser regeringen att vi bör satsa 100 miljarder kronor, medan Tony Hagström talar om 160 miljarder kronor.

Vi kan då fråga oss hur mycket som är realistiskt att investera på tio år.

Som redan nämnts är den stora begränsande faktorn det investeringsutrymme som finns tillgängligt. Dessa stora satsningar skall ske i ett läge när svensk ekonomi befinner sig i mycket stora svårigheter.

Folkpartiet liberalernas uppfattning är att vi just nu står inför ett avgörande. Frågan är hur vi skall ha det med vår infrastruktur i framtiden. Kan vi lita på regeringen när det gäller de förslag som har utlovats om verkställighet? Avtal och löften är ju inte alltid detsamma som trovärdighet när vår regering arbetar.

Det är nödvändigt med en ordentlig satsning. Infrastrukturen betyder mycket för Sveriges välfärd framöver. Vi får inte återigen försumma den möjlighet vi har att satsa på järnvägarna, vägarna, flyget och sjöfarten för en god och framgångsrik infrastruktur i vårt land, en infrastruktur som inne-

bär att vi får riktiga och ändamålsenliga persontransporter och snabba och riktiga godstransporter som gynnar och utvecklar ett framgångsrikt näringsliv.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 1.

För övrigt ställer vi från folkpartiet liberalerna oss givetvis bakom de övriga reservationer som vi undertecknat, men yrkar inte i detta läge bifall till dem.

Anf. 3 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Goda kommunikationer är en förutsättning för att hela Sverige skall leva. En utbyggnad av kollektivtrafiken och ett väl utbyggt väg- och järnvägsnät ökar möjligheterna för ett decentraliserat samhälle med boende och arbetstillfällen spridda över landet. Investeringar inom området person- och godstransporter är en avgörande förutsättning för att skapa tillväxtmöjligheter i alla delar av landet. Inte minst för de företag som har långa avstånd till sina marknader är behovet av goda kommunikationer stort för att man skall kunna hävda sig både nationellt och internationellt.

Man kan säga att ett lands utveckling och välstånd står i direkt proportion till dess utbyggnad av infrastrukturen.

Under hela den socialdemokratiska regeringsperioden från 1982 och framåt har investeringarna i infrastrukturen, främst då i vägar och järnvägar, varit klart otillräckliga. På järnvägssidan har behoven varit mångfaldigt större än anslagen, och vägarnas investeringsandel av våra gemensamma resurser har stadigt minskat.

Det var mot den här bakgrunden som vi för ett antal veckor sedan med stor spänning mottog regeringens s.k. tillväxtproposition. Nu äntligen skulle satsningarna komma. Av förhandsinformationen hade allmänheten och även vi inom oppositionspartierna bibringats den uppfattningen att minst hundra nya friska miljarder skulle satsas på den viktiga infrastrukturen.

Men tyvärr, som så många gånger förr blev regeringens proposition i stora delar en besvikelse. Av de hundra miljarderna blev nästan bara en summering av redan utgående anslag. Dessutom fanns det en s.k. infrastrukturfond som totalt skulle komma att uppgå till 20 miljarder kronor, varav en mycket stor del skall gå till storstäderna. Till detta kom regeringens mycket optimistiska antaganden om avgiftsfinansiering och medverkan från näringsliv och andra intressenter.

Från olika slag av vägavgifter förväntar sig regeringen intäkter på i storleksordningen 30 miljarder kronor och i s.k. samfinansieringslösningar räknar man med intäkter på 10–15 miljarder kronor.

Från centerns sida avvisar vi inte vare sig avgifter eller olika slag av extern finansiering. Vi är dock övertygade om att regeringens beräkningar av hur mycket pengar som kan komma in på detta sätt är alltför optimistiska.

Det orealistiska i tanken på att få in 30 miljarder på någon form av vägtullar kan illustreras med ett räkneexempel som visar, att större delen av Sveriges vägnät skulle behöva avgiftsbeläggas eller att ca 750 000 fordon per dag och år betalar 15 kr. i vägavgift.

Från näringslivet har mycket klart dokumenterats att något större intresse för att finansiera investeringar i infrastrukturen inte föreligger.

När det gäller medfinansiering från kommuner och län vill jag understryka att staten inte får lov att agera utpressare, som man t.ex. gjorde i samband med utbyggnaden av västkustbanan. Det måste slås fast att ansvaret för att vi har ett väl utbyggt nät av vägar och järnvägar åvilar staten. Det är ett ansvar som vi från centerns sida aldrig kan medverka till att luckra upp.

Centerns utgångspunkt för investeringar i trafikanläggningar är att investeringarna skall göras samhällsekonomiskt och miljömässigt optimala. Detta måste ske utifrån varje regions specifika förutsättningar och behov. Det innebär att i regioner och områden där vägtrafiken är det enda realistiska alternativet – där skall vägarna prioriteras. I tätbefolkade områden däremot, där det finns underlag för en effektiv kollektivtrafik – där skall kollektivtrafiken prioriteras. För långväga person- och godstransporter skall i första hand järnväg och sjöfart samt i vissa fall flyget prioriteras. Det handlar enligt centerns mening inte om antingen – eller, utan om att investeringarna sammantaget skall leda till en utveckling av hela landet och till en förbättrad miljö.

Herr talman! I 1988 års trafikpolitiska beslut lade riksdagen fast ett antal delmål för trafikpolitiken. Det är framför allt två av dessa delmål som jag menar att regeringen och riksdagsmajoriteten har svikit. Det gäller dels det s.k. miljömålet, dels målet om att trafikpolitiken skall medverka till en bättre regional balans. När det gäller att göra trafiksektorns negativa miljöpåverkan mindre är det framför allt de uteblivna kraftfulla satsningarna på en utbyggnad av järnvägsnätet och kollektivtrafiken som är grunden till att jag påstår att miljömålet har svikits.

Järnvägstransporter är ur miljösynpunkt överlägsna transporter på landsväg. Om järnvägen skall kunna ta över en stor del av person- och godstransporterna krävs ett mycket omfattande investeringsprogram. Centern har under ett antal år krävt att minst 40 miljarder kronor skall avsättas för detta ändamål fram till sekelskiftet. Vi har tyvärr inte heller i år vunnit gehör för våra ståndpunkter.

Beträffande de regionalpolitiska målen, kan en mycket stor del av vårt lands befolkning och näringsliv konstatera att läget är under all kritik. Framför allt är det grusvägarna och det s.k. lågtrafikerade länsvägnätet som har eftersatts.

En betydande andel av det statliga vägnätet består av grusvägar. En mycket stor del av länsvägnätet har svag bärighet och saknar dessutom beläggning. Pengarna för drift och underhåll är så snålt tilltagna att man nu i flera län håller på att riva upp beläggningen och göra grusvägar av tidigare belagda vägar. För ett par veckor sedan var drygt 15 000 kilometer, eller 15 %, av det totala vägnätet avstängt för tyngre trafik. I Norrbotten och i Jämtland var andelen så stor som 40 % av den totala väglängden.

I tillväxtpropositionen pekas E 3, E 4 och E 6 ut som vägar där särskilda satsningar skall ske. Det är i och för sig behjärtansvärt, men det löser tyvärr inte problemen i resten av landet.

Ett par av vårens stora "stridsfrågor" i trafikutskottet belyser som i ett nötskal regeringens regionalpolitiska ambitioner på trafikområdet. Man är beredd att satsa mångmiljardbelopp på en Öresundsbro, men anser sig inte ha råd att satsa några i sammanhanget futtiga miljoner för att upprätthålla per-

sontrafiken på inlandsbanan. Från centerns sida säger vi ja till persontrafik på inlandsbanan och nej till en Öresundsbro. Vi i centern har i vår motion särskilt tagit upp behoven av regionalpolitiska satsningar på väginvesteringarna. Glädjande nog har våra synpunkter, i alla fall till viss del, tillgodosetts i trafikutskottets betänkande, då man på s. 26 skriver:

"Det nya anslaget för investeringar i trafikens infrastruktur skall således främst användas för större sammanhållna projekt av nationell betydelse som gagnar tillväxten och miljön. Det betyder att vissa regioner i landet, med de av regeringen exemplifierade projekten, inte direkt får del av dessa medel. Det gäller Norrlands inland, Dalarna, Värmland, norra Dalsland och sydöstra Sverige. Utskottet anser det därför angeläget att en större del av ordinarie anslag tillförs dessa regioner."

Detta tycker jag är ett steg i rätt riktning, men det är tyvärr inte tillräckligt. Centern har krävt ett tioårsprogram för upprustning och beläggning av landets grusvägar och vi har även satsat en miljard kronor för detta ändamål i vårt budgetalternativ för det kommande budgetåret.

Centern har också i sin motion med anledning av den s.k. tilläggspropositionen satsat totalt 8,5 miljarder kronor mer än regeringen på trafikens infrastruktur för kommande budgetår. 2,5 miljarder satsas på järnvägar och 6,5 miljarder på bättre vägar, främst för att rösta upp länsvägnätet. I den konjunkturpolitiska situation som vi just nu befinner oss i är det viktigt att satsa på angelägna framtidsinvesteringar i infrastrukturen. Dels skapar det på kort sikt sysselsättning inom den viktiga bygg- och anläggningsbranschen, dels står Sverige, genom dessa åtgärder, bättre rustat att kunna ta till vara den högkonjunktur som vi vet kommer.

Från centerns sida anvisar vi också finansiering fullt ut för dessa projekt. Genom att t.ex. sälja ut statliga företag och investera dessa pengar i vägar och järnvägar omfördelar vi den statliga förmögenheten från passivt ägande till offensiva framtidsinvesteringar. Järnvägsobligationer och miljöavgifter är andra finansieringskällor.

Herr talman! Det är inte bara glesbygdsområdena som har problem. Trafiksituationen i våra storstadsområden dras också med stora bekymmer, dock av en helt annan art.

Utskottet föreslår att sammanlagt 5,5 miljarder kronor skall gå till de tre storstadsregionerna. För min del vill jag understryka att det i första hand är viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiksystemen i dessa regioner prioriteras. De s.k. storstadsöverenskommelserna, som ligger till grund för den här satsningen, bygger på utbyggda kollektiva trafiksystem och på omfattande motorvägssystem i Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi i centern accepterar inte någon koppling mellan satsningarna på å ena sidan utbyggd kollektivtrafik och å andra sidan utbyggda motorvägar. Ur miljösynpunkt är det viktigt att det är kollektivtrafiksatsningarna som kommer till stånd först, innan eventuella vägutbyggnader genomförs. Enligt vår uppfattning skall det alltså inte finnas något krav på att de här storstadspaketen skall genomföras i alla delar för att statens andel, de 5,5 miljarder kronorna, skall kunna utgå.

På den här punkten tycker jag att utskottsmajoritetens skrivningar är ganska oklara. Det vore bra med ett klarläggande under debattens gång av hur detta skall tolkas.

I Stockholmsuppgörelsen är satsningarna på kollektivtrafik positiva, men otillräckliga. Uppgörelsen borde enligt vår mening ha utformats så att motorvägarna lämnats utanför, en storsatsning gjorts på spårburen kollektivtrafik och miljöavgifter lagts på innerstadstrafiken. De intäkter som på så sätt erhållits borde man ha använt till ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken och till infartsparkeringar. De motorvägssatsningar som ingår i överenskommelsen, bl.a. Österleden och Västerleden, innebär svåra konsekvenser för Stockholmsmiljön. Det blir mer biltrafik i stan och värdefulla grönområden offras.

I Göteborgsregionen är det i första hand pendeltågstrafiken som behöver utvecklas för att man skall kunna komma till rätta med de svåra miljöproblem som biltrafiken för med sig. Den föreslagna nya sträckningen av E6-an öster om Göteborg har mycket tveksamma trafikpolitiska effekter och måste därför ytterligare noggrant studeras innan man definitivt tar ställning till det projektet.

Sedan gäller det satsningarna i Malmöregionen. Dessa är i stor utsträckning baserade på den tänkta Öresundsbron. Centern säger nej till en Öresundsbro av både miljömässiga och ekonomiska skäl. Följaktligen har vi en annan syn på hur Malmöregionens trafik skall byggas ut. Däremot välkomnar vi de satsningar som görs i Malmööverenskommelsen för att åstadkomma en bättre inomregional trafik. Vi menar att det behövs en väsentligt kraftfullare satsning på en utbyggd pendeltågstrafik i regionen.

Herr talman! På ett flertal väsentliga punkter har trafikutskottet vid sin behandling av tillväxtpropositionen som sagt gett regeringen bakläxa.

Det gäller då framför allt det faktum att riksdagen inte är beredd att inrätta en särskild fond för infrastruktursatsningar. I stället blir det fråga om ett anslag. Dessutom stärks det parlamentariska inflytandet, via riksdagen, över hur pengarna skall användas.

Det gäller också de ökade regionalpolitiska satsningar som jag tidigare har redogjort för. Dessutom har utskottet på ett bra sätt klarlagt vad som menas med samfinansiering av pengar ur anslaget för infrastrukturinvesteringar. Detta klarläggande innebär i praktiken att kravet på samfinansiering har undanröjts.

Herr talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 13.

Anf. 4 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Allra först vill jag tala om att jag är mycket glad över vändningen i frågan om inlandsbanan. Tack vare arbetsmarknadsutskottets enhälliga uttalande kan trafiken på denna bana, förhoppningsvis, rulla även den här sommaren. Detta är möjligt genom centerns initiativ i detta avseende, och för detta tackar jag er i centern. Men samtidigt är det så, att utan den otroligt starka folkopinion som har funnits i hela landet – och kanske framför allt i de fyra berörda länen – skulle det inte heller för arbetsmarknadsutskottet ha varit möjligt att få till stånd ett vettigt beslut.

I den här debatten skall jag *inte* presentera min trafikpolitiska vision om Hela folkets järnväg. Jag tänkte att jag på det sättet kanske skulle hejda kommunikationsministerns mest arroganta kommentarer. Georg Andersson blev av någon anledning mycket illa berörd över den här visionen förra

gången det begav sig. För den som vill ta del av den miljöinriktade framtidsbild som jag då presenterade kan jag tala om att både den bilden och statsrådets kommentarer återfinns i riksdagsprotokollet från den 28 april 1989.

Det trafikpolitiska beslut från 1988 som regeringen hänvisar till i alla sammanhang är enligt min uppfattning förödande. Men det menar bara de som anser att det behövs en helt ny infrastruktur för trafiken, där miljöhänsynen måste vara avgörande. Tyvärr har de misstankar som vi i vänsterpartiet hade – det var få som ville lyssna på oss – 1987/88 bekräftats av verkligheten.

Många hävdar att järnvägstrafiken, jämfört med den ökande bilismen och flygtrafiken, nu är ännu mer i strykklass än den var 1988. SJ har medvetet minskat sin personalstyrka med ungefär 4 500 personer genom att inte nyanställa. Nu har SJ för första gången sedan 30-talet börjat säga upp personal. Nära 1 000 personer har varslats. T.o.m. nyutbildade lokförare får sparken! En del av SJs verkstäder har sålts ut. Andra håller på att läggas ned – t.ex. i Östersund, Luleå, Gävle och Norrköping – eller också inskränks verksamheten på olika sätt.

Herr talman! Det här är ett enormt slöseri med mänskliga och materiella resurser. Det är en skandal också med tanke på att en utveckling av järnvägen skulle kunna rädda inte bara viktiga jobb utan också vår miljö. Finns det någon som tror att det med dagens högervridna trafikpolitik går att inbilla dem som finns kvar på SJ att järnvägen har framtiden för sig?

Det nyliberala fjäsk med EG-kommissionen som låg bakom sprängningen av Hela folkets järnväg leder steg för steg till en upplösning av SJ och en privatisering av de företagsekonomiskt lönsamma bitarna. SJ är av allt att döma på väg in i en akut ekonomisk kris på grund av regeringens, riksdagsmajoritetens och SJ-styrelsens politik. När den annars så hurtfriske Stig Larsson nyligen besökte trafikutskottet varnade han för regeringens senaste förslag på området. Om exempelvis den s.k. skadlighetsprövningen slopas, dvs. om det blir fritt fram för bussbolagen att starta trafik var de vill i konkurrens med järnvägstrafiken samt om trafiken på stomnätet öppnas för konkurrens från privata bolag, ligger SJ verkligt illa till. Att döma av debatten i går med Georg Andersson om järnvägstrafiken och framtiden tycker han inte att det här är helt okomplicerat. Det enda som Stig Larsson kunde garantera när han besökte trafikutskottet var att snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Göteborg på sikt skall vara kvar i SJs regi.

Vi i vänsterpartiet, tidigare vpk, har i många år motionerat om kraftigt höjda anslag till järnvägen för underhåll, upprustning och nyinvesteringar. Behovet av nyinvesteringar uppskattar vi i dag till 65 miljarder under en tioårsperiod. Den siffran baseras på material som banverket tidigare har presenterat. Enligt oss i vänsterpartiet måste det här behovet styra riksdagens beslut om anslag på området över huvud taget. Följdriktigt kräver vi också att de nya infrastrukturpengarna om 10 + 10 miljarder enbart skall användas till järnvägar och övrig miljövänlig kollektivtrafik. Vi i vänsterpartiet anser dessutom att hela summan om 20 miljarder skall anslås och användas fr.o.m. nu och t.o.m. budgetåret 1992/93 i stället för att detta skjuts på en osäker framtid.

Men regeringen agerar konsekvent i Scan Link-konsortiets och vägbyggarmaffians anda. Det förekommer vissa miljövänliga valårsfraser. Men

samtidigt planerar regeringen för ännu mer vägtrafik i förhoppning om att det skall ge Sverige ekonomisk tillväxt. Sedan den mäktiga industriledareklubben European Round Table med Pehr Gyllenhammar i spetsen för några år sedan lanserade sina byggprojekt har den socialdemokratiska regeringen agerat helt förryckt.

Fler motorvägs- och bilbroprojekt kommer att förverkligas, precis som lobbyisterna har krävt – men i strid med allt sunt politiskt förnuft. Det spelar ingen roll vad projekten ursprungligen döptes till av de här ekonomiskt mäktiga. Regeringen har under alla år försökt att låtsas t.ex. att den inte har med Scan Link att göra. Men faktum är att det i praktiken är Nicolin, Gyllenhammar, Scan Link-konsortiet, Arbetsgruppen för Motorvägstriangeln och vägverkets "visionärer" som får som de vill. Precis som Nicolin förutspått i en radiointervju sker det i en steg-för-steg-strategi.

När tidningen Arbetet avslöjade förspelet och hemlighetsmakeriet i januari 1984 beträffande planerna på det här jätteprojektet, som skulle "vända upp och ner på Sverige", fick vi veta att ytterst få – förutom allra högsta Volvoledningen – hade känt till planerna. Tidningen skrev: "Två av regeringens statssekreterare har blivit invigda under tysthetslöfte." Men inte ens Volvos styrelse hade fått information i det läget. Eftersom det för min del inte återstår särskilt många debatter här i kammaren på det trafikpolitiska området skulle det vara intressant att av någon av dem som i dag är invigda i det här få veta vilka två statssekreterare det är som mot tysthetslöfte har fått information.

I regeringens tillväxtproposition och propositionen om Öresundsbron finns alla förslag som jag tidigare funnit i nämnda Arbetets artiklar från 1984, senare i Scan Links "huvudrapport" och hos lobbygruppen för Motorvägstriangeln. Gruppens uppvaktning 1985, för att få med Sven Hulterström, Georg Anderssons företrädare, på Motorvägstriangeln, förevigades med text och bild. Där finns bl.a. den dåvarande tekniske direktören för det statliga vägverket, Jan Brandborn, i fint sällskap med representanter från Industriförbundet och byggnadsentreprenörerna.

Vad var det då för krav herrar lobbyister framförde? Jo, att E 3, E 4 och E 6 skulle byggas ut till ett sammanhängande motorvägssystem, kompletterat med utbyggnader av E 18 och riksväg 40. Det är bl.a. på den senare vägen Prometheus- och Driveprojekten skall börja utprovas i vägverkets regi med statligt stöd redan i år.

Och de nämnda Europavägarna? Är det inte en lustig "tillfällighet", Georg Andersson och Birger Rosqvist, att regeringen i tillväxtpropositionen säger att just E 3, E 4 och E 6 "är särskilt betydelsefulla vägstråk". Detta är alltså det prioriterade och nationella vägnät som regeringen och utskottsmajoriteten vill bygga ut för mångmiljardbelopp. 1985 beräknades Motorvägstriangeln kosta 13 miljarder. Finns det någon här i kammaren som kan tala om hur mycket projektet i dag kostar enligt majoritetens förslag?

I tillväxtpropositionen föreslår regeringen att den på egen hand skall få avgöra hur mycket av de 20 miljarderna som under 90-talet skall gå till vägar resp. järnvägar. Med tanke på de mycket blygsamma krav som nuvarande banverkschefen Jan Brandborn och styrelsen har på staten lär det inte bli mycket till järnvägen, befarar jag. Och de "lobbygrupper" som ärligt käm-

par för att utveckla järnvägen vet att de inte har särskilt mycket att hämta hos Georg Andersson. Inlandsbaneuppvaktningarna är ett färskt exempel.

Förslaget om fullmakt för regeringen att egenhändigt besluta om infrastrukturpengarna var för magstarkt t.o.m. för Georg Anderssons partikamrater i trafikutskottet. Samtliga partier har förkastat regeringens förslag, därför att det drastiskt skulle minska riksdagens inflytande över infrastrukturpolitiken. I majoritetens text heter det: "Det är enligt utskottets mening inte tillräckligt att riksdagen i efterhand får kännedom om de projekt som regeringen beslutar om."

En självklar fråga infinner sig: Hur vill då utskottsmajoriteten använda detta sitt inflytande över anslaget till trafikens infrastrukturprojekt?

Jo, i detta stycke gör utskottets socialdemokratisk-borgerliga majoritet en fantastisk politisk saltomortal. Efter att ha knäppt regeringen på näsan, klarar majoriteten inte ens av att ge konkreta besked i huvudfrågan. Inget av dessa partier kan tala om hur mycket av anslaget som de anser skall användas till järnvägar resp. vägar under 90-talet. I texten anger de inte ens hur anslaget på 5 miljarder för det innevarande budgetåret skall fördelas. Detta är pengar som borde börja rulla omgående, särskilt med tanke på järnvägsbehoven. Men om utskottsmajoriteten får gehör i riksdagen betyder det alltså att regeringen, trots alla invändningar, kan fördela anslaget helt efter sina egna triangel- och Link-ambitioner.

Om jag har totalt missuppfattat detta, rätta mig gärna. Jag är inte mer prestigebunden än att jag kan ändra mig. Ge mig dock en förklaring. Jag har försökt att granska vad dessa partier egentligen menar med sina yttranden i trafikutskottets betänkande jämfört med vad de har sagt och med den upprördhet som de har känt när det gäller regeringens tuffa attityd. Jag måste fråga trafikutskottets socialdemokrater, centerpartister och folkpartister: Menar ni att detta passiva förhållningssätt skall leda till att "riksdagen får möjlighet att utöva inflytande över användningen av anslaget"? Framför allt: Kan ni tala om hur mycket av de 20 miljarderna ni vill satsa på järnvägen och övrig miljövänlig kollektivtrafik? Konkretisera hur ni vill fördela de 5 miljarderna som skall börja satsas redan i år! Vad vill *ni* ge järnvägen utöver era ordinarie anslag?

Vänsterpartiet har i flera reservationer till betänkandet beskrivit, skulle jag vilja säga, sammantaget det mesta av den trafikpolitiska helhetssyn som vi står för. Den innebär också, som jag har sagt tidigare, att vi menar att transportstrukturen i det här landet måste förändras i grunden. Det fanns ett skede för inte så länge sedan då miljöminister Birgitta Dahl helt instämde i en sådan uppfattning. I dag är det tyvärr ganska lugnt på den fronten.

I reservation 3 från vänsterpartiet med rubriken "Trafikpolitikens mål och inriktning" visar vi hur vi vill se framtiden och vilka satsningar vi vill göra. Framför allt har vi angett att vi menar att alla de 20 miljarder som skall satsas framöver bör satsas på miljövänlig trafik, mest järnvägstrafik. Jag stödjer alltså de reservationer som vänsterpartiet står bakom. Jag skall inte yrka bifall till alla, men jag vill särskilt nämna den reservation som faktiskt innehållsmässigt nästan är likalydande med det underlagsmaterial som jag skickade till Birger Rosqvist när jag under några dagar i april hoppades att det skulle kunna gå att uppnå en uppgörelse mellan vänsterpartiet och socialde-

mokraterna om hur vi skall satsa dessa infrastrukturpengar. I reservationen visar vi precis hur vi skulle vilja använda de första 5 miljarderna för innevarande budgetår, eftersom jag anser att vi måste ange det här i riksdagen, annars gör regeringen precis som den vill.

Jag har redan yrkat bifall till reservation 3. Jag vill, herr talman, avsluta med att även yrka bifall till reservation 17, enligt vilken vänsterpartiet vill stoppa bilprojekten Prometheus och Drive med försöksområde Västsverige.

Anf. 5 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! För drygt ett år sedan föreslog regeringen att det skulle inrättas en kollektivtrafikfond på 5 miljarder kronor. Förslaget var rimligt ur flera synpunkter. Investeringarna i kollektivtrafik, och i synnerhet i järnvägsnätet, är sedan lång tid tillbaka mycket eftersatta. Det finns ett nästan överväldigande eftersläpande investeringsbehov i järnvägar i hela landet!

Denna eftersatthet kan beskrivas som en gigantisk subvention till väg- och flygtrafik. Staten har i 40 års tid investerat mycket kraftigt i fler, bättre och större vägar men samtidigt satt järnvägssystemet på en dödlig svältkur. Det innebär att vägtrafiken har fått mycket stora fördelar i konkurrensen med järnvägstrafiken. Effekten har också blivit att järnvägstrafiken har tappat marknadsandelar och att många järnvägsförbindelser har lagts ner. Att järnvägstrafiken i absoluta tal kunnat hålla ställningarna vittnar endast om de stora fördelar som denna i sig har.

1988 års trafikpolitiska beslut om en uppdelning av SJ i ett banverk och ett trafikföretag öppnade möjligheter att på ett rättvisare sätt fördela investeringarna på ett samhällsekonomiskt mer effektivt sätt. En samordnad samhällsekonomiskt grundad investeringsplanering verkar i samma riktning. Följden har också blivit ökade investeringar i järnvägsnätet på senare år. En återuppbyggnad av järnvägsnätet har påbörjats i delar av vårt land. Men denna investeringsplanering grundar sig på det aktuella förhållandet där ingen hänsyn tas till alla negativa effekter som eftersatta investeringar i järnvägsnätet under tiotals år har gett. Det är därför rimligt att göra en särskild satsning på järnvägsutbyggnaden.

En kollektivtrafikfond diskuterades också i bl.a. miljöavgiftsutredningen och storstadstrafikutredningen. Tanken var att låta miljöskatter och miljöavgifter på trafiken samlas i en fond. Pengarna skulle användas i samma syfte som avgifterna och skatterna, dvs. till att miljöanpassa trafiken. Behoven av en utbyggd miljöanpassad kollektivtrafik i större städer är mycket stora. Skall vi kunna klara naturens krav, dvs. så högt ställda miljömål att trafikens bidrag till försurning, skogsskador, övergödning av haven, klimatförändringar m.m. minimeras, måste utsläppen från vägtrafiken minskas radikalt. Utredningarna visade bl.a. att det inte är möjligt med enbart avgasrening, utan att det också krävs att biltrafiken minskas till förmån för miljöanpassad kollektivtrafik. Detta är naturligtvis lättast att uppnå i tättbefolkade områden.

Riksdagen godkände, med miljöpartiets benägna stöd, förslaget att satsa fem extra miljarder på kollektivtrafikinvesteringar. Men regeringen har underlåtit att fullfölja riksdagsbeslutet. I stället återkom regeringen nu i januari med ett nytt förslag om en fond för investeringar i trafikens infrastruk-

turer, alltså investeringar i såväl väg-, järnvägs- som kollektivtrafikutbyggnader. I praktiken handlar det i hög grad om vägutbyggnader. I regeringsförslaget har man t.o.m. kopplat ihop nödvändiga kollektivtrafikutbyggnader i storstäderna med gigantiska vägutbyggnader – detta trots att vägutbyggnaderna inte alls behövs för kollektivtrafiksatsningarna. På det sättet försöker regeringen tvinga fram vägutbyggnader.

Förslaget om en infrastrukturfond är helt oacceptabelt. Det innebär ju att obalansen mellan väg- och järnvägsutbyggnader bibehålls. Det innebär också att de positiva miljöeffekter som järnvägs- och kollektivtrafikutbyggnaderna skulle kunna få fördärvas av ytterligare vägutbyggnader och därmed ökad vägtrafik.

Miljöpartiet de gröna säger därför nej till förslaget om en infrastrukturfond. I stället föreslår vi kraftigt ökade anslag till banverket för utbyggnader av järnvägsnätet. Vi anser att totalt 65 miljarder ur statskassan skall anslås till detta under 1990-talet. Med en del samfinansierade projekt torde de totala nyinvesteringarna i järnvägsnätet kunna uppgå till minst 75 miljarder under 1990-talet.

Vi föreslår också att ett nytt anslag för investeringsbidrag till miljöanpassad kollektivtrafik i och mellan städer inrättas. Investeringsbidrag bör gå till utbyggnader av pendeltåg, spårvägar, trådbussar, tunnelbanor, biobränsledrivna bussar osv. 3 miljarder bör redan nu avsättas för sådana investeringsbidrag under de närmaste tre åren. Totalt för hela 1990-talet bör 15 miljarder satsas för detta ändamål.

Herr talman! När riksdagen förra året behandlade förslaget om en kollektivtrafikfond avslogs – med miljöpartiets stöd – själva fondkonstruktionen. Vi ansåg att det är olämpligt att inrätta en fond med egen styrelse och beslutsbefogenheter. I stället beslutade riksdagen att pengarna skall avsättas som ett engångsanslag. Trafikutskottet föreslår också nu att förslaget om fondkonstruktionen för investeringar i trafikens infrastrukturer skall avslås. I stället föreslås ännu en gång ett engångsanslag. Det förbättrar riksdagens inflytande över hur pengarna skall användas i framtiden, och så långt är det ju bra.

Men trots den förbättringen finns det avsevärda risker med ett nytt engångsanslag för investeringar i trafikens infrastrukturer. Engångsanslaget, liksom i ännu högre grad fondförslaget, gör det möjligt för regeringen att kringgå principen om en samhällsekonomiskt styrd samordnad investeringsplanering på trafikområdet. Regeringen kan helt enkelt strunta i miljökostnaderna och släppa fram miljöfientliga vägutbyggnader som annars inte skulle komma till stånd. Att detta är regeringens, och tyvärr också utskottsmajoritetens, avsikt framgår av två nyheter i förslaget.

Man talar först och främst om att s.k. strategiska nationella projekt skall prioriteras. Med detta menas i huvudsak massiva utbyggnader av Europavägar till i första hand sammanhängande motorvägssystem. Vägarna betraktas i detta fall närmast som järnvägar – långväga kommunikationsleder för mycket omfattande och tunga transporter. Sådana vägutbyggnader är sällan, eller kanske aldrig, förenliga med en god samhällsekonomi, i synnerhet inte om man fullt ut beaktar miljö- och säkerhetseffekterna.

Vi i miljöpartiet de gröna anser att bra vägar behövs i hela landet. Men

vägpolitiken bör utformas så att vägnätets naturgivna fördelar kommer till sin rätt. Vägnätet är synnerligen finfördelat och omfattande, och biltrafiken styrs i hög grad av individuella beslut. Vägnätet är därför bäst lämpat för individuella eller mindre transporter ut till varje brevlåda. När det gäller masstransporter och långväga transporter finns däremot andra, oftast betydligt bättre, alternativ, främst i form av järnvägar, sjöfart och kollektivtrafik i övrigt. Vi arbetar därför för en trafikpolitisk strategi med denna inriktning.

Man kan naturligtvis fråga sig om regeringen har någon trafikpolitisk strategi. Mycket talar för att den helt enkelt saknas. Vad regeringen föreslår är ju närmast en laissez-faire-politik på trafikområdet. Det leder ofrånkomligen till en fördjupad "trafikinfarkt" orsakad av en överdriven vägtrafik. Det leder också till en ökad miljöförstöring som blir allt omöjligare att bemästra. Självklart leder det också till att miljöanpassade transportalternativ får allt svårare att utvecklas.

I praktiken innebär också frånvaron av en ansvarsfull och miljömedveten strategi för trafikpolitiken att andra makthavare i samhället styr. Dessa makthavare är de stora biltillverkarna, de transportintensiva industrierna och inte minst de välorganiserade vägintressena. Dessa makthavare gör för övrigt gemensam sak såväl i Sverige som i EG. I går lade en organisation under namnet European Round Table of Industrialists, förkortat ERT, fram en rapport om Missing Networks i Bryssel. I denna organisation ingår framträdande industriledare från främst bilindustrin, däribland svenska Volvos P G Gyllenhammar. Jag har ännu inte hunnit ta del av deras senaste rapport, men förra gången de lade fram sin rapport om Missing Links hade det mycket starka återverkningar på såväl EGs som Sveriges trafikpolitik. En s.k. missing link är som bekant Scan Link, som inkluderar en Öresundsbro och en utbyggnad av E 6 till motorväg. Regeringsförslaget om nationella strategiska projekt går helt i linje med ERTs mycket tydliga trafikpolitiska strategi. ERTs strategi är just att bygga ut långväga och massiv vägtrafik i hela Europa. Någon påtaglig hänsyn till miljöeffekter, resursförbrukning, energiförbrukning eller trafiksäkerhet finns knappast.

Regeringens brist på en ansvarsfull trafikpolitisk strategi medför i praktiken att dessa särintressen avgör hur trafiken utvecklas. Dessa särintressen står i strid med politiskt beslutade miljömål och krav på samhällsekonomisk effektivitet. Om riksdagen godtar förslaget om ett engångsanslag till investeringar i trafikens infrastrukturer, saboterar man de miljömål som riksdagen tidigare slagit fast. Riksdagen skulle då också tillåta regeringen att kringgå riksdagsbesluten om en samhällsekonomiskt grundad investeringsplanering.

Den andra nyhet som visar att regeringen avser att kringgå en miljömässig och samhällsekonomisk grundsyn är de s.k. storstadspaketen. Regeringens förhandlingsmän har förhandlat fram investeringspaket med de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa paket innehåller dels välbehövliga kollektivtrafiksatsningar, dels massiva vägutbyggnader. Genom att bunta ihop det till sammanhållna paket som måste antas eller förkastas i sin helhet, försöker man få oss att acceptera omfattande miljöförstörande och resursslukande vägutbyggnader. I Göteborgsfallet är det så att en av de berörda kommunerna faktiskt säger nej till utbyggnaden av E 6, vilket

kan få till följd att det inte heller blir någon kollektivtrafikutbyggnad. Detta är självfallet helt oacceptabelt.

Från miljöpartiets sida har vi självklart krävt att kollektivtrafiksatsningarna skall kopplas loss från vägutbyggnaderna. Vi är övertygade om att det finns en stark majoritet även här i riksdagen för kollektivtrafiksatsningarna. Det är däremot mer tveksamt om de omfattande vägutbyggnaderna har samma starka stöd.

Herr talman! Därmed går jag över till att kommentera några av de övriga frågor som behandlas i det betänkande vi strax skall fatta beslut om. Det gäller frågor om vägavgifter, samfinansiering, fordons- och bensinskatter samt FoU-projekt på RTI-området.

Vi i miljöpartiet anser att möjligheter att ta ut väg- och områdesavgifter skall införas. Det innebär ju att nyttjaren av den avgiftsbelagda vägen eller bron direkt får betala för att använda den. Rätt utformade kan avgifterna också bidra till att minska olägenheter med biltrafiken dels genom att finansiera kollektivtrafikutbyggnader, dels genom att få fler att i stället utnyttja kollektivtrafiken. I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag att utarbeta ett förslag till lagstiftning om avgifter för väg- och gatutrafiken. Regeringen kommer alltså att återkomma till riksdagen med ett sådant lagförslag.

Jag vill dock redan nu påpeka vikten av att lagen utformas så att avgifter endast kan tas ut i speciella fall. Kraven bör vara att avgiftsbeläggningen inte skall få stimulera ytterligare biltrafik, utan underlätta för andra mer miljöanpassade trafiklösningar. Avgiftsbeläggning på befintliga vägar som medför att biltrafiken söker sig ut på mindre parallellvägar och där ställer till nya problem, måste uteslutas. Jag har sett ett konkret exempel på det här. Det gäller E4-an vid Åstorp i Skåne. Där har man tydligen tänkt sig en vägtull. Det skulle innebära att trafiken går över till mindre vägar och där ställer till problem i en rad samhällen.

En viktig del i att få vettiga system för väg- och områdesavgifter är att utveckla elektroniska avgiftssystem. Sådana forsknings- och utvecklingsprojekt finns bl.a. inom EGs FoU-projekt DRIVE, där även svenska deltagare är med. Vi i miljöpartiet stöder naturligtvis detta utvecklingsarbete. Vi vill också framhålla att denna forskning och utveckling av informationsteknologi i trafiken kan visa sig vara viktig för att undvika onödiga köbildningar och olyckor, för att bättre samordna biltrafik med kollektivtrafik samt även för att få en smidigare trafikföring med mindre miljöstörningar. Det är alltså angeläget att projekten byggs ut till att omfatta fler trafikslag, samordning m.m. Vi anser också att det är viktigt att även svenska forskare kan delta i större internationella FoU-projekt av denna typ.

En annan diskussion som bedrivs parallellt med den om vägavgifter gäller beskattningen av vägtrafiken. Ett förslag som behandlas i betänkandet går ut på att en bestämd del av drivmedelsskatten skall gå direkt till åtgärder på vägområdet. Jag vill bestämt avvisa sådana förslag av främst två skäl. För det första är vägtrafiken samhällsekonomiskt sett underbeskattad. Den betalar inte sina miljö- och olyckskostnader fullt ut i dag. Det betyder också att vägtrafiken har en betydande konkurrensfördel gentemot järnvägstrafiken. För det andra skulle konstruktionen med en bestämd andel av drivmedels-

skatten till åtgärder på vägområdet verka som en positiv återkoppling som ensidigt stimulerar en ökad vägtrafik. Detta är oförenligt med såväl krav på konkurrensneutralitet mellan trafikslagen som med de miljö- och trafiksäkerhetsmål riksdagen ställt upp.

Samfinansiering är något av ett modeord i regeringens förslag till infrastrukturfond. Vi är självfallet också positiva till att andra än staten går in och på olika sätt bidrar till järnvägs-, väg- och kollektivtrafikutbyggnader. Detta får dock inte vara en genväg förbi en samhällsekonomisk investeringsplanering. Det innebär med andra ord att medfinansiärer inte får diktera hur staten prioriterar olika satsningar. Prioriteringen måste ske på ett sådant sätt att trafiken miljöanpassas och att en bra trafikförsörjning tryggas i hela landet.

Jag står naturligtvis bakom alla de reservationer som miljöpartiet har fogat till betänkandet, men jag vill särskilt yrka bifall till reservation 4, som handlar om trafikpolitikens allmänna inriktning.

Anf. 6 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! För inkomstbildning och levnadsstandard inom ett samhälle är dess produktivitetsutveckling av central betydelse. Under senare år har industriländerna fått vidkännas en stagnerande produktivitetstillväxt och därmed försämrade förutsättningar för privat och offentlig konsumtion. En negativ utveckling av produktiviteten kan till stor del förklaras av en reducerad investeringstakt inom den offentliga sektorn i form av minskade satsningar på infrastruktur.

Med infrastruktur kan avses teknologiska och organisatoriska kunskaper och även sociala kontaktmönster. Men infrastruktur är också alla fysiska nätverk för transporter och kommunikation, såsom vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och anläggningar för post och tele.

Betydelsen av infrastrukturens olika delar kan variera mellan länder och regioner beroende bl.a. på geografisk belägenhet, ekonomisk utvecklingsnivå och näringslivssammansättning.

Under 1980-talet har gods- och persontransporterna på väg ökat kraftigt i Sverige. Så har också skett i hela Norden. Av det totala transportarbetet inom länderna har vägtransporterna tagit en allt större andel. I våra länder har, i likhet med de stora OECD-länderna, en sjunkande andel av bruttonationalprodukten avsatts till offentliga investeringar. Det har i sin tur inneburit en uppbromsning av infrastrukturuppbyggnaden. Inte minst vägsektorn har fått vidkännas kraftiga nedskärningar av investeringarna.

Arbetsproduktiviteten är klart avhängig transportsektorns dimensionering och utformning. En förbättrad sådan kapacitet har följaktligen starkt positiva effekter på arbetsproduktiviteten inom industrin.

Investeringar inom kommunikationssektorn får alltså verkningsfulla, positiva effekter. Det gäller i hög grad vägsektorn, och det gäller moderniserade och rationella järnvägssatsningar. Det gäller även en effektiv sjöfart med tillgång till en rationell hamnservice och goda väg- eller järnvägsförbindelser för godsets transport till och från transportköparen, hamnen och fartyget.

En förutsättning för att en nedåtgående trend i produktivitetsutvecklingen skall kunna brytas och vändas till det bättre är följaktligen ökade investe-

ringar inom kommunikationssektorn. Utan tillräckliga investeringar kommer uppoffringar att få göras i den framtida konsumtionen och fritiden och även när det gäller miljön.

Planering måste ske för att uppnå optimal samhällsekonomisk effektivitet. Vid investeringsbeslut måste därför hela transportsystemets karaktär av nätverk beaktas för att vinster av investeringar inom en del av systemet inte skall ätas upp av kapacitetsbrist inom andra delar.

Ökade medel för infrastrukturinvesteringar innebär inte att andra investeringar i näringslivet missgynnas, tvärtom. Snabbare utbyggnad och bättre förutsättningar för transportsektorn höjer produktiviteten inom tillverkningssektorn och stimulerar investeringarna där. Sammantaget leder detta till en högre investeringsaktivitet inom hela samhället och därmed till en högre ekonomisk tillväxttakt. En väl utbyggd infrastruktur, som befrämjar en god produktivitetsutveckling, leder också till en förbättrad inkomstutveckling inom samhället.

Det kan sägas att den ambitionsnivå beträffande satsningar på infrastrukturen som vi beslutar oss för är ett val mellan att transportera varor och tjänster eller att flytta arbetstillfällen till centrala Europas marknad. 75 % av Sveriges export avser i dag Europa, och den ekonomiska integrationen i Europa leder ofrånkomligen till ökande transportbehov.

Det utskottsbetänkande vi nu behandlar och regeringspropositionen "Näringspolitik för tillväxt" slår fast betydelsen av att vårt land kraftfullt måste investera i marktransportsystemen under 90-talet, så att vi blir ännu mer internationellt konkurrenskraftiga.

Detta skall ske alltmedan de övergripande målen för trafikpolitiken ligger fast, dvs. medborgare och näringsliv i hela landet skall ha en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Olika trafikslag skall samspela för att tillgodose transportköparens behov genom fria val av effektiva lösningar.

De beslut som riksdagen i dag skall ta ställning till innebär att mer än 100 miljarder kronor kommer att investeras i järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar under resten av 1990-talet.

Centerns talesman menade här att de åtgärder som vi nu diskuterar och som grundar sig på regeringens proposition "Näringspolitik för tillväxt" är en stor besvikelse. Jag har också lyssnat på de talare som gick upp i talarstolen före centerns Elving Andersson. Jag tolkade deras inlägg som att de hade en positiv grundsyn på regeringsförslaget. Men centern har bestämt sig för att uppträda här med en tyvärr alltför vanlig gnällig tonart. Vi har lärt oss att centern alltid föreslår mer, mycket mer, men att man sällan har hållbara, seriösa, långsiktiga lösningar på finansieringsfrågorna.

De beslut vi nu skall fatta betyder att investeringarna i det närmaste fördubblas. Nu och då fattas historiska beslut. Jag tror att det här är ett sådant beslut. Vi socialdemokrater ser mycket positivt på den ambitionshöjning som regeringens program innebär. Vi har inte låst oss för *högst* 100 miljarder, som somliga andra partiers företrädare anklagande och beklagande tycks hävda. Observera att vi säger *minst* 100 miljarder. Sedan står det ju varje riksdag fritt att späda på ytterligare, inte bara efter behovens storlek utan också, förhoppningsvis, efter råd och tillgång på ytterligare miljarder.

Moderaterna och folkpartiet har enats i sina åsikter om finansieringen, och centern är till en del inne på samma tankegångar när det gäller finansiering: Sälj ut statliga företag, sälj statliga tillgångar! Vad man avser att sälja sägs inte i reservationerna. Men låt mig då säga att det socialdemokratiska förslaget för finansiering bl.a. innebär högre inleveranser till statskassan för bl.a. televerket och dess verksamhet. Ni andra vill sälja ut väsentlig infrastruktur, som exempelvis televerket, medan vi behåller denna högklassiga infrastrukturgren i samhällets ägo och tillgodogör oss avkastning, som är god från ett välskött företag.

I detta sammanhang vill jag igen komma med en liten fundering kring centern. Regionalt, inte bara i Kalmar län som jag kommer ifrån, går centern ut och kräver lokalisering av statliga företag och tusentals statliga jobb i den regionala rättvisans namn. Finns det två centerpartier, ett här i riksdagen, som vill sälja ut statliga företag och privatisera, och ett annat centerparti på regional- och lokalplanet, som i stället vill förstatliga och öka statens engagemang och även den offentliga sektorn? Hur får ni detta att gå ihop?

Regeringen har för sin del starkt betonat nödvändigheten av en miljövänlig trafikförsörjning. Det är helt i linje med vad riksdagen tidigare har beslutat: miljöfrågorna skall ges en mer framskjuten plats än tidigare i det trafikpolitiska arbetet. Föroreningar skall begränsas, nationellt och internationellt. Luftkvaliteten skall radikalt förbättras i tätorterna, bullerstörningar skall begränsas. Här finns redan fattade beslut om personbilars obligatoriska avgasrening, dvs. katalysatorrening. Det har ställts krav på en bättre rening för lätta bussar och lastbilar från 1992 års modeller, och året efter gäller samma krav för tunga lastbilar och bussar. Det har fattats beslut om regler för blyfri bensin, och särskilda skatter i miljöns namn – som dock mestadels irriterar och sällan applåderas – för bruket av bensin och diesel har införts under protester från dem som ibland talar för en bättre miljö.

Inom kort kommer riksdagen att fatta ytterligare beslut om det förslag från regeringen som har kallats En god livsmiljö, där regeringen framför fler förslag som syftar till att förbättra miljösituationen inom trafikområdet.

Jag menar att vi är på god väg vad gäller att successivt få ner trafikens skadliga påverkan på vår miljö. För den skull får inte forskning och utveckling mot ännu bättre lösningar avta. Strävan för en ännu bättre miljö skall fortgå med hög intensitet.

För finansieringen av investeringar i järnvägar, vägar och kollektivtrafik hade regeringen föreslagit bildandet av en fond. 5 miljarder kronor skulle tillföras fonden innevarande budgetår på tilläggsbudget och ytterligare 5 miljarder kronor närmast kommande år från de avskattningsmedel som riksdagen tidigare beslutat skall användas i syfte att minska statsskulden. Ytterligare minst 10 miljarder kronor skulle tillföras bl.a. genom en effektivare statlig finansförvaltning, främst avseende ökade inleveranser till statskassan från televerket.

Riksdagen skulle sålunda ge regeringen en planeringsram om 20 miljarder kronor för delfinansiering av förhandlingslösningar om aktuella trafikobjekt. Dessa medel skulle placeras på räntebärande konton i riksgäldskontoret.

En rad projekt har angetts som särskilt angelägna att få till stånd och

kunde delfinansieras med hjälp av den tänkta fonden. Utskottet har till alla delar instämt i dessa förslag.

När det gäller järnvägar är det fråga om västkustbanan, norra stambanan, banan Stockholm–Arlanda, södra stambanan, ostkustbanan och utbyggnad av järnvägen i Mälardalen. När det gäller vägar är det fråga om E3, E4, E6 samt förstärkning av vägar för bärighet.

Utskottet har helt instämt i behovet av de ökade satsningarna. Även den planeringsram på 20 miljarder kronor som regeringen föreslagit tillstyrker trafikutskottet.

Frågan om medlen skall finnas i och komma från en fond eller om medlen skall anvisas helt över budget som anslag har diskuterats ingående. Finansutskottet har yttrat sig i denna fråga. Där framkom synpunkter som trafikutskottet har låtit väga tungt för sitt ställningstagande.

Finansutskottet ansåg att en central fråga var på vilket sätt riksdagens reella inflytande över fondmedlen skulle säkerställas. Grundlagen medger visserligen stor flexibilitet på budgetregleringens område, men riksdagen har hittills för större anslag givit regeringen bestämda ramar och relativt detaljerade regler för hur medlen får användas. Finansutskottet ansåg att ett bemyndigande så stort som 20 miljarder kronor skiljer sig väsentligt från praxis. Normalt gäller att planeringsbemyndiganden knyts till utnyttjande av anslag.

Trafikutskottets förslag innebär att tanken om en fond släppts, och medel motsvarande dem i den tänkta fonden får i stället anvisas direkt över statsbudgeten. De budgettekniska frågorna överlåts på finansutskottet. Det torde innebära att tidigare nämnda avskattningsmedel får gå in i statsbudgeten i stället för till riksgäldskontoret. Ett nytt reservationsanslag – Investeringar i trafikens infrastruktur – inrättas. I denna del är utskottet enigt.

Viola Claesson nämnde här att hon som företrädare för sitt parti kunde ha accepterat inrättandet av en fond. Men Viola Claessons villkor var att praktiskt taget allt, i varje fall i en första omgång, skulle gå endast till järnvägar. Det villkoret är helt oacceptabelt. Stora delar av vårt land har stort behov av bra och väl fungerande vägnät för transporter.

Det beslut som trafikutskottet fattade, nämligen att fonden lämnades därhän och att man i stället går anslagsvägen, innebär att den kraftiga satsning på infrastrukturen som tänkts inom fondens ram blir oförändrad. Med den ändring från fond till reservationsanslag som nu skett har utskottet, för övrigt enligt ett socialdemokratiskt förslag i utskottet, ansett det väsentligt att de anvisade medlen, dvs. reservationsanslaget, skall behålla sitt reala värde och knytas till 1991 års prisläge.

Främst bör de nya medel som nu skall anvisas användas för en kraftsamling av större sammanhållna projekt av nationell betydelse som gagnar tillväxt och miljö. Det är också viktigt att investeringarna genomförs så att de bidrar till att riksdagens uttalade mål för stabiliseringspolitiken kan uppnås.

Utskottet anser att det i kommande budgetpropositioner bör redovisas vilka projekt, pågående såväl som avslutade, som regeringen beslutat om med stöd av anslaget. Planerings- och förhandlingsläge bör också redovisas för tänkta projekt, allt för att riksdagen dels skall få en helhetsbild, dels kunna utöva inflytande.

När det gäller det nya anslaget och dess användning för större sammanhållna projekt av nationell betydelse blir följden att vissa regioner i landet, enligt de exemplifierade projekten, inte får del av de medel som det nya anslaget innehållet. Det har utskottet ansett mindre lämpligt, och det är därför enligt utskottet angeläget att större del av ordinarie anslag tillförs dessa regioner. Utskottet föreslår att detta förhållande skall beaktas inför kommande planeringsomgång. Det finns som bekant investeringsbehov även i dessa delar av landet. Det gäller Norrlands inland, Dalarna, Värmland–Dalsland och sydöstra Sverige, dit också Gotland får räknas.

För att uppnå så stor investeringsvolym som möjligt tillstyrker utskottet att höga krav på samfinansieringslösningar ställs. För vissa projekt bör kravet kunna ställas lägre. Det gäller objekt där det kan tänkas vara svårt att få till stånd finansiering från andra håll än genom AMS eller regionala bidrag.

Herr talman! Sveriges tre storstadsområden spelar en viktig roll i vår nationella ekonomi. Trafiken har här ökat kraftigt. Väg- och spårsystem har blivit slitna och otillräckliga. Biltrafiken har ökat och kollektivtrafikresandet har minskat. Det är problem med framkomlighet, det blir långa restider och fördyrade transporter. Trafiken i sin nuvarande tillämpning är miljöstörande. Människor, natur och kulturhistoriskt värdefulla miljöer belastas mer än de tål.

För att få en bättre tingens ordning till stånd utsåg regeringen förhandlingsmän för staten för att förhandla med berörda parter, representerande regionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Man har presenterat förslag för samtliga nämnda regioner.

Det är en lång rad projekt, men jag skall ta det mycket kortfattat. För Stockholmsregionens del gäller det åtgärder för att få till stånd en önskvärd minskning av biltrafiken i innerstaden och styra trafiken till kringfartsleder. Det gäller utbyggnaden av järnvägar, tunnelbanan, snabbspårväg, stomnät för kollektivtrafik, minskat trafikbuller och införande av avgifter på väg- och gatutrafik.

Perioden för dessa åtgärder sträcker sig 15 år framåt i tiden. För kollektivtrafiken gäller det här en satsning på 14 miljarder och på trafikleder i stort sett lika mycket.

För Göteborgsregionen ingår utbyggnaden av kollektivtrafiksystem, järnvägsbyggnad, E6 väster om Göteborg, ringleder, regionaltåg, utveckling av miljövänlig trafik, osv.

För Malmöregionen gäller det bl.a. järnvägen Malmö–Ystad, västkustbanan, regionaltåg och yttre ringväg i Malmö.

För utskottets del har ställningstagandet nu gällt frågor angående medel för infrastruktursatsningar, utarbetande av lagstiftning om avgifter på väg- och gatutrafik samt utveckling av ny teknologi och elektroniska betalningssystem. Det är angeläget att trafik- och miljösituationen i storstadsområdena förbättras.

Förslaget om sammanlagt 5,5 miljarder till storstadsregionerna tillstyrks av utskottet – 3,5 miljarder till Stockholmsregionen, 1,3 miljarder till Göteborgsregionen och 700 milj. kr. till Malmöregionen. Utskottet anser att ett villkor för utbetalning är att syftet med uppgörelsen som träffats kan uppnås i sina huvuddrag.

Nu angivna medel till storstäderna bör tas i anspråk från det nya anslaget "Investeringar i trafikens infrastruktur".

Regeringens förslag tillstyrks av en stark majoritet i trafikutskottet. Förslagen har ju grundats till stor del på överenskommelser som träffats på flerpartibasis mellan regionala företrädare och regeringens förhandlare. Med stor visshet antar riksdagen de förslag som här finns i trafikutskottets betänkande. Det ger förutsättningar för en god start för en bättre trafikmiljö i Stockholmsregionen, i Göteborg och i Malmöregionen.

Slutligen bara åter en kommentar som gäller centern.

Ute i landet, i buskarna så att säga, är centerns budskap i dessa frågor: "Allt går till storstäderna, deras tunnelbanor och trafikstråk. Där gör man av med era pengar." Men här i riksdagen är ju centern med på besluten. Här tycker man också att 5,5 miljarder bör gå till storstadsområdena. Satsningar på kollektivtrafiken som vi har beslutat är visserligen positiva, skriver centern i sin reservation, men de är inte tillräckliga!

Sådana synpunkter har inte framkommit i centern närstående nyhetsorgan på avstånd från huvudstaden.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande nr 24.

Anf. 7 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Det är ju tråkigt om Birger Rosqvist uppfattar mig som gnällig, populistisk osv., men det får jag väl i och för sig leva med. Vi har från centerns sida varit vana vid att bli utsatta för den typen av påhopp i olika sammanhang. Efter hand brukar socialdemokraterna närma sig vår politik, men det tar ett tag. Vi fick ju ett exempel på det i går, när beskedet lämnades om den socialdemokratiska riksdagsgruppens ställningstagande i en annan fråga.

Vi har fått leva med påståendet att vi har fört en våldsam överbudspolitik, när vi har föreslagit att det skall satsas 40 miljarder på järnvägarna under 90-talet. Nu börjar socialdemokraterna närma sig. Det är en bit kvar, men de är på väg åt rätt håll i alla fall.

Så vi lever med att utsättas för sådana här påhopp. Huvudsaken är att vi får gehör för våra idéer. Tyvärr tar det ofta litet tid, men det brukar ske förr eller senare.

De storstilade satsningar som Birger Rosqvist redovisar handlar egentligen, i den mån det är fråga om nya statliga pengar, om 20 miljarder. Det är stora pengar, och det är positivt att det nu kommer loss så pass stora resurser på det här området. Vad vi har ifrågasatt är de intäkter som man förväntar sig få från vägavgifter av olika slag och extern finansiering. Vi har en bestämd känsla av att det är alldeles för optimistiskt beräknat.

Eller tror Birger Rosqvist att det är realistiskt att räkna med 30 miljarder i vägavgifter och i storleksordningen 15 miljarder från bl.a. näringslivet i samfinansieringsprojekten? Vi hyser från centerns sida väldigt stor tveksamhet till detta. Vi tror att det är väsentligt mindre belopp som går att ta in den vägen. Vi har principiellt inte något emot att ta in resurser på det sättet, men det gäller att vara realistisk när man beräknar beloppen.

Birger Rosqvist säger att centerpartister ute i buskarna, som han kallar

det, för en propaganda om att det går för mycket resurser på väginvesteringsområdet till storstäderna, medan vi i riksdagen för en annan politik. Landsbygden och glesbygden har varit oerhört missgynnade när det gällt investeringar. I det här betänkandet har vi nu, som svar på en centermotion, fått en positiv vinkling av de regionalpolitiska satsningarna. Jag påpekade också i mitt inledningsanförande att det är positivt. Det är ett steg i rätt riktning även på det här området.

Naturligtvis har vi finansierat alla våra förslag. Det handlar inte om överbudspolitik. Vi menar att statligt ägande i företag av olika slag kan omvandlas till investeringar i infrastruktur. Det är ett sätt att bättre utnyttja samhällets samlade förmögenhet.

Anf. 8 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag kan instämma i mycket av det Birger Rosqvist sade om behovet av att öka investeringarna i samhället. Men problemet med socialdemokraterna och också de flesta andra partier här i riksdagen är att de inte har någon klar trafikpolitisk strategi för vart man vill komma med alla de här investeringarna. Om man investerar åt höger och vänster där någon råkar skrika högt, är risken stor för kaos i stället för ett effektivt och bra samhälle.

Jag menar att den stora utmaningen nu är att miljöanpassa trafiksystemen. De frågor Rosqvist tog upp om att satsa på miljön i fråga om trafiken är småsaker i förhållande till vad som borde göras om miljöförstöringen skall kunna stoppas. Skogarna i Sydsverige går mot sin död om nuvarande miljöförstöring fortsätter. Marken håller på att fördärvas i grunden på grund av att näringsämnen tvättas ur och hamnar i havet. Havet blir också förstört av samma skäl. Orsaken är i första hand trafiken. Det går inte att nonchalera detta och säga att det endast är fråga om att göra en marginell förändring.

Rosqvist hänvisade till miljöpropositionen. Där finns nästan inget förslag som på något effektivt sätt kan klara dessa problem. Ökade krav på avgasrening har t.o.m. villkorats med att krav skall ställas först i EG – trots att förslagen även där är otillräckliga.

Rosqvist undviker alltså kärnfrågan i det som jag och andra har tagit upp, nämligen hur investeringsmedlen skall fördelas på trafikområdet. Det gäller hur mycket som skall läggas på järnvägsutbyggnad, kollektivtrafikutbyggnad, vägutbyggnader osv. Järnvägen har betydligt bättre miljöegenskaper än vägtrafiken, även om man skulle drömma om en väldigt effektiv avgasrening för bilarna. Då borde väl järnvägens naturliga försteg när det gäller att vara effektiv på masstransporter och långväga transporter utnyttjas i mycket högre grad. Nog måste väl Rosqvist hålla med om att investeringar i järnvägssystemet är långt mer eftersatta än investeringar på vägsidan. Gapet måste hämtas igen för att vi skall få en bra trafikstruktur.

Jag vill också peka på den regionala snedfördelning som finns inbyggd i förslaget om ett engångsanslag, det f.d. fondförslaget. Det mest stötande är naturligtvis nedläggningen av persontrafiken på inlandsbanan och tidigare neddragningar av persontrafiken på norra stambanan. Men faktum är att i denna proposition föreslår man egentligen ingenting när det gäller järnvägstrafiken i Norrland norr om Sundsvall. Man förväntar sig tydligen att Norr-

Trafikens infrastruktur

lands näringsliv och människor skall klara sig utan bra järnvägstrafik. Det är förödande.

Anf. 9 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist och jag har uppenbarligen samma uppfattning när det gäller sambandet mellan transportsektorns effektivitet och förutsättningarna för tillväxt och välfärd i samhället.

Det är också Birger Rosqvists och min uppfattning att investeringar i transportsektorn är effektiva och bra. Det egendomliga är att han gör sig så lustig över de tre borgerliga partiernas förslag att med hjälp av utförsäljning av statliga företag och delar av statliga verk finansiera en del av de här viktiga investeringarna. Förutom att man då åstadkommer en lönsam investering, skulle man också åstadkomma en bättre konkurrenssituation för den verksamhet som företaget eller delen av det statliga verket bedriver när man avskiljer den från t.ex. myndighetsutövning. Det är principiellt inte bra att sammanblanda dessa funktioner. I stället bör man bedriva konkurrens på lika villkor med företag som har en liknande verksamhet. Man får alltså en dubbel effekt.

Det är verkligen på tiden att det görs storstadssatsningar. Det har inte gjorts satsningar på Stockholmsområdet på 25 år. Det behövs kollektivtrafik och vägar. Även bussar använder sig av vägar. Birger Rosqvist har inte vänt sig mot det, men andra har gjort det.

Jag är dock inte särskilt imponerad av satsningarna. Fr.o.m. 1991 är statens inkomster från kollektivtrafiken högre än statens utgifter. Stockholms läns landsting kommer att 1991 betala över 400 milj.kr. per år till staten i skatter och få tillbaka i länstrafikanslag 95 milj.kr. För hela länstrafiksektorn är motsvarande siffror 1,3 miljarder kr. i inbetalda skatter och 340 milj.kr. som man får tillbaka. Det är inte något man kan tacka staten kolossalt mycket för. Det är inte mer än rätt att man får tillbaka en del, särskilt som vi alla är överens om att infrastruktursatsningarna är så kolossalt värdefulla.

Anf. 10 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Jag hade hoppats att det skulle bli en debatt mellan alla partier. Jag ställde därför en fråga till alla de borgerliga partierna och socialdemokraterna. Den var klar och kunde knappast missuppfattas. Hur mycket tänker ni satsa av infrastrukturmiljarderna på vägar resp. järnvägar? Det kan vara litet meningslöst att stå här och diskutera eller gå ut i valrörelsen med utfästelser. Jag vet att centern är beredd att satsa 40 miljarder kronor totalt på järnvägen, vilket kan jämföras med miljöpartiet och vänsterpartiet, som är beredda att satsa 65 miljarder kronor utöver infrastrukturpengarna – eller kanske var det inkl. dessa. Hur mycket vill ni ha på resp. trafikgren? Varför kan ni inte tala om det? Varför svarar ni inte på hur det är med de 5 miljarder kronor som skall börja användas redan innevarande år? Ni säger att regeringen inte får ta sig så stora befogenheter som man vill. Passa på att tala om, när Georg Andersson är här, hur mycket av de 5 miljarder kronorna ni anser skall användas för t.ex. järnvägarna! Där är behoven stora. Jag vill gärna veta, även om regeringen kanske inte bryr sig utan hellre laborerar med pengarna på egen hand. Då skall ni inte komma sedan och påminna om

att trafikutskottet har sagt att det är riksdagen som skall ha inflytande över pengarna. Ta nu denna chans!

Jag tycker också att Birger Rosqvist skall svara på hur fördelningen av pengarna skall ske. Rosqvist sade nyss i talarstolen att vägtransporterna tar en allt större andel av de totala transporterna. Ja, vad då? Går det inte att göra något åt det, Birger Rosqvist, mer än att satsa ständigt nya miljarder på att laga vägar, bygga nya motorvägar, bygga en motorvägsbro över Öresund och liknande projekt över landet? Går det inte på något sätt att ha en uppfattning av vilka styrmetoder som skall användas för att samhället skall fungera i miljövänlig riktning, som vänsterpartiet har föreslagit? Jag håller med Roy Ottosson om att detta verkligen är en laissez-faire-politik, en låt-gå-politik, eller som om ödet bestämde dessa frågor.

Enligt vad som framkommer i trafikutskottets betänkande och regeringens proposition kommer utöver länstrafikanslagen järnvägen av de ca 100 miljarder kronorna att få 26 miljarder kronor, medan vägarna skall få, hör och häpna, 67 miljarder kronor. Hur förklarar Birger Rosqvist det?

Anf. 11 TALMANNEN:

Innan vi går vidare i replikskiftet vill jag erinra om att replikskiftet gäller Birger Rosqvists anförande.

Anf. 12 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Herr talman! Jag vill ge en replik i samband med Birger Rosqvists anförande vad gäller utförsäljning av statliga företag.

Det är helt riktigt att vi i våra motioner i det här läget inte har nämnt några statliga företag som är aktuella. Det kan bero på att en utförsäljning av statliga företag inte är något som görs över en dag, en vecka eller en månad, kanske inte heller över ett år. Det är ganska komplicerat. Vi har vid olika tillfällen nämnt olika företag. Vi har t.ex. nämnt Vattenfall som ett lämpligt företag, och vi har också talat om bolagisering av televerket, posten och SJ. Detta har funnits med i våra motioner. Vi anser att det här är en bra del i finansieringen av en infrastruktur. Man får alltså ett varaktigt bevarande av det man placerar pengarna i.

När det gäller storstadsregionerna kan jag helt ställa mig bakom vad Görel Bohlin sade i sin replik. Det är otroligt viktigt att i dagens läge göra någonting åt storstäderna. Därför är jag glad att det har gjorts utredningar kring detta. Men jag hoppas nu också att regeringen tillsammans med landstings- och kommunalpolitiker verkligen ser till att det blir någonting gjort i dessa regioner. Och vi skall naturligtvis inte glömma Sverige i övrigt.

Anf. 13 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Det är riktigt, Elving Andersson, att ni har höga krav, att ni har många krav och att ni har dem ofta. Men betalningen för de krav ni ställer överlåter ni till andra, och ni går lika ofta energiskt emot betalningen av notan.

Roy Ottosson! Jag håller med om att järnvägen skall utnyttjas i stället för vägen till masstransporter; det har jag hävdat hela tiden. Men långtifrån allt kan transporteras med järnväg, och för järnvägsgods måste man oftast i båda

ändar använda vägen som komplement. Trafiken måste läggas upp på ett sådant sätt att samspel sker. Väg och järnväg måste komplettera varandra.

Görel Bohlin! Behovet av trafiksatsningar är stort i storstadsområdena. Men vi måste också inse att behoven är stora även utanför dessa regioner, och vi kan inte lämna de andra områdena därhän. Det måste ske satsningar även där.

Viola Claesson! Kollektivtrafik är både järnvägstrafik och vägtrafik. Det är svårt för oss här att veta hur man exempelvis i storstadsregionerna tänker lägga upp sitt kollektivtrafiksystem. Kollektivtrafiksatsningen innebär att man satsar på bl.a. spår- och järnväg. Men vi gör ju samtidigt, när vi talar om kollektivtrafik, uppspaltningen i järnvägs- och vägtrafik. Kollektivtrafik innehåller båda komponenterna. Därför är det mycket svårt att bestämma att så och så många miljarder skall gå hit och så och så många miljarder skall gå dit. Vi går inte in på de detaljerna i utskottet.

Visst, Viola Claesson, behöver vi också rejäla insatser för vägunderhåll. Men det skall vi inte diskutera i det här sammanhanget. Trafikutskottet kommer att ta upp sådana satsningar om det när vi behandlar väginvesteringarna i ett annat sammanhang.

Anf. 14 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Nej, Birger Rosqvist, det är inte så att vi lägger fram ett antal förslag och sedan överlåter betalningen till andra. Vi har i våra motioner redovisat hur vi på varje post vill använda statens pengar på ett annat sätt än regeringen. Men vi har också redovisat var vi skall ta pengarna.

Våra ekonomiska motioner är granskade av riksdagens finansutskott, där man har jämfört olika budgetalternativ. Det finns olika uppfattningar om hur man på marginalen, kring småsummor, kan beräkna vissa bitar. Men när det gäller de stora dragen kan man inte påstå att vi har räknat fel eller inte klarat av finansieringen av våra utgifter.

I vissa fall kan det naturligtvis när det inte rör sig om det kommande budgetåret, som vi nu behandlar, röra sig om beräkningar om hur mycket pengar olika aktiviteter kan ge. Det ägnar sig ju också regeringen och utskottsmajoriteten åt. Jag fick inget svar på frågan om Birger Rosqvist bedömde det som realistiskt att räkna med t.ex. 10–15 miljarder kronor i extern finansieringsmedverkan från näringslivet eller 30 miljarder i vägavgifter. Det finns ju inget som säger att detta är exakta pengar, utan det är fråga om en uppskattning som ni har gjort. Vi har för vår del sagt att vi tror att detta är för optimistiskt beräknat. Framtiden får väl utvisa vem som har rätt.

Sedan skulle jag vilja be Birger Rosqvist att ytterligare förtydliga detta med storstadsuppgörelserna och den skrivning i utskottet som han citerade – att de här uppgörelserna skall uppnås i sina huvuddrag för att de statliga medlen skall kunna tillföras. Vad menas egentligen med detta?

Ta Göteborg som exempel! Om nu – som har skett – Partille kommun säger nej till den nya dragningen av en östlig sträckning av E 6 och den då inte kan genomföras, innebär det att statens medverkan till utbyggnad av kollektivtrafiksystemen i Göteborg i övrigt faller? Vi har från vår sida i en reservation förtydligat skrivningen och säger att vi inte vill se denna koppling. Jag tycker att utskottsmajoritetens skrivning är oklar, och jag skulle

alltså gärna vilja ha ett förtydligande av utskottets ordförande av hur man skall tolka detta.

Anf. 15 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Självfallet, Birger Rosqvist, skall det vara ett bra samspel mellan väg- och järnvägstrafik. Det är ju precis vad jag har pläderat för här. Men det är ändå så att motorvägar är till för masstransporter och långa vägtransporter, just det som järnvägarna är så bra på.

Den här stora satsningen på infrastrukturen leder ju i stor utsträckning till motorvägsutbyggnader, utbyggnader av Europavägarna, för just masstransporter och långa vägtransporter, när man i stället kunde bygga ut järnvägar.

Och visst är det stötande att man i en stor del av landet – ja, i halva landet, norr om Sundsvall – blir utan bra järnvägstrafik, och nästan helt utan persontrafik på järnväg. Där görs inga offensiva satsningar alls. Det saknas järnväg mellan kuststäderna i Norrland. Det är totalt ungefär en halv miljon människor, en lång rad stora industrier och företag som där behöver bra transporter. Varför säger man blankt nej till detta?

Jag vill också påpeka för Birger Rosqvist att inte ens de mycket blygsamma miljömål som riksdagen redan slagit fast, såsom koldioxidtaket och 30-procentig reduktion av kväveoxidutsläpp, klarar vi på grund av trafikens utveckling, på grund av den bristande trafikpolitiska strategin här i landet.

Men med medvetna satsningar på en effektiv och bra järnvägstrafik i hela landet kan vi klara detta och ändå ha mycket bra transportsystem. Jag har litet svårt att förstå varför Birger Rosqvist inte vill diskutera den frågan, för det är väl ändå den stora frågan i dag, när skogarna och haven börjar dö. Vi ser också att 90 % av de besvär som folk har i städer när det gäller allergier, astma m.m., har samband med utsläppen från biltrafik osv.

Anf. 16 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! I sin replik säger Birger Rosqvist att det är klart att det måste ske satsningar på landet i övrigt, och jag kan väl dela den uppfattningen. Men det som särskilt betonas i den här propositionen, dvs. att det skall ske satsningar av nationell betydelse, har vi instämt i från moderat sida. Birger Rosqvists inlägg nu tyder på att han inte riktigt förstår vad regeringen avsåg med detta, vilket vi ju faktiskt gör.

Skälet till att man gör den här nationellt strategiska satsningen är naturligtvis att man för landet skall uppnå en bättre effekt. Det gynnar näringslivet, det sänker kostnaderna, det förbättrar välfärden. Det är en självklarhet att man skall göra sådana satsningar som ger stor effekt så snabbt som möjligt.

Sedan vill jag återkomma till frågan om att sälja ut statliga företag och delar av statliga verk. Dessa företag bedriver ofta sådan verksamhet som också bedrivs i privata företag. Det är självklart att man skall fortsätta bedriva den verksamhet som man är bra på – också om man har sålts ut. Den verksamheten kan t.o.m. utvecklas och bli bättre därför att den bedrivs i konkurrens på lika villkor med företag som har liknande verksamhet.

Det är och inte alls bra för verksamheten om man har blandat samman myndighetsutövning och en kommersiell verksamhet. Det kan leda till miss-

tanken hos konkurrerande företag att det här verket som har både myndighetsutövning och kommersiell verksamhet särskilt gynnar den kommersiella verksamheten. För att nå bästa möjliga effekt skall man alltså konkurrera på lika villkor, och därför bör statliga företag i stor utsträckning säljas ut. Och ett bra sätt att använda de pengar som man då får in är att investera dem i infrastruktur.

Anf. 17 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist sade tidigare att han ansåg att vänsterpartiets krav på att de 5 miljarderna i år skulle gå enbart till miljövänlig järnvägstrafik och annan lika bra kollektivtrafik var oacceptabelt och att förslaget inte gick att göra upp om. När jag å andra sidan frågar ungefär hur mycket Birger Rosqvist anser skall gå till järnväg resp. väg – eller kollektivtrafik och järnväg å ena sidan och väg å den andra – kan han inte alls svara på frågan. Han överlåter i stället åt regeringen att göra den avvägningen, och det tycker jag är något märkligt – allra helst som den grovindelning som kommer till uttryck i utskottsmajoritetens skrivning i betänkandet innebär att de resurser som i framtiden satsas på vägar är mycket större än dem som går till den miljövänliga järnvägen.

Om man tror att det är ödet som styr trafikutvecklingen kan det naturligtvis bli så galet. Men om man tror att det – både vid samhällsplanering och trafikplanering – är möjligt att satsa på ett sätt som gör att miljön vinner på det hela, då lägger man inte fram sådana förslag som Birgitta Dahl presenterade i den miljö- och trafikpolitiska propositionen. Vem, Birger Rosqvist, var det som höjde den propositionen till skyarna? De enda som applåderade över de få konkreta förslag som fanns i propositionen var faktiskt näringslivet inkl. bilindustrin, väglobbyn och andra liknande organ. Dessa ansåg nämligen att det var bra att regeringen inväntade EGs beslut om bl.a. avgasutsläpp.

Det var så det presenterades, och Birgitta Dahl sade själv att hon tror att det är lättare att genom det samarbete som nu har inletts påverka EG inifrån än att gå i spetsen för miljöarbetet, som alla miljöorganisationer och flera partier här i riksdagen har krävt.

Skulle inte Birger Rosqvist kunna höfta till något så när hur mycket han vill satsa å ena sidan på järnvägstrafik och kollektivtrafik och å andra sidan på vägar. Jag tror att många vill veta det, åtminstone när det gäller de 5 miljarderna.

Anf. 18 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Jag tillät mig, Elving Andersson, att tala litet grand om centerns finansiering, och jag ironiserade faktiskt över att ni säger att finansieringen bl.a. skall ske genom utförsäljning av statliga företag samtidigt som ni ute i landsorten på många ställen säger att den statliga aktiviteten skall öka och att ni skall skaffa fram fler statliga arbeten. Hur kan man sälja ut verksamhet och samtidigt inrätta sådan? Jag har svårt att få det att gå ihop, och det är därför jag menar att era förslag är mycket grumliga vad gäller hur finansieringen skall ske.

Roy Ottosson talade om att det i förslaget inte finns några satsningar på

Norrland ovanför Sundsvall. Jag förstår inte vad Roy Ottosson menar. Norra stambanan nämns särskilt i betänkandet, och den rör framför allt godstrafik på järnväg norr om Sundsvall.

Vidare vill jag säga att det ligger ofantliga kostnader i trafiken efter kusten och i byggandet av nya banor. Jag vill erinra om att det för en stor del av godset finns en möjlighet att utnyttja de utsökta och bra hamnar som finns i området. Dessutom tillhandahåller vi med hjälp av staten en förstklassig isbrytarservice på vintern. Det finns alltså möjlighet till transporter året runt.

Försök inte, Görel Bohlin, att få det att framstå som om jag på något sätt missunnar storstäderna de här pengarna! Vad jag i all stillsamhet försöker säga är att många av oss representerar andra delar av landet, som i detta sammanhang känner sig förfördelade om det är så att alla medel som kan skrapas ihop skall gå till storstäderna och till de nationella projekten. Vi talar om att de ordinarie anslag som ingår i nästa planeringsram på något sätt måste omfördelas och komma sådana regioner till del som annars, i förhållande till de delar av landet där dessa satsningar görs, kommer att hamna i mycket svår obalans när det gäller kommunikationssektorn. Vi vill alltså att en del av ordinarie anslag i de satsningar som skall ske framöver skall gå ut till landet i övrigt.

Viola Claesson vill ha besked – åtminstone en höftning – om hur mycket som skall gå till järnväg och hur mycket som skall gå till vägar. Jag skjuter sällan från höften, Viola Claesson. Har jag några bestämda besked att ge, så skall jag ge dem. Viola Claesson talar här om den miljövänliga järnvägen och om att vägar inte är miljövänliga. Men byggande av vägar, uträtande av kurvor, borttagande av backkrön och motlut samt förhindrande av långa trafikköer och stockningar är också en miljösatsning. Det är alltså inte bara järnvägen som utgör en miljösatsning, utan en miljösatsning kan också vara att satsa på ett bättre vägnät, som främjar en bättre framkomlighet.

Andre vice talmannen anmälde att Elving Andersson, Görel Bohlin och Viola Claesson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 19 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Möten mellan människor och utbyte av varor och tjänster är förutsättningar för det samhälle vi gemensamt utvecklar. Vi vill bekvämt och snabbt kunna resa till vänner, arbete, skolor, dagis och service. Vårt vardagsliv påverkas i mycket hög grad av hur vi organiserar dessa transporter. Transporter av gods mellan producenter och från tillverkare till kunder bidrar till en hög effektivitet i samhällsekonomin. En alltmer sofistikerad produktion med internationella inslag kräver en alltmer komplex transportorganisation.

Regeringens förslag om en kraftfull utbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar ger Sverige goda förutsättningar att komma till rätta med 90-talets transportbehov och transportproblem. Hur ser då transportstrukturen ut vid sekelskiftet? Jag vill i all enkelhet försöka teckna en framtidsbild.

Biltrafiken kommer enligt min uppfattning alltjämt att vara dominerande.

För en mycket stor del av svenska folket är den egna bilen ett nödvändigt medel för att vardagslivet skall fungera. Bilen är för de flesta människor just ett medel för att ta sig till jobbet, skjutsa barnen till ridhuset eller fotbollsträningen, nå ut till svampmarkerna eller kunna träffa svärmor. I glesbygd och mindre samhällen och städer finns inte resandeunderlag som kan bära upp en tillräckligt flexibel kollektivtrafik. Bilen behövs – det kan inte vara fult att erkänna det.

Om tio år har vi nått ett stort steg på vägen mot en renare bil. De mål som inte kan uppnås med dagens teknik kommer att klaras med morgondagens. Nya bränslen, förfinad förbränningsteknik och bättre design kommer sammantaget att leda till att fordonens miljöpåverkan har minskat radikalt.

Vägarna kommer att vara i bättre skick än i dag. Inte minst de åtgärder för underhåll som utskottet efterlyser kommer att ha gett resultat. Det finns en insikt om att underhåll och investeringar i vägarna ger stora positiva effekter – för ekonomin, för miljön och för livskvaliteten i övrigt i samhället.

Det nytänkande som nu börjar sprida sig vad gäller vägnätets betydelse för samhällsekonomin i stort har slagit igenom. Vägarna förbättras i hela stråk. Jag ser framför mig att bl.a. riksväg 45, den s.k. inlandsvägen mellan Göteborg och Karesuando, har blivit en livskraftig pulsåder för inlandet.

Inom tio år kommer snabbtåget att vara ett självklart alternativ när resenärer från Malmö, Göteborg, Stockholm, Sundsvall, Linköping, Norrköping, Gävle eller Borlänge skall besöka vänner och bekanta eller åka till ett sammanträde. Snabbtågsnätet ger en majoritet av svenska folket ett modernt, energisnålt och effektivt tågalternativ. På de litet längre sträckorna mellan de befolkningstäta områdena har persontrafiken på järnväg sin stora potential.

Pendeltrafiken *inom* de befolkningstäta områdena är den framtida tågtrafikens andra framtidsmarknad. Exempelvis Mälardalen, Västsverige och Skåne blir alla områden där arbete på en ort kan kombineras med boende på en annan. Investeringar i nya spår och bekväma och snabba regionaltåg krävs för att detta skall kunna förverkligas.

I storstadsområden är både kollektivtrafiken och ringleder utbyggda vid sekelskiftet. Tiotusentals familjer har fått smidigare resor mellan bostad, arbete och dagis. De har, jämfört med dagens förhållanden, kanske 30 minuter kortare restid per dag. Låt oss tänka oss detta scenario. I fritid motsvarar det nästan tre veckors ytterligare semester per år! Det är ganska fascinerande. Det är också utmanande att försöka effektivisera resorna och därmed öka människornas fritid och livskvalitet.

För distributionstrafiken i storstadsområdena har en markant förbättring inträffat. En stor del av privatbilismen har försvunnit från stadskärnorna. Distributionschaufförerna slipper stångas med dubbelparkerade bilar i trånga lastzoner. Bättre arbetsmiljö, lägre kostnader och därmed förutsättningar för lägre priser i butikerna har uppnåtts. Det finns också ett sådant samband mellan en effektiv trafik och förbättringar av de ekonomiska betingelserna. Lokaliseringen av lagerlokaler och andra knytpunkter för godset har förhoppningsvis också anpassats till den nya strukturen. Närhet till järnvägsterminaler och ringleder blir avgörande för de framtida utbyggnaderna.

Inom 10–15 år kommer godstrafiken i Sverige att radikalt ha förändrat sin karaktär. Det hittillsvarande låsta tänkandet kring vilket transportslag som skall användas har ersatts, hoppas jag, med en bredare systemsyn. Standardiserade lastbärare, containers eller växelflak, används för att skydda det alltmer högvärdiga godset. Dessa lastbärare transporteras mellan transportknutpunkter med de transportslag som är lämpligast i det enskilda fallet.

Jag ser sjöfart, vägtrafik och järnvägstrafik mer integrerade än vad som är vanligt i dag. Teknisk utveckling och standardisering gör att lastbärarna flexibelt kan flyttas mellan olika konkurrerande transportföretag. Lastbärarna kommer att fungera som den nuvarande lastpallen, men i större format. Svensk verkstadsindustri har i min vision blivit ledande inom området terminalhantering mellan olika transportslag.

Jag ser vägarna och järnvägarna indelade i längre stråk, vilka getts en genomgående hög internationell standard. E 4 från finska gränsen till Helsingborg löper som en pulsåder genom landet. Förbifarter finns runt de orter som i dag saknar sådana. Miljön och trafiksäkerheten har därmed förbättrats betydligt.

På samma sätt har E 3 och E 6 getts en genomgående hög standard. Genom stora investeringar minskas underhållskostnaderna på dessa vägar radikalt. Resurser kan användas för att öka underhållet av det övriga vägnätet.

Jag ser detta som mycket positivt och välkommet av människorna. Inte för ett ögonblick har jag reflekterat över huruvida det möjligen var så fult med detta att det, som Viola Claesson påstod, emanerar från en hemlig tanke som Pehr Gyllenhammar hade en gång i tiden.

Järnvägar har även på godssidan om tio år betydligt gynnsammare förutsättningar än i dag. Dubbelspåret längs västkusten är färdigt. Genom utbyggnad av stambanan genom övre Norrland och norra stambanan minskas Norrlandsindustrins transportkostnader. Tyngre tågsätt och högre hastigheter effektiviserar transporterna till gagn för norrländskt näringsliv.

Skåne och Själland har tack vare den fasta förbindelsen över Öresund vuxit samman till en region med växtkraft och framtidstro. Länken mellan det kontinentala Europa och Skandinavien utgörs av Malmö–Köpenhamnsregionens dragningskraft. Tillgången till två välutvecklade flygplatser, högt kvalificerade högskolor och en framtidsinriktad företagsamhet gör att Malmö avlastar Stockholm som Sveriges port mot omvärlden.

Transporter är medel för att uppnå goda livsvillkor. Vårt sätt att organisera boende, arbete, produktion och social samvaro ställer krav på transporternas utformning. Själv är jag övertygad om att mängden transporter kommer att öka. Lika övertygad är jag om att deras miljöpåverkan kommer att minska. Det är delar av min vision för de närmaste tio åren.

Regeringen har för riksdagen presenterat ett program för en fördubbling av investeringarna i järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar under återstoden av 1990-talet. Det är ett mycket ambitiöst program utan motsvarighet inom någon annan sektor. Därför tycker jag detta är en högtidsdag. Vi genomför detta program mot bakgrund av den centrala roll som trafiken och transporterna spelar i samhällsbyggandet. Våra motiv är i första hand

två, nämligen för det första att stimulera tillväxten i ekonomin och för det andra att förbättra miljön.

Mot denna bakgrund föreslår vi en satsning på minst 20 miljarder kronor utöver ordinarie anslagsnivå under resten av decenniet. Tillsammans med andra ordinarie anslag och finansieringsformer investeras därmed minst 100 miljarder kronor i järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar. Till detta kommer investeringen i den fasta förbindelsen över Öresund, och det betyder att summan skall ökas med ytterligare 10–15 miljarder kronor. Vi återkommer till debatten därom om någon vecka.

De stora samhälleliga investeringarna fyller flera funktioner. Effekten av att förbättra transporternas infrastruktur ligger främst i lägre transportkostnader, bättre förutsättningar för nationella transportflöden och därmed ökad produktivitet och tillväxt. Investeringar av den storlek som vi här diskuterar ger också ett väsentligt bidrag till arbetsmarknaden och stabiliseringspolitiken. I nuvarande konjunkturläge bidrar statliga investeringar på ett välgörande sätt till att öka antalet jobb, både direkt och indirekt. Jag noterar därför att trafikutskottet ställer sig bakom principer och beslutsordning som medför att regeringen snabbt kan göra dessa investeringar. Under förutsättning att kammaren bifaller utskottsmajoritetens förslag bör regeringen redan under sommaren kunna fatta beslut om delfinansiering av några av de i propositionen utpekade projekten. Spadar skall i marken, räls skall spikas och asfalt skall läggas! Det är både fascinerande och löftesrikt.

Det förslag som regeringen har presenterat har som bekant kritiserats för att vara regionalpolitiskt snedvridet. Låt mig först konstatera att denna kritik har kommit från såväl storstadsregionerna, som ansett sig ha fått för litet, som från representanter för glesare befolkade delar i landet, som också har ansett sig fått för litet. Somliga anser att storstadsregionerna har prioriterats i alltför hög grad. Med tanke på att man i vissa kretsar i Stockholm anser sig ha förutsättningar att kunna sänka skatten, är det naturligtvis ganska utmanande för landet i övrigt att uppleva den situationen. I övrigt vill jag markera att dessa satsningar är till gagn för hela landet.

Jag kan konstatera att samtliga tre storstadsuppgörelser ger en god grund för att lösa de problem med trafik och miljö som kännetecknar storstadsregionerna. Stora investeringar i kollektivtrafiken, de största enskilda utbyggnaderna någonsin, planeras. Jag vill också påpeka att de extra statliga medlen enligt uppgörelserna skall användas till just kollektivtrafiken. En del debattörer har försökt framställa regeringens ställningstagande till storstadsuppgörelsena som ett slags subvention av väginvesteringar. Så är naturligtvis inte fallet. Dessa investeringar skall i hög grad finansieras via trafikantavgifter.

Jag är medveten om att alla regioner i landet inte direkt berörs av de stråk som bedöms som mest angelägna att snabbt bygga ut. I en avvägning mellan tillväxt, miljö och regionala hänsyn har regeringen valt att peka ut sådana järnvägar, vägar och regioner där en förbättring av trafikens infrastruktur kan bedömas vara av stor betydelse för *hela* landet.

Jag vill poängtera att i botten på de investeringsprogram som skall genomföras under 1990-talet finns mer än 50 miljarder kronor i ordinarie medel. De extra medel som regeringen föreslår och de nya finansieringsformer som

introduceras kommer att öka förutsättningarna för att ge de ordinarie medlen en förstärkt regionalpolitisk profil. Utskottet har ju också markerat att dessa medel i kommande planeringsomgångar bör fördelas med hänsyn tagen till utfallet av hur de extra investeringsmedlen fördelas.

Trafiken är en av de stora miljöpåverkande faktorerna. Det program som nu läggs fast bidrar enligt min mening till en dämpning av trafikens miljöpåverkan. Investeringar i järnvägar har under en femårsperiod ökat drastiskt. Sedan 1988 har investeringarna mer än fördubblats. Nu går vi vidare med ett nytt stort lyft när det gäller järnvägsinvesteringar.

Regeringen föreslår att järnvägen nu i ett första skedde byggs ut koncentrerat på några strategiska sträckor. Anledningen till detta är att järnvägstrafiken skall ges en rejäl chans att ta upp konkurrensen med andra trafikslag. Snabbtågsutbyggnaden påskyndas, regionala banor i befolkningstäta regioner prioriteras, och den långväga godstrafiken ges förutsättningar att använda en effektiv järnväg.

Jag vill här gärna göra en liten utvikning med anledning av ett ofta förekommande inlägg i debatten. I många sammanhang lämnas uppgift om de stora investeringar som genomförs på kontinenten och om den stora roll som järnvägstrafiken där spelar. Det är förvisso korrekt att stora summor nu satsas eller planeras att satsas på främst snabbtågstrafiken för persontransporter. Jag vill här tillföra två synpunkter.

För det första: Andelen gods som fraktas på järnväg är i Sverige större än i flertalet andra europeiska länder. Det är faktiskt så.

För det andra: De investeringar i järnvägstrafiken som genomförs skall också finansieras. Det skall ske på ett samhällsekonomiskt ansvarsfullt sätt av den befolkning som finns tillgänglig. Tar vi hänsyn till att Sverige har en befolkning på knappt 8,5 miljoner invånare kan vi konstatera att vi både 1989 och 1990 fanns på prispallen vad gällde järnvägsinvesteringar i Europa. Endast Schweiz och Italien investerar, med detta mått, i samma storleksordning som Sverige. Länder som Frankrike och Spanien investerade endast hälften resp. en fjärdedel så mycket per capita i järnvägstrafiken.

Jag har velat säga detta för att något nyansera den delen av debatten.

Investeringar i vägar har också, som Birger Rosqvist nyss påpekade, positiva miljöeffekter, om de görs på rätt sätt. Förbifarter exempelvis medverkar till att trafiken flyter jämnare och i många fall förkorta ressträckorna, trafiksäkerheten ökar och störningar i form av buller och vibrationer elimineras för många boende.

Vi får återkomma närmare till debatten om miljöaspekterna på trafiken i debatten den 3 juni.

Det program som nu presenterats har möjliggjorts trots ett kärvt ekonomiskt läge. Inom ramen för en ansträngd statsbudget har tio miljarder plockats fram genom omprioriteringar och ett aktivare statligt ägande, främst avseende televerket. Regeringen menar att det är viktigt att klart och tydligt kunna presentera hur de förslag till utgifter som presenteras skall finansieras.

Kritik har framförts mot att regeringen skulle förlita sig på extern finansiering i alltför hög grad. Jag vill uppmana dem som framfört denna kritik att noga fundera över vari problemet skulle ligga. Är det fel att försöka förmera

de investeringsmedel som riksdagen anslår genom att också försöka finna samfinansiering från näringsliv, regioner eller andra? Är det orätt att med hjälp av ett extra tillskott på 3,5 miljarder kronor till Stockholmsregionen via förhandlingar växla upp dessa pengar till en total investeringsvolym om drygt 25 miljarder kronor?

Jag anser inte att man bör avfärda finansieringsfrågan så lättvindigt som jag fick ett intryck av att Elving Andersson ville göra. Sett från ett glesbygdsperspektiv kan det finnas anledning att fundera ett ögonblick. Om vi kan genomföra stora strategiska projekt i tätbefolkade regioner med ett starkt näringsliv med hjälp av samfinansiering från näringslivet, avlastar vi ju ordinarie budgetmedel och kan därmed ge ett starkare bidrag till utvecklingen i de ekonomiskt mindre starka regionerna.

Nu vill de borgerliga partierna att staten skall sälja ut sina egendomar, t.ex. televerket, för att man på det sättet skall kunna genomföra sina överbud. Detta kan vi socialdemokrater inte acceptera. Som jag ofta har sagt vore det lika klokt som att sälja kon för att kunna köpa mjölk. Det är bättre att mjölka kon medan den ger god avkastning.

För det första vill vi har kvar televerket i gemensam ägo. Det vill vi därför att vi genom solidariska beslut skall kunna garantera en hög telestandard i hela landet. Jag tror inte att de privata företag som Bildt, Westerberg och Johansson vill se som ägare till televerket är så benägna att satsa pengar på teleservice i Manjärv, Hinneryd eller Saxemara. Det här är en fråga om regionalpolitisk solidaritet. Jag är övertygad om att den endast kan upprätthållas inom ramen för ett samhällsägt televerk.

För det andra tror vi att televerket även framöver kommer att ge ett ekonomiskt överskott. Som ägare kan vi då disponera dessa medel till angelägna samhällsinvesteringar inom olika sektorer, t.ex. för att bygga järnvägar och vägar.

Utskottet har på ett par punkter förändrat de förslag som regeringen har presenterat. Jag kan trots det konstatera att de kraftfulla åtgärder som regeringen föreslagit nu kan genomföras. Jag gör detta konstaterande med stor glädje. Den planeringsram på 20 miljarder som föreslås innebär att förhandlingar om samfinansieringslösningar för de olika projekten med kraft kan fullföljas, så att största möjliga investeringsvolym kan uppnås. Utskottet har också tydligt markerat att de medel som tillförs det nya anslaget skall värdesäkras, och det tycker jag är utomordentligt viktigt.

Vad beträffar riksdagens inflytande har jag naturligtvis inga invändningar att göra mot den ordning med årliga redovisningar som utskottet föreslår. Jag utgår emellertid ifrån att detta inte skall behöva leda till att arbetet med att sätta i gång de föreslagna investeringarna skall bromsas upp och försenas.

Herr talman! Sammanfattningsvis kan jag konstatera att det i riksdagen nu finns en majoritet för regeringens förslag om en kraftfull satsning på järnvägar, vägar och kollektivtrafiken. Regeringens ambition är att i ett högt tempo se till att de anvisade medlen så snart som möjligt kan förvandlas till slipers, räls, grus och asfalt. På det sättet bygger vi landet, och det ligger väl i linje med en traditionell, god socialdemokratisk politik.

Anf. 20 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Jag tog med mycket stort intresse del av kommunikationsministerns vision – han använde själv inte det ordet – eller framtidsbild. Hans anförande innehöll många inslag som jag skulle vilja kommentera vart och ett, när Georg Andersson nu bjuder på en så god konfekt. När jag gjorde samma försök år 1989 kallades det för "eskatologiska" utflykter – ett något märkligt ord för vad det egentligen handlar om.

Om man i en sådan här framtidsbild beskriver precis vilken strategi man vill ha för att komma någon vart i ett bestämt syfte, blir det ännu mer spännande. Georg Andersson talade om E 4 som en stor pulsåder, som om ungefär tio år skulle flyta genom hela landet. Jag kände igen den beskrivningen, eftersom jag har fått skriften Gemensamma Vägar från vägverket. Där visas just denna pulsåder, men här har man också artärer och kapillärer som går i massor av vägar över landet. Nu tror jag kanske inte att Georg Andersson ställer upp på detta. Men *om* vi skulle få denna stora motorväg genom hela landet, undrar jag om Georg Andersson ställer upp på de prognoser som vägverket har presenterat och som är minst sagt förfärliga. Verket utgår från att enligt samtliga, som man påstår, kända prognosalternativ ökar bilresandet. Sammanför man alternativen ser man att de ger ett intervall där bilresandet ökar med 25 à 50 % fram till år 2020. Jag skulle vilja höra om Georg Andersson ställer upp på detta.

Så till frågan om miljötekniken. Det finns faktiskt inga som helst vetenskapliga bevis eller några miljö- eller naturskyddsresonemang som ger belägg för att Georg Anderssons hypotes beträffande den framtida miljön är riktig. Transportforskningsberedningen, som jag hoppas att Georg Andersson litar på, säger att tekniken klarar transportsektorns utsläpp av kväveoxider, kolväten och kolmonoxider men går bet på koldioxider. Först om ca 25 år kan vi se några betydande minskningar av koldioxidutsläppen. Jag vill höra om Georg Andersson tror att det går att hoppa över de här stegen i forskningen.

Anf. 21 ROY OTTOSSON (mp) replik replik:

Herr talman! Jag ställde en fråga till Birger Rosqvist som jag aldrig fick svar på. Jag skall ställa den till kommunikationsministern i stället. Är det nu inte dags att ta igen all eftersatthet på järnvägsinvesteringarnas område? Sedan kriget har vi i stort sett inte nyinvesterat i järnvägar i det här landet, bortsett från de senaste två åren. Det finns oerhört mycket att hämta igen. Det skulle väl ändå motivera en särskild satsning för att man skall få ett bra kommunikationssystem.

Jag var också intresserad av att höra Georg Anderssons vision om hur transporterna skall fungera i framtiden. Det var dock kanske inte så mycket av en vision. Jag upplevde det mera som ett kortsiktigt tänkande som drogs ut en aning utan hänsyn till de sidoeffekter som uppstår. Om man ökar vägtrafiken kraftigt saboterar man en lång rad miljömål. Det är inget skämt, utan det innebär faktiskt att skogarna och havet dör, att jordarna utarmas och att vi får en mängd skador. Det rör sig i dag om skador i mångmiljardklassen i södra Sverige och minskad tillväxt i skogarna på grund av luftföroreningar. En lång rad statliga utredningar visar att vi inte klarar detta om

vägtrafiken tillåts öka ytterligare. Det bara viftas bort, och man ägnar sig åt önsketänkande.

Om man underlättar vägtransporterna ytterligare får man naturligtvis kortare restider. Det får dock normalt inte till resultat att folk reser mindre. Man reser tvärtom längre. Man får en större arbetsmarknad och större möjligheter att förflytta sig långt bort. Därför ökar resandet. Man reser inte mer i tid, man reser mer i längd. Om man bygger en kringfartsled runt en stad ökar man bilresandet, eftersom folk åker längre och oftare, ofta i onödan. Man undergräver samtidigt möjligheterna att bedriva trafik med en miljöanpassad kollektivtrafik.

Det finns hundratals väl genomforskade exempel runt om Europa och USA på att det verkligen fungerar så, men det struntar kommunikationsministern i. Det anses tydligen vara så att om man bygger nya kringfartsleder och motorvägar så kommer allt att bli bra. I verkligheten har vi en trafikinfarkt nere i Europa, som sprider sig in i Sverige. Det är ett mycket stort problem. Om man bara spär på med precis samma medel som har orsakat infarkten, löser man inte problemen.

Anf. 22 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! Först en positiv kommentar. Kommunikationsministern sade att i dag är en högtidsdag. Nu fick kommunikationsministern möjlighet att lägga fram alla sina idéer om hur man skall förbättra transportnätet. Ja, visst är det en högtidsdag. Äntligen får vi från moderata samlingspartiet gehör för alla de krav som vi har ställt i många år om satsning på viktiga objekt, satsning på objekt som ger hög och god avkastning, satsning på stråk genom Sverige när det t.ex. gäller vägarna, satsning på E 3, E 4 och E 6, satsning på järnvägar som har försummats i många år, underlättande av trafiken och underlättande för luftfarten. Det är viktigt för landet, och det är vi helt överens om.

Även storstadsregionernas funktion är viktig för landet. Jag är också lycklig över att det satsas på detta. Jag tycker dock att kommunikationsministern skall ha i minnet att t.ex. Stockholmsområdet har misshandlats i många år. I stället för att få 20–25 % av väganslagen, vilket vore berättigat med tanke på både trafikbelastningen och befolkningsandelen, har man fått 5–10 %. Storstadsområdena, framför allt Stockholmsområdet, är också straffbeskattade på flera sätt. Det gäller extraskatter som Robin Hood-skatt och investeringsskatt, kommunikationsministern. Dessutom är det mycket höga kostnader för boendet, och fastighetsskatten är oerhört hög i Stockholmsområdet. Det är självfallet dyrt att leva.

På tal om de företagsutförsäljningar vi föreslår sade kommunikationsministern att det vore att sälja korna i stället för att mjölka dem. Det är inget särskilt lyckat exempel. Det är precis vad som blir resultatet av regeringens jordbrukspolitik. Man säljer nu korna i stor utsträckning, eftersom det är lönsammare att satsa på investeringar på annat än att mjölka dem. Det är sanningen. Investeringar som görs genom att man säljer ut statliga företag är bra investeringar, och klokt använda pengar ger god effekt genom att företagen befrias från det statliga oket. De skulle med alldeles största sannolik-

het bli ännu effektivare i fri konkurrens med liknande verksamheter. De skulle bli ännu bättre, och därmed blir det bättre för landet.

Anf. 23 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Nya och framväxande insikter om infrastrukturens betydelse för tillväxt och samhällsutveckling har kommunikationsministern talat om. Jag kan instämma i att det finns nya och framväxande sådana insikter som är mycket positiva. Det är bara synd att det skulle ta så många år innan den här typen av insikter trängde in i regeringskansliet och kommunikationsdepartementet. Det har varit ett antal förlorade år under 80-talet när det har gällt satsningarna på den fysiska infrastrukturen.

Kommunikationsministern presenterade också en dröm eller vision om hur trafiksystemet skulle se ut och fungera omkring sekelskiftet. Jag kan dela många av visionerna och förhoppningarna, dock långt ifrån alla. Jag saknade också vissa delar i visionerna. När det t.ex. gäller en pulsåder för att utveckla inlandet talar kommunikationsministern om riksväg 45. Det är positivt, men jag hade gärna sett att också inlandsbanan hade funnits med i en sådan framtidsdröm.

Jag måste ändå konstatera att denna vision i utgångsläget måste bygga på att vi får ett regeringsskifte i höst. De resurser som regeringen och socialdemokraterna är beredda att satsa på infrastrukturen torde nämligen inte räcka till ens hälften av de visioner Georg Andersson hade. Även om vi nu får en rejäl påökning torde det inte räcka för att leva upp till dessa visioner.

Georg Andersson ställde en fråga till mig och centerpartiet om vägavgifter och extern finansiering. Jag vill då upprepa vad jag sade tidigare. Vi har ingenting emot att ta in resurser den vägen. Tvärtom, vi tycker att det är positivt, men vi tror att regeringens beräkningar är alldeles för positiva. Jag har inte stött på några företrädare för industri och näringsliv som är villiga att lägga upp ett antal miljarder för att investera i vägar och järnvägar. De säger att det måste vara ett samhälleligt grundansvar. Vi har inget emot principen, den skall vi medverka till, men jag vill varna för alltför stor optimism på detta område.

Anf. 24 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Herr talman! I det betänkande om infrastrukturen som vi i dag behandlar har vi en stor majoritet för den satsning vi vill göra på infrastrukturen inför 90-talet. Det är också glädjande att kommunikationsministern tar upp denna fråga i sitt anförande. Vi känner att vi kommer att kunna verkställa de intentioner som vi har haft i utskottet och som också fanns i propositionen. Jag hoppas också att vi under sommaren kommer att få se spadar sättas i marken för de projekt som är på gång. Vi har förlitat oss på att regeringen kommer att se till att de projekt som banverket och vägverket föreslagit verkställs. Vi tycker det är bra att dessa satsningar görs. Med vår inställning till bolagisering och utförsäljning av företag tror vi att sådana åtgärder är en lämplig investering och att man kan använda pengarna till något som kan bevaras för framtiden. Det är nödvändigt inför framtiden och därmed kan det också bidra till ökad tillväxt i vårt näringsliv och samhälle i framtiden. Det är därför vi i detta fall vågar satsa på de statliga företagen. Vi vet ju sedan gammalt

att den socialistiska sidan har litet svårt att acceptera dessa saker, men det är många borgerliga förslag som den socialistiska sidan efter hand har accepterat. Det kommer med all säkerhet att bli så även i detta fall.

Jag vill ta upp en fråga som gällde storstadsregioner som Elving Andersson ställde till Birger Rosqvist, men som han inte fick svar på. Vad händer med storstadsregionerna om, som nu har hänt i Göteborgsregionen, en kommun sätter sig emot? Jag förstår Partille kommun som har tagit detta beslut. Det är naturligtvis väldigt olyckligt att få två motorvägar som korsar varandra mitt inne i ett samhälle, mitt inne i en kommunbildning. Jag är väldigt intresserad av vad som kommer att hända. Detta betyder väldigt mycket för Göteborgsregionen, men det är helt nödvändigt att de kollektiva trafikproblemen löses i området och att vi får kringfartsleder som leder trafiken utanför. Jag vore tacksam för ett svar på denna fråga.

Anf. 25 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Låt mig först konstatera att Viola Claesson och Roy Ottosson som vanligt egentligen inte vill ha någon tillväxt. Roy Ottosson fällde ett yttrande som är ganska betecknande. Han sade att det blir vedervärdigt i någon form om man underlättar vägtransporter. Konsekvensen är naturligtvis att Roy Ottosson, och jag tror även Viola Claesson, vill försvåra vägtransporter. Jag ser också av reservationerna att miljöpartiet har som mål att minska personbilstrafiken med 25 % och den långväga godstrafiken, räknat i tonkilometer, med 30 % till år 1995, dvs. inom loppet av 3,5 år. Med vilka metoder skall detta gå till? Vilka ingrepp i marknaden vill ni förorda?

Görel Bohlin förde ett underligt resonemang som jag inte förstod om kor och mjölk. Det får nog Görel Bohlin fundera över ett tag till. Slutsatsen av resonemanget var att statliga verksamheter skulle bli mycket mer effektiva om de blev privata. Samvetsfrågan blir då: Är televerket effektivt? Har vi ett dåligt televerk?

Jag har vid mina resor runt om i världen kunnat konstatera att vi i Sverige har ett bra televerk och ett bra telesystem. Vi ligger långt fram, och nu effektiviserar vi ännu mer genom den strukturförändring som sker inom televerket. Televerket kan då bli starkt och hävda sig i konkurrensen och också ge en avkastning som vi kan använda till framtidssatsningar på viktiga samhällsområden.

Elving Andersson hoppas på ett regimskifte. Vad skall Elving Andersson använda det till på transportområdet? Det blir ju moderaterna som blir ledande i den borgerliga regeringen. Vad har Elving Andersson för visioner på trafikområdet i samarbete med moderaterna? Är det Öresundsbron? Hur skall ni göra med den? Är det storstadssatsningarna som ni skall genomföra med moderaterna? Är det visionen om 25 % av väganslaget till Stockholmsregionen som Görel Bohlin nyss talade om? Är det därför centerpartiet är så angeläget om att komma in i samma bo som moderaterna? Jag tycker att Elving Andersson skall fundera litet över vad regimskiftet kan betyda för hans hjärtefrågor. Centerpartiet vill satsa 40 miljarder på järnvägen, moderaterna nöjer sig, vad jag förstår, med ungefär hälften.

Kenth Skårvik ställde en fråga om vad som händer i storstadsregionerna om uppgörelserna inte håller. Jag kan inte, och skall inte heller, stå här och

uttala mig om detta. Dessa förhandlingar måste slutföras i dialog med den delegation som ju skall hålla i dessa infrastruktursatsningar. Principen, att i huvudsak nå målen om förbättrad miljö och framkomlighet, har lagts fast av utskottet. Det är detta som vi har velat stimulera med denna statliga satsning. Om man inte når dessa mål kan ju staten inte heller vara förpliktigad att stå vid utfästelsen om dessa miljarder. Det ligger här ett stort ansvar på de lokala och regionala representanterna att i fortsättningen samla sig kring lösningar som samordnat ger de positiva effekter som vi har velat eftersträva. Den utlovade miljarden var ju inte till för att ge ett allmänt ekonomiskt tillskott till storstadsregionerna utan för att lösa ett problem.

Låt mig, herr talman, efter de svar som jag nu har lämnat på de direkta frågorna och efter att ha läst reservationerna i betänkandet, själv ställa ett antal frågor.

Folkpartiet och moderaterna har en gemensam portalreservation där man talar om att trafikgrenarna bör ges ett ökat kostnadsansvar. Jag undrar då: Vilka trafikgrenar är det som nu inte bär sina kostnader och som skall bära större kostnader? Det vore intressant att få svar på det.

Man talar vidare om att ekonomiska styrmedel skall användas i större utsträckning. Vilka priser är det som skall höjas resp. sänkas när man förfinar de ekonomiska styrmedlen? Jag tror att det vore bra att få det konkretiserat. Det kan annars upplevas som slagord.

Elving Andersson framträdde här som väldigt progressiv i allmänna termer. Jag fick ett intryck av att centern nu var ute för att göra stora satsningar utöver regeringens förslag. När jag läser reservationer finner jag inte något av det. Centern talar också om mer än 100 miljarder under 1990-talet, och det skall finansieras med hjälp av försäljning av statliga företag – jag har redan varit inne på det.

Järnvägsobligationer återkommer man till. Nu undrar jag: Om jag nu skulle vilja köpa en järnvägsobligation, vilken ränta kan jag räkna med? Vilka villkor har ni tänkt erbjuda för de här obligationerna?

Till centern skulle jag också vilja säga: Ni ställer er vid sidan om förhandlingsuppgörelserna i storstadsregionerna och säger att omförhandling blir nödvändig. Om jag har förstått det rätt har centern varit med, i varje fall i Göteborg. Innebär det här att ni nu förkastar den uppgörelse som era partirepresentanter i Göteborg har varit med om att träffa?

Moderaterna försöker, om jag förstår det rätt, sitta på två stolar i en annan intressant fråga. Det handlar om Stockholmsuppgörelsen. Trafikavgifter bör endast få användas för att finansiera nya vägprojekt, säger moderaterna. Detta betyder att s.k. områdesavgifter inte bör införas på befintliga gator och vägar.

Man kan kalla avgifterna vad man vill, men frågan är, Görel Bohlin: Hur kan moderaterna tro att man kan finansiera en österled resp. västerled i Stockholm med avgifter från trafikanterna, om man samtidigt erbjuder fri passage rakt igenom centrala Stockholm? Även om moderaterna nu hyser en väldig skräck för bilistpartiet vore det välgörande, tror jag, om man försökte tala klartext i den här frågan.

Anf. 26 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Jag förstår inte alls varifrån kommunikationsministern har fått det att jag och mitt parti inte skulle vilja ha någon tillväxt. I vilket sammanhang har jag sagt det?

Om Georg Andersson menar att det är bara tillväxten i form av fler motorvägar och en ständigt ökande privatbilism och tunga transporter på landsväg som räknas förstår jag Georg Anderssons uttalande bättre. Men är det det det handlar om? Det tycker jag att Georg Andersson faktiskt måste klargöra. Är inte de 65 miljarder som vänsterpartiet vill satsa på nyinvesteringar i järnväg också något som ökar den eftersträvansvärda tillväxten?

Man kan också resonera så här: Bör vi inte sträva efter tillväxt i kvalitet hellre än tillväxt i kvantitet? Då gör jag inte som vägverket gjorde i den tjusiga broschyr som jag nyss visade, nämligen räknar tillväxten i antalet nya mil motorvägar, utan jag räknar på ett helt annat sätt.

Jag tycker att vi måste minska bilismen – både den tunga och personbilismen – för miljöns skull. Det räcker inte med att jag och mitt parti tycker det, Georg Andersson, utan såvitt jag vet hävdar forskare – som tror att regeringen och riksdagen menar allvar med de miljöpolitiska beslut som har fattats hittills – bestämt att vi måste göra någonting åt trafiken. Vi behöver en ny transportstruktur.

Här kan jag citera transportforskningsberedningen igen. Den säger att transportarbetet på kort sikt måste minska eller omfördelas mellan färdmedlen. Annars klarar sig inte riksdagens miljöpolitiska mål. I klartext måste vi köra mindre till dess att vi hunnit utveckla alternativa bränslen och/eller andra typer av motorer.

Georg Andersson vill inte minska bilismen. I stället tror han att tekniken inom 10–15 år kommer att vara så ypperlig att vi har lyckats ta bort alla utsläpp från bilarna. Men det finns inga forskare som tror det, Georg Andersson.

Transportforskningsberedningen säger att vi först om 25 år kan se några betydande minskningar av koldioxidutsläppen, som är en form av utsläpp som diskuteras över hela världen och där Sverige också måste ta sitt ansvar.

Till sist vill jag fråga Georg Andersson varför han inte säger ett ord om den omfattande arbetslösheten inom statens järnvägar, som riskerar att öka ytterligare och som gör att helt nyutbildade lokförare får sparken, trots att Georg Andersson talar om att vi skall satsa på järnvägen.

Jag vill också ha en kommentar till Prometheus och Drive. Är det de som skall frälsa Sverige och ge oss mer bilar och tätare biltrafik?

Anf. 27 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag noterar att kommunikationsministern har övergått till att fråga i stället för att svara på frågor. I min förra replik ställde jag två frågor. Jag frågade om det ändå inte är rimligt att järnvägen får en särskild satsning med hänsyn till att man underlåtit att nyinvestera i järnvägar under närmare 40 års tid. Där finns en stor eftersläpning.

Jag frågade också hur man skall klara alla miljömål som vi måste klara om vi inte skall förstöra miljön och förinta en stor del av fisket, förstöra en del av skogsbruket, osv. Det fick jag inget svar på.

I stället fick jag några frågor. Jag svarar i och för sig gärna på frågor, i synnerhet när det handlar om trafikpolitik. Jag sade i min förra replik att om man bygger nya och bättre vägar har det effekter på samhället. Det gör att folk kommer fram snabbare, och det gör att man reser längre. Det har i undersökning efter undersökning visat sig att vi människor är beredda att lägga en viss tid på resande, ganska oberoende av hur vi reser. Går det lättare att komma fram reser man längre, och då blir det naturligtvis mer transporter.

Den typen av analyser bör man göra om man skall ha en trafikpolitisk strategi, så att man vet vad de olika utbyggnaderna leder till. Den massiva vägutbyggnad som Georg Andersson tänker sig leder, menar jag, till en kraftigt ökad biltrafik, som orsakar något av en trafikinfarkt – av samma grad som vi redan har nere i Europa. Den typen av problem anser inte jag är önskvärd. Det leder till fler olyckor, det leder till ökad miljöpåverkan, det leder till ökade utsläpp, osv. Det leder också till en ökad centralisering i samhället, till att redan svaga regioner får det ännu svårare; segregering och sociala effekter får man också på köpet. – Den typen av mer ingående analyser måste man göra om man skall ha en bra trafikpolitisk strategi.

Jag har pläderat för att man när det gäller stora transporter, masstransporter, frekventa transporter, tunga och långväga transporter, skall satsa mycket mer på järnvägar och kollektivtrafik som är miljöanpassad. Då kan man klara transportbehoven bra med både låg energiförbrukning och liten miljöpåverkan, samtidigt som man får ett väl fungerande samhälle. Men såvitt jag förstår vill inte kommunikationsministern ta till sig detta.

När det gäller miljöpartiets målsättningar utgår vi väldigt konsekvent ifrån naturens krav. Hur mycket måste miljöpåverkan minskas för att inte haven skall dö, för att inte skogarna skall skadas, för att försurningen skall stoppas osv.? Om man har den utgångspunkten, visar det sig att det inte räcker med avgasrening, med bara biobränsle eller med mycket av det som nu diskuteras, utan man måste också minska biltrafiken. Det kan framför allt göras i storstadsregionerna genom en kraftig satsning på kollektivtrafik och genom att överföra långväga godstrafik till järnväg. Detta är de målsättningar som Georg Andersson räknade upp och som vi från miljöpartiet utgår ifrån.

Anf. 28 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Herr talman! På tal om utförsäljning av statliga företag gjorde kommunikationsministern jämförelsen med försäljning av kon. Det var bättre att mjölka kon än att sälja den, sade kommunikationsministern, men kommunikationsministern förstod kanske inte riktigt själv vad han menade. Jag vill påstå att det kan vara mycket bättre att sälja kon och investera pengarna. Det kan man i dessa dagar se rätt många exempel på.

Företag som befrias från det statliga oket kan – och det är jag övertygad om – med största sannolikhet bli ännu bättre, eftersom de då utsätts för en fri konkurrens samtidigt som de kan konkurrera med andra företag som bedriver verksamhet inom liknande områden. Dessa pengar kan därefter investeras i kommunikationssektorn, investeringar som alltid är att betrakta som lönsamma.

Vi är överens om att det finns ett samband mellan transportsektorns effek-

tivitet, tillväxt och välfärd i samhället. Därför är det bra att göra sådana investeringar.

Försök inte att få det till att vi från moderaterna skulle vilja ha särskilda fördelar för storstäderna! Å andra sidan vill vi inte heller ha nackdelar för storstäderna. Storstäderna är lika viktiga som E 3, E 4 och E 6, som i propositionen betecknas vara av nationell och särskild betydelse. Därför skall man inte straffbeskatta eller diskriminera storstadsregionerna. Man skall i stället göra sitt allra bästa för att få storstadsregionerna att fungera på alla sätt, inte minst trafikmässigt.

Herr kommunikationsminister! Vi moderater är inte rädda för bilistpartiet. Men jag tror att socialdemokraterna är det, vilket de också har anledning att vara.

Anf. 29 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Ibland kan det vara klok politik och klok ekonomi att också låna pengar till vissa investeringar som snabbt måste genomföras. Vi har bl.a. föreslagit att man skall finansiera en del av järnvägsutbyggnaden med järnvägsobligationer.

För att anknyta till den aktuella diskussionen mellan Görel Bohlin och kommunikationsministern om huruvida man skall fortsätta att mjölka kon eller sälja den, torde det kanske vara klokt att i det läget låna pengar till en lönsam investering i form av en tjur. Då får man på sikt rejäla avkastningar på sitt kapital.

Georg Andersson undrade vad jag hoppas att få ut av ett regimskifte. Det är klart att för centerns del löser inte ett regimskifte alla problem. Vi har annorlunda uppfattningar än folkpartiet och moderaterna i ett antal frågor. Men vi inom dessa tre partier är överens om att det totalt sett måste fördelas betydligt större resurser till infrastrukturen. Det är vad jag hoppas på att få ut av ett regimskifte.

Moderaterna behöver ju inte ha stöd från centern för att få bygga en Öresundsbro. Det stödet har man ju redan från regeringen och socialdemokraterna.

I fråga om järnvägssatsningar har vi i centern, folkpartiet och moderata samlingspartiet i och för sig olika uppfattning om hur mycket pengar som skall satsas. Men samtliga tre partier vill satsa mer i årets budgetalternativ än vad regeringen gör. Det är ett steg åt rätt håll, även om vi inte kom så långt som vi i centern hade önskat.

Beträffande utförsäljning av statlig verksamhet tog Georg Andersson upp televerket och gjorde en koppling till televerkets sociala och regionalpolitiska ansvar. Jag delar Georg Anderssons uppfattning, att det är oerhört viktigt att televerket har detta ansvar. Vi från centern kan inte ge upp detta ansvarskrav. Men det förhindrar inte att televerket kan bolagiseras och börsintroduceras. Det viktiga är att staten har kvar ett avgörande inflytande över hur televerket styrs och över de mål och riktlinjer för telepolitiken som fastställs av riksdagen.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis konstatera att centerns utgångspunkt för investeringar i trafikanläggningar är att dessa investeringar måste ske på

ett samhällsekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Med centerns trafikpolitik blir det en större regionalpolitisk rättvisa och en bättre miljö.

Anf. 30 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Herr talman! Jag förstår att det är svårt för kommunikationsministern och socialdemokraterna att förstå vad vi vill med att sälja ut statliga företag – man kanske inte heller vill förstå det.

De tre borgerliga partierna har under den allmänna motionstiden avgivit en gemensam motion. Vi vill att det skall frigöras ett kapital som tillsammans med skattemedel och privat finansiering skall räcka till för investeringar under den tioårsperiod som vi har framför oss och kanske ännu längre. Det handlar alltså inte om konsumtion, utan om investeringar. På så sätt kommer dessa pengar verkligen till rätt användning.

Det skall givetvis inte utförsäljas några företag på ett vårdslöst sätt. Det gäller verkligen att tänka igenom hur det skall gå till och hur pengarna kan användas på bästa sätt.

I vår motion säger vi också att vi kan tänka oss att ställa upp med finansiering i form av avgifter på nybyggda broar och vägar. Nu har vi i och för sig gått ifrån den principen genom att vi ställer oss bakom Svinesundsbron, dvs. att avgifter skall under tiden tas ut på den gamla bron. Där måste man ta speciella hänsyn till den lokala befolkningen. Bedömningarna måste göras från fall till fall, men vi har principerna klara för oss.

När det gäller storstadsregioner har jag förståelse för kommunikationsministerns svar, att det inte finns någonting som i det här läget kan göras. Men om Kommunförbundet och de berörda kommunerna inte kan hantera den situation som har uppstått, behöver denna region trots allt en fortsättning av E 6, som då inte skall gå igenom Göteborgs kommun och de närbelägna kommunerna, utan alltså utanför på något sätt. Regeringen och vi i riksdagen har det övergripande ansvaret för att även den regionen utvecklas på ett bra sätt och för att E 6 får sin lämpliga sträckning.

Anf. 31 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag vill upprepa mina frågor till moderaterna och Görel Bohlin. Vilka trafikgrenar är det som inte bär sina kostnader? Vilka skall belastas med ytterligare kostnader? Ni talar om detta i allmänna termer, men ni måste ju precisera er. Trafikgrenarna bör ges ett ökat kostnadsansvar, står det att läsa. Vilka trafikgrenar skall belastas med ytterligare kostnader?

Roy Ottosson är fortfarande svaret skyldig på frågan om med vilka medel man skall minska biltrafiken med 25 % under tre och ett halvt år. Jag försäkrar att det inte går genom att använda termer om att man skall bygga ut kollektivtrafiken och så att säga föra över som ni talar om. Med vilka metoder skall vi göra det? Skall det ske med några styrningsmetoder av typen öststatsmodell, eller vad handlar det om?

Görel Bohlin och moderaterna värjer sig mot vägavgifter. Men hur blir det då med storstadsuppgörelsen här i Stockholm? Hur klarar man att bygga en österled, en västerled, osv. om man samtidigt i all sin generositet erbjuder en fri passage rakt i genom de centrala delarna av staden? Man måste gå i

närkamp med de konkreta frågorna. Det blir ointressant om man bara talar i allmänna termer.

Viola Claesson talade mycket kryptiskt om tillväxt. Men jag återkommer till att det handlar om att försvåra vägtransporter. Det hjälper inte med 60 miljarder för att bygga ut järnvägarna. Den helt övervägande delen av transporterna kommer att gå på vägarna också i framtiden även med Viola Claessons metoder. Men hon vill försvåra dessa vägtransporter.

Roy Ottosson talade i samma anda som Viola Claesson genom att säga att bättre vägar bara leder till att folk reser mer. Det innebär alltså att man skall se till att vägarna är så usla att folk stannar hemma och inte ger sig ut på vägarna. Men det är ju en erbarmlig samhällsutveckling som de erbjuder människorna.

Roy Ottosson, miljöpartiet talar ofta om kollektivtrafiken. Ingår bussar i begreppet kollektivtrafik? I så fall är det väl bra med vägar, så att dessa bussar kan gå någorlunda snabbt och bekvämt.

Görel Bohlin sade att det är jättebra med fri konkurrens. Ja visst, men vi har en mycket öppen konkurrens på teleområdet. Vi talar av någon anledning ganska mycket om televerket och telepolitiken. Sverige är ett av de länder som är kanske mest öppet för konkurrens inom telepolitikens område. Men vi vill ha ett starkt televerk som kan möta denna konkurrens och inte ge upp genom att sälja ut detta.

Elving Andersson är mycket intresserad av att bygga mycket järnvägar. Såvitt jag förstår är han litet mer tveksam till vägar. Men han framstår i alla fall som litet mer generös än regeringen utan att närmare precisera sig. När det gäller finansieringen hamnar han på den gamla borgerliga linjen att man skall låna. Men lån skall betalas med ränta. Nu vet jag att borgerligheten har stor erfarenhet av hur det är att låna. Men svenska folket har dess värre erfarenhet av effekterna av den lånepolitik som de borgerliga bedrev under sex år, och vi dras fortfarande med följderna av den. Vi har 60 miljarder i ränteutgifter per år. Jag vet inte om detta berodde på att ni glömde att köpa tjuren som skulle vara så befruktande. Det skulle vara av intresse att få veta hur han ser ut i detta sammanhang.

Herr talman! Det är naturligtvis frestande att raljera litet grand på detta sätt, men nu står vi i begrepp att göra mycket stora saker. Vi skall investera i ett kraftfullt trafikssystem, vägar och järnvägar. Och jag tycker att det är mycket viktigt att vi försöker se helheten i detta, samordna investeringarna, se detta i ett Europaperspektiv och se detta som en stor utmaning. Man måste se detta ur både miljösynpunkt och tillväxtsynpunkt. Då har vi en mycket spännande framtid framför oss. Och det krävs nu kraftfulla tag och om möjligt också samordnade tag. Det är detta som vi har försökt göra i storstadsregionerna. Jag tror att vi i hög grad behöver det även på det nationella planet.

Herr talman! Avslutningsvis uppfattar jag utskottets behandling av tillväxtpropositionen i denna del som ett uttryck för en vilja att samla en bred majoritet bakom dessa satsningar. Sedan må det vara att vi har litet olika meningar om hur det ena och det andra skall gå till. Det viktiga är nu att vi är överens om att göra dessa insatser och att göra dem snabbt.

Andre vice talmannen anmälde att Roy Ottosson, Görel Bohlin, Elving Andersson och Viola Claesson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 32 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Kommunikationsministern använder det inte ovanliga greppet att fråga människor som inte har någon replikrätt. Då kan jag för miljöpartiets del börja mitt inlägg med att konstatera hur vi kan minska biltrafiken med 25 % på passagerarsidan och med 30 % på godssidan, eftersom kommunikationsministern enträget vill veta vilken god trafikpolitik de gröna står för. Vi vill alltså satsa 15 miljarder i investeringsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar. Vi vill satsa 75 miljarder på järnvägsutbyggnader. Vi vill höja beskattningen av vägtrafiken och föra en aktiv samhällsplanering för att gynna kollektivtrafiken. Observera att när vi vill spara 25 % på biltrafiken gäller 20 % städerna. Och vi borde vara ense med regeringen om att minska biltrafiken i städerna. De 30 % som vi vill minska godstrafiken med gäller den långväga godstrafiken. Den trafiken vill vi föra över genom att få till stånd en ryggrad av järnväg från Haparanda till Skåne och över till Danmark och inte en E 4-ryggrad som Georg Andersson gjorde sig till tolk för.

Herr talman! Det betänkande som vi nu behandlar gäller särskilt propositionen om näringspolitik för tillväxt. I denna proposition föreslås investeringar i infrastruktur, särskilt i storstadsområdena, och man anger miljöskäl för detta. Både i propositionen och i betänkandet behandlas de tre storstadsområdena var för sig. I tillväxtpropositionen utgår man bl.a. från att Öresundsbron byggs, trots att beslut ännu inte har fattats och att en citytunnel för 5 miljarder måste byggas genom Malmö för att järnvägen över huvud taget skall kunna knytas på ett lämpligt sätt till bron, således ett fullständigt dåraktigt förslag som vi förmodligen får på riksdagens bord i juni.

Med anledning av tillväxtpropositionens obegåvade förslag om en stål- och asfaltsgördel runt och under hela Malmö, väckte Gösta Lyngå och jag en motion om just infrastrukturen i Malmö–Lund-området. Vi redovisar i denna motion, T67, i åtta punkter ett genomarbetat alternativ till regeringens gammalmodiga och "bilsynta" förslag. Vi talar om Malmö–Lund-området som en framtidsregion men med slutna kretslopp.

En viktig utgångspunkt för regeringens politik är nämligen att "skapa förutsättningar för att tillfredsställa nya behov". Därför måste enligt regeringen ytterligare resurser för produktion och konsumtion tillskapas. Regeringen är dock inte helt okunnig om att en sådan politik kan förväntas driva på miljöförstöringen. Därför har man tillsatt en utredning som i vår skall redovisa ett nytt sätt att beräkna nationalräkenskaperna.

Men det är uppenbart att detta med att tillfredsställa nya behov är överordnat miljöhänsynen. Den ökade produktiviteten eftersträvas uppenbarligen för att tillfredsställa ökade behov snarare än att på ett effektivt sätt tillfredsställa primära behov, exempelvis en kortare lönearbetstid för att mer kunna delta i familjegemenskap, osv.

Så länge den s.k. miljöhänsynen inte överordnas en ökad behovstillfredsställelse vidmakthåller regeringen ett farligt samhälle som bara kan gå mot sin egen undergång. Miljöhänsyn får inte vara som i regeringens tappning,

en korrigeringsmekanism. Den enda rätta miljöhänsynen är att forma samhället för slutna kretslopp där skadliga utsläpp, sopor och avfallsberg försvinner. Det är den enda samhällsform som ger oss och andra levande organismer möjlighet att fortleva.

I fyra av de åtta hemställanspunkterna i vår motion föreslår vi satsningar på järnväg, spårbilssystem, hyrbilssystem och övervägande om en ren borrad järnvägstunnel i stället för det katastrofala broprojektet. Det märkliga har då inträffat att denna motion inte behandlas i detta adekvata betänkande. Man kan undra om det över huvud taget finns någon rimlig möjlighet att framställa sammanhållna och rediga alternativ till regeringens propositioner, om motioner som denna strimlas och slaktas som nu har skett. Yrkandena har splittrats upp till en rad andra betänkanden. Jag borde egentligen, herr talman, yrka återremiss på hela betänkandet, eftersom denna form av motionshantering rimligen måste strida mot meningen med motionsrätten. Om den politiska debatten på detta sätt förfuskas i riksdagen, finner man ju till slut ingen anledning att försöka föra debatten i riksdagen. I stället tvingas man ut i andra media, Dagens Nyheters insändar- och artikelsidor osv. Inte är väl detta meningen med riksdagen och en levande folkstyrelse?

Efter kritik i trafikutskottet har vi i miljöpartiets reservation 15 ändå kunnat ange hur vi ser på infrastrukturen i Malmö–Lund-regionen. Med utgångspunkt i att Öresundsbron inte byggs behövs naturligtvis inte heller den obsoleta citytunneln under Malmö. Därmed frigörs kapital inte bara för en eventuell borrad järnvägstunnel utan även för nya järnvägar i hela Skåne och spårvägar eller spårbilsspår i hela Malmö–Lund-området.

Herr talman! Med den här kritiken mot motionsbehandlingen när de gäller det här betänkandet och kritiken mot de traditionellt bildominerade trafikstrukturtankarna yrkar jag bifall till reservation 15.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 5 §.)

5 § Investeringsplaneringen för luftfart och sjöfart, m.m.

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU27 Investeringsplaneringen för luftfart och sjöfart samt nya riktlinjer för inrikes flygtrafik (prop. 1990/91:87).

Anf. 33 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Ett viktigt näringspolitiskt och regionalpolitiskt instrument i Sverige är luftfarten.

Förutsättningarna för att t.ex. orter i Norrland och även andra delar av vårt land skall utvecklas ökar, om det finns goda flygförbindelser. Det innebär inte att ett subventionssystem skall vara inbyggt i den svenska inrikestrafiken. Förutsättningar finns tvärtom för en marknadsanpassad utbyggnad av linjenät, kompletterat med regionalpolitiska bidrag över statsbudgeten.

Självständiga flygplatser drivna i bolagsform blir därför viktiga bitar i luftfartssystemet, inom vilket den kommersiella verksamheten vid luftfartsverket förutsätts avskild från myndighetsutövningen. Arlandas kapacitet att ta emot och sända trafik till olika delar av landet och utlandet är också en nödvändig del i systemet. Detta kräver utbyggnad, vilket också betonas såväl i budgetpropositionen som i trafikutskottets betänkande nr 27.

De negativa följderna för miljön orsakade av flyget är små jämförda med t.ex. dem som orsakas av vägtrafiken. Såväl flygbolagen som luftfartsverket arbetar för att komma till rätta med de problem som finns, t.ex. avisnings-, buller- och föroreningsproblem. Buller och luftföroreningar minskar avsevärt om man använder nya motorer i inrikestrafiken. Glykol och urea tas om hand med nya metoder. Sverige måste emellertid dessutom i *internationella* sammanhang arbeta intensivt för att reglerna skall bli så stränga att störningarna *totalt sett* minskar.

Den nationella luftfarten är särskilt beroende av låga kostnader, vilket enligt vår, moderata samlingspartiets, mening bäst åstadkoms genom ökad konkurrens. Av bl.a. detta skäl borde koncession på de mest lönsamma inrikeslinjerna inte vara förbehållet SAS och Linjeflyg utan även kunna ges till andra konkurrerande bolag.

SAS utvecklas nu till ett multinationellt flygföretag för att kunna möta konkurrensen i en avreglerad framtid. I det läget bör statens engagemang avvecklas. Regeringen bör ta upp förhandlingar med Danmarks och Norges regeringar om en försäljning av SAS. Trots att Arlanda trafikmässigt sett är en mycket stor flygplats, representeras den riktigt långväga trafiken av en förhållandevis blygsam trafikvolym. Detta förhållande kan komma att förändras påtagligt under de närmaste åren. Om den påbörjade fredliga utvecklingen inom Sovjetunionen fortsätter, kommer Arlandas attraktivitet att öka kraftigt på grund av nya möjligheter till flygtrafik via sovjetiskt luftrum till destinationer i Asien. Arlanda blir mer av skandinaviskt "nav" i det hänseendet.

Inom luftfarten liksom inom transportsektorn gäller att kostnaderna bör sänkas maximalt. Eftersom nyttan av flygtrafiken, framför allt inrikestrafiken, i hög grad kommer näringslivet även i landets perifera delar till del, och dessutom leder till ett bättre handels- och kunskapsutbyte med världen i övrigt, så är arbetet med att förbättra luftfarten och sänka kostnaderna livsviktigt för vårt land och därmed för allas vår välfärd.

Kostnadssänkningarna kan dels genomföras inom flygbolagen, vilken process är på väg, dels genom ökad konkurrens som pressar kostnader och priser, dels genom rationaliseringsåtgärder inom flygplatserna vilkas effektivitet kan och bör ökas. Förslagen om bolagisering av flygplatserna, som också tas upp i propositionen och i betänkandet, bör därför förverkligas och fördröjning av genomförandet undvikas.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 11, och jag står givetvis bakom övriga reservationer med moderata namn och yrkar i övrigt bifall till utskottets hemställan.

Anf. 34 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! När regeringen lade fram sin proposition om tillväxt gavs intrycket att socialdemokratin äntligen kommit till insikt hur viktigt det är

med tillväxt i ekonomin, detta sedan man sett till att Sverige nu når nolltillväxtfilosofernas utopiska mål, nämligen t.o.m. negativ tillväxt. Möjligen anades också att socialdemokraterna kommit till insikt om vilka metoder som erfordras för att få i gång tillväxtprocessen. Allteftersom den stolta tillväxtpropositionen delats upp på flera utskott och betänkanden avslöjas påtagligt hur dåligt skickade socialister är att införa och återskapa konkurrens och fungerande marknadsekonomi, fundamentala mekanismer för ekonomisk tillväxt.

I dag har detta visat sig såväl i den föregående debatten om infrastrukturen som i den nuvarande om bl.a. nya riktlinjer för flygtrafiken. I själva verket är det ju så, att den utveckling mot ökad konkurrens inom flygsektorn som man frestas tro skall ske, i stället bromsas av regeringen. Sven-Gösta Signell är skyldig ett svar: Varför blir det på det viset?

Det är ju så att ekonomisk tillväxt innebär att människan på ett allt effektivare sätt utnyttjar till buds stående medel. Ekonomisk tillväxt är därför nyckeln till samhällelig utveckling inom en rad områden. Utan tillväxt blir följdaktligen många problem inom trafikområdet och annorstädes svåra eller t.o.m. omöjliga att lösa.

När folkpartiet liberalerna har värnat om och påpekat tillväxtens betydelse har det skett utifrån möjligheten att därmed skapa välstånd. Människors välfärd skall värnas, en stabil ekonomi skall uppnås, riktiga jobb skapas, regional utveckling värnas liksom miljön.

Men regeringens misslyckade tillväxtpolitik kännetecknas av att socialdemokraterna alldeles för sent insett betydelsen av konkurrens och fungerande marknader. Fortfarande återstår många avregleringar att genomföra, t.ex. inom flyget.

Låt mig peka på två viktiga områden för en liberal politik för tillväxt: Satsning på infrastruktur som Kenth Skårvik redovisat i den föregående debatten och ökad konkurrens som vi nu debatterar.

Effektiv konkurrens i näringslivet förutsätter dels etablerings- och näringsfrihet, dels en effektiv konkurrensbefrämjande politik från statsmakternas sida." Däri ingår självklart friheten att starta ett företag. Det är en förutsättning för ett marknadsekonomiskt system. Det är en förutsättning för mångfald i näringslivet och för utvecklingen av nya företag och produkter. Näringsfriheten är i dag delvis kringskuren av monopol, auktorisationskrav och etableringskontroll. Vi menar att propåer om etableringskontroll etc., som inte kan motiveras med behovet av skydd för människors hälsa och säkerhet, måste avvisas.

Fri konkurrens gagnar effektiviteten och tvingar fram en ständig översyn av resursutnyttjandet. Det gäller också flygsektorn. Även om linjer med litet trafikunderlag i realiteten bara ger utrymme för ett företag vid varje tillfälle, är det viktigt att det hela tiden föreligger ett hot om konkurrens från nytillkommande aktörer.

Inom EG intensifieras arbetet med att skapa en gemensam flygmarknad. Detta utgör ytterligare ett argument för en snabb avreglering av det svenska inrikesflyget. Det skulle gagna såväl svenskt näringsliv som enskilda konsumenter om svenska flygföretag fick möjlighet att fritt öppna nya linjer på

Europa, samtidigt som de utländska företagen självklart tilläts öppna nya linjer i Sverige.

I det som kallas tillväxtpropositionen skriver visserligen regeringen:

"Det finns enligt vår mening inga principiella skäl att undanta flygsektorn från den näringsfrihet som sedan länge gällt för flertalet andra sektorer."

Det är därför anmärkningsvärt att propositionen trots detta inte innehåller några förslag som leder till ökad konkurrens. Att SAS och Linjeflyg tillåts konkurrera med varandra får endast marginell betydelse för konkurrenssituationen. Det är en kosmetisk skyddsmask. Förutom att det fortfarande finns betydande ägarintressen mellan de båda bolagen, utestänger man andra aktörer på marknaden.

Enligt vår uppfattning bör regeringen snarast redovisa ett förslag som innebär en total avreglering av inrikesflyget. Det innebär fritt tillträde till marknaden och att behovsprövning och prisreglering avskaffas på samtliga linjer. De grundläggande kraven på flygsäkerhet måste givetvis upprätthållas och den kompetensprövning som detta innebär självklart bibehållas i minst oförändrad omfattning. De regionalpolitiskt motiverade flyglinjer som inte kan drivas med företagsekonomisk lönsamhet bör upphandlas i konkurrens.

I regeringens förslag anges den begränsade tillgången på start- och landningstillstånd som ett skäl mot avreglering. I konkurrenskommittén föreslog faktiskt socialdemokraterna en mer långtgående avreglering av flyget än den som en annan grupp socialdemokrater, nämligen trafikutskottets, kan tänka sig. Vad mera är, i konkurrenskommitténs betänkande om inrikesflyget redovisades också system som ger möjlighet till ökad konkurrens redan med nuvarande bankapacitet.

Visst är det så, Sven-Gösta Signell, att frågan om tillgången på start- och landningstider som skäl mot avreglering bara är ett svepskäl. Är det inte, Sven-Gösta Signell, egentligen bara en undanflykt, därför att ni socialdemokrater i själva verket inte vill ha etableringsfrihet och konkurrens? Ni känner er nervöst tvingade att, när det svajar till i ekonomi och opinionssiffror, ibland visa upp ett någorlunda modernt ansikte, men vill så snart det går krypa tillbaka i regleringsekonomins svikna löften. Kompetensen saknas hos er socialdemokrater, javisst, men också viljan.

Herr talman! Socialdemokraternas insikt om marknadsekonomi är anmärkningsvärt dålig. Vi föreslår att statens ägande i flygbolaget SAS skall avecklas och företaget privatiseras. Det gagnar en avreglering av luftfarten och innebär att man fullföljer principen om marknadsekonomi också inom flyget. Vi understryker att privatiseringen förstås måste ske i samförstånd med Danmark och Norge. På det svarar socialdemokraterna att en privatisering förutsätter samstämmighet med Danmark och Norge, men tillägger den egna förutsättningen, att privatiseringen skall vara till gagn för SAS och att ingenting skall ske förrän företaget självt visat att så är fallet. Vad är det för dumheter, Sven-Gösta Signell? Att socialdemokratin inte sätter konsumenten i centrum visste vi redan. Men ingenting skall alltså, enligt socialdemokratin, ske förrän det skyddade företaget ber om att få bli av med sitt skydd och bli utsatt för den bitande konkurrensen. När tror Sven-Gösta Signell att ett företag ber om att detta skall ske? Att konsumenten ber om det bryr sig inte socialdemokraterna om. Att det är en förutsättning för tillväxt låtsas na-

turligtvis socialdemokraterna inte om ens i det som skall föreställa vara ett förslag rörande ökad tillväxt.

För en kort tid sedan debatterade vi luftfartsverkets organisation. Vi föreslog då och vi föreslår fortfarande en uppdelning av luftfartsverket i en renodlad myndighetsdel och en renodlad kommersiell del, som i sin tur bör bolagiseras. Socialdemokraterna avstyrker halsstarrigt detta. Konsumenter, företag, operatörer och konkurrensvårdande myndigheter beklagar. Vad gör det för intryck på socialdemokraterna?

Vi står, herr talman, självklart bakom reservationerna 6, 7, 8, 9, 11, 14 och 15. Men av hänsyn till kammarens arbetsbelastning yrkar jag bifall till reservation 7 allenast.

Anf. 35 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Det är viktigt att de investeringar vi gör i olika slag av kommunikationer är rätt avvägda och att man satsar på rätt trafikslag i rätt situation. Föregående ärende här i kammaren handlade just om detta, vikten av att satsa rätt och att satsa tillräckligt. Kommunikationsministern sade också i sitt anförande att det var viktigt att se helheten i kommunikationerna.

När det gäller satsningen på flyget föreligger det olika meningar. En del vill satsa mera på flyget, andra vill hålla igen på dessa satsningar och några vill även införa hinder för flygets utveckling.

Från centerns sida ser vi positivt på flyget. Flyget är en del av våra kommunikationer på samma sätt som sjöfarten, järnvägen, övrig kollektivtrafik och biltrafik. Men det gäller att nyttja de olika kommunikationerna rätt och att ställa miljökrav på dem.

Flyget är i första hand ett bra kommunikationsmedel på längre sträckor. Med ett ökat Europasamarbete och även i övrigt ökat internationellt utbyte kan vi räkna med att behovet av utrikes flygresor kommer att öka. Vi anser just därför att det är viktigt att snabbt se till att vårt inrikesresande i första hand kan ske med tåg. Därför är det viktigt att rejäla järnvägssatsningar görs, så att snabbtågsnätet kan byggas ut och antalet inrikresflygresor därmed rejält minskas.

Några exempel kan åskådliggöra vad vi i centern menar. Flera snabbtågsförbindelser mellan Göteborg och Stockholm samt att tiden ytterligare kortas kommer att innebära att flyget på denna sträcka starkt kan reduceras. Snabbtåg mellan Göteborg och Malmö och en ny västkustbana med dubbelspår kommer dels att reducera flyget, dels att reducera biltrafiken. Snabbtåg Göteborg–Oslo liksom Göteborg–Karlstad, Göteborg–Kalmar och likaså Göteborg–Stockholm, via Götalandsbanan, kommer att minska behovet av inrikesflyg. I gengäld – jag håller mig i det här fallet till Göteborg – kommer Landvetter att få möjligheter att öka dels utrikesresorna till olika håll i Europa och världen i övrigt, dels borde man åter få möjlighet att flyga direkt till Umeå och Luleå i stället för att behöva mellanlanda på Arlanda. På samma sätt skulle snabbtåg Stockholm–Gävle–Sundsvall, Stockholm–Östersund, Stockholm–Borlänge, Stockholm–Karlstad innebära en stark avlastning av Arlandas inrikesflyg.

Men för att detta skall vara möjligt krävs att rejäla satsningar kommer till stånd på järnvägssidan. Centern har föreslagit att minst 40 miljarder skall

satsas fram till sekelskiftet. Vidare har vi sagt att samma takt bör hållas fram till 2010, dvs. 80 miljarder bör tilldelas banverket. Sådana satsningar ger människor möjlighet att välja en annan kommunikation än flyget. Det blir en s.k. morotspolitik och inte en form av förbudspolitik.

Tyvärr har varken regeringen – det berördes mycket i den tidigare debatten – eller det näst största partiet, moderata samlingspartiet, ännu velat ta ställning till just de rejäla satsningarna. Jag är medveten om att moderata samlingspartiet i årets budget hade velat göra en större satsning på järnvägen. Men det som är viktigt är att man tar ställning till just det som SJ kräver, 40 miljarder fram till sekelskiftet. Det är viktigt att aktörerna, i det här fallet de som svarar för satsningarna på järnvägen, och även flyget, vet vad de har att röra sig med fram till år 2000.

Det är med glädje som jag noterar att kommunikationsministern är närvarande här i kammaren också vid behandlingen av detta ärende. Vad vi i centern trycker på är just att det är viktigt att ta ställning till de långsiktiga investeringarna och att besked ges. Det är betydelsefullt att göra en sådan avvägning också när det gäller flyget.

Investeringar måste alltså göras beträffande snabbtågen, och kommunikationsministern berörde detta mycket vältaligt i samband med behandlingen av föregående ärende. Det är viktigt att klara av dessa saker. Ju fortare t.ex. västkustbanan är färdig, desto bättre kan den trafikeras. Likadant förhåller det sig när det gäller sträckan Göteborg–Stockholm. Ju fler snabbtåg som sätts in och ju kortare restiden blir, desto mindre kommer flygets resurser att tas i anspråk. Det är denna helhet som vi talar om i vår reservation nr 1.

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten ytterligare. Men jag hoppas att man inom samtliga partier så småningom skall komma till insikt om att det är viktigt med klara besked beträffande de långsiktiga planerna. Då vet aktörerna vad de har att rätta sig efter.

Jag yrkar bifall till reservation nr 1. I övrigt står vi i centern självfallet bakom alla reservationer som vi har varit med om att underteckna. Av hänsyn till kammarens planering nöjer jag mig, som sagt, med att yrka bifall till reservation nr 1.

Anf. 36 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Vid det här laget är det ganska många motioner som vi i vänsterpartiet har väckt beträffande flygtrafiken. Det gäller då vår helhetssyn i fråga om trafikpolitiken och vår uppfattning om hur trafikpolitiken kan förändras.

Vi tycker inte särskilt bra om flygtrafiken. Flyget är ju en mycket stor miljöförstörare. En del miljöpolitiska frågor har redan tagits upp här. Det tråkiga är bara att det, även nu när debatten om det betänkande som handlar om infrastrukturen är avslutad, är lika oklart hur det förhåller sig. Jag har t.ex. frågat hur pass mycket som skall gå till järnvägen resp. vägarna. Om majoriteten hade varit beredd att satsa väldigt mycket på järnvägen i Sverige, t.ex. på fler snabbtågsförbindelser, skulle vi kanske få samma utveckling som fransmännen har kunnat notera – en utveckling som fransmännen medvetet har styrt in sig på utan att för den skull arbeta utifrån en planhushållningspolitik på trafikområdet.

Den enda utrikesresa i trafikutskottet som jag har varit med på gick till Frankrike och Italien. Bäst upplevde jag nog trafikpolitiken i Frankrike – åtminstone till vissa delar. Jag tror det här var 1986. Redan då hade fransmännen genom sin satsning på det fantastiska TGV-tåget – ett snabbtåg som verkligen förtjänar att kallas snabbtåg – konkurrerat ut flygtrafiken på sträckan Paris–Lyon. Det här färdsättet är betydligt bekvämare än andra, och dessutom miljövänligare. Det var vad vi upplevde på den aktuella resan. Samma utveckling önskar vi i vänsterpartiet att vi kunde ha här i Sverige. Det är en av anledningarna till att vi säger bestämt nej till alla former av avreglering av flygtrafiken. Detta framgår av reservation nr 12, som jag härmed yrkar bifall till.

Även av säkerhetsskäl säger vi nej till en avreglering av flygtrafiken. Häromåret väckte jag en motion i det här sammanhanget. Jag väckte motionen efter den fruktansvärda flygolyckan i Oskarshamn. Motionen handlar om trafiksäkerheten. Jag tittade i det sammanhanget litet grand på vad som hade hänt i USA efter avregleringen av flygtrafiken, något som man gjorde för de s.k. fria marknadskrafternas skull och för att möjliggöra en ökad konkurrens osv. Alla känner vid det här laget igen den debatten med utgångspunkt i vad som händer också här i Sverige.

USA brukar vara tidigt ute när det gäller åtgärder av det här slaget. Men vad hände sedan i USA? Ja, man kan inte precis påstå att trafiksäkerheten ökade i den fria konkurrensens namn. I stället minskade trafiksäkerheten. Det har nämligen visat sig att många små bolag fick det mycket kämpigt. Först hoppades man på en marknad på den här arenan. Men det blev alltså mycket kämpigt. För att kunna överleva lät man bli att satsa på nya samt mera miljövänliga och trafiksäkra maskiner. Naturligtvis får sådant konsekvenser. En följd var att piloterna och övrig flygpersonal inte organiserade sig fackligt. Flygbolagen föredrog att anlita människor som inte var fackligt organiserade. Jag tyckte att det var viktigt att påminna om dessa saker efter Oskarshamnsolyckan.

Om en mängd bolag efter en avreglering konkurrerar "hej vilt" i vårt land, blir det inte bättre för landets trafikanter. Däremot kan vi nog räkna med att det blir farligare.

Sedan undar jag och många andra som pläderar för miljövänligare trafikslag hur man kan tala om en fri och ökad konkurrens t.ex. när det gäller flyget. Flyget är ju det trafikslag som under senare år har ökat allra snabbast i omfattning här i Sverige. Varför har det blivit så? Ja, orsaken är inte att flyget har konkurrerat fritt på lika eller jämlika villkor. Jag tror att Georg Andersson håller med mig på den punkten. Trafikflyget t.ex. slipper betala en skatt motsvarande den som gäller för drivmedel på bilismens område. Jag förstår inte varför det skall behöva vara på det sättet. Om de olika trafikgrenarna skall behandlas jämlikt, borde också flygbränslet vara belagt med en skatt. Det här är på något sätt en smygsubventionering som vi definitivt inte vill ha.

Herr talman! Jag skall inte ytterligare beröra våra motioner och reservationer. Naturligtvis stödjer jag samtliga reservationer som jag har varit med om att underteckna. Men jag nöjer mig alltså med att yrka bifall till reservationerna 12 och 2.

Anf. 37 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Flyget behövs på många håll. Naturligtvis behövs det på de långa utrikessträckorna. Men flyget behövs också i vårt eget land. Det finns ju en omfattande glesbygd i norr. Dessutom finns det en del så att säga befolkningsstarka öar, där en bra flygtrafik är nödvändig. Framför allt tänker jag då på Gotland. Räknat per passagerarkilometer är flyget, tyvärr, ett av de mest energislösande trafikslagen. Flyget är också behäftat med ganska stora utsläpp av kväveoxider, kolväten och, framför allt, koldioxid.

Den mycket snabba ökning av inrikesflyget som har kunnat noteras i Sverige under senare år har förvånat många. En sådan utveckling var det inte planerat för. Det har gjort att uppsatta miljömål har spräckts, och så kommer det att bli i ännu större utsträckning. Det gäller bl.a. detta med koldioxidtaket. Men vi kan också få problem med andra utsläpp. Bullerproblemen har blivit större än man beräknat. På många orter i landet är det framför allt bullret som man har problem med.

Man kan naturligtvis undra om det är rimligt att ha ett så omfattande inrikesflyg som vi har i Sverige i dag. I januari och februari minskade flygtrafiken i Sverige kraftigt. Det ledde inte till någon katastrof för t.ex. näringslivet. Människor drog sig ju för att flyga på grund av terrorhot i samband med Irak–Kuwait-kriget. Det här illustrerar hur uppblåst allt detta med flyget är. Många gånger är behovet av flyget betydligt mindre än vad vi förespeglas.

Det är möjligt att bygga ut ett bra snabbtågsnät i Sverige. Avstånden mellan de flesta orter i landet är inte större än att man på några timmar, upp till tre timmar, med ett snabbtåg i 220 km/tim kan nå fram. Då är det klart att flyget inte blir så attraktivt, för även om flygtiden är kort, skall man först ta sig till flygplatsen, sedan skall man checka in, osv. Det är egentligen ett ganska klumpigt system. Vi menar från miljöpartiets sida att, under förutsättning att man bygger ut snabbtågsnätet ordentligt i Sverige så att alla större städer har tillgång till snabbtåg, blir inrikesflyget ganska onödigt.

Vi bedömer det som så att kulmen för inrikesflyget nu är passerad, under förutsättning att man bedriver en vettig trafikpolitik. Det betyder också att den tredje landningsbanan på Arlanda blir onödig, likaså en lång rad andra planerade flygplatsutbyggnader runt om i landet. Det är den tredje landningsbanan på Arlanda som så att säga är nyckeln i navet. Byggs den, drar det med sig väldigt många andra utbyggnader av flygplatser i landet. Det är ofta så att har man gjort en investering så vill man se till att den används. Då skulle det faktiskt kunna leda till att vi får en fortsatt subventionering av flyget. Som redan har nämnts här är flyget på olika sätt ett gynnat trafikslag i dag, dels genom regleringen, dels genom att det inte är behäftat med bränsleskatt, dels genom att flygplatsutbyggnader oftast subventioneras av kommuner. Det här har gjort att flyget har blivit större än det skulle ha blivit i en naturlig konkurrans med andra trafikslag och andra trafiklösningar. Vi från miljöpartiets sida anser att dessa subventioner bör tas bort och att flyget skall beskattas på samma sätt som andra trafikslag. Flyget skall också betala "sina" samhällsekonomiska kostnader. Vi kan i och för sig tänka oss att man just när det gäller det regionalpolitiskt motiverade flyget inom Norrlands inland och Gotland framför allt kan ha en viss subventionspolitik, eftersom där

inte finns så många andra alternativ. Det får vara det undantag som bekräftar regeln.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 2. Jag står naturligtvis bakom alla reservationer från miljöpartiet.

Anf. 38 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Herr talman! Det utskottsbetänkande som vi nu behandlar har rubriken "Investeringsplaneringen för luftfart och sjöfart samt nya riktlinjer för inrikes flygtrafik". Trots att sjöfarten utgör 85 % av transporten av import- och exportvaror finns det inga motionsförslag om investeringsplanering för sjöfarten. Det är kanske tecken på att man anser att svensk sjöfart för närvarande inte brottas med några större problem. Det gamla ordspråket gäller: Hälsan tiger still. Betänkandet domineras därför helt av luftfartsfrågor.

Den 22 maj förra året hade vi här i kammaren en luftfartsdebatt, alltså på dagen precis ett år sedan. Inledningsvis framhöll jag då att den luftfartspolitiska debatten under ett flertal år har kunnat föras mot bakgrunden av en snabb tillväxt i flygtrafiken. I dag kan vi konstatera att denna för flyget så positiva utveckling inte har fortsatt under hösten 1990 och våren 1991.

Hur flygresandet utvecklas beror till mycket stor del på den ekonomiska tillväxten internationellt och i Sverige. Hög aktivitet i ekonomin leder till en generell volymtillväxt i resandet.

Under den högkonjunktur som rått efter 1982 har inrikesflyget i Sverige byggts ut till ett rikstäckande transportsystem med stor turtäthet och god tillgänglighet. Den genomsnittliga passagerarökningen i inrikesflyget under 1980-talet har varit så stor som drygt 10 % per år. Den reguljära utrikestrafiken har också ökat starkt under 1980-talet, särskilt i slutet av perioden då ökningstalen var 10–15 % per år. Chartertrafiken till utlandet nådde under 1988 sin högsta siffra någonsin med 2,8 miljoner passagerare.

Den stora efterfrågan på flygtransporter under 1980-talet har ställt stora krav på utbyggnad av terminalkapaciteten, framför allt för inrikesflygets behov. Investeringstakten har varit mycket hög. Nya eller utbyggda terminaler har tagits i bruk på flertalet flygplatser, vilket i sin tur har skapat förutsättningar för en fortsatt expansion. Den senaste i raden är den nya inrikesterminalen på Arlanda, inkl. vägsystem, som invigdes i början av oktober 1990. Den är i pengar mätt den hittills största enskilda investeringen i luftfartsverkets historia.

Den konjunkturutgång som nu kom under andra hälften av 1990 innebar ett brott i det invanda 80-talsmönstret. Detta förstärktes av flera andra händelser som inträffade samtidigt. Krisen i området kring Persiska viken drog upp bränslepriserna drastiskt och höjde flygföretagens försäkringskostnader. Hot om våldshandlingar gjorde att resenärerna avskräcktes från att flyga. Många företag rekommenderade sina anställda att inte flyga ens med inrikesflyget. En annan omständighet som också har påverkat inrikresresandet negativt har varit höjningen av miljöskatten den 1 januari 1991, och kostnadsökningen för privatresandet genom mervärdeskatten på transporter har också bidragit till nedgången.

Sammantaget ledde alla dessa faktorer till en minskning av flygresandet efter sommaren 1990 och en drastisk nedgång från januari 1991. Jämfört

med ett år tidigare var det som värst fråga om en minskning på 20–30 % i resandet beroende på typ av trafik. Flygföretagen mötte bortfallet med att glesa ut tidtabellerna och att minska utbudet i storleksordningen 10–20 %.

Även om det finns 15 reservationer till detta trafikutskottets betänkande, vågar jag påstå att vi till stora delar är överens om luftfartspolitiken i vårt utskott.

Anders Castberger tog dock ordentligt höga toner här. Man trodde först att det var ett torgmöte där han allmänt skällde ut socialdemokratin. Men det höga tonläget beror på, förmodar jag, att argumenten är mycket svaga. Därför var tonläget litet onödigt högt. Här vill Anders Castberger göra gällande att socialdemokratisk politik skulle ha varit ett hinder för flygets utveckling i Sverige. Men det har ju ökat med 10–15 %. Är det en dålig tillväxt? Vad är det som var till nackdel? Anders Castberger försöker skylla på SAS. Skulle SAS och Linjeflygets utveckling och deras verksamhet i Sverige ha varit till nackdel för flygets utveckling? Jag är helt övertygad om att utan dessa två välskötta bolag hade vi inte haft denna fina flygutveckling i Sverige.

Jag skulle ändå vilja fråga Anders Castberger, som ställde många frågor – det bara östes ut frågor: Vilket land är det som Anders Castberger har som föredöme när det gäller en avreglering i Sverige?

När det gäller samarbetet i Norden och avregleringen här är det ju den svenska regeringen som har fört förhandlingar med andra länder. Anders Castberger har väl litet bättre kontakter med den danska regeringen och borgerligheten där. Jag vill därför fråga Anders Castberger om man där har drivit frågor när det gällt avregleringen som den svenska regeringen förhindrat. Jag tycker att Anders Castberger bör ha en något lugnare ton.

Jag sade förut att vi är ganska överens. Jag skall därför inte trötta kammaren med att kommentera reservationerna; de talar ju sitt eget språk. Jag kan dock bara konstatera att Viola Claesson i sin reservation nr 5 gjort en helomvändning från tidigare år då hon ansåg att Värmland inte behöver någon flygplats. Vi vet från tidigare reserverationer och debattinlägg att Viola Claesson ansett att det inte behövs någon flygplats i Karlstadsregionen. Jag hälsar därför hennes nya inställning med tillfredsställelse, där Viola Claesson anser att staten skall betala en ny flygplats för Värmland och anser att det är något som Värmland behöver.

I övrigt är det gamla kända reservationer, och jag nöjer mig med att yrka bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande 1990/91:TU27

Anf. 39 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Sven-Gösta Signell sade inledningsvis att det inte finns några reservationer på sjöfartens område och att hälsan säkert tiger still. I den utsträckning hälsan råder är det nog så, men Sven-Gösta Signell vill naturligtvis inte läsa att vi påpekar att det råder ohälsa. Folkpartiet liberalerna har självklart ett motionsyrkande också på detta område. Det handlar bl.a. om privatisering av hamnar. Men allt vad privatisering heter blundar socialister för; därför har väl Sven-Gösta Signell inte sett det på s. 4 i betänkandet.

Sven-Gösta Signell frågade vilket land jag har som förebild. Vi i folkpartiet liberalerna behöver inte, som socialisterna, finna något modelland någon annanstans. Vårt föredöme är en god liberal ideologi. Den förföriska

beskrivning som Sven-Gösta Signell har om att en eventuell avreglering skall ske på ett ansvarsfullt sätt, kan ju inte skymma det faktum att en socialist som talar om de väsentliga marknadsmekanismerna snabbt förirrar sig bort. Försiktigtvis bemötte Sven-Gösta Signell inte några av våra invändningar mot socialdemokraternas ståndpunkter i sak. Tvärtom viftade han bara bort det och sade att det handlade om någon sorts torgmötesanförande och ville egentligen inte svara på frågorna därför att de var för många. Men svara då åtminstone på någon av de frågor jag ställde. T.ex. på frågan: Hur kan det komma sig att socialdemokraterna inte vill privatisera SAS om Danmark och Norge vill det? Hur kan det komma sig, Sven-Gösta Signell? Det är en av frågorna. Svara på den först så kan vi ta de andra sedan, om Sven-Gösta Signell så vågar och önskar.

Jag håller inga torgmöten här i kammaren, men jag kommer faktiskt till Skövde lördagen den 25 maj och då skall det hållas torgmöte. Välkommen dit Sven-Gösta Signell!

Anf. 40 VIOLA CLAESSON (v):

Ack ja, fru talman, dessa grabbar! Vad de använder orden vårdslöst, tycker jag. Ordet socialist, tycker jag inte att man kan slänga ur sig hur slarvigt som helst. Men det får väl socialdemokraterna bemöta själva och förklara att de inte längre är några socialister.

Om jag kan få litet uppmärksamhet, Sven-Gösta Signell, skall jag gärna svara på den fråga som ställdes till mig tidigare. Jag missade den faktiskt. Jag visste långt innan debatten började, att om jag glömde att säga någonting om flygplatsen i Värmland skulle Sven-Gösta Signell naturligtvis ta chansen. Jag hade skrivit upp det men minuterna gick och jag glömde att nämna det.

Sven-Gösta Signell har naturligtvis läst alla våra motioner som handlar om flyget och trafiken, och det är så att vi vill minska flygtrafiken. Vi vill t.ex. öka snabbtågstrafiken på bekostnad av flygtrafiken. Vi har också krävt att det skall införas restiktioner på flyget så att de t.ex. inte tillåts några som helst nyetableringar eller tillbyggnader med hänsyn till flygets expansion. När det gäller flygplatsen för Värmland som finns med i reservation 5 handlar det – enligt de uppgifter jag har fått och enligt vad motionären Björn Samuelson försäkrar – inte om att den behövs för att man skall utöka flygtrafiken. Den behövs därför att den gamla flygplatsen är så miljöfarlig att den måste ersättas. Björn Samuelson säger i sin motion att om och när man har hittat en bättre plats för flygfältet vill han att staten skall skjuta till medel så att det blir möjligt att bygga denna mer miljövänliga flygplats.

Om Sven-Gösta Signell inte har uppfattat det på det sättet får väl han säga ifrån. Men, fru talman, jag är ganska övertygad om att Sven-Gösta Signell kände till detta tidigare. Nu har vi tagit ytterligare några minuter i anspråk. Men det, fru talman, var inte mitt fel.

Anf. 41 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Sven-Gösta Signell ser uppenbarligen inga större problem med att flyget expanderar mycket kraftigt. Jag påtalade att det faktiskt är flyget som spräcker koldioxidtaket. Det är faktiskt så att flyget har medfört en rad andra miljöproblem som inte är lätta att komma åt. Det man kan göra

har i stort sett redan gjorts. Sven-Gösta Signell gick förbi detta med total tystnad; liksom också frågan om flygets mycket höga energiförbrukning. Flyget förbrukar 5–10 gånger mer energi än andra konkurrerande trafikslag. Det är ju inte bra, om man vill vara effektiv i sitt resursutnyttjande, minska miljöbelastningen, använda energitillgångarna på bästa möjliga sätt. Men det är kanske det som är det betecknande för socialdemokraternas nya hållning i miljö- och energifrågor: tystnad eller absurda anklagelser mot miljöengagemanget.

Jag vill fråga Sven-Gösta Signell hur han egentligen tänker sig att klara det mycket viktiga miljömålet när det gäller flyget. Skall flyget undantas från miljökraven – att minska utsläppet av koldioxid, kolväten, kväveoxider osv. – även i framtiden? Skall det vara något slags gynnat reservat?

När det gäller frågan om avreglering nämnde jag i förbigående i mitt anförande att den reglering vi har när det gäller flyget ju i huvudsak är till för att gynna flyget. Jag är därför inte lika övertygad som en del andra om att en avreglering verkligen skulle leda till mer flyg. Det är snarare så att man kan misstänka att motsatsen blir fallet; åtminstone om man tar bort de subventioner som flyget har i dag.

Jag vill ha Sven-Gösta Signells svar även på den frågan: Vad anser Sven-Gösta Signell egentligen om att man subventionerar flygplatser, skattebefriar flygbränsle och inte har någon annan motsvarande skatt för flyget? Det får ju faktiskt en snedvridande effekt; man får inte rättvisande konkurrensförhållanden mellan flyg och andra transportslag. Det måste vi väl göra någonting åt, eller hur?

Anf. 42 GÖREL BOHLIN (m):

Fru talman! Sven-Gösta Signell nämnde nedgången i luftfartstrafiken och orsakerna till den. Den har gått ned ganska mycket, och det betyder att de små flygplatserna ofta får problem. Det betyder också att vi inte kan, som vi gärna vill, ha en regionalpolitisk service till alla delar av landet därför att man har glesat ut flygtrafiken. Orsakerna är dels en konjunkturnedgång, dels en kostnadsjakt hos företagen till följd av konjunkturnedgången. Den är naturligtvis också beroende av Gulfkriget, som ledde till att många slutade att flyga.

Men trots nedgången och trots att man skall värna om de här inhemska, bra och välskötta bolagen, om jag citerar Sven-Gösta Signell rätt, tycker jag att det är oerhört viktigt att man avreglerar flyget. Då är det viktigt att man börjar med inrikesflyget.

Dessa skyddade monopolbolag är inflationsledare på grund av att de har en för låg kostnadseffektivitet. De gömmer sin brist på effektivitet i en onaturligt hög prisnivå. Det är knappast någonting som gynnar konsumenterna.

Det är viktigt att man öppnar den här marknaden för ytterligare flygbolag, nya flygbolag. Om man tittar på de nyare flygbolag som står och stampar på tröskeln till inrikesflyget, vi har t.ex. Transwede, har de också nyare flygplanstyper. Därmed uppfyller de miljökraven på ett helt annat sätt än de äldre bolagen.

Genom att bara ha dessa två stora flygbolag, SAS och Linjeflyg, gör man den svenska inrikesflygmarknaden till en oligopolmarknad. Man släpper

alltså inte in konkurrens. De båda flygbolagen kommer att skydda varandra på olika sätt, bl.a. i prissättningen. Det är sannerligen inte någonting som gynnar konsumenten.

Vi har därför både möjligheter och anledning att öppna inrikesflygmarknaden och avreglera denna. Det är viktigt att vi gör det nu när vi också har träffat ett avtal med EG. Det innebär att vi också skall förbereda oss inför en Europamarknad.

Anf. 43 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Fru talman! Anders Castberger påpekade att det fanns en motion från folkpartiet om privatiseringen av hamnar. Jag skulle vilja fråga vem som i dag står i kö och vill köpa en hamn. Vilken privat ägare vill skaffa sig en hamn? Jag vet inte om det finns. Det kanske finns i folkpartiet. Ni har ju inget föredömsland, utan det är en ideologisk fråga. Men i er ideologiska krets kanske det står en mängd människor och ber att få köpa hamnar. Jag tror att de kommuner som äger hamnar har ganska svårt att sälja dem. Men Anders Castberger kanske kan ge dem tips om detta.

Sedan ställer Anders Castberger en rak fråga till mig: Om danskarna och norrmännen vill sälja SAS, kommer vi att motsätta oss det? Nej, det tror jag inte. Om danskarna och norrmännen vill sälja SAS är det helt naturligt att vi kommer överens med dem och åstadkommer en uppgörelse om detta.

När det gäller avregleringen, som vi har pratat om, kommer den senare, men vi vill gå litet försiktigt fram. Vi tror att det skulle skada svenskt flyg om det blev en för snabb avreglering.

Jag ser att Viola Claesson nu också har fått förstärkning av motionären som vill att staten skall besluta om en flygplats i Karlstad. För två år sedan skrev ni en reservation, Viola Claesson, där ni klart sade nej till att flyg behövdes i Karlstad eftersom snabbtågen skulle komma. Då frågar jag mig vad som har skett under de här två åren som gör att ni anser att det är så angeläget att man nu skall få en flygplats i Karlstad. Flyget har ju inte ökat. Vi har ju här talat om att flygtrafiken under det senaste halvåret har minskat, men nu anser ni att staten skall betala en flygplats. Vad är orsaken till att ni nu vill flytta Karlstad flygplats? Jo, ni säger att den är miljöfarlig därför att den ligger fel. Det har ju luftfartsverket, Karlstad kommun och Karlstad landsting också kommit underfund med. Vi vill alla att Karlstads nuvarande flygplats skall läggas ned och att det skall byggas en ny. Där har staten också engagerat sig. Man har också tagit ut ett bra område. Ni kommer att få en flygplats i Karlstad, även om jag vet att ni inte tycker om det område som har tagits ut.

Anf. 44 ANDERS CASTBERGER (fp):

Fru talman! När Sven-Gösta Signell ställer sina frågor, kan man fråga sig varför vi skall ha ett kösamhälle. Vad är det för egenvärde i att man först skall se till att det står en kö av intresserade företag eller människor som väntar på ett tillstånd som staten och regeringen utdelar efter prövning i sedvanlig byråkratisk, dock ej demokratisk, ordning? Varför är det så socialdemokraterna ser alla sådana här frågor gång på gång. Det behöver inte stå en endaste intressent i kö för att vi skall ha den åsikten att det skall vara möjligt

att ta bort monopol. Det är dem vi skall ta bort oavsett om någon står i kö för att sedan köpa en hamn, sätta i gång med en flygverksamhet eller någonting annat. Det är själva ideologin och principen det gäller. Det är den som socialdemokraterna och Sven-Gösta Signell inte förstår.

Sedan säger Sven-Gösta Signell att det skulle skada svenskt flyg med en alltför snabb avreglering. Men i betänkandet framhålls i stället att det är brist på landningsmöjligheter vid Arlanda som är det tunga argumentet emot en svensk avreglering. Vilket argument är det som gäller, Sven-Gösta Signell? Han förirrar sig i alla dessa motsägelsefulla argument, som i själva verket visar på en helt annan sak. Det är motstånd mot avregleringar som gäller. Det är den socialistiska ådran som fortfarande är alltför stark. Det är inte så att det finns några sakliga skäl och tunga argument emot en avreglering.

Fru talman! Till slut menade också Sven-Gösta Signell att om Danmark och Norge säger ja till att SAS skall privatiseras föreligger inte heller något skäl emot detta från socialdemokraternas sida. Ja, men läs då i betänkandet – jag förutsätter att Sven-Gösta Signell ändå står bakom det, även om hans inte finns med på det. Där står nämligen att ingenting skall ske i den här frågan förrän företaget självt också har visat att det är till gagn för SAS. Vad är det för argument? Det är ju inte ett argument till konsumenternas fromma. Det är att invänta att SAS ber om att få bli utsatt för den bitande konkurrensen. Det är ett dåligt argument som bara är ett rent socialistiskt argument.

Anf. 45 VIOLA CLAESSON (v):

Fru talman! Jag kan inte riktigt begripa vad Sven-Gösta Signell bråkar om. Varför allt detta rabalder? Visserligen är Sven-Gösta Signell djupt engagerad i flygets verksamheter på olika nivåer här i samhället och är också företrädare för trafikutskottets s-grupp i dessa frågor. Men vad har Sven-Gösta Signell själv gjort för att hjälpa oss med den snabbtågsatsning som på många ställen skulle kunna ersätta flyget? Inte ett dugg. Det värsta är att det gör inte heller hans partikamrater vare sig här i riksdagen eller i regeringen.

Hade vi fått pengar till de snabbtågssatsningar som vi begärt under ett antal år, skulle vi kanske haft ett snabbtåg och inte behövt tjata om flyget. Men så är det inte. Utgångspunkten är att detta flygfält är så pass miljöskadligt att det inte borde finnas. Det säger Sven-Gösta Signell själv. Dessutom landar och startar stora flygmaskiner på flygfältet, t.o.m. alldeles bakom kvinnokliniken. Sven-Gösta Signell borde kanske lägga på ett kol för att lösa dessa frågor, precis som vänsterpartiet.

Anf. 46 GÖREL BOHLIN (m):

Fru talman! Det steg mot avreglering som socialdemokraterna och regeringen nu har vågat sig på innebär att man tillåter parallellkoncessioner på de stora stamlinjerna. Tidigare hade SAS ensamrätt på linjerna Malmö–Stockholm, Göteborg–Stockholm och Luleå–Stockholm. Det är dessa linjer som är de mest bärkraftiga, och genom att de enbart har kunnat flygas av SAS har det gynnat SAS alldeles kolossalt mycket.

Det blir inte så värst mycket bättre för att det nu blir två flygbolag som

flyger på dessa linjer. De backar naturligtvis upp varandra dels när det gäller prissättning, dels för att hålla andra flygbolag från dessa guldkalvar.

Om man på ett annat sätt skulle öppna marknaden, skulle man också få lägre priser till förmån för konsumenterna. Det är de små kostnadsanpassade regionalbolagen som kommer att dra ner priserna och därmed gynna konsumenterna.

Släpp konkurrensen fri. Det kommer att leda till ett uppsving för luftfarten, svenskt näringsliv och tillväxten i landet. Detta är faktiskt mycket viktigt. Ett led i detta är också att privatisera SAS och att nu ta initiativ till att göra SAS till ett privat företag.

Anf. 47 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Sven-Gösta Signell hade inget svar på mina frågor om hur socialdemokraterna ställer sig till flygets miljöansvar. Skall flyget vara ett reservat där man i fortsättningen inte behöver ta något ansvar för miljön? Skall inte flyget som alla andra trafikslag åläggas att minska utsläppen? Menar verkligen Sven-Gösta Signell detta?

Borde inte den utveckling som skett inom flyget det senaste halvåret utgöra en varningens flagga som ger signal om att det är dags att stoppa denna storskaliga fortsatta flygplatsinvestering på Arlanda och andra håll i landet? De pengarna kan gå direkt i sjön, eller snarare försvinna i tomma luften.

Är det verkligen vettigt att subventionera flyget på det sätt som nu sker? Flyget slipper en hel del skatter som andra trafikslag måste betala och får ofta subventioner till investeringar i flygplatser, framför allt kommunalt. Kommunförbundet har gjort en undersökning som visar att det rör sig om hundratals miljoner kronor. Detta borde vara något som trafikutskottets luftfartsexpert skulle kunna ha synpunkter på.

Anf. 48 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Fru talman! Jag får be Roy Ottosson om ursäkt för att jag inte svarat tidigare, men det berodde på att jag fick signal om att min taletid var slut och att jag var tvungen att avsluta mitt anförande.

Jag tror att vi kan undanröja ett litet missförstånd här. Svenskt flyg får ingenting via statsbudgeten. Det finns inte i detta betänkande förslag om att ge medel till flyget. Från statens synpunkt är flyget det trafikslag som betalar sig självt. Att det sedan finns vissa kommuner som är litet frikostiga, betalar och bygger kommunala flygplatser, är en annan sak. Inte ens Roy Ottosson vill väl att riksdagen skall förbjuda kommunerna att satsa på att bygga flygplatser? Den kommunala självständigheten vill nog även miljöpartiet slå vakt om, hoppas jag.

Vi socialdemokrater har i vårt program ställt oss bakom att varje trafikmedel själv skall betala sina kostnader. Det är målsättningen. Men vi vet att vissa trafikmedel i dag, bl.a. järnvägen, icke har dessa möjligheter. Men målsättningen är att det skall vara så även på detta område. Några subventioner till flyget via statskassan finns inte.

När det gäller debatten om miljön och flyget är det något överdrivet att säga att flyget är otroligt miljöfientligt jämfört med andra trafikslag. Det är inte det. Man kan kort och gott säga att flyget svarar för ett par procent av

luftföroreningarna i Sverige. Men av debatten och tonläget att döma skulle man kunna tro att luftfarten är det helt dominerande miljöproblemet.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att inrikesflyget i Sverige betalar miljöskatt på utsläpp av kolväte, kväveoxid och fr.o.m. i år också på utsläpp av koloxid. Därmed är flyget den enda trafikgrenen som tagit på sig det fulla kostnadsansvaret för de negativa effekterna av miljöpåverkan. Däremot tillgodoräknas inte flyget de samhällsekonomiska intäkter som uppstår genom tidsvinster vid resandet. Jag vill alltså framhålla att argumentet att flyget är så enormt miljöfientligt är överdrivet.

Anders Castberger säger att socialdemokraterna vill ha en kö av köpare till hamnar. Om jag uttryckt mig på det sättet, tar jag tillbaka detta, Anders Castberger. Det räcker om Anders Castberger tar fram en köpare.

Det har funnits en privat hamn i Sverige. Det var hamnen i Wallhamn. Hur gick det med den? Jo, kommunen fick överta hamnen. Det var inga socialister som satt på Tjörn och motsatte sig detta. Anders Castberger, som bor närmare Tjörn än jag, vet vilken politisk sammansättning som finns i kommunstyrelsen. Det är inte socialdemokraterna som styr.

Anf. 49 ANDERS CASTBERGER (fp):

Fru talman! Det märks att socialdemokraternas och Sven-Gösta Signells argument blir svagare och svagare mot slutet av debatten. Varför skall jag ta fram några köpare till hamnar därför att vi i folkpartiet liberalerna vill att det skall vara tillåtet med privata hamnar? Det är inte vår uppgift som politiskt parti, eller statens uppgift, vilket kanske Sven-Gösta Signell svävar i villfarelse om, att ta fram köpare, sortera dem, ställa dem i kö eller bevilja någonting till dem. Ta i stället bort hindren för etablering och ta bort monopolen. Då behövs inga köer, eftersom det inte uppstår några köer. Därmed kan de köpare som eventuellt finns köpa vad de behöver och vill. Finns det inga köpare behöver man som politiker inte heller bekymra sig över det.

Detta vore en rejäl politik, Sven-Gösta Signell. Men en sådan politik står inte socialdemokraterna för. Det finns ett annat alternativ i svensk politik som står för detta.

Anf. 50 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Fru talman! Jag blir inte klok på Anders Castberger i denna debatt. Han talar om att vi socialdemokrater skall göra det möjligt att sälja hamnar. Det finns inget monopol på hamnar.

Sedan säger Anders Castberger att det inte är politiska partier eller riksdagen som skall ta fram köpare. Vem är det då som skall ta fram köpare till dessa hamnar? Wallhamn på Tjörn är ett av de starkaste folkpartifästena i detta land. Jag är inte riktigt övertygad om det, men jag tror att det stämmer. Så har det i varje fall varit tidigare. Där lät man kommunen överta den privata hamnen. Sedan står Castberger här och skäller och pratar om att socialdemokraterna sätter hinder i vägen för att privatisera hamnar!

Ett gott råd till Anders Castberger: Jag tror att vi skall sluta den här debatten, för ditt eget bästa. Jag tycker att du är en så pass hygglig pojk att jag vill rekommendera dig att göra det.

I stället skall jag använda resten av tiden till att svara Viola Claesson, som

säger att vi inte har gjort någonting för snabbtågen. Det är inte mer än en timme sedan kammaren avslutade en tidigare debatt, där man pratade om att de största investeringar som nu skall göras på något område inom järnvägstrafiken gäller just snabbtågen.

Det finns stora planer. Såväl regeringen som SJ har en ambition att bygga ut järnvägstrafiken och då även snabbtågsförbindelserna. Vi har börjat med snabbtåg mellan Göteborg och Stockholm, och det kommer att bli sådana tåg även på andra sträckor. Vi har inte hindrat snabbtågsutbyggnaden. Om Viola Claesson tror att jag skulle ha utgjort ett hinder för snabbtågen, är nog det att överskatta mig.

Anf. 51 ANDERS CASTBERGER (fp):

Fru talman! En får tacke för de fina och vänliga orden från Signell. Dem återgäldar jag naturligtvis gärna.

Ändå är ju skärningspunkten här att när vi i folkpartiet liberalerna vill gå fram med privatisering av hamnar och flygplatser, ta bort monopolen för flygtrafik och annat som den här debatten har handlat om, då frågar dess värre socialdemokraterna: Men finns det någon som står och väntar på att få köpa allt detta?

Den enkla sanningen är den att det spelar ingen roll om det står en kö av människor eller företag som vill köpa något av detta. Det är friheten som sådan att kunna etablera sig som är det viktiga, och det är politikernas ansvar att se till att den friheten finns. Det är vårt ansvar att ta bort de hinder och monopol och annat som finns i näringslivet. Det gäller sjöfarten och det gäller flygfarten och andra transportfrågor som vi här har diskuterat. Där kvarstår dess värre också efter den här debatten uppenbarligen en skillnad mellan socialdemokratin och folkpartiet liberalerna.

Anf. 52 VIOLA CLAESSON (v):

Fru talman! Nu var det inte snabbtågen vi skulle diskutera, men eftersom Sven-Gösta Signell nämnde dem blev det på det här sättet. Jag tror inte att Sven-Gösta Signell var inne i kammaren under de tre och en halv timme som vi diskuterade infrastrukturinvesteringar. Under tre och en halv timmes tid försökte jag nämligen att få både Birger Rosqvist och kommunikationsministern eller någon annan lämplig person att svara på hur mycket av infrastrukturpengarna som skulle användas till järnvägarna. Inte en av dem har kunnat ge mig ett svar. Men kan Sven-Gösta Signell göra det nu, är jag mycket tacksam.

Anf. 53 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Debatten gäller trafikutskottets betänkande 27.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Företogs till avgörande trafikutskottets betänkanden 1990/91:TU24 och TU27.

Mom. 1 (trafikpolitikens mål och inriktning)

Först biträddes reservation 3 av Viola Claesson med 20 röster mot 17 för reservation 4 av Hans Lindforss. 246 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträddes reservation 2 av Elving Andersson och Rune Thorén med 33 röster mot 17 för reservation 3 av Viola Claesson. 235 ledamöter avstod från att rösta.

Därpå biträddes reservation 1 av Kenth Skårvik m.fl. med 89 röster mot 38 för reservation 2 av Elving Andersson och Rune Thorén. 156 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 130 röster mot 88 för reservation 1 av Kenth Skårvik m.fl. 67 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 12 (utgångspunkter för finansiering av överenskommelserna om trafiken och miljön i storstadsområdena)

Först biträddes reservation 13 av Elving Andersson och Rune Thorén med 32 röster mot 17 för reservation 15 av Hans Lindforss. 236 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 218 röster mot 47 för reservation 13 av Elving Andersson och Rune Thorén. 19 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 14 (ny teknologi inom vägtrafikområdet och ett elektroniskt betalsystem)

Utskottets hemställan bifölls med 259 röster mot 22 för reservation 17 av Viola Claesson. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande TU27

Mom. 1 (den allmänna inriktningen av investeringar för luftfarten)

Först biträddes reservation 1 av Elving Andersson och Rune Thorén med 37 röster mot 32 för reservation 2 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 214 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 219 röster mot 49 för reservation 1 av Elving Andersson och Rune Thorén. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8 (privatisering av SAS)

Utskottets hemställan bifölls med 195 röster mot 86 för reservation 7 av Kenth Skårvik m.fl.

Mom. 11 (nya riktlinjer för inrikes flygtrafik)

Först biträddes reservation 11 av Kenth Skårvik m.fl. med 89 röster mot 20 för reservation 12 av Viola Claesson. 172 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 179 röster mot 88 för reservation 2 av Kenth Skårvik m.fl. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

6 § Ny jämställdhetslag, m.m.

Föredrogs
arbetsmarknadsutskottets betänkande
1990/91:AU17 Ny jämställdhetslag, m.m. (prop. 1990/91:113).

Anf. 54 MONA SAINT CYR (m):

Fru talman! Jag vill berätta för kammaren om en mellansvensk och medelstor kommun med ca 35 000 invånare. 3 000 personer är anställda i kommunen. Av dem utgör omkring 2 400 kvinnor. Som vanligt återfinns de i huvudsak inom vårdsektorn, inom barn- och äldreomsorg men givetvis även inom administrativa kontorsarbeten.

I den här kommunen tillsattes 1980 en arbetsgrupp. Det var efter jämställdhetslagens tillkomst. Kommunfullmäktige beslutade om detta och gav direktiv. 1981 var arbetet slutfört och riktlinjer uppdragna för jämställdhetsarbetet. Det var ett ambitiöst program med 57 målinriktade att-satser under olika viktiga rubriker.

Förslaget gick ut på remiss. Remissyttrandena gav inte uttryck för någon negativism. Så – vad hände sedan? Ingenting!

1985 togs riktlinjeförslaget upp ur den byrålåda dit det hade förpassats. Förslaget reviderades av den rekonstruerade arbetsgruppen och sändes ut på en ny remissomgång. Där befinner det sig fortfarande 1991, på tio års avstånd från det första ambitiösa programmet!

Fru talman! Detta är bilden från en offentlig arbetsgivares insatser på jämställdhetsområdet. Det är bilden från en av Sveriges 284 kommuner. Det är också bilden från en socialdemokratiskt styrd kommun, en av 125 med socialdemokratisk majoritet. Det tänkta jämställdhetsarbetet i denna kommun rönte sålunda ett totalt ointresse.

Jag vill inte påstå att det är utslagsgivande, men inte desto mindre kan man notera att socialdemokraterna i riksdagen gick emot den jämställdhetslag som antogs 1979. Den godtogs nämligen med en enda rösts övervikt.

I den nyss beskrivna kommunen har inga röster höjts – vare sig från politiskt eller från fackligt håll – för att ett aktivt jämställdhetsarbete skall bedrivas eller för att jämställdhetsfrågor över huvud taget skall diskuteras eller beaktas. Det stora hindret för ett sådant arbete är att kommunledningen inte har velat ge sin inställning till känna och att det saknas en målinriktning.

Utredaren av den jämställdhetslag som ligger till grund för dagens betänkande säger med anledning av det relaterade exemplet:

"Det framstår som alarmerande, att en så stor del av de tillfrågade kommunerna inte bedriver något som helst jämställdhetsarbete. Det är måhända inte en tillfällighet, att kommuner som arbetsgivare varit svarande i processer i AD i så många som elva mål rörande JämLs diskrimineringsförbud."

Till detta må därför läggas att i 26 av 34 mål i AD har frågorna rört diskri-

minering i samband med anställning. I 22 av de nämnda 26 målen gällde det tjänster inom den offentliga sektorn, varvid primärkommunerna alltså svarade för hälften, dvs. elva.

Fru talman! Mitt inledande exempel är intressant som beskrivande bakgrund till moderata samlingspartiets yrkande och reservation till förmån för JämOs tillsynsansvar. Vi vill nämligen vidga JämOs tillsyn till att gälla hela arbetsmarknaden. I dag får JämO endast tillgång till en liten, smal sektor på ca 10 %. Vad kan detta tillföra jämställdhetsarbetet, om vi på detta område inte bara vill ha en avläsbar effekt, utan en påtaglig och nödvändig sådan? För närvarande har tillsynen gällt finansbolag och advokatkontor. Vi tror att det vore betydligt mycket mer ändamålsenligt och intressant ur jämställdhetssynpunkt om JämO finge tillsyn också över bl.a. den offentliga sektorn liksom givetvis även över den icke obetydliga enskilda sektorn inom tjänste- och industriområdet.

I direktiven till utredningen sägs: "Av det förhållandet att hittills huvudsakligen offentliga arbetsgivare har varit svarande i mål enligt lagen får naturligtvis inte dras slutsatsen, att diskriminering förekommer mer inom offentlig verksamhet än inom privat. Utredaren bör dock närmare klarlägga orsaksförhållandena." Vidare sägs att "utredaren bör förutsättningslöst analysera resultatet av kartläggningen". Jag har nyss relaterat en del av kartläggningen.

Utredaren har gjort den bedömningen att de förväntningar som vid lagens tillkomst ställdes på arbetsmarknadens parter inte har infriats i annat än mindre utsträckning. Hon konstaterade också att "JämOs aktionsradie krympt i takt med att kollektivavtal avseende jämställdhetsarbetet har träffats på arbetsmarknaden. Genom att avtalen inte tillåter något ingripande från JämOs sida, avseende den helt övervägande delen av arbetsmarknaden, har lagens tillsynsinstrument blivit tämligen urholkat".

Slutsatsen är att huvuddelen av arbetsmarknaden täcks av avtal som utesluter JämOs tillsyn.

Fru talman! Vi moderater har i våra kommittémotioner föreslagit att tiden är mogen att ge JämO en fullt aktiv roll i det fortsatta jämställdhetsarbetet i syfte att göra det möjligt för riksdagen att nå upp till de ambitiöst uppsatta målen. Syftet med jämställdhetsavtalen måste ju vara att stärka och utveckla jämställdhetsarbetet. Detta var i alla fall målsättningen med föregående jämställdhetslag enligt dåvarande statsrådets uttalanden. Det är också vad vi nu föreslår att riksdagen skall uttala.

Vår moderata slutsats är den att vi antingen skall ha en JämO med legaliserad fullmakt att utöva tillsyn över hela arbetsmarknaden eller att JämO-institutionen – om lagstiftarna väljer att låta JämO förbli i stort sett tandlös – med det närmast symboliska verksamhetsfält som återstår inte längre har något berättigande.

Vi har valt att ge JämO såväl befogenhet som resurser till ett vidgat arbetsfält. Vi har sålunda jämfört med regeringens förslag velat anslå ytterligare 1 milj.kr. till JämO. Därmed yrkar jag bifall till vår reservation 31.

Fru talman! Vi har till detta betänkande ännu ett antal reservationer. De gäller medelsanvisningen men också jämställdhetsplaner, skadestånd, jämställdhetsnämnd, förutsättningarna för jämställdhetsarbetet och betydelsen

av privatisering av i dag offentliga kvinnojobb samt det parlamentariska inflytandet på jämställdhetsarbetet. Vi moderater stöder dessa reservationer men nöjer oss med det nämnda bifallsyrkandet för att hushålla väl med kammarens tid.

Anf. 55 CHARLOTTE BRANTING (fp):

Fru talman! Folkpartiet liberalernas jämställdhetsrötter hittar vi hos rösträttsrörelsens liberala kvinnor: Ellen Hagen, Augusta Tonning, Elin Wägner och Selma Lagerlöf. När Frisinnade kvinnors riksförbund bildades 1921, för precis 70 år sedan, blev Sveriges första kvinnliga riksdagsledamot, Kerstin Hesselgren, dess ordförande.

Folkpartiets vidare kamp för jämställdhet tar sin utgångspunkt i liberalismens människosyn, som sätter den enskilda individen i centrum. Hon skall vara fri att utvecklas utan att präglas av roller och fördomar.

Eftersom kvinnor länge har varit diskriminerade, har många reformer som syftat till ökad jämställdhet varit särskilt viktiga för kvinnor: den allmänna rösträtten, särbeskattningen, utbyggnaden av barnomsorgen, jämställdhetslagen, pappaledigheten samt en mängd andra reformer. Vid alla dessa reformer har folkpartiet liberalerna varit pådrivande. Men mycket arbete återstår innan jämställdheten har förverkligats. Vi menar att det är dags för en ny jämställdhetsoffensiv. Det är dags för kvinnor och män att ge och få hälften var – av arbete, pengar, ansvar och fritid. Det ställer krav på insatser, både politiska och andra, över ett mycket brett fält. Det handlar både om nya och viktiga attityder och attitydförändringar och om politiska reformer och förändringar.

Det avgörande i en ny jämställdhetsoffensiv måste vara att göra jämställdheten till en mansfråga lika mycket som en kvinnofråga. En nyckel för att engagera männen är deras roll som pappor. Det räcker inte med att bygga ut barnomsorgen eller ens att göra den mer flexibel. Männen tar faktiskt bara ut ungefär 7 % av den sammanlagda föräldraledigheten. Det är ju onekligen ganska märkligt att vi i jämställdhetsdebatten inte har kommit längre än att det skrivs spaltmeter när en biskop tar två veckors pappaledighet; det anses vara en sensation. Det behövs sannerligen en ny kampanj för att killarna skall ta föräldraledigt. Mannen måste uppmuntras att utnyttja inte bara de lediga dagarna i samband med barnets födelse utan också andra former av föräldraledighet, såsom ledighet för vård av sjukt barn och deltidsarbete när barnen är små. För detta krävs inte bara förstående arbetsgivare, som har klart för sig att det är utvecklande för alla att ta hand om barn och att en kvinna eller man som ägnar tid åt detta får erfarenheter som är till nytta också i en rad andra situationer. Vi anser att de erfarenheter som föräldraledighet ger i många sammanhang bör räknas som en merit också i arbetslivet. Folkpartiet liberalerna föreslår också att ledigheten i samband med barns födelse på sikt byggs ut till 20 dagar. Detta framgår av reservation nr 13.

Som gammal lärare anser jag att det är mycket viktigt med utbildning, det kanske bästa sättet att ge människor möjlighet att påverka sin egen situation. Målet måste vara valfrihet utan fördomar. I dagens skola görs mycket för att komma till rätta med de traditionella könsrollerna. Det handlar om information, positiva förebilder, läromedelsgranskning, fortbildning, pryo, uppdel-

ning av praktiska göromål på ett icke traditionellt sätt osv. Vi i folkpartiet liberalerna var tidigt ute med att kräva att enkönad undervisning skulle accepteras vid t.ex. laborationer och dataarbete. Det har också regeringen accepterat, och det pågår försöksverksamhet. Vi tycker det är viktigt att den förstärks och utvidgas.

Vi finner det också viktigt att pröva nya grepp i jämställdhetsarbetet inom utbildningen. Det bör självfallet ske kontinuerligt. Vi tror också att det vore på sin plats med en statlig utredning som fick till uppgift att lägga fram nya förslag. Men först måste läget kartläggas, och man måste skaffa sig en bild av de försök som pågår. Dessa skall utvärderas, varpå man kan komma med tips till utbildningsanordnare samt föreslå vilka beslut statsmakterna bör fatta för att verkligen främja en större jämställdhet i hela utbildningsväsendet.

Jämställdhetslagen, som jag kommer in på litet senare, är begränsad till arbetslivet, vilket också Mona Saint Cyr var inne på. Men i vår tid med stora behov av vidareutbildning och omskolning kan gränsen mellan förvärvsarbete och utbildning inte vara annat än flytande. Genom studiesociala åtgärder och lagstadgade studieledighetsrättigheter har utbildning och förvärvsarbete faktiskt flätats samman. Vi anser därför att den utredning som vi förordar också bör överväga om inte jämställdhetslagen kan utformas så att den är tillämplig även på utbildningsområdet. Det har vi framfört i reservation 17.

Utsikterna på arbetsmarknaden är alltjämt sämre för kvinnorna än för männen. Kvinnor har i genomsnitt 70 % av männens lön och ca 80 % om de jobbar heltid. Forskning visar att en mycket liten del av löneskillnaden kan förklaras i skillnader i utbildning och annat kunskapskapital. Kvinnor har med andra ord sämre avkastning på utbildning och arbetslivserfarenhet än män. Forskning visar också att detta främst beror på kvinnors högre bortovaro från arbetet. I dag kan vi konstatera att löneskillnaderna ökar mellan kvinnor och män. Folkpartiet liberalerna har därför krävt en översyn på detta område.

Nyligen presenterade Statsanställdas förbund en lönestatistik som visade på ca 4 000 kr. skillnad i lön mellan deras kvinnliga och manliga medlemmar. Nästan 1 000 kr. av dessa pengar kunde hänföras till direkt lönediskriminering på grund av kön och ingenting annat. Folkpartiet liberalerna och centern har i reservation 7 påtalat att det är bra att regeringen nu har tillsatt en utredning om löneskillnaderna mellan kvinnor och män. Vi hade naturligtvis helst sett en parlamentarisk utredning, eftersom vi anser att oppositionen har viktiga synpunkter att framföra i frågan. Det allra viktigaste är dock att utredaren får ett konkret uppdrag att utforma ett arbetsvärderingsinstrument och därmed pröva de regler som finns i EG för likalöneprinciper och arbetsvärdering.

Fru talman! Vi har många gånger under jämställdhetsdebatterna diskuterat de s.k. offentliga monopolen inom vård, omsorg och utbildning. Därför skall jag bara helt kort nämna att vi naturligtvis fortfarande tror att hundratusentals kvinnor skulle få flera arbetsgivare att välja mellan, om man släppte loss den kvinnliga entreprenörsandan. Det skulle ge dem en starkare position inte minst när det gällde att få inflytande och förbättrade arbetsvill-

kor. På detta område vill regeringen föra en politik som innebär att kvinnor fortfarande i stor utsträckning är hänvisade till en enda arbetsgivare. Man konstaterar i propositionen att det inte finns någon grund för antagandet att kvinnors förhållanden på arbetsmarknaden – såväl lönemässigt som i fråga om inflytande – skulle förbättras om verksamheten bedrevs i både offentlig och privat regi. Det är en uppfattning som vi i folkpartiet liberalerna tar kraftigt avstånd från. Vi tror helt enkelt att regeringen har fel.

En förutsättning för kvinnornas höga arbetskraftsdeltagande är en väl fungerande barn- och äldreomsorg. Vi vet erfarenhetsmässigt, inte minst genom långtidsutredningens betänkande – att kvinnorna fortfarande har huvudansvaret för barnen. Även ansvaret för den äldre generationen vilar i huvudsak på kvinnorna. Om inte samhället kan erbjuda bra omsorg om barn och äldre kommer kvinnorna för all framtid att få en svagare ställning på arbetsmarknaden än män. Också av den anledningen är kravet på ett upprivande av de offentliga vård- och omsorgsmonopolen oerhört väsentligt för att främja jämställdheten. Vi vet t.ex. att alternativt driven barnomsorg ofta, men naturligtvis inte alltid, är billigare än den kommunalt drivna. Det kan ha olika orsaker. I de föräldrakooperativt drivna daghemmen är det föräldrarnas arbetsinsatser och i de personalkooperativt drivna daghemman är det personalens extra arbetsinsatser som kan jämföras med andra småföretagares.

Dessutom finns i den enskilda verksamheten det uttalade ekonomiska ansvar och de korta beslutsvägar som många kommuner nu genom resultatenheter och decentralisering framgångsrikt försöker överföra till de kommunala barnstugorna. Det är utmärkt. Den större kostnadseffektiviteten i de enskilda alternativen kan, som vi ser det, ge två positiva effekter. Dels innebär förekomsten av billigare alternativ i sig att vi kan få fler platser inom t.ex. barn- och äldreomsorg för en viss summa pengar. Dels kan erfarenheterna föras över till de offentligt drivna verksamheterna och därmed bidra till att kostnadseffektiviteten ökar.

Vad är det egentligen som gör att socialdemokraterna fortfarande spjärnar emot i de här frågorna och inte släpper loss den skapande kvinnliga entreprenörsandan fullt ut? Jag har faktiskt fortfarande mycket svårt att förstå vad man är rädd för.

Fru talman! Låt mig så övergå till att kommentera jämställdhetslagen. Vi i folkpartiet liberalerna har alltid känt ett speciellt ansvar för den här lagen, eftersom det var vi som i strid med bl.a. socialdemokraterna drev fram den. Vi känner därför ett starkt ansvar för att den skall fungera så bra som möjligt. Vi har många gånger krävt förbättringar och preciserat dessa i olika motioner. Några av våra förslag har vi fått igenom, andra inte.

Dispositionen av lagförslaget skiljer sig från den hittillsvarande lagstiftningen, men i sak uppvisar förslaget inte tillräckliga förändringar. Det är en besvikelse. Det arbete som har föregått propositionen, utredningen och remissarbetet har visat att lagstiftningen behöver reformeras. Men regeringen har inte varit beredd att gå lika långt som utredningen, vilket vi beklagar.

Genom jämställdhetslagen ges riktmärken för hur jämställdhetsarbetet bör bedrivas. Lagen skall utgöra ett skydd för enskilda mot diskriminering på grund av kön. Bakom lagstiftningen ligger övertygelsen om att förbud mot könsdiskriminering har en betydelsefull uppgift att fylla som ett medel

att driva på utvecklingen. Vi menar att lagen ger ett väsentligt och påtagligt uttryck för samhällets erkännande av principen om jämställdhet mellan kvinnor och män. Det som händer i arbetslivet är centralt för strävandena mot jämställdhet mellan kvinnor och män och kan indirekt även leda till återverkningar inom en del andra samhällsområden. Som jag sade tidigare anser vi att tiden nu är mogen för att överväga om inte jämställdhetslagen också skulle kunna göras tillämplig på förhållandena inom utbildningsområdet.

Den nu gällande jämställdhetslagen lägger huvudansvaret för de aktiva åtgärderna för att främja jämställdheten i arbetslivet på arbetsmarknadens parter. Det förutsattes att arbetsgivaren och arbetstagaren skulle finna de arbetsmetoder och lösningar som bäst passade deras förhållande. Vi kan nu konstatera att denna förhoppning inte har infriats i någon nämnvärd omfattning. Den utvärdering som utredningen gjort har visat att det har funnits en betydande passivitet när det gäller jämställdhetsfrågorna på både arbetstagar- och arbetsgivarsidan. De jämställdhetsavtal som har träffats är faktiskt ganska allmänt hållna och har bedömts i de flesta fall inte kunna leda till någon skadeståndsskyldighet. Utredaren har kommit fram till att det finns anledning att skärpa kraven på arbetsmarknadens parter. Vi i folkpartiet liberalerna delar den uppfattningen. Vi tycker att det är anmärkningsvärt att regeringen trots erfarenheterna från det ganska omfattande utredningsarbete som har ägt rum inte har varit beredd att lägga fram förslag om en verkligt förändrad reglering.

Det kan naturligtvis diskuteras hur en sådan skärpning skall ske. Vi i folkpartiet liberalerna har slutligen fastnat för det förslag som utredningen lade fram. Det innebär att endast jämställdhetsavtal som har minst det innehåll som anges i jämställdhetslagen skall kunna ersätta lagens regler. När det gäller tillsynen över efterlevnaden av avtalen blir det jämställdhetsombudsmannen, JämO, som skall agera för att förmå arbetsgivaren att vidta en viss åtgärd, om det inte finns avtal som uppfyller lagens krav när det gäller innehållet. JämO har då att utgå från de krav som lagen ställer. Uppfyller däremot avtalet lagens minimikrav, är det arbetstagarnas organisationer som skall påtala avtalsbrott. Det innebär att samhället ställer vissa krav på parterna när det gäller innehållet i avtalen, men när dessa krav är uppfyllda överlåter man åt parterna att själva svara för kontrollen av att avtalen efterlevs.

Om JämO finner att ett jämställdhetsavtal som träffats inte uppfyller lagens krav enligt 4–11 §§ i den föreslagna jämställdhetslagen kan JämO agera genom att hos jämställdhetsnämnden begära vitesföreläggande mot arbetsgivaren.

Jag medger att väldigt mycket av detta är tekniskt och att man bör fundera både en och två gånger innan man kan förstå vad de olika delarna i förslaget egentligen betyder. Vi har emellertid i våra reservationer 32 och 35 pekat på hur man både praktiskt och teoretiskt skulle kunna lösa frågan på ett riktigt och bra sätt.

Folkpartiet liberalerna har under en lång tid krävt förändringar av reglerna vid s.k. anställningsfallen. I den nuvarande lagstiftningen och i regeringens förslag har den person som missgynnats på grund av kön rätt till ideellt skadestånd. Däremot får hon eller han inte rätt till det som tvisten

egentligen gäller, nämligen tjänsten. Vi menar att det av mer principiella skäl vore rimligt att domstolen också på yrkande av den diskriminerade kunde ge den personen rätt till den sökta tjänsten. Om en arbetsgivare inte vill ta emot denna person eller om det anses vara omöjligt, bör det, som fallet är enligt anställningsskyddslagens 39 §, finnas en möjlighet för arbetsgivaren att lösa personen från anställningen.

Över huvud taget finns det anledning att, på sätt som också utredningen framfört, kraftigt höja skadeståndsbeloppen i dessa mål. Självfallet kan fasta belopp för de skadestånd som skall utgå inte fastställas i lagstiftningen. Hänsyn måste bl.a. tas till arbetsgivarens ekonomiska förhållanden. Ett belopp som för en arbetsgivare inte är särskilt kännbart kan för en annan kanske innebära konkurs. Hänsyn av detta slag torde främst bli aktuella i mål där arbetsgivaren är en småföretagare. I de flesta fall menar vi att det är rimligt med skadestånd som motsvarar arbetsgivarens kostnad för att lösa en anställd från anställningen.

Utredningens redovisningar och JämOs undersökning om sexuella trakasserier på arbetsplatserna visar att det på åtskilliga håll råder allvarliga missförhållanden. Vi anser därför att det är väl motiverat att stärka skyddet mot sexuella trakasserier. Även på denna punkt väljer regeringen att inte följa utredningens förslag. I stället föreslår man ett förbud mot trakasserier från arbetsgivare för det fall en anställd har *avvisat* arbetsgivarens sexuella närmanden eller anmält arbetsgivaren för könsdiskriminering. Regeringen har inte velat betrakta sexuella trakasserier som otillåten könsdiskriminering. I stället hänvisar man till brottsbalkens regler, och det gör även utskottets majoritet.

Vi delar utredningens uppfattning att det finns ett behov av att i jämställdhetslagen ta in en bestämmelse som innebär att förbjuden könsdiskriminering föreligger om arbetsgivaren utsätter en arbetstagare för sexuella trakasserier eller för trakasserier på grund av en anmälan om könsdiskriminering – detta givetvis under förutsättning att trakasserierna direkt eller på ett påtagligt sätt påverkar anställningsförhållandena.

Enligt vår mening finns det också skäl att föreslå en laglig reglering av arbetsdomstolens och tingsrätternas sammansättning i mål enligt jämställdhetslagen.

Fru talman! När det gäller den viktiga frågan om hur kvinnovåld skall kunna minskas vill jag hänvisa till det betänkande från socialutskottet där folkpartiet liberalerna föreslår 3 milj.kr. utöver regeringens förslag till kvinnojourerna. Vidare föreslås där besöksförbud och en ökad satsning på bl.a. överfallslarm.

Till sist vill jag gärna säga att jag är glad för att vi i utskottet har lyckats att åstadkomma en så gott som enig skrivning – det är bara vänsterpartiet som har reserverat sig – i frågan om EG och kvinnorna. Vi pekar bl.a. på EG-administrationens aktivitet på jämställdhetsområdet och på vikten av att svenska kvinnor kan vara med och påverka den framtida utvecklingen inom Europa. Det är alltså en positiv EG-skrivning.

Jag ställer mig självfallet bakom de reservationer som folkpartiet liberalerna har skrivit under, men jag yrkar bifall bara till reservationerna nr 2, 32 och 49.

Anf. 56 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c):

Fru talman! Som vanligt är det övervägande kvinnor som deltar i jämställdhetsdebatten. Undantaget är Gustav Persson, som traditionsenligt för socialdemokraternas talan, och det är ju bra. Egentligen är det inte så underligt att det är vi kvinnor som deltar i denna debatt. Det är lättare för oss kvinnor att se ojämlikheten mellan kvinnor och män. Vi möter ständigt orättvisorna, och vi känner igen dem. Våra erfarenheter gör också att det är lättare för oss att förstå olika kvinnors situation. Men när fler kvinnor kommer in på olika områden tror jag att denna förståelse kommer att öka även bland män, och så har ju redan skett.

Svenska kvinnor har det i de flesta avseenden bättre än kvinnor i andra länder. Vi ligger på andra plats i världen efter Finland enligt en FN-rapport som vi fick del av i morse. Ändå återstår mycket att göra innan vi har uppnått ett jämställt samhälle. Jag menar då ett samhälle där vi tar vara på olikheterna, så att varje människas förmåga kommer till sin rätt på lika villkor.

Vi centerkvinnor har en lång tradition av aktivt och konkret pådrivande arbete för att förbättra kvinnors situation.

Man kan säga att kvinnor och män lever i olika världar.

Kvinnorna har de tyngsta och mest monotona jobben med det lägsta lönerna. Löneskillnaderna har t.o.m. ökat under senare tid. Kvinnorna arbetar ofta deltid. Kvinnorna tar huvudansvaret för hem och familj, vilket leder till en stressad situation. Kvinnor drabbas oftare av belastningsskador än vad män gör. De senaste tio åren har kvinnornas sjukfrånvaro ökat med 50 % och männens med 10 %. Det är alarmerande siffror som inte kan accepteras. Åtgärder för att förbättra kvinnors arbetsmiljö måste därför prioriteras. Över huvud taget bör kvinnors ohälsa tas på större allvar, och mer forskning behöver ske på det området.

Trots att nästan lika många kvinnor som män finns i arbetslivet har vi den kanske mest könsuppdelade arbetsmarknaden i världen. Kvinnor återfinns inte särskilt ofta i ledande befattningar. Kvinnor drabbas hårdare av den svåra arbetsmarknadssituationen som vi har nu än vad män gör. Många traditionella kvinnoryrken rationaliseras bort eller försvinner på grund av den tekniska utvecklingen. Samhällets resurser för fritidsverksamhet och idrott går i större utsträckning till män och pojkar än till kvinnor och flickor.

Det finns många fler exempel. Men jag är inte ute efter att komma med en heltäckande eländesbeskrivning utan efter att visa på behovet av fortsatt positivt jämställdhetsarbete inom alla områden.

Jämställdhetsarbetet handlar i mycket stor utsträckning om att förändra attityder och fördomar. Just det kan vi inte besluta om i riksdagen. Men vi kan hjälpa attitydförändringarna på traven genom att ständigt hålla debatten levande och genom att ge förutsättningarna. Det finns en hel del områden där riksdagen kan fatta beslut som bidrar till ökad jämställdhet.

Den största delen av den här debatten handlar om förslaget till ny jämställdhetslag. Den första lagen genomfördes, om jag minns rätt, under den tid centern satt i regeringsställning och Karin Andersson var jämställdhetsminister. Det är nu ett tag sedan, och det är klart att lagen är mogen för revidering.

Det nya förslaget heter följdriktigt "Olika på lika villkor". Det tycker vi är ett bra namn. Däremot har vi en hel rad synpunkter på innehållet i förslaget.

Vi har inte mindre än 18 reservationer fogade till det här betänkandet där centerpartiet antingen står ensamt eller tillsammans med andra. Jag skall gå igenom de flesta av dem. Karin Starrin kommer senare att ta upp frågan om kvinnors arbetsmiljö, varför jag inte går in på det området.

Den första reservationen gäller förutsättningarna för jämställdhet, där vi pekar på nödvändigheten av att låta mäns och kvinnors erfarenheter och värderingar komma till uttryck i samhällsarbetet. Först då får vi ett bra underlag för politiska och fackliga beslut och bidrar på det sättet till ett mänskligare arbets- och näringsliv. Det självklara målet är att kvinnor och män skall ha likvärdiga sociala och ekonomiska möjligheter och möjlighet att dela på föräldraansvar och hemarbete. Det bör föras en vidgad debatt på dessa områden. Vi tar också upp betydelsen av attitydpåverkan för att beslut på jämställdhetsområdet skall upplevas som motiverade.

Kvinnors sämre villkor på arbetsmarknaden leder också till sämre villkor när det gäller sjukdom, arbetslöshet och pensionering. Vi menar att de sociala trygghetssystemen måste ändras så att de utgår från grundtrygghetsprincipen med möjligheter till individuell påbyggnad. Exempel på detta är våra förslag om höjd grundpension, allmän arbetslöshetsförsäkring och vårdnadsersättning.

I en annan reservation tillsammans med moderater och folkpartister pekar vi på den bristande valfriheten för kvinnor i den offentliga sektorn. Vi vill öppna fler möjligheter för kvinnor att starta egna företag inom vård, omsorg och utbildning. Det ger kvinnor fler valmöjligheter, och kvinnors kunskaper och erfarenheter tas till vara på ett bättre sätt.

Vi i centern trycker också hårt på kvinnors företagande i ett regionalpolitiskt perspektiv. Det är oerhört viktigt att kvinnors arbetsmarknad breddas för att man skall kunna utveckla utsatta regioner och hindra kvinnors flykt från dessa områden. Kvinnor är nödvändiga för att hela Sverige skall kunna leva! Utvecklingsfonderna har här en stor uppgift som stöd och hjälp för kvinnliga företagare. Vi välkomnar att riksdagen har kunnat fatta beslut om de krav som vi har fört fram länge om att utvecklingsfondernas ansvar även skall gälla tjänstesektorn. Vi beklagar dock indragningen av 1,6 miljarder av utvecklingsfondernas utlåningsmedel. I den omställningsperiod och svåra arbetsmarknadsssituation som vi nu befinner oss i är det besvärande.

Jag yrkar bifall till reservation nr 11.

Centern har länge drivit kravet på arbetsvärdering av olika yrkessektorer för att kartlägga skillnader och analysera bakgrunden till att kvinnodominerade yrken oftast värderas lägre än yrken där män dominerar. Målet är naturligtvis lika lön för likvärdigt arbete. Ett system med arbetsvärdering finns i dag inom EG. Vi anser att den utredning som regeringen nu föreslår har för låga ambitioner, eftersom man där nöjer sig med att analysera möjligheterna att använda arbetsvärdering som ett instrument för jämförelser. Tiden måste nu vara mogen att gå längre, och vi föreslår därför att utredningen skall vara parlamentarisk och få direktiv att utforma arbetsvärderingsinstrumentet till ett konkret förslag, både när det gäller organisatoriska rutiner för

att värdera olika arbeten och en faktisk värdering av olika yrkessektorer. I det sammanhanget bör EGs regler också prövas.

Det här är en av de viktigaste frågorna för att det skall bli förutsättningar för bättre villkor på arbetsmarknaden. Det är ganska obegripligt att regeringen är så försiktig. Jag vill därför ställa följande fråga till både Gustav Persson och jämställdhetsminister Margot Wallström som är här i dag: Varför är ni så försiktiga? Varför kan inte vi i Sverige gå före på det här området?

Jag yrkar bifall till reservation nr 7, som folkpartiet också har ställt sig bakom.

Vi centerpartister vill också öka trycket på arbetsmarknadens parter att arbeta för att nå målet lika lön för lika eller likvärdigt arbete. De bör därför årligen till JämO redovisa vad de har gjort för att nå målet. Därigenom kan arbetet påskyndas. Vi tar upp detta i reservation nr 42.

Jämställdhetslagen har hittills omfattat det arbetsrättsliga området, och i förslaget finns inget förslag till utvidgning. Vi anser att lagen nu bör vidgas till att gälla fler områden och då i första hand utbildningen, eftersom den har en så avgörande betydelse för jämställdheten. Dessutom blir sambandet mellan utbildning och arbetsliv allt starkare. Det är positivt att JämO nu får möjlighet att bedriva informations- och rådgivningsverksamhet även inom utbildningsområdet. Men vi anser inte att de skäl som utskottsmajoriteten anför mot en utvidgning av lagen är bärande. Vi tycker att regeringen skall återkomma till riksdagen med ett förslag om utvidgning.

Utbildningsområdet har över huvud taget stor betydelse när det gäller jämställdheten. Det gäller läroplansarbetet, lärarutbildningen och läromedlen, dvs. hela utbildningsväsendet ifrån förskola, ungdomsskola och högskola till forskning. Det är det området som har den största betydelsen.

Förebilder är viktiga för barn. Bl.a. genom förebilder lär de sig vad som är manligt och vad som är kvinnligt. Därför är det i högsta grad otillfredsställande att nästan alla förskole-, lågstadie- och mellanstadielärare är kvinnor. Det här är ett starkt skäl för att ytterligare stärka arbetet för en mindre könsuppdelad arbetsmarknad än den vi har i dag.

I förstone kan regeringens förslag om obligatorisk jämställdhetsplan i företagen låta bra. Det är klart att alla företag behöver, mår bättre och med säkerhet fungerar bättre om medarbetarnas resurser tas till vara på bästa sätt. Det gör man om arbetslivet är jämställt. Vi tror att ett sådant tvång bara skulle uppfattas som ännu ett byråkratiskt påfund som kommer uppifrån – särskilt gäller det de mindre företagen. En sådan åtgärd kan därför motverka sitt syfte.

Ingen uppföljning eller kontroll av planerna föreslås heller. Dessa planer riskerar därför att bli ett slag i luften. Det bör i stället vara i företagets eget intresse att i samråd med de fackliga organisationerna utforma en policy för jämställdhetsarbetet inom företaget som kan följas upp och revideras med jämna mellanrum. Detta bör vara frivilligt. Jämställdheten bör vara ett naturligt inslag i arbetslivet.

En fråga som har större betydelse för jämställdheten är att 90 % av arbetsmarknaden i dag är undantagen från JämOs insyn på grund av kollektivavtal. Lagen har därigenom ofta urholkats. I det nya lagförslaget föreslås nu igen att reglerna om aktiva åtgärder skall kunna ersättas av sådana avtal. Vi mot-

sätter oss detta. Vi anser att det här finns tillräckligt starka skäl för att frångå principerna om kollektivavtal. Vi anser att kollektivavtal inte skall kunna skydda delar av arbetsmarknaden från JämOs tillsyn. Dessutom måste JämO få möjlighet till insyn och rätt att inhämta uppgifter från arbetsgivare. Vi föreslår därför att lagen skall gälla hela arbetsmarknaden och inte kunna ersättas med regler i kollektivavtal. Jag yrkar bifall till vår reservation nr 33.

Sexuella trakasserier på arbetsplatsen är ett högst påtagligt problem för många kvinnor. Det kan aldrig accepteras. Vi vill utvidga lagen till att gälla förbud mot sexuella trakasserier även om de inte direkt är förenade med hot och/eller försämring av arbetsvillkoren. Blotta förekomsten av trakasserier på en arbetsplats måste enligt vår uppfattning förbjudas och kunna leda till att den som trakasserar ställs till ansvar.

Beträffande påföljden anser vi att skadestånden för brott mot jämställdhetslagen måste höjas till en sådan nivå att de avskräcker från att begå brott. Även ekonomiskt skadestånd bör komma i fråga, eftersom det är svårt att ha en annan nivå på skadeståndet än i andra mål. Vi anser att detta skall utges som kompensation för utebliven lön och andra utlägg. Vi föreslår att regeringen skyndsamt skall återkomma till riksdagen med förslag om de lagändringar som behövs för att genomföra detta.

Vi menar också att jämställdhetsnämnden skall avskaffas och dess uppgifter föras över till JämO. Det kan inte vara meningsfullt att i dessa rationaliseringstider behålla en nämnd som inte har avgjort ett enda ärende. Regeringen bör även i denna fråga återkomma till riksdagen med förslag till de lagändringar som behövs när nämnden skall avskaffas.

Arbetsdomstolen och dess sammansättning har stor betydelse för behandlingen av ärenden som kommer dit. Eftersom domstolen i dag domineras av män finns det risk för att bedömningen inte blir helt objektiv. Detta riktar jag inte mot männen som en anklagelse för att de medvetet misskrediterar kvinnor. Det är bara så, att kvinnors och mäns erfarenheter och språk skiljer sig åt så mycket att vi ofta har svårt att förstå varandra. En mer allsidig sammansättning av arbetsdomstolen skulle undanröja detta. Vi anser också att särskilda insatser behövs för att öka domarnas medvetenhet och kunskaper i jämställdhetsfrågor.

Vi tycker, avslutningsvis, att det är bra att regeringen nu föreslår ett projekt för att förbättra samarbetet mellan myndigheter och frivilliga organisationer när det gäller våld mot kvinnor. Därför vill vi utöka anslaget för detta projekt med 2 milj.kr. för att särskilt satsa på spridning av insatserna över hela landet.

Fru talman! Med våra förslag till förändringar skulle jämställdhetslagen skärpas betydligt och därmed bli mer verksam än med de förslag till förändringar som regeringen har lagt fram. Med detta vill jag säga att jag givetvis står bakom alla de reservationer där centern finns med. Av tidsskäl nöjer jag mig med att yrka bifall till reservationerna nr 7, 9, 11 och 33.

Anf. 57 MAGGI MIKAELSSON (v):

Fru talman! Det finns i dag fler kvinnor än män i Sverige. Ändå betraktas vi ofta som en minoritet. Kvinnor ses, på samma sätt som barn, handikappade och äldre, som en särskild grupp som avviker från det normala. Med

andra ord behandlas vi som en minoritet trots att vi är fler. Hur kan detta komma sig? Ja, det är inte en slump eller en förarglig miss, utan helt enkelt ett bra exempel på hur maktstrukturen i samhället ser ut. Vi lever i ett samhälle där mannen är normen. Män och det män gör värderas högre än kvinnor och det kvinnor gör.

Den manliga maktstrukturen har påverkat oss alla – både kvinnor och män. Många av oss kvinnor tar på oss ansvaret och känner skuld för att vi är underordnade männen. Därför är också underordningen ibland svår att se i vardagen. Statistiken över hur fördelningen av samhällets resurser ser ut talar dock sitt tydliga språk. Det gäller t.ex. löner; kvinnor har generellt sett lägre löner än män. Det gäller arbetstider; kvinnor har sämre arbetstider än män. Det gäller positioner i näringslivet; det är inte kvinnor som sitter i bolagsstyrelser eller som är verkställande direktörer.

Det gäller även våldet mot kvinnorna i samhället. Våldet mot kvinnor är det tydligaste uttrycket för kvinnors underordning i samhället. Det mesta våldet sker dessutom fortfarande inom hemmets väggar. Det sexuella våldet har fått ökad uppmärksamhet i massmedia, men sällan förs ett resonemang om bakgrunden och orsakerna till våldet mot kvinnor. Jag har personligen en känsla av att vi just nu är inne i en period när det blivit mer tillåtet att utöva våld mot kvinnor och uttala kvinnoförakt. Vi har tidigare haft en del uppmärksammade domar. Jag tänker t.ex. på styckmordsrättegången. Det finns också andra exempel på domar som visar att kvinnor värderas på ett annat sätt än män.

Förtrycket eller, med ett annat ord, överordningen har alltså två ansikten – dels ett klassbundet där överklassen – makthavarna – systematiskt har utnyttjat de arbetande, dels ett könsbundet där männen som grupp systematiskt utnyttjat kvinnorna. Jag tycker här att de borgerliga partierna har en felsyn när de tror att jämställdhet handlar om attitydförändringar. Det är självklart viktigt att ändra attityder i samhället, men om man skall förändra samhället, så att man får ett jämställt samhälle där män och kvinnor har samma värde, måste man också ändra på de underliggande maktstrukturerna. Det krävs alltså att vi ändrar på båda dessa maktstrukturer. Det kan bara ske genom att kvinnorna blir medvetna om och själva kan se förtrycket.

Kvinnors kamp för självständighet och jämlikhet är, som vi har hört tidigare, inget nytt. Det är en lång historia. Det var faktiskt så sent som 1920 som gifta kvinnor fick rätt att ta ett arbete utan makens medgivande, och inte förrän 1939 infördes förbud mot att avskeda kvinnor som gifte sig eller fick barn. Fortfarande tio år efter det att jämställdhetslagen trädde i kraft kan vi se att vi har långt kvar innan vi har uppnått jämställdhet.

Fortfarande betraktas kvinnor som ting som är till för att behaga mannen. Ett sådant exempel hittade jag i en av morgontidningarna. Jag har en kopia av det här. Ett stort företag annonserar inför Mors dag med en huvudlös kvinnokropp som skall göra far glad, som det står i texten. Vi kommer från vänsterpartiets sida att anmäla den här annonsen till KO för könsdiskriminering, och jag skulle vilja uppmana de andra partierna att också göra det.

Det som är förnedrande i annonsen är inte att man visar underkläder, utan det sätt på vilket det sker och de associationer som texten kan ge. Kvinnan

reduceras till ett ting, en kropp utan huvud – utan egen tankeförmåga – vars uppgift är att göra mannen glad.

Detta är ett exempel på att det ännu är långt kvar till jämställdhet mellan kvinnor och män. Men det finns flera. Kvinnorna har, som jag tidigare sade, de lägre lönerna, de sämre arbetstiderna och dessutom de tyngsta jobben. Löneskillnaderna ökar i dag mellan kvinnor och män. I det läget hade vi från vänsterpartiets sida hoppats att regeringen skulle ta jämställdhetsutredningens förslag på större allvar och komma med förslag på rejäla förbättringar. Tio år med den gamla jämställdhetslagen har ju, som man också konstaterar i betänkandet, faktiskt inte inneburit några större framsteg för jämställdheten. De kvinnor i Sverige som drabbas av kollektiv lönediskriminering, som drabbas av att man avtalat bort jämställdheten eller som drabbas av sexuella trakasserier på jobbet hade nog velat ha – och behövt ha – en hårdare lagstiftning.

I ett läge när jämställdhetsarbetet avstannat och kvinnornas villkor försämras behövs mer än någonsin en jämställdhetslag som lyfter fram kvinnornas rättigheter. Det behövs en lag som med sina krav och sanktionsmöjligheter visar vad samhället tycker om jämställdhet. Att den nya lagen i så liten utsträckning tagit till sig av tio års erfarenhet måste betyda att man inte tar jämställdhetsfrågorna på allvar. Det blir vackra ord, men till intet förpliktande vackra ord.

Det är också symptomatiskt att utskottsmajoriteten funnit regeringsförslaget så perfekt att man avstyrker samtliga motionskrav. Endast i ett fall gör utskottet ett uttalande.

Jag vill passa på att säga att jag tycker att det är bra att det av lagen framgår att den främst syftar till att förbättra förhållandena för kvinnorna. I övrigt närde jag faktiskt en förhoppning om att utskottsbehandlingen skulle kunna komplettera och rätta till åtminstone några av de uppenbara brister som med regeringens förslag fortfarande finns i lagen. Men icke så!

Kvinnornas kamp för jämställlldhet kommer inte att få någon draghjälp av den nya lagen, tyvärr. Dess bättre finns det fortfarande en levande kvinnorörelse utanför det här husets väggar och utanför regeringskansliets väggar. Dagens unga kvinnor har större kunskaper och ställer större krav på ett jämställt liv. Man accepterar inte på samma sätt som vi som tillhör en annan generation de orättvisor som faktiskt finns. Man ser ett arbete som en självklarhet, och det tycker jag är viktigt – en av de viktigaste förutsättningarna för jämställdhet är att kvinnorna har rätt till ett arbete.

Jag tänker ta upp några av de förslag som vänsterpartiet har lagt fram men som utskottsmajoriteten avstyrkt. Det första av dem gäller lagens omfattning.

Även den nya lagen kommer att vara begränsad till att omfatta arbetslivet. Det är en allvarlig brist. Vi har i vår motion krävt att hela samhällslivet skall omfattas av lagen. Det är också så att människor i största allmänhet uppfattar att lagen gäller för hela samhället och inte bara på arbetslivets område.

Utbildningsområdet är ett område där jämställdhetslagen borde gälla, framför allt därför att utbildningen har en strategisk betydelse när det gäller att skapa förutsättningar för att uppnå jämställdhet i arbetslivet och i samhället i övrigt. Vi vet att utbildningsområdet präglas av samma brist på jäm-

ställdhet som samhället i övrigt. Det är även där männens villkor som gäller, och det är männen som är normen.

Utskottets motivering, att ett bredare tillämpningsområde skulle göra lagen alltför allmän, håller inte, inte heller hänvisningen till att regeringsformen innehåller förbud mot könsdiskriminering. Det är snarare ännu allvarligare att lagen inte skärps när den visar sig inte räcka till. Självfallet kan en lag som täcker hela samhällslivet ändå göras konkret och tydlig.

En annan märklig inställning är att utskottet inte vill acceptera jämställdhetslagen som en minimilag, en lag som man inte kan avtala bort. Det är enligt vad jag förstår unikt inom arbetsrättens område att man i ett kollektivavtal kan ställa lägre krav än vad som stadgas i lagen, och det är för mig helt obegripligt att utskottet inte kunnat enas om en skärpning av lagen i det avseendet. I stället skriver man att "regler om aktivt jämställdhetsarbete har bäst förutsättningar att bli respekterade och tillämpade på ett riktigt sätt om de uppfattas som normer för gemensamma strävanden på arbetsplatserna".

Det är ju goddag – yxskaft! Lagen har kommit till för att vi lever i ett ojämlikt samhälle och under en manlig maktstruktur. Vem är det då som styr vilka normer som finns på en arbetsplats? Om de rådande normerna är att jämställdhetsarbete är något onödigt tjafs, är det då det som skall vara utgångspunkten för kollektivavtalet?

Jämställdhetsutredningen har visat att den nuvarande lagen inte har räckt till, bl.a. därför att man i kollektivavtal har haft så allmänt hållna skrivningar om jämställdhet att det har i frågasatts om de över huvud taget kan grunda rätt till skadestånd.

Varför vill socialdemokraterna i utskottet inte ändra på det? Det skulle finnas en "stabil majoritet" för en sådan skärpning av lagen. Utom vänsterpartiet har både folkpartiet och centern framfört sådana krav.

Ett annat område där regeringen och utskottet backar från jämställdhetsutredningens krav är när det gäller kollektiv lönediskriminering.

Sedan mitten av 1980-talet har löneutjämningsprocessen stannat av. Löneskillnaderna mellan kvinnor och män ökar nu åter. 1989 fick t.ex. privatanställda LO-män en genomsnittlig lönehöjning med 159 kr. per månad mer än vad kvinnorna fick. Därför anser vi också att propositionens förslag till bestämmelser om lönediskriminering är helt otillräckliga.

Vänsterpartiet kräver att arbetsgivarna åläggs skyldighet att verka för utjämnade av löneskillnader mellan män och kvinnor som utför arbete som är lika eller av lika värde.

En annan avgörande brist när det gäller den föreslagna regleringen av lönediskriminering är att det saknas regler som gör det möjligt att rättsligt angripa kollektiv lönediskriminering. Nu krävs nämligen att det finns ett annat arbete på samma arbetsplats som är lika eller av lika värde att jämföra med. Så är det ju inte alltid.

I USA finns en lagstiftning mot kollektiv könsdiskriminering som visat sig vara mycket värdefull som hjälpmedel när det gäller att bekämpa de könsrelaterade löneskillnader som finns mellan större kollektiv av manliga och kvinnliga anställda. Eftersom den faktiska lönediskrimineringen av kvinnor huvudsakligen sker genom att kvinnodominerade yrken betalas sämre än

motsvarande yrkesgrupper där män dominerar, är det nödvändigt med regler som möjliggör att hela kollektiv uppvärderas.

Jämställdhetsutredningen föreslog i sitt betänkande att arbetsgivarna skulle åläggas skyldighet att verka för att utjämna löneskillnader mellan män och kvinnor när de utför arbete som är lika eller av lika värde. Utredningen föreslog också att JämO skulle ha rätt att vitesförelägga arbetsgivare som inte rättade sig efter en uppmaning att vidta åtgärder mot könsrelaterade löneskillnader.

Utskottets motivering är lång, men faktum kvarstår. Om kollektivavtal innehåller bestämmelser som innebär lönediskriminering av kvinnor kan diskrimineringen inte försvaras med hänvisning till att det rör sig om kollektivavtal. Det måste gå att med lagens hjälp komma till rätta med kollektiv lönediskriminering!

Ett område som är nog så viktigt och som har berörts av flera talare före mig är arbetsdomstolens sammansättning. Av domstolens ledamöter är endast 18 % kvinnor, och det är inte ovanligt att mål enligt jämställdhetslagen avgörs av en helt manlig domstol.

Det här är faktiskt en allvarlig brist. Utskottet håller med om att kvinnors och mäns liv och arbete skiljer sig så mycket åt och att de har så olika erfarenheter i arbetslivet att dessa erfarenheter kan ha betydelse för synen på jämställdhet. Sedan skriver utskottet ändå: "Dessa förhållanden kan däremot inte vara skäl att införa särskilda regler att en domstol är domför endast om både män och kvinnor finns representerade."

Ja, fru talman, det är goddag – yxskaft igen. Man kan väl inte först konstatera att kvinnors och mäns erfarenheter är så skilda att de påverkar synen på jämställdhet, och sedan skriva att det inte finns skäl att införa särskilda regler för domstolens sammansättning av kvinnor och män! Det borde verkligen vara skäl att införa en garanti för att kvinnor finns med i arbetsdomstolen!

Jag vill upprepa det jag sade i början av mitt anförande: Det finns fler kvinnor än män i samhället. Kvinnor är ingen minoritet vars intressen skall skyddas. Kvinnorna utgör i samhället en majoritet som utsätts för diskriminering på grund av att det är männen som har makten. Det är därför vi har en jämställdhetslag, eller hur?

Det finns fler andra krav som vi har ställt men som också har avstyrkts av utskottet. Det gäller bl.a. kravet att redovisa lönestatistisk uppdelad på kön, vilket är viktigt för att man med siffror och fakta skall kunna visa att det faktiskt pågår en diskriminering. Det gäller kravet på ett nytt arbetsvärderingssystem. Vi kräver att man skall kunna jämföra de olika arbetsuppgifter som kvinnor och män har. I dag anses det t.ex. mycket tyngre att lyfta 60 kg en gång än att lyfta 10 kg sex gånger. Men frågan är vilket som är tyngst. Det gäller stärkta rättigheter för kvinnor i mansdominerade miljöer. Arbetsgivare borde vara skyldiga att anställa en person av underrepresenterat kön vid likartade meriter. Vidare gäller det – som flera talare tidigare varit inne på – krav på strängare förbud mot sexuella trakasserier.

I regeringens proposition har jämställdhetsutredningens förslag till förbud mot sexuella trakasserier urholkats. Regeringen anser att redan befintlig straff- och skadeståndslagstiftning är fullt tillräcklig. Utskottet tror som regeringen. Vi i vänsterpartiet tror inte att de 17 % av kvinnorna på arbets-

marknaden som enligt JämOs enkät varit utsatta för sexuella trakasserier delar den uppfattningen. Det är av utomordentlig vikt att utredningens mer ambitiösa förslag inte försämras.

Jag vill något kommentera jämställdhetslagens sanktionsmöjligheter. Vi har i vår motion krävt kraftigt höjda skadeståndsbelopp vid brott mot jämställdheten. Även här gäller det att sanktionen vid brott mot lagen speglar samhällets värderingar. Låga skadeståndsbelopp visar att samhället inte prioriterar jämställdhetsarbetet. Dessutom medför låga skadeståndsbelopp att det blir billigt att köpa sig fri från att följa lagen. Västerpartiet vill att jämställdhetslagen skall vara ett effektivt medel och ett stöd för kvinnorna i kampen för jämställdhet, men det förutsätter att lagen också får tänder. Vi anser att jämställdhetsutredningens förslag till kraftigt höjda skadeståndsbelopp måste genomföras. Den gamla lagen har funnits ganska länge, och ingen arbetsgivare kan i dag hävda att han inte har kunnat anpassa sig till lagens krav. Det är därför dags att höja skadeståndsbeloppen.

Herr talman! Jag vill övergå till att ta upp några av de motionskrav som vi i vänsterpartiet reste under den allmänna motionstiden och som också behandlas i detta betänkande. Det första kravet handlar om EG, offentlig sektor och kvinnor.

Vi har i en motion krävt att det skall tillsättas en arbetsgrupp som specifikt skall se över frågan om EG och den offentliga sektorn. En sådan arbetsgrupp bör bestå av en majoritet av kvinnor. Vi har framfört detta krav, eftersom vi vet att den svenska offentliga sektorn är unik och att den har en alldeles avgörande betydelse just för kvinnorna.

Den offentliga sektorn är arbetsgivare för en majoritet av de kvinnor som i dag förvärvsarbetar, och den är också – vilket är minst lika viktigt – en förutsättning för att vi kvinnor skall kunna arbeta i den stora omfattning som vi gör. Det är just därför som det är angeläget med en särskild arbetsgrupp som skall se över den offentliga sektorn.

Det finns många vulgärinslag i debatten om EG och ett eventuellt svenskt medlemskap, men en sak är oomtvistad. Det svenska välfärdssystemet och kvinnornas höga förvärvsfrekvens är någonting som är unikt i världen och i jämförelse med EG-länderna. Det är detta välfärdssystem som vi riskerar att rasera, när vi inte längre kan föra en självständig ekonomisk politik i Sverige. Anpassningen, eller snarare underordningen, till det internationella kapitalet kommer att innebära minskade inkomster att använda till generell välfärd. Medlemskap i EG är ett led i den underordningen, och vi anser därför att det är utomordentligt viktigt att den stora grupp kvinnor som i dag finns inom den offentliga sektorn visas den respekt som dessa kvinnor förtjänar genom att man särskilt studerar konsekvenserna för dem vid ett svenskt medlemskap.

Ett annat område som vi har tagit upp i våra kvinnomotioner är hur kvinnor behandlas i ekonomiskt avseende. Jag har redan varit inne på löneskillnaderna och lönestatistiken, så jag tänker här närmast ta upp statsbudgetens brist på kvinnoperspektiv.

I årets budgethandlingar har jag letat efter den redovisning av fördelningen av ekonomiska resurser på kvinnor och män som riksdagen beslutade om redan 1988. Och herr talman, den redovisningen finns inte! Hela budget-

förslaget är skrivet på ett traditionellt sätt och som om det inte fanns skillnader i mäns och kvinnors villkor. Budgeten är så att säga könsblind. Utskottet skriver visserligen att "vissa" uppgifter om fördelningen redovisas. Men det är allt det lilla. Jag vill fråga utskottets ordförande: Var kan jag finna dessa redovisningar? Jag har letat.

Budgeten, den ekonomiska politiken och i stor utsträckning också regeringspolitiken är skapad av män. De stora ekonomiska beslut som under senare år har fattats har gynnat män, samtidigt som de fört med sig andra konsekvenser för kvinnor som grupp. Ett exempel på detta är skatteomläggningen, som bevisligen ger minst till dem som har låga löner. Det är bra att den skall utvärderas från jämställdhetssynpunkt.

Vidare har riksdagen fattat beslut om försämrad sjukersättning och försämrad ersättning för vård av sjuka barn. Dessa beslut drabbar kvinnor – särskilt de lågavlönade inom industrin- och offentlig sektor – hårdare än män. Ett EG-medlemskap kommer sannolikt också att få helt andra konsekvenser för kvinnorna, osv. Det går att göra listan lång.

Om man frågar kvinnor vilken ekonomisk och social reform de helst skulle vilja ha, blir det nästan entydiga svaret: sex timmars arbetsdag med en bibehållen lön. Varför har denna reform, som garanterat önskas av en majoritet av svenska folket, alltid fått stå tillbaka för andra reformer?

Jag anser att det finns en underlig kluvenhet i socialdemokratins syn på jämställdhet. Å ena sidan inser man och accepterar att samhället är ojämlikt och att den manliga normen och den manliga överordningen finns kvar som en social och ekonomisk princip.

Å andra sidan är man inte beredd att göra något åt saken, annat än så att säga kosmetiska förändringar. Vilka slutsatser drar Gustav Persson av att det har fattats så många stora ekonomiska beslut som slår hårdare mot kvinnor än mot män? Är det en slump och en tillfällighet? Eller har det att göra med maktstrukturen i samhället?

Det är känt och det har sagts flera gånger i debatten att kvinnor i Sverige förvärvsarbetar i samma utsträckning som männen. Det är en viktig förändring och i sig en framgång för jämlikhetsarbetet.

Men kvinnorna har också fått betala ett högt pris. Inträdet på arbetsmarknaden har skett på männens villkor, och kvinnorna har fått klara av hemarbetet efter arbetsdagens slut.

Arbetsorganisation, arbetsmiljö och arbetsredskap har varit anpassade för män. Det visar sig också att arbetsskadorna ökar bland kvinnorna.

Det finns en lång rad konkreta åtgärder som skulle kunna vidtas för att förändra kvinnors villkor i arbetslivet. Vi har framfört en del förslag i våra motioner, men samtliga har avstyrkts, vilket vi beklagar. Den grundläggande förändringen som bör genomföras är att bryta det maktsystem som inom sig både inrymmer en kapitalistisk marknadsekonomi och en patriarkal maktstruktur.

Herr talman! Med det anförda vill jag yrka bifall till reservationerna 5, 6, 10, 19, 34, 40, 47, 56 och 63. I övrigt står vi i vänsterpartiet bakom de reservationer som vi har undertecknat.

Anf. 58 ANNA HORN AF RANTZIEN (mp):

Herr talman! Att vilja, att kunna, att våga, att väga... Politik sägs vara att vilja, men det borde också vara att kunna, men så är det minsann inte alltid. Ofta är politik att våga, att våga välja nya vägar trots lojalitetsmurar, när man upptäcker att tidigare valda vägar leder fel. Men politik är också att väga, att balansera mellan olika intressen för att ständigt söka efter största möjliga frihet för den enskilda människan utan att rättvisan eller rättvisans syster jämställdheten kommer i kläm.

I denna vår tid talar vi så mycket och lyckligt om konkurrens, om ökad konkurrens som ett hälsotecken. Vi ser inte att vi redan har för mycket konkurrens i balansen mot frihet, rättvisa och jämställdhet. Samarbete – och ett vettigare ekonomiskt system förstås – är den motvikt som kan återställa balansen.

Att med lagens hjälp förbättra jämställdheten är inte lätt. Jag tvivlar på att det är en lycklig väg att välja. Ändå tvingas också vi i miljöpartiet många gånger att välja den vägen när ingenting annat tycks hjälpa. Otåligheten kräver sitt. Om vi kunde ge jämställdheten tid, massor med tid, kanske det vore en bättre väg – tid i skolan, tid i fritidsaktiviteterna, i lönearbete och i hemarbete. Då skulle vi kunna rycka upp de gamla djupa partriarkaliska rötterna, som vi minsann känner av också här i denna upplysta församling, där det ändå finns så många män med vilja till bättre jämställdhet samlade. "Hellre en mans ondska än en god kvinna"! Varför får sådant leva kvar som godtagen biblisk sanning?

Förra gången vi här i kammaren debatterade jämställdhetsfrågor, undrade jag högt: Var finns alla män som vill tala om jämställdhet? Jag upprepar min fråga: Var finns alla män som i dag borde stå i kö på talarlistan?

Varför behövs en ny jämställdhetslag? Varför finns det fortfarande så mycket som vi känner är fel och som behöver framföras i så många motioner? Varför finns det så många reservationer att stödja? Jag drömmer om den dag då vi inte ens behöver en jämställdhetslag, då jämställdheten är självklar.

Maktutredningen har visat att Sveriges maktelit inom politik, förvaltning, näringsliv, organisationer, massmedia, osv. bara till 13 % består av kvinnor. Andelen är störst inom politiken och minst inom näringslivet. Maktutredningen befarar att kvinnorna håller på att överta hemmets motsvarigheter i samhället, dvs. social-, utbildnings- och kulturpolitik, medan männen behåller kontrollen över ekonomi och samhällsplanering. Återigen den manliga polariseringen, antingen–eller, i stället för att mötas i det fruktbart kvinnliga både–och. Konkurrens mot samarbete i stället för konkurrens i balans med samarbete. Nota bene, naturligtvis är detta en generalisering med avsikt att tydliggöra.

Det finns alltså avsevärda skillnader mellan mäns och kvinnors grundsyn i de mest väsentliga frågorna, t.ex. om miljön och kärnkraften. Maktutredningens undersökning tyder på att maktelitens kvinnor står närmare folket än maktelitens män. Redan detta är skäl att öka andelen kvinnor i sådana positioner, så att den år 2000 går upp till minst 50 %. Det har vi föreslagit i en motion, och där har vi tagit till en skärpt jämställdhetslag som medel. Initiativet till denna motion togs av en man. Det är fint, skall jag säga,

att arbeta inom ett parti där det finns män som vågar. Motionen avslogs. Vad annat – den är ju långt före sin tid.

Vi stöder vänsterns reservation om kvinnornas förändrade roll i EG. Vi kanske borde ha skrivit en egen, men det kommer ju fler tillfällen. I många sammanhang har vi pekat på samma risker som dras fram här: bristen på offentlig barnomsorg inom EG och risken för att skattepolitiken kommer att ge oss samma brist. Det är ju alltid inom omsorgen det är lättast att dra ned. Att vi måste dra ned är ganska tydligt när vi ser den av TCO beräknade siffran om 50 miljarder som staten förlorar i inkomster av indirekta skatter vid en EG-harmonisering. Kravet på en särskild arbetsgrupp för att närmare undersöka konsekvenserna av detta är ett minimikrav på öppenhet i ett samhälle som vi vill kalla demokratiskt.

Att enbart lönearbetsplatsen är det svängrum där jämställdhetslagen gäller är inte tillfredsställande. Där en lag som denna kan verka och förbättra, där skall den också gälla. Intresset för att vidga lagens tillämpningsområde är stort; det syns i reservationer från både folkpartiet, centern, vänstern och miljöpartiet. Vi föreslår att det skall klarläggas hur vi kan öka jämställdheten med lagens hjälp inom områdena politik, skola, forskning och sociala förmåner utanför lönearbetslivet.

Vi stöder också en centerreservation som gäller kvinnors företagande och regional balans – ett ämne som vi i miljöpartiet har behandlat i samband med regionalpolitiken. Det är också en fråga om jämställdhet på ett annat plan, den mellan tätort och glesbygd. Där krävs en bättre jämställdhet för att minska vår allt snabbare växande sårbarhet, och där krävs en bättre jämställdhet för att kvinnorna skall kunna starta nya småföretag. Det krävs också för männens jämställdhet – för att också de skall kunna stanna kvar på landsbygden.

Där kom männen in. Också de behöver en bättre jämställdhet för balans och glädje i sinne och samhälle. Men naturligtvis är det lättare att dra fram de så mycket mer påtagliga bristerna i kvinnans roll. Jag måste också påpeka att kvinnorna själva måste kämpa vidare med kraft men utan alltför starka överdrifter. Vi glömmer lätt vår historias vunna friheter, de som suffragetter och andra kämpar – också några av mankön – har gett oss. Vi har fått en bra plattform att kämpa vidare ifrån, men kampen är onödigt seg. Det är inte bara kvinnorna som skall stå som segrare; också männen kommer att vinna på en bättre balans i jämställdheten. Jag hoppas mycket på mina barns och barnbarns generationer och deras barn. Hos dem ser man ofta hur den bättre jämställdheten ger männen nya livsvärden, kvinnorna mer möjligheter att ta vara på sin begåvning och barnens bättre gemenskap med båda föräldrarna. Måtte de inte få möta alltför hårda bakslag! Och det är bra med en ung jämställdhetsminister.

I ett blad från riksdagsbiblioteket läser jag titlarna och blir rädd: "Marknaden tar makten över lönebildningen." Marknaden är i dag detsamma som konkurrens fast det egentligen inte behöver vara så. I ekonomisk konkurrens har kvinnorna alltid varit förlorare. Vidare: "Arbetets döttrar är framtidens förlorare." "Alla riksdagskandidater utsedda – kvinnorna riskerar förlora terräng." "Rödpennan drabbar utbildningsreform. Svenska sjuksköterskor duger inte åt EG i fortsättningen heller."

De av en slump hittade citaten talar sitt tydliga språk. Kampen för en bättre jämställdhet måste gå vidare för männens och kvinnornas och samhällets skull.

Jag slutar med tillägget att vi stöder betänkandets samtliga reservationer där miljöpartiet står med, men vi yrkar dessutom bifall till reservationerna 20, 23 och 25.

Anf. 59 GUSTAV PERSSON (s):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att jag i morse läste i tidningen och hörde på radion om en FN-studie som visar att Sverige ligger etta när det gäller mänskliga rättigheter. Det har en mycket stor betydelse även i den diskussion som vi för här i dag. Enligt samma FN-studie ligger Sverige tvåa i världen när det gäller kvinnornas ställning. Endast Finland ligger före.

Jag tror att det är viktigt att mina meddebattörer har detta perspektiv när vi diskuterar här i Sveriges riksdag. Det betyder inte att vi inte skall fortsätta arbetet, men det visar väl ändå att vi har gjort en hel del under årens gång och att socialdemokratin har haft en ledande ställning.

Jag skall citera ur regeringens proposition:

"En arbetsmarknads- och arbetslivspolitik som inte bara möjliggör sysselsättning och en lön att försörja sig på, utan också ger chansen till 'det goda arbetet' för alla människor, är en hörnpelare i en politik för jämställdhet mellan kvinnor och män.

Ett socialt trygghetsnät som ger hjälp och ersättning vid egen eller barns sjukdom, goda utbildningsmöjligheter och en tryggad ålderdom är ytterligare exempel på väsentliga förutsättningar för att jämställdhetsmålen skall kunna nås. Det handlar om grundläggande rättigheter, skyldigheter och möjligheter för alla, oberoende av kön, bostadsort, social bakgrund eller etnisk tillhörighet. På detta sätt är jämställdhetspolitiken och en politik för jämlikhet nära förknippade med varandra."

Detta är utgångspunkten för en socialdemokratisk jämställdhetspolitik. Alla skall omfattas av den på lika villkor. Varför denna starka betoning? En analys visar att det finns mycket stora skillnader mellan män och kvinnor, men också mellan kvinnorna. Arbetarkvinnan är lägst avlönad. Hon har den sämsta arbetsmiljön, får liten utbildning på jobbet, har stort ansvar i hemmet och har litet fritid. Hon har ett slitigt och enformigt arbete.

Detta är kunskaper som vi har fått ganska nyligen i folkhälsorapporten och genom arbetsmiljökommissionens arbete, även om vi har vetat om det här tidigare. LO har också visat detta genom sin utredning Klass och kön, där man talar om klasstrappan. I den trappan står arbetarkvinnan längst ned och SACO-mannen, för att använda organisationsterminologin, högst upp.

Vi vet också att sjukfrånvaron har ökat under de senaste tio åren. Sjukfrånvaron för kvinnor har under perioden 1978–1988 ökat från 22,4 dagar till 28,7 dagar.

Ser vi på männens sjukfrånvaro under samma tid, dvs. från 1978 till 1988, finner vi att den har minskat – från 23,2 dagar till 22 dagar. Vi vet också att förtidspension och långa sjukskrivningar har ökat när det gäller kvinnorna. Det här är alltså något som vi måste se upp med. När vi talar om jämställdhetspolitik måste vi konstatera att jämlikhetspolitiken måste ha en mycket

starkare ställning. Nu kan man fråga sig om socialdemokratins politik har lett till det här. Förvisso inte! Men just därför att vi har gett människor rätten till arbete, rätten till möjlighet att få hjälp, träder alla olikheter fram på ett tydligt sätt. Vi socialdemokrater tycker att det är viktigt att frågor av det här slaget kommer i dagen.

Det finns två perspektiv i jämställdhetsfrågan. Man kan ta det sociologiska perspektivet, där man fotograferar vad som gäller vid ett visst tillfälle. Då ser man alla olikheterna, svårigheterna och ojämlikheterna. Men man kan också anlägga det historiska perspektivet. Det är också viktigt. Man kan jämföra insatserna för 20 år sedan och insatserna i dag. Då ser man vilka förändringar som ändå har skett. Båda perspektiven måste användas. Det ena måste vi använda för att verkligen kunna se de brister som finns i dag, det andra för att se att det verkligen är möjligt att åstadkomma förändringar.

Ser vi på de senaste tio åren finner vi att kvinnornas andel av arbetskraften har ökat från 75,2 % till 82,6 %. Heltidsarbetarna har också blivit många fler. Kort deltidsarbete har minskat. Kvinnorna har alltså fått en starkare ställning. Barnomsorgen beträffande 1–6-åringar uppgick till 36 % år 1980. 1989 fick 55 % barnomsorg. Man kunde nämna siffra efter siffra, men jag skall inte trötta kammaren. Allt pekar i samma riktning vid en tillbakablick.

Regeringens proposition innehåller en ny jämställdhetslag. Huvudsyftet är att förbättra villkoren på arbetsmarknaden. Det finns två delar. Det gäller regler om arbetsgivarens aktiva medverkan i jämställdhetsarbetet. Här blir det en utbyggnad. Avsikten är att underlätta för både kvinnor och män att förena förvärvsarbete med föräldraskap. Man vill motverka sexuella trakasserier, och man vill ha en plan för jämställdhetsarbetet. Den andra delen innehåller förbud mot könsdiskriminering direkt och indirekt. Arbetsgivarna förbjuds att utsätta arbetstagare för trakasserier i samband med avvisande av ovälkomna sexuella närmanden eller anmälan om könsdiskriminering. Det är alltså en tvingande förbudsdel. I vissa fall är det fråga om krav på aktiva åtgärder i samverkan med parterna på arbetsmarknaden.

I flera motioner krävs lagstiftning även när det gäller aktiva åtgärder på arbetsmarknaden. Jag skulle vilja säga att detta innebär en stor övertro på lagstiftningens möjligheter att åstadkomma någonting på ett så stort fält. På svensk arbetsmarknad har vi också en annan tradition. Parterna tar ansvar. Gör vi en internationell jämförelse kan vi i alla fall säga att vi har nått långt med de metoder som vi har använt. Jag tänkte återkomma till detta. Låt mig få citera JämO, Gun Neuman, som har skrivit i det senaste numret av Jämsides 1991:2. Där står bl.a. följande i ledaren: "Jämställdhet uppnås förvisso inte genom jämställdhetslagar. Det fordras genomgripande förändringar i samhället i stort. Skattelagstiftning, föräldraledighet, barnomsorg är nyckelord i sammanhanget." Jag tror att det är mycket väsentligt att vi är medvetna om att även den högsta företrädaren på det här området ändå har detta perspektiv när det gäller möjligheterna att komma fram genom lagstiftning. Vi skall ha det så, och det är viktigt, men det utgör bara en del i det här arbetet.

I regeringens proposition behandlas också kvinnornas ekonomi, villkor i arbetslivet, mäns föräldraledighet, utbildning och jämställdhet, kvinnorepresentation och våld mot kvinnor. Man kan säga att 1988 års handlingsplan står fast. Utgångspunkten är kravet på samma rättigheter, skyldigheter och

möjligheter på alla väsentliga områden i livet. Det är viktigt att hålla fast vid dessa grundprinciper. I det liberala marknadssamhället, som moderaterna och folkpartiet ofta förordar, hävdas att det här i stor utsträckning skall kunna klaras genom privatisering. Vi socialdemokrater tror inte att det är möjligt att den vägen lösa de här frågorna. Det krävs mycket stora samhällsinsatser.

Även om det råder politisk enighet om de övergripande målen inom jämställdhetspolitiken, kan medlen för förverkligande leda till olika resultat. Betonar man inte jämlikhetspolitiken kan resultatet av jämställdheten mellan kvinnor och män bli en jämställdhet på olika nivåer. Det blir fråga om klasstrappan, som LO talar om i sin utredning. Väljer man ensidigt marknadslösningar, kommer det ofelbart att bli på det här sättet. Vi socialdemokrater har aldrig förnekat värdet av marknadsekonomin. Den skapar resurser och tillväxt, men den har inget instrument för fördelning av resurserna. Detta gäller på jämställdhetens område lika väl som på andra områden. På det privata ekonomiska området vet vi att besluten fattas nästan enbart av män. Många beslut ligger alltså utanför det demokratiska området. I riksdagen har vi 38 % kvinnor, medan man i bolagsstyrelserna har 1,6 % kvinnor. Detta säger något om kvinnornas inflytande i den politiska församlingen och i det privata näringslivet. Dessutom utförs ett stort obetalt arbete av kvinnor. Även detta ligger vid sidan av det hela.

Löneskillnaderna är fortfarande stora. Vid en internationell jämförelse finner vi att vi har en mycket sammanpressad löneskala, men med tanke på våra svenska krav är löneskillnaderna fortfarande stora mellan män och kvinnor. Det finns flera orsaker. Tidigare har jag antytt att marknadskrafterna betyder mycket. Kvinnorna deltidsarbetar mer än männen. Vi har en mängd fördomar, t.ex. könssegregering. Kvinnorna har också ett större familjeansvar. Den individuella lönesättningen som alltmer började tillämpas under 80-talet har också starkt missgynnat kvinnorna. Lönestatistikens brister gör att detta inte klargörs fullt ut. Kvinnornas arbete värderas lägre än männens. Den solidariska lönepolitiken har under 80-talet trängts tillbaka. Låglönesatsningarna har av den anledningen inte fått samma effekt. Många av de borgerliga partierna är motståndare till den solidariska lönepolitiken men den, mina damer och herrar, har betytt mest för kvinnorna när det gäller att pressa samman mäns och kvinnors löner.

Regeringen föreslår nu att det tillsätts en särskild utredare som skall klarlägga löneskillnaderna och orsakerna till dem. Han skall även analysera användandet av arbetsvärdering. Även när det gäller reformerna på den ekonomiska politikens område vill man få jämställdheten utvärderad. Kommittéer som tillsätts skall också analysera sina frågor med utgångspunkt i jämställdhetsperspektivet. Det skall också göras en analys av det obetalda arbetet, vilket kommer att ske inom långtidsutredningen. En kommitté har tillsatts för att utvärdera 1990/91 års skattereform. Även här kommer naturligtvis kvinnornas situation in. Vidare redovisar regeringen i budgetpropositionen den ekonomiska fördelningen mellan kvinnor och män. Jag är litet förvånad över att Maggi Mikaelsson inte har upptäckt detta. Det redovisas faktiskt. Man kan ha önskemål om att det skall redovisas på ett annat sätt, men det finns de facto med. Däremot kan man kanske erinra om att den

borgerliga regeringen där Gösta Bohman var ekonomiminister ville dra ned SCB, så att lönestatistiken nästan skulle försvinna. På det sättet skulle informationen om de olikheter som finns inte kunna nå människorna. Jag märker helt enkelt att moderaterna inte är särskilt intresserade av åtgärder som belyser ojämlikheten i vårt samhälle.

Vi vet att vi har en mycket könssegregerad arbetsmarknad. Man säger ofta att den är mest markant i världen. Det kanske är en sanning, men det är delvis en sanning med modifikation. Man bör samtidigt uppmärksamma att kvinnorna ofta har en låg förvärvsfrekvens i andra länder. I det gamla Västtyskland är förvärvsfrekvensen bland kvinnor 64 %. Det är klart att det påverkar statistiken. Dessutom har vi en mycket stor offentlig sektor som många kvinnor har gått till. Vare sig vårdsektorn skulle bli privat eller offentlig i de andra länderna, kommer kvinnorna att återfinnas i den sektorn, och man kommer på samma sätt att få en mer segregerad arbetsmarknad än hittills.

Vi skall naturligtvis vara uppmärksamma på denna segregation. Den är inte bra. Man skall inte överdriva den här saken, men gör man en internationell jämförelse måste man komma ihåg dessa faktorer.

Det är naturligtvis viktigt att vi kan åstadkomma en bättre utjämning mellan män och kvinnor i olika yrken. Lönepolitiskt har det mycket stor betydelse. Det är lättare att diskriminera kvinnor om de är verksamma inom vissa områden av arbetslivet. Det skapar också obalanser på arbetsmarknaden som vi alltmer borde uppmärksamma. Om vi har en bristande överensstämmelse mellan lediga arbeten och arbetssökande, dvs. det finns många kvinnor men arbetsgivarna vill inte ha dem på de lediga platserna, uppstår onödiga obalanser på arbetsmarknaden. Även detta bör uppmärksammas, liksom naturligtvis värdet av att kvinnor skall ha samma chans som män.

Rekryteringspolitiken måste förändras, både i företag och i förvaltningar. Man måste förändra arbetsorganisationen. Vi vet nu, när vi ser hela ADBs utveckling, att kvinnor kommer att finnas inom vissa delar och män inom vissa delar av ADB-verksamheten. Det måste vi också uppmärksamma. Kvinnorna hamnar i rutinarbeten. De får byta arbetsuppgifter mer sällan än männen får. Därigenom får de mindre kompetensutbildning. Vi måste alltså skapa rekryterings- och personalutbildningsmodeller som motverkar detta. Framför allt måste det vara sådana modeller som passar kvinnorna. Inte minst gäller detta på de mansdominerade områdena.

En rad insatser har gjorts på detta område. Pengar har getts till länsarbetsnämnderna. Civildepartementet har beviljat projektanslag för att komma till rätta med de här frågorna.

Vi vet också, och det är mycket viktigt att påpeka, att flickorna har det mycket svårare vid övergången från skola till arbetsliv än vad pojkarna har. Flickorna får oftare tillfällig hjälp i arbetet än pojkarna. Deras arbetsmarknad är mindre. Detta gäller naturligtvis också kvinnorna i samband med företagsnedläggelser. Vi vet att de kvinnor som förlorar arbetet mycket oftare får tillfälliga arbeten än vad männen får. Man brukar ibland tala om permanent tillfällighet för dessa kvinnor. Vi måste alltså göra större insatser där, precis som vi har gjort för männen, för att de snabbare skall komma tillbaka till fast anställning i samband med strukturomvandlingar.

1990 hade 12 % av kvinnorna tidsbegränsade anställningar, medan bara 7 % av männen hade det. Det har skett en minskning sedan 1977, men ändå är minskningen störst bland männen. Det betyder alltså att männens anställningstrygghet har ökat de senaste tre åren i förhållande till kvinnornas. Detta kräver en rad insatser, inte minst på det arbetsmarknadspolitiska området och för arbetsförmedlingen. När vi sysslar med arbetsmarknadspolitik i utskottet, tycker jag ibland att det är litet underligt att man så gärna vill privatisera arbetsförmedlingen och att man vill avskaffa monopolet. Är det någon här som tror att de svårigheter för kvinnorna som jag har räknat upp skulle övervinnas om vi fick en privat arbetsförmedling? Alla dessa svårigheter skulle förmodligen förstärkas. Det tycker jag att de borgerliga partierna, som driver de här frågorna, borde fundera på. Annars blir er inställning till jämställdheten ihålig.

Arbetsmiljön skulle jag också vilja säga några ord om. Arbetsmiljöns kartläggning, som jag nämnde inledningsvis, visar att kvinnorna har ett mycket utsatt läge. Det visar också den LO-utredning som jag nyss nämnde. 40 % av kvinnorna i LO-kollektivet utför dagligen tunga lyft. För unga kvinnor som jobbar inom Kommunal är antalet 61 %. 35 % utför upprepade ensidiga arbetsrörelser. 20 % har olämpliga arbetsställningar.

Detta visar varför belastningsskadorna har ökat så kraftigt och varför sjukfrekvensen har ökat så kraftigt. Det är alltså inte fråga om en otillåten sjukfrånvaro, utan den är i högsta grad reell för dessa kvinnor.

Kvinnorna försöker klara en del av de här svårigheterna genom att arbeta deltid. Skulle kvinnorna i de här yrkena i mycket högre grad arbeta heltid, skulle vi få ännu fler arbetsskador. En del klarar sig genom att de bara arbetar halvtid i de här hårda yrkena. Vi måste komma till rätta med detta. Arbetslivsfonden har gett oss möjligheter. Centern skall ha en eloge för att centern medverkade till att vi fick arbetslivsfonden. Den kommer att ge oss stora möjligheter att rätta till förhållandena, inte minst för kvinnorna.

800 arbetsgivare har det första kvartalet i år fått bidrag från arbetslivsfonden. 600 miljoner har betalats ut. 75 % har gått till den privata sektorn. 60 % av pengarna har gått till kvinnor. Det är i huvudsak insatser för kvinnliga yrken.

Man bör kanske erinra om att moderaterna och folkpartiet inte ville ha den här fonden. Moderaterna vill nu avskaffa den. Man skall betala tillbaka pengarna till arbetsgivarna. Moderaterna visar alltså inget intresse för de här frågorna. Min fråga är: Tror ni att man skulle kunna rätta till dessa förhållanden, om man betalar tillbaka dessa pengar, eller skulle det vara bättre att använda dem, som vi gör nu, för att förbättra arbetslivet?

Detta är frågor som gäller jämställdhet. Det är frågor som rör de mest drabbade kvinnorna i landet. Dessutom försöker man att försämra arbetslagarna och inflytandet i arbetslivet. Inte minst moderaterna gör detta i sina motioner. Det betyder också, det skall man ha klart för sig, en försämring för kvinnorna, framför allt för de kvinnor som har det sämst här i landet.

Några ord vill jag också säga om jämställdhetslagen. Som jag tidigare sade är den nya jämställdhetslagen uppdelad i två delar. Förbud mot diskriminering, direkt och indirekt, är de tvingande delarna. Aktiva åtgärder för jämställdhet är de dispositiva delarna som kan ersättas med kollektivavtal.

Reglerna för det aktiva jämställdhetsarbetet skall byggas ut. Det gäller, som jag tidigare nämnde, att underlätta för kvinnor och män att förena förvärvsarbete och föräldraskap, motverka sexuella och andra trakasserier på arbetsplatsen och att upprätta en jämställdhetsplan. De aktiva åtgärderna skall kunna ersättas med kollektivavtal. Dispositiviteten skall innebära – och det tror jag är mycket viktigt att betona – en materiell reglering av det aktiva jämställdhetsarbetet. Det gäller arbetsförhållande, rekrytering och jämställdhetsplan. I annat fall kan den inte godkännas. Det är inte fråga om en full dispositivitet. Det gäller vissa minimikrav. Huvudansvaret skall däremot ligga på arbetsmarknadens parter. Det är en viktig princip i svensk arbetsrättslagstiftning.

Det finns motioner från folkpartiet, centern, vänstern och miljöpartiet, där man säger att man vill vidga tillämpningsområdet. Om man vill göra det, är det naturligtvis en god ambition. Men i arbetsmarknadsutskottet är man tveksam, och det är också jämställdhetsministern, till detta med att en lag skall omfatta alla områden. Vilken kraft får en sådan lag egentligen? Vi har erfarenheter av förhållandena i andra länder i det sammanhanget och vet att det inte är bra. Då är det bättre att jämställdhetskraven formuleras områdesvis. Varje område tas alltså upp för sig – socialförsäkringsområdet, familjerättens område, utbildningens område osv.

Arbetsmarknadsutskottet avstyrker förslagen beträffande lagen om jämställdhet. Det gäller alltså också de motioner som har väckts i detta sammanhang och där man säger att man vill ha en utvidgning.

Av moderaternas motion framgår att de anser att jämställdhetsplanen för aktiva åtgärder är en meningslös byråkrati. Moderaterna förordar frivillighet. Vidare påstår moderaterna att det går att avtala bort jämställdhetsplanen. Men det är inte sant. Som jag nyss sade innehåller 12 § just en materiell reglering, bl.a. i fråga om jämställdhetsplaner, rekryteringsplaner och arbetsförhållanden.

Arbetsmarknadsutskottet framhåller att all erfarenhet visar att en plan är en förutsättning för framsteg och förändringar. Det gäller att konkret kunna tidsbestämma det mål som man vill arbeta för. Därför tycker jag att moderaternas inställning här är märklig.

Alla framgångsrika företag har tidsbestämda planer för sin verksamhet, och det vet moderaterna förmodligen mycket väl. Vi avstyrker den aktuella motionen.

Sedan finns det motioner där man kräver tvingande bestämmelser. Man vill t.ex. att JämO skall avgöra om kollektivavtalen har samma nivå som lagen. Men det är en mycket grannlaga uppgift. Det är alltså mycket svårt att genomföra detta. Det krävs mycket stora insatser från JämO för att det skall gå att klara hela den svenska arbetsmarknaden. Jag tror att man har en övertro på myndigheternas förmåga.

Av egen erfarenhet – jag har nämligen 30 års erfarenhet av fackligt arbete – vet jag att det är omöjligt, med tanke på hur komplicerad och omfattande den svenska arbetsmarknaden är, att lägga en sådan uppgift på en enda myndighet.

Moderaterna anslår 1 miljon för det här ändamålet. Men det är, skulle jag vilja säga, som att spotta i havet. Det går inte att med 1 miljon klara den här

uppgiften. Det är mycket viktigt att vi håller fast vid att det är arbetsmarknadens parter som skall ha det här ansvaret, i likhet med vad som har gällt på många andra områden.

Jag kan förstå den ambition som man har i detta sammanhang. Men man tror att allting skall gå bra genom att lagstiftning tillgrips. Men man glömmer den praktiska tillämpningen. Hur skall man kunna leva upp till en sådan lag? Risken finns ju att lagen bara blir en papperstiger. Våra erfarenheter av hur det är i utlandet är inte särskilt goda på den punkten.

Som exempel brukar jag nämna det beslut om 40 timmars arbetsvecka som fransmännen fattade under folkfrontens dagar 1936. Men jag är inte säker på att fransmännen har nått dit ännu. När det gäller öststaterna är det samma problem med lagarna, som har blivit papperstigrar. Vi skall ha respekt för lagar. Det är viktigt att så är fallet. Men lagar får inte utformas på ett sådant sätt att det inte går att leva upp till dem.

Kollektivavtalet har en stark förankring i nordisk arbetsrätt. Det är värdefullt. Lagstiftningen kan gälla detaljer. T.o.m. ute på arbetsplatserna kan det vara reglerat in i minsta detalj. Inom varje bransch eller företag kan man förhandla på det sättet. Ett avtal bevakas ofta av arbetsmarknadens parter – både lokalt och ute på arbetsplatserna. Vi har starka fackföreningar i vårt land som skall se till att detta är möjligt. Men då säger någon, kanske med rätta: När det gäller kvinnorna är det sämre ställt med inflytandet. Ja, det är sant. Men kvinnorna ser kanske alla orättvisor som finns och får en starkare ställning inom fackföreningsrörelsen genom att de påtalar dessa orättvisor. Därmed får vi en väldig kraft när det gäller att genomföra dessa saker, på varje arbetsplats.

På den svenska arbetsmarknaden har männen lyckats med den saken i mycket hög grad. Varför skulle då inte kvinnorna lyckas med samma sak? Jag tror att det är mycket viktigt att vi ser på dessa saker i det perspektivet när vi diskuterar en lagstiftning på området. En lagstiftning är viktig. Just kombinationen lagstiftning och avtal har gjort att Sverige har varit ett föregångsland på många av de områden som jag här har nämnt, och det är mycket viktigt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till hemställan i arbetsmarknadsutskottets betänkande 17 och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 60 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Herr talman! Först vill jag säga att det var nästan rörande att höra Gustav Persson berömma JämO och jämställdhetslagen. Alla är vi ju medvetna om att vi, om socialdemokraterna hade fått bestämma, inte hade haft vare sig jämställdhetslagen eller JämO. Men det är bra om man har tänkt om. Socialdemokraterna tillhörde ju de 162 som yrkade avslag den gången beslut om lagen och JämO fattades.

Sedan vill jag erinra om den undersökning som FN har gjort och som Gustav Persson talade om i inledningen av sitt anförande. Vad gäller jämställdheten ligger Sverige bra till, och det är vi alla mycket glada över. Men jag vill understryka att det ingalunda är socialdemokraterna som ensamma skall ta åt sig äran av den situation som råder i dag.

Det finns dock också andra undersökningar som visar att Sverige inte alls

ligger särskilt bra till på vissa områden. Det gäller då områden som är viktiga för kvinnorna och för jämställdheten. Det handlar t.ex. om kvinnor på chefsposter och i bolagsstyrelser. Gustav Persson var själv inne på den saken. Det är konstigt att socialdemokraterna inte tar tag i dessa saker och arbetar för en förändring genom att stödja vår reservation, där vi säger att det gäller att se till att det finns tidsbestämda mål för chefsbefattningar. Mål måste sättas upp även för statliga utredningar. Det gäller att leva upp till målsättningen om 30 % kvinnor i indirekt valda styrelser och nämnder – något som socialdemokraterna i övrigt har accepterat och som vi är helt överens om.

Det är rimligt, ja, det är bra att Gustav Persson tar upp diskussionen om de kvinnor som har det sämst ställt i vårt land. Jag delar naturligtvis uppfattningen att vi har ett särskilt ansvar för dessa kvinnor. Men då är det konstigt att socialdemokraterna med så stor frenesi motarbetar att kvinnor inom vård, utbildning och omsorg verkligen får tillgång till en breddad arbetsmarknad genom att det förekommer både privat och offentlig verksamhet.

Om utbudet var större på kvinnornas arbetsmarknad skulle kvinnorna, det är vi alldeles övertygade om, både inom den offentliga och inom den privata sektorn ha haft bättre löner, en bättre arbetsmiljö och en bättre situation över huvud taget.

Sedan vill jag säga att jag återkommer till arbetsmiljöfrågorna i den debatt som vi kommer att ha på måndag. Jag vill dock fråga Gustav Persson varför socialdemokraterna inte kan acceptera att en gravid kvinna skall ha rätt och möjlighet till omplacering och varför den kvinna som inte kan omplaceras inte skall ha rätt till havandeskapspenning.

När det gäller arbetsmiljösidan i övrigt borde Gustav Persson ha klart för sig att vi i folkpartiet är helt klara över att arbetslivspengarna skall gå till skyddskommittéerna, som bäst vet hur arbetsmiljön kan förbättras – och då också för kvinnorna.

Anf. 61 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Jag har av presidiet, som det så vackert heter, blivit ombedd att inte yrka bifall till så många reservationer. Därför har jag med möda gått in för att minska antalet reservationer som jag yrkar bifall till. Jag yrkar alltså bifall till reservationerna 10, 19, 34, 47 och 63. Det är så långt jag kan gå när det gäller att reducera antalet yrkanden.

Gustav Persson redovisade en FN-studie. Ja, det är bra att vi i Sverige ligger långt framme i det här sammanhanget. Men vi skall kanske också se på den studien i ett annat perspektiv. Den säger nämligen kanske mera om förhållandena i andra länder än om förhållandena här i Sverige. Gustav Persson ägnade en stor del av sitt anförande åt att redovisa situationen i Sverige i dag, och det är inte precis någon uppmuntrande redovisning. Kvinnorna har fått betala ett högt pris för den jämställdhet som man har lyckats uppnå och för sitt inträde på arbetsmarknaden. Bl.a. redovisade Gustav Persson omfattningen av belastningskadorna och kvinnornas sjuktal, som är mycket högre än för männen. Då måste jag fråga: Är det för att bestraffa dessa kvinnor som ni har infört försämringar i sjukförsäkringen? Det slår självfallet direkt hårdare mot precis de grupper som Gustav Persson beskriver.

Kvinnorna är, som jag sade, dagens arbetarklass. Vilket ansvar tar ni i so-

cialdemokratin för att ändra på det och se till att kvinnornas förhållanden blir bättre? Ett sätt är att förbättra jämställdhetslagen. Hur mycket av utvecklingen beror på maktbalansen mellan könen, som Gustav Persson beskrev?

Gustav Persson nämnde två perspektiv som man kan se jämställdheten i, nämligen det sociologiska och det historiska. Gustav Persson befinner sig nog i historien. Jag saknar ett perspektiv, och det är framtiden. Vilka visioner finns det i Gustav Perssons och socialdemokraternas syn på jämställdhet och på kvinnornas situation i framtiden? Vad har ni för visioner, och hur skall ni nå målen?

Gustav Persson säger att många av oss som har reserverat oss har en övertro på lagstiftningen, att det finns en lång tradition på arbetsmarknaden. Javisst finns det en lång tradition på arbetsmarknaden i Sverige, men den traditionen har burits fram av männen i väldigt hög grad, vilket också är en av orsakerna till att kvinnorna har en sämre situation än männen.

Jag tycker att det är märkligt när det gäller lagstiftningen att man i kollektivavtal kan skriva sig fri från flera saker i jämställdhetslagen. Det är unikt. Det kan man inte göra i andra sammanhang inom arbetsrätten. Ett exempel på hur den nuvarande lagen fungerar är att det är svårt att anmäla eller pröva den, därför att kollektivavtalen är så allmänt hållna att de inte håller för en rättslig prövning.

Gustav Persson citerade Gun Neuman, som säger att man inte kan uppnå jämställdhet med lagstiftningen. Jag håller fullständigt med om det. Vi har många lagar i Sverige som vi inte har möjlighet att kontrollera, men lagens uppgift är ju att ge signaler om vilket normsystem vi vill ha i samhället.

Anf. 62 MONA SAINT CYR (m) replik:

Herr talman! Vi har nu fått lyssna till det goda arbetets diversehandel från Gustav Persson. Han har talat om för oss att vi lever i den bästa av alla världar. Samtidigt finns det tydligen väldigt mycket att klaga på. Det är svårt att veta vilken slutlig ståndpunkt Gustav Persson intar. Enligt min mening intar han alla ståndpunkter samtidigt, och därför är det litet svårt att strukturera det hela. Dessutom betar Gustav Persson av litet av måndagens debatt. Det tycker jag att vi kan spara tills vi skall ha den debatten.

För att hålla oss till det ämne som vi nu diskuterar: Gustav Persson säger att vi inte skall ha någon övertro på lagstiftningen. Det är en ståndpunkt som jag i och för sig kan dela. Däremot är det förvånande att få höra det från en representant för socialdemokraterna, som en gång för inte alltför länge sedan levde i "Lidbomeriets" glansdagar. Jag föredrar att lyssna till de nyckelord som JämO har uttalat om det arbete som hon bedriver på detta område.

Jag vill gärna ha besked från Gustav Persson när det gäller avtalen, som han säger är mera värda än lagen. Det har visat sig i den utredning som ligger till grund för detta betänkande att den kontrollerade parten, dvs. facket, inte levt upp till sin roll. Facket har visat en påtaglig passivitet, heter det. Då har vi inte så stor glädje av att ha jämställdhetsavtal, om man inte följer upp dem och ser till att det händer någonting.

Jag vet inte om Gustav Persson lyssnade på vad jag sade inledningsvis, när jag talade om kommunen som en del av den offentliga sektorn. Charlotte

Branting var också inne på att kommunerna utgör den stora kvinnoarbetsmarknaden, där kvinnornas olika tjänster inte renderar vare sig de löner, den uppskattning eller det inflytande framför allt som de borde få på detta område. Gustav Persson kunde väl medverka till att vi får konkurrens inom t.ex. den stora vårdsektorn, så att kvinnorna kan välja att arbeta hos den arbetsgivare som de själva föredrar och inte blir hänvisade till en monopolsektor.

Arbetsförmedlingslagen togs plötsligt upp här av någon anledning. Vi kan se den som ett exempel på lagstiftning över huvud taget. Vad vi har sagt är att vi skall våga ha någonting annat än bara monopol i vårt land, alltså fler alternativ. De försök som görs ger visshet om huruvida kvinnorna vill ha alternativa arbetsförmedlingar. Visar dessa försök att kvinnorna inte vill ha sådana, är det ingen idé att fortsätta med dem. Så enkelt är det.

Gustav Persson påstår att lagen är garanten för jämställdhetsplanerna och för att planerna inte kan avtalas bort. Vad betyder då det som står om jämställdhetsplanerna i propositionen: Lagreglerna om jämställdhetsplaner skall kunna ersättas med andra regler i kollektivavtal? Förklara det för mig, Gustav Persson!

Anf. 63 ANNA HORN AF RANTZIEN (mp) replik:

Herr talman! Jag vill också harangera Gustav Persson när han säger att deltid ger färre arbetsskador. Det är så sant som det är sagt. Ändå var det inte så länge sedan Mona Sahlin pläderade för att alla kvinnor mer eller mindre skulle tvingas ut i heltidsarbete. Då skulle vi alltså få ännu mer arbetsskador. Nu är det inte så enkelt. Mona Sahlin menade naturligtvis väl. Hon ville att kvinnorna skulle få större ekonomiska möjligheter genom att arbeta heltid. Men ofta är det inte alls det som driver dem ut i arbetslivet, utan det är höga skatter och höga priser som tvingar oss alla att försöka tjäna mer, att öka vår arbetstid. Det är knepigt det där, och alltså någonting som inte stämmer. Man kan alltid fråga sig om vi inte skulle uppmuntra männen till deltidsarbete i stället. Det vore väldigt lyckat ur många synvinklar.

Sjukdomar, vare sig det gäller människor eller miljö, har aldrig åsatts det negativa värde som de borde få. Nu börjar det komma genom införandet av en s.k. grön bruttonationalprodukt, eller MNP som finansdepartementet kallar det. I och med att den kommer med i spelet och vi får siffror på de negativa verkningarna på olika områden, kommer väldigt mycket av den dåliga jämställdheten också att bli synliggjord, eftersom de negativa följderna blir bokförda. Därför hoppas jag att samtliga partier kommer att driva på försöket med och införandet av MNP på olika områden – det är siffror som män förstår.

Anf. 64 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c) replik:

Herr talman! Jag kan inte låta bli att reagera när Gustav Persson drar alla statistiska uppgifter om kvinnornas situation på arbetsmarknaden, om ökande klyftor, ökad sjukpensionering och ökade sjukskrivningar. Han beskriver mycket riktigt situationen som den är. Detta har faktiskt hänt under 80-talet, då socialdemokraterna har suttit i regeringsställning. Med det starka sambandet mellan socialdemokraterna och de fackliga organisatio-

nerna är det svårt att låta bli att dra slutsatsen att antingen har de fackliga organisationerna, regeringen och socialdemokraterna misslyckats eller också har man inte varit tillräckligt intresserad för att verkligen på allvar ta tag i dessa frågor. De kvinnor som drabbas av arbetsskador är just de som Gustav Persson säger sig värna, de kvinnor som har det sämst och som så att säga står längst ner. Jag skulle gärna vilja ha en kommentar av Gustav Persson.

Gustav Persson säger vidare att det faktum att vi har en segregerad arbetsmarknad beror på att vi har fler kvinnor i arbetslivet än man har i andra länder. Vi har faktiskt få kvinnor i Sverige i ledande ställning. Det finns fler kvinnor i sådana positioner i andra länder. Så där ligger vi inte särskilt bra till.

Sedan vill jag instämma i det som bl.a. Mona Saint Cyr och Charlotte Branting har sagt om ökat kvinnligt företagande. Jag tror att det är just genom att vi skapar valfrihet och ger kvinnorna möjlighet att få utnyttja sina kunskaper och erfarenheter på rätt sätt som vi når betydande fördelar, och kvinnorna kommer att må mycket bättre. Det är just därför att kvinnorna inte har valfrihet, att de kanske känner frustration i sitt arbete och inte kan gå till något annat, som sjukdomar skapas. Det är viktigt att veta att man har valfrihet, oavsett om man sedan tar chanser eller inte.

Jag fick inget svar när det gäller frågan om arbetsvärdering. Vi har önskat att utredningen inte bara skall analysera möjligheterna till arbetsvärdering utan även göra en arbetsvärdering. Jag fick inget svar på frågan om det finns något verkligt skäl till att man inte kan gå längre.

Det var väldigt klena argument som Gustav Persson anförde mot den vidgning inom jämställdhetslagen som vi och flera andra har talat för; den skulle bli utslätad, och det finns inte så bra erfarenheter från andra länder. Men det beror naturligtvis på hur man utformar en sådan lag. Det var inga bärande argument.

Anf. 65 GUSTAV PERSSON (s) replik:

Herr talman! Det är naturligtvis svårt att hinna svara på alla frågor som ställts. Jag vänder mig först till Charlotte Branting, som säger att vi skulle få en bredare arbetsmarknad genom en privatisering. Jag är inte så övertygad om att man åstadkommer det. För detta krävs så enormt stora insatser. Jag tror inte att man kan bredda vårdsektorn på det sättet.

Charlotte Branting nämnde också att kvinnor inte får ledighet i samband med graviditet och omplaceringar. Det kanske har inträffat. Men jag har erfarenheter från försäkringskassan i Uppsala län, och där betalar man ut ersättningar ganska ofta. Jag tror att försäkringsöverdomstolen har ändrat en del på praxis i sådana fall. Men det är möjligt att det finns anledning att följa upp detta ytterligare.

Maggi Mikaelsson säger att detta att vi är så bra i Sverige säger mer om förhållandena i utlandet. Det är sant. Det är sämre utomlands; vi har lyckats bättre. Det är bara det jag har sagt. Men jag säger också att det fortfarande finns brister.

Maggi Mikaelsson undrar varför vi tvingas försämra socialförsäkringen. Vi tvingades till det just vid detta tillfälle. Men det var ju för att kunna be-

hålla de viktigare delarna i socialförsäkringen, kunna göra insatser för alla de människor som verkligen behöver det; inte minst alla de kvinnor som jag beskrev och som har de här svårigheterna.

Det är ju slutligen så att all praktisk politik är prioritering. Det har vi socialdemokrater fått lära oss i hög grad. Det gäller inte minst när man har det svårt ekonomiskt, vilket vi för närvarande har här i landet.

Maggi Mikaelsson sade att jag bara talar om historien. Jag tyckte att jag pratade om det aktuella. När jag i början citerade våra mål handlade det väl om framtiden. Jag håller mig inte alls kvar i historien. Jag använder den för att visa att vi åstadkommer förändringar.

Det är litet bekymmersamt att man inom vänsterpartiet tror så mycket på lagstiftning. Jag har pratat med många av era partivänner som säger: Jag förstår inte att vissa av mina partikamrater tror så mycket på lagstiftning. På den punkten tycker jag att man borde vara litet försiktigare.

Enligt Mona Saint Cyr är min beskrivning tydligen att vi lever i den bästa av världar. Ja, för kvinnorna i världen är Sverige ett av de bästa länderna – Finland låg före i FN-studien – och det tycker jag att vi skall vara stolta över. Mona Saint Cyr säger också att jag tar upp alla områden. Ja, det är just det jag gör. Om vi skall åstadkomma jämställdhet mellan kvinnor och män måste vi arbeta på alla områden; därför behandlar jag detta så brett som möjligt.

Här har nämnts passivitet inom facket i vissa avseenden. Jag kan hålla med om att det förekommer. Men vi måste ändå kräva att också kvinnorna tar sitt ansvar i facket. Det tror jag att de kommer att göra i större utsträckning i framtiden.

Nu är min talartid slut. Jag får återkomma senare.

Anf. 66 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är konstigt att höra Gustav Persson låta som vissa andra socialdemokrater och förfalla till en demagogi som jag tycker att Gustav Persson borde stå över.

Vi tror inte att man löser detta genom privatisering. Det är ingen här som har förespråkat att vi skall gå in för en privatisering av hela vårdområdet eller en privatisering av hela omsorgen eller av skolorna. Vi förespråkar mångfald, alternativ, konkurrens. Låt oss slå fast det en gång för alla. Vi är övertygade om att det skulle vara av godo även för de kvinnor som har det sämst ställt på arbetsmarknaden i dag.

Jag tycker att det känns angeläget att ta upp frågan om arbetsvärderingen och likaså kravet på att den utredning som skall behandla den viktiga frågan om att få fram lika lön för likvärdigt arbete när det gäller kvinnor och män, verkligen får till uppgift att föreslå ett arbetsvärderingsinstrument. Vi har ju pratat om detta hur länge som helst. Nu bör den här utredningen verkligen lägga fram ett sådant förslag. Om man inte tror att den utredning som regeringen skall tillsätta klarar av detta, varför gör man den då inte till en parlamentarisk utredning? Då kanske vi i de icke-socialistiska partierna kan komma med tips till socialdemokraterna; vi har studerat detta i EG och på andra håll.

Jag skulle också vilja ta upp frågan om de aktiva reglerna i jämställdhetsla-

gen. Jag har också läst Jämsides, vilket jag tycker är en utmärkt tidning. Den är ett klart bevis på JämOs viktiga arbete att bedriva upplysning och information om jämställdhetsarbetet. I tidningen sägs att reglerna om de s.k. aktiva åtgärderna enligt förslaget fortfarande kommer att ersättas av andra regler i kollektivavtal. Ja, så är det. Detta innebär att JämO alltjämt kommer att sakna maktmedel för att få till stånd reella förändringar även i de fall man uppmärksammar missförhållanden. Det är ju kruxet. Vill socialdemokraterna stärka JämOs roll eller inte?

Anf. 67 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Jag vidhåller inte, Gustav Persson, att du pratar om historien. Men du befinner dig i historien. Du beskriver nutiden men har inga visioner. När det gäller framtiden och målsättningen för jämställdhetspolitiken finns det en bred enighet om de övergripande målen.

Jag har inte heller någon övertro på lagstiftningen, men lagens uppgift är ju ändå att klargöra normsystem och hur samhället vill att det skall vara.

Vi har lagstiftning på en massa områden som är svåra att kontrollera, t.ex. hastighetsbegränsningen på vägarna eller lagstiftningen om ekonomisk brottslighet i landet. Jag tror inte att Gustav Persson skulle komma på idén att föreslå att vi skulle ta bort de lagarna bara därför att vi inte kan kontrollera att de efterföljs. Så fungerar det ju faktiskt inte.

Gustav Persson säger också att vi tvingades försämra socialförsäkringen; jag antar att han menar sjukförsäkringen. Detta drabbar ju de lågavlönade kvinnorna som har de tyngsta jobben mycket hårdare än det drabbar t.ex. direktörerna i näringslivet. Därför är det en orättvis försämring. En av de viktigaste jämställdhetsförändringarna är ju att man kan garantera arbete åt alla – arbete åt alla kvinnor. Tyvärr är ju risken den att regeringen och socialdemokraterna är på väg att lämna den övergripande målsättningen. Det ser jag som väldigt allvarligt.

Om man frågar kvinnor vad som är viktigt förutom arbete får man veta att det är sex timmars arbetsdag man vill ha. Varför använder man t.ex. inte den ökande arbetslösheten till att påbörja en arbetstidsförkortning? En kvart om dagen under de närmaste fyra åren skulle sänka arbetstiden till sju timmar. Nu när arbetslösheten ökar borde det finnas utrymme och möjlighet att genomföra en sådan förändring, som skulle vara en stor och viktig jämställdhetsreform.

Vi talade tidigare om att kvinnorna har en ganska stor andel i de parlamentariska församlingarna. Men i takt med att den utvecklingen sker flyttas ju också makten ut från parlamenten. Det tycker jag är allvarligt. Makten är ju numera t.o.m. på väg att flyttas ut från Sverige till Bryssel. Det fungerar ju så att maktens herrar nog vet att bevara sina positioner. Det ser jag också som ett hot mot jämställdheten och kvinnornas situation.

När det gäller redovisningen av hur budgeten slår för män och kvinnor vill jag ändå vidhålla att jag tycker att det lilla man kan hitta i budgetpropositionen är väldigt torftigt. Jag skulle önska att varje avsnitt i budgeten hade den här redovisningen. Jag uppfattade att det var så man menade när man fattade de här besluten 1988. Då hade man sett mycket tydligt hur t.ex. trafiksatsningarna slår mot kvinnorna i dag. Kvinnorna är ju de som utnyttjar kol-

lektivtrafiken, medan satsningen sker på motorvägsbyggen. Man hade även kunnat se hur satsningar sker när det gäller utbildning och andra områden.

Anf. 68 MONA SAINT CYR (m) replik:

Herr talman! Jag skall koncentrera mig på att fråga Gustav Persson hur det var med dispositiviteten när det gällde jämställdhetsplanerna.

Sedan vill jag ansluta till att Gustav Persson talade om att han gav sig in på alla områden och att det var finessen med den här debatten när det gäller jämställdhetsområdet och kvinnors ställning i det sammanhanget. Jag exemplifierade med hur trögt det går med jämställdhetsarbetet hos en offentlig arbetsgivare. Då vill jag fråga Gustav Persson: Skulle det inte passa med att JämO hade tillsynen även på det här området? Är Gustav Persson beredd att bryta upp det offentliga monopolet på det här området för att bredda arbetsmarknaden för kvinnor?

Om vi beslutsfattare överlämnar förtroendet åt parterna att se till att jämställdhetsarbetet drivs framåt genom att teckna jämställdhetsavtal, så har vi därmed också överlåtit ansvaret åt arbetstagarparten att beivra och övervaka arbetsgivaren så att han verkligen fullföljer detta. Då skall det också väckas talan om det är så att det inte fungerar. Detta har inte skett. Det råder alltså en stor passivitet på det här området. Hur tänker Gustav Persson komma till rätta med den?

Anf. 69 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c) replik:

Herr talman! Jag återkommer till frågan om arbetsvärdering. Vi i centern har länge krävt en parlamentarisk utredning för att åstadkomma arbetsvärdering. Det förslag som nu läggs fram är någon sorts halvmesyr. Jag hoppas att Gustav Persson har tid att i det här svaret precisera och motivera varför man inte kan ta steget fullt ut och säga: "Ja, men vi vill ha en arbetsvärdering." Det är fundamentalt viktigt för att vi skall åstadkomma jämställdhet på arbetsmarknaden.

När det sedan gäller dispositiviteten talade Gustav Persson sig varm för att vi skall förlita oss på parterna och för att vi skall visa respekt för avtalen osv. Det finns tio års erfarenhet när det gäller jämställdhetsområdet, och det har ju visat sig att det inte har fungerat. I de allra flesta fall har man sänkt ambitionsnivån jämfört med lagen. Det är därför vi för fram vårt krav.

Anf. 70 GUSTAV PERSSON (s) replik:

Herr talman! Jag har inte sagt, Maggi Mikaelsson, att vi skall ta bort lagstiftningen. Jag har sagt att man skall ha en balans mellan lagstiftning och kollektivavtal på arbetsmarknaden. Det ger det bästa resultatet. Jag har inte sagt något annat. Jag hävdar att detta också skall gälla här. Vi har varit så framgångsrika på alla andra områden.

När det sedan gäller dispositiviteten, Mona Saint Cyr och Marianne Andersson i Vårgårda, är det ändå så att det skall finnas ett materiellt innehåll i kollektivavtalet som rör rekrytering, arbetsförhållanden och jämställdhetsplan. Därför gäller inte dispositiviteten fullt ut. Det är detta som är det viktiga.

Sedan säger Marianne Andersson att vi har tio års erfarenhet av detta och

att vi inte har lyckats. Ja, det är riktigt att det inte har varit särskilt bra. Det skall vi erkänna. Men tio år är inte någon lång period. Om man skulle börja med lagstiftning för hela arbetsmarknaden på det här området skulle man kanske få en sådan passivitet från arbetsmarknadens parter att det skulle vara mycket värre än att vi nu får kvinnorna inom LO, TCO och SACO att driva sina frågor här. Det är den avvägningen som socialdemokraterna har gjort hela tiden. Jag tror att den är mycket viktig.

När det gäller arbetsvärdering tror jag att vi måste ha det också. Men det är en komplicerad sak. Även där måste man få arbetsmarknadens parter att driva frågan, eftersom vi inte kan komma till varje arbetsplats när det gäller varje detalj om vi skulle sitta i Stockholm och bestämma det här. Det är också mycket viktigt.

Herr talman! Slutligen skulle jag vilja säga, eftersom det förmodligen är mitt sista anförande i den här kammaren, att jag är övertygad om att om kvinnorna fick mycket större inflytande och makt i vårt land och i hela världen skulle vi få ett bättre Sverige och en bättre värld.
(Applåder)

Anf. 71 Statsrådet MARGOT WALLSTRÖM (s):

Herr talman! Det råder en bred politisk enighet om målen för jämställdhet. Men när jag såg att det var 66 reservationer fogade till utskottets betänkande tänkte jag: "Vad är det här? Hur skall det gå med förslaget om en ny jämställdhetslag och vår proposition om jämställdhet?" Detta visar ju också att åsikterna om framför allt de metoder som skall användas för att nå målen går isär. När jag läste igenom betänkandet märkte jag att på de avgörande punkterna finns det egentligen ingen samlad opposition. Väldigt mycket handlar om detaljer och enskildheter. Jag noterade också att det inte heller finns någon samlad borgerlig linje i jämställdhetspolitiken.

Jag tycker att jämställdhetsarbetet under 90-talet för det första skall handla om kvinnors rätt till arbete och en rättvis lön. Men även om rätten till det goda arbetet där man inte behöver riskera hälsan, utan kan få ta ansvar och utvecklas. För det andra måste kvinnors och mäns möjligheter att förena föräldraskap och yrkesarbete förbättras med särskild betoning på att öka pappornas uttag av föräldraledighet. För det tredje måste kvinnors kunskap och erfarenhet få påverka besluten. "Varannan damernas" måste bli verklighet. För det fjärde: Kvinnofrid! Bort med våldet mot kvinnor. För det femte måste det handla om kvinnorna och Europa och egentligen även om kvinnorna och världen.

För att nå jämställdhet måste vi förändra attityder och värderingar. Det är vi säkert överrens om. Men det handlar också om konsekvens. Att tala för jämställdhet och samtidigt föra en politik som leder till ökade klasskillnader är inte trovärdigt. Jämställdhet är en fråga om rättvisa. Därför måste arbetet för jämställdhet mellan könen gå hand i hand med strävandena för jämlikhet mellan olika grupper i samhället.

Som socialdemokrat kan jag aldrig acceptera att jämställdhet bara skall handla om kvinnorna och männen högst upp på klasstrappan. Arbetsmiljökommissionens och LOs rapporter om LO-medlemmar i välfärden visar med skrämmande tydlighet vilket starkt samband som finns mellan villkoren i ar-

betet och villkoren utanför arbetet. I nästan alla avseenden är det arbetarkvinnorna som drar det kortaste strået, som har de sämsta arbetsmiljöerna, det minsta inflytandet, de lägsta lönerna och som oftast har obekväma eller oregelbundna arbetstider. Vem som helst fattar väl att det inte räcker med attitydförändringar för att utjämna dessa orättvisor.

Det krävs också politiska lösningar för att klara sådant som vi inte själva, var och en av oss, kan lösa. Utan en ekonomisk politik med arbete åt alla som mål skulle vi inte ha kommit dit där vi är i dag. Det hörs ju att det är svårt just nu för dem som gärna vill svartmåla Sverige, vilka avsikter man än kan ha med det. Det har ju kommit uppgifter om att vi faktiskt betraktas som ett välfärdsland. Vi har kommit mycket långt när det gäller t.ex. mänskliga rättigheter. Om vi accepterar arbetslöshet som ett ekonomiskt politiskt medel är kvinnorna de första som drabbas. Därför krävs en arbetsmarknadspolitik som inriktas på aktiva åtgärder som t.ex. utbildning i stället för kontantstöd eller dold kvinnorarbetslöshet.

Det krävs en arbetslivspolitik som ställer krav på våra arbetsplatser och sätter stopp för exploateringen av löntagare. Det krävs en politik som i stället stimulerar förbättringar av dåliga arbetsmiljöer. Vi socialdemokrater accepterar inte att människor spottas ut från arbetsplatser när de förbrukats och inte kan producera mer. Här går en skiljelinje. Människovärde ställs mot marknadsvärde.

Det krävs en familjepolitik som gör att både kvinnor och män kan förena avlönat arbete och föräldraskap. Det krävs en välfärdspolitik som ger trygghet för alla vid sjukdom och ålderdom. Vi kommer alltid att behöva ställa upp för varandra som anhöriga, men det måste bygga på frivillighet. Vi skall inte tillbaka till ett system där kvinnorna oavlönat skall ta huvudansvaret.

Kvinnornas inflytande är ett viktigt mål i sig. Det är en fråga om demokrati och rättvisa. Men det är också ett medel för att påverka beslut som är viktiga för både kvinnor och män. Kvinnorna i Sverige har en hygglig del av den politiska makten, men knappast någon makt alls inom det privata näringslivet. Det skulle vara intressant om någon av debattörerna också vågade sig på att bedöma hur det ser ut i det privata näringslivet.

Vi har räknat fram att det finns 38 % kvinnor i riksdagen, och vi har räknat hur många kvinnor det fanns i styrelserna i de största börsnoterade företagen och fann att det var 1,6 %. Detta är viktigt att se i en tid när många gör allt för att misstänkliggöra politiken och politiskt arbete.

Den handlingsplan för jämställdhet som riksmötet behandlade för tre år sedan ligger fortfarande fast. Men jag tycker egentligen inte om uttrycket att den "ligger fast". Jag hoppas att det skall röra på sig ganska ordentligt. Arbetet fortsätter på alla de områden som handlingsplanen beskriver.

Den proposition som nu behandlas här i dag, Olika på lika villkor, innebär viktiga steg framåt i jämställdhetsarbetet. Propositionens inriktning markerar också de områden där regeringen anser det särskilt viktigt att flytta fram positionerna. Den offentliga debatten har bara handlat om vissa delar av propositionen, och det kan finnas anledning att nämna de övriga frågor som är viktiga.

Jag vill först kommentera förslaget till den nya jämställdhetslagen, där kraven skärps på det aktiva jämställdhetsarbetet på arbetsplatserna och som

innebär en skärpning av förbudet mot könsdiskriminering. Den lagen blir ett bättre verktyg i jämställdhetsarbetet.

Det har förts en mycket livlig debatt när det gäller frågan om huruvida det skall finnas en lag eller ett avtal och om det är parterna eller JämO som skall utöva tillsyn och göra arbetet. Det är just detta det handlar om. Vem tror vi är bäst skickad att göra arbetet? Hur skall arbetsgivarna motiveras att arbeta aktivt om JämO skall sköta jämställdhetsarbetet, en statlig myndighet, och lagen tar ifrån parterna ansvaret? Hur skall de motiveras om man låter JämO göra en överprövning av avtalen?

Vi måste först bestämma oss om huruvida vi anser att de principer som i dag etablerats inom den arbetsrättsliga lagstiftningen är rimliga. Skall vi gå ifrån dem och välja en helt annan modell? Skall vi välja en hybrid, som faktiskt också utredningen insåg att det var, som innebär att avtalen på arbetsmarknaden överprövas? Vi kan vara överens i bedömningen att det inte har gjorts tillräckligt. Men jag anser inte att det är skäl till att säga att man skall ta ifrån parterna detta ansvar och lägga det på JämO.

Det är något märkligt att höra att borgerligheten plötsligt tror så mycket på myndigheten och myndighetsansvar och är beredd att bygga ut JämO så att JämO utövar tillsyn över hela den svenska arbetsmarknaden när det gäller jämställdheten. Hur kritisk jag än är anser jag att det är parterna på arbetsmarknaden som även i fortsättningen skall göra det mesta av arbetet.

Det finns en punkt i utskottsbetänkandet som är viktig att klara ut, eftersom det ställts frågor om detta. Utskottet vill betona att syftet med dispositiviteten, dvs. att man kan sluta avtal på viktiga punkter när det gäller de aktiva åtgärderna, framför allt är att parterna i kollektivavtalen skall precisera och konkretisera jämställdhetsarbetet med hänsyn till de behov som kan finnas inom branschen, företaget eller myndigheten. Det är detta det handlar om.

Man kan aldrig springa ifrån, som Maggi Mikaelsson påstod, lagen. Lagen anger vilka områden som avtalen skall täcka. Vi vill väl ändå att det skall slutas avtal och att parterna skall sätta sig ner och resonera om jämställdheten och komma överens om planerna för att föra frågan framåt? Vi menar att man på detta vis kan skynda på jämställdhetsarbetet även bland parterna.

Lagen utgör dessutom ett golv, eller en miniminivå, för vad avtalen skall innehålla. Lagen anger kraven på aktiva åtgärder med termer som "underlätta för", "verka för", "främja" och "särskilt anstränga sig för". Det är mycket svårt att se hur avtalen skulle kunna hamna under denna nivå. Tanken är i stället just den som utskottet beskriver, nämligen att detta skall preciseras och konkretiseras i avtal mellan parterna, och det anser vi väl alla. Jag menar att man annars måste välja en helt annan rättslig form för lagstiftning om jämställdhet.

Regeringen har valt den arbetsrättsliga lagstiftningen. Vi anser att det är riktigt att göra det även i fortsättningen, eftersom det är här som de stora bristerna finns och det är här som man kan göra de viktigaste insatserna även i fortsättningen. Menar kritikerna verkligen att vi skall satsa medel för jämställdhetsarbete på att bygga upp en omfattande statlig kontroll?

JämO har en mycket viktig uppgift även i fortsättningen. JämOs roll förstärks när det gäller tillsynen på utbildningsområdet och möjligheterna att

hjälpa till med att utforma planer, att hålla kontakt med parterna och se till att driva på utvecklingen. Den uppgiften måste JämO ha i fortsättningen, och regeringen förstärker JämOs resurser för att kunna sköta detta arbete.

En löneutredning skall tillsättas för att ge oss bättre kunskap om löneskillnaderna mellan kvinnor och män och orsakerna till dessa skillnader. Det verkar ibland som om man menar att detta inte vore en fråga för parterna på arbetsmarknaden, utan att det plötsligt gällde helt andra förutsättningar och att vi med lagstiftning skulle kunna ta över sådant som i dag sköts genom förhandlingar mellan parterna på arbetsmarknaden. Menar ni verkligen detta, eller är det bara ett uttryck för den otålighet ni känner?

Utredaren skall naturligtvis se till att vi får förslag till hur vi kan förbättra statistiken och göra skillnaderna synliga för att kunna resonera om orsakerna till dem. Flera talare har här framfört krav på en arbetsvärdering. Kanske man skramlar litet i förväg i detta avseende, eftersom regeringen håller på att utforma direktiven. Självfallet anser regeringen att arbetsvärdering är en mycket viktig faktor när det gäller att utjämna löneskillnaderna mellan kvinnor och män. Men det är inte så enkelt som att kräva att en utredare skall komma med förslag till ett arbetsvärderingssystem som skall kunna användas över hela arbetsmarknaden. Man måste självfallet se på olika arbetsvärderingssystem och i vilken mån de skulle kunna användas som ett verktyg.

En annan punkt i propositionen som inte heller har uppmärksammats särskilt mycket är det omfattande åtgärdsprogram som föreslås för att motverka våldet mot kvinnor. Ett anslag på sammanlagt 17,5 milj.kr. föreslås för nästa budgetår för att göra samhällets olika instanser bättre rustade att motverka våldet mot kvinnor och ge skydd, stöd och hjälp åt utsatta kvinnor. Våldet mot kvinnor får inte privatiseras.

Det handlar om makt, om mäns makt över kvinnor, om föreställningen att män skulle ha rätt att fostra och tukta sin kvinna även med våld. Detta är en stor samhällsfråga, som vi alla måste ta ett ansvar för. Att betrakta kvinnomisshandel som enbart en fråga om brister i relationer mellan enskilda kvinnor och män leder lätt till ett vi-och-dom-tänkande.

Jämställdhet är ingen separat smal politisk fråga. Många andra förslag och beslut är också viktiga för att nå jämställdhet. Det gäller t.ex. åtgärder för att motverka den ökade arbetslösheten, förbättringar av arbetsmiljön, vilket jag redan har nämnt, och möjligheter till kompetensutveckling i företagen. Det är viktigt att se hela politiken i ett sammanhang.

Jag måste få ställa några frågor. Anser moderaterna att ett vårdnadsbidrag, som gör det direkt olönsamt för tvåbarnsmammor med mindre än 160 000 kr. i årsinkomst att arbeta, skulle främja jämställdhet?

Arbetslivsfonden har 15 miljarder kronor för att stödja förbättringar av dåliga arbetsmiljöer och rehabilitering av dem som skadats i arbetet. Omkring 60 % av de pengar som fördelats under det första året har gått till kvinnor.

Folkpartiet och moderaterna vill skrota arbetslivsfonden. På vilket sätt skulle det främja kvinnors arbetsmiljöer och gagna jämställdheten? Och kan ni ge mig något exempel på något land där marknadskrafterna har löst pro-

blemen med arbetslöshet och dåliga arbetsmiljöer, något land där marknadskrafterna har lett till jämställdhet?

Folkpartiet och moderaterna föreslår skattesänkningar på 30 miljarder kronor och nedskärning av offentliga utgifter. På vilket sätt främjar det jämställdheten och kvinnornas villkor?

Charlotte Branting föreslog häromdagen i en artikel i DN att föräldraförsäkringen skall göras mer flexibel. Det var intressanta förslag men samtidigt har Charlotte Brantings partiledare satt sig i knäet på moderaterna, som vill sänka föräldrapenningen till 80 %. Hur kan sänkt föräldrapenning motivera fler pappor att stanna hemma med sina små barn? Hur skall lågavlönade kvinnor ha råd att utnyttja hela ledigheten över huvud taget? Hur skall ensamstående föräldrar klara sig?

Folkpartiet och moderaterna föreslår två karensdagar. Hur förbättrar det villkoren för de lågavlönade kvinnorna, som ofta blir sjuka av jobbet?

Se upp, därför att i debatten höjs nu allt fler röster om att kvinnor skall återgå till oavlönat vårdarbete i hemmen! Veckans Affärer och Hans Tson Söderström, VD för Studieförbundet Näringsliv och Samhälle, använder EG som argument för att kvinnor kommer att få lämna arbetsmarknaden. Delar folkpartiet och moderaterna den uppfattningen?

Mats Svegfors i Svenska Dagbladet beskriver svenska kvinnors yrkesarbete som ett "barnbytarsamhälle", en kinesisk arbetsmarknad där vi bara tar hand om varandras barn. Delar folkpartiet och moderaterna Svegfors nedlåtande syn på kvinnors förvärvsarbete? Är det också er mening att kvinnor skall hem igen till oavlönat omvårdnadsarbete? Jag har tyvärr inte hört några protester från ert håll.

Återupprätta hemarbetets ära! utropar Svegfors och beskriver vad som väntar oss bakom skattesänkningarna. I ett sådant samhälle skulle det t.o.m. vara möjligt för den professionellt framgångsrika kvinnan att göra karriär. Hon kunde anställa någon som sköter hemmet.

Det är alltså inte de professionellt framgångsrika kvinnorna som skall bli oavlönade vårdare i hemmet och knappast Mats Svegfors heller, får man anta, utan det är arbetarklassens kvinnor och döttrar som skall nöja sig med oavlönat arbete eller möjligen att få vara hembiträden åt de framgångsrika.

Svante Nycander skriver i dag i Dagens Nyheter: "Om vi radikalt ska sänka skatterna som ett led i anpassningen till EG, måste vård och omsorger flyttas tillbaka till hemmen. Kvinnorna får utföra samma arbete som i dag men utan lön." Inte med ett ord kommenteras vad den moderat-liberala skattesänkningen med 30 miljarder skulle få för effekter. Så jag frågar moderater och folkpartister: Vad kan kvinnorna i Sverige förvänta sig, om ni får möjlighet att genomföra en ny start för Sverige efter valet i höst?

Debatten om kvinnor och EG har tagit fart det senaste året, och det är bra. Kvinnor skall vara med i Europadebatten, för den är viktig för oss alla. Men jag tycker att dagens debatt har ganska stora brister. Motståndarna sprider skrämselpropaganda som skapar rädsla, och rädsla är ingen bra utgångspunkt när man skall ta ställning till framtiden.

En del anhängare väljer i stället att svartmåla Sverige för att motivera medlemskap. Det kan man ju också försöka sig på. Kvinnors villkor i Sverige jämförs med statistikuppgifter om något slags genomsnittlig EG-kvinna,

som inte finns. Kvinnors villkor skiljer sig mycket åt både mellan de olika länderna och inom varje land.

EG beskrivs ofta som någon sorts stillbild. Men i varje land pågår en utveckling i samma riktning som vår, även om takten är mycket olika. För varje år kommer allt fler kvinnor ut i avlönat arbete också i EG-länderna, även om anställningsvillkoren ofta är sämre än hos oss, särskilt för dem som jobbar deltid. Naturligtvis kommer kvinnor också i andra länder att ställa nya krav på samhällsservice som barnomsorg och föräldraledighet, när allt fler yrkesarbetar.

Den svenska välfärdsmodellen är inte alls ute. Den är i allra högsta grad en förebild för många av de här kvinnorna. Därför är det inte alls självklart att skatterna i andra länder kommer att kunna ligga kvar på dagens nivå. Jag har ingen övertro på vårt lands möjligheter att förändra hela Europa, men jag är övertygad om att kvinnorna i Europa kommer att ställa de krav som svenska kvinnor länge gjort – på sina regeringar och på sina män – med andra ord krav som kan förändra de olika EG-länderna inifrån.

Vi skall sakligt granska fördelar och nackdelar med ett EG-medlemskap. Kvinno- och jämställdhetsperspektivet måste finnas med i den granskningen, och det är bra med en bred diskussion utifrån olika intresseområden. Därför har jag avsatt 1 milj.kr. nu i första hand till organisationer som vill sprida information och öka kunskapen om Europa. Intresset har varit stort, och redan i juni skall vi ta ställning till de ansökningar som har kommit in. Det finns säkert anledning att också nästa budgetår ge motsvarande stöd.

Det finns goda skäl för medlemskap utan att behöva gripa till svartmålning. Men jag kan förstå oron som finns, eftersom budskapen är så motstridiga.

Kvinnor i Sverige har all anledning att slå vakt om rätten till arbete och social välfärd. Men vi måste fråga oss om det verkligen är ett närmare samarbete med Europa som är den stora kvinnofällan. Att döma av den politik som de borgerliga partierna var för sig eller tillsammans vill föra är nog hotet närmare än så i både tid och rum. Kvinnofällan kan ju slå igen redan efter valet, om vi inte säger ifrån.

Anf. 72 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c) replik:

Herr talman! Jag måste säga att jag tar inte alls åt mig av den svartmålning som Margot Wallström ägnade sig åt med tanke på hur framtiden kan se ut.

Jag skall först kommentera vårdnadsersättningen, som Margot Wallström riktade en fråga till moderaterna om, men det är ursprungligen ett centerförslag och ett krav som vi har drivit i många år. Hela tiden hör man den socialdemokratiska propagandan mot vårdnadsersättningen, att vi skulle tvinga kvinnorna tillbaka till hemmet. Vi tvingar inte någon till någonting, men vi vet att väldigt många kvinnor med ett eller flera små barn dignar under bördan – och det gör hela familjen – av att kombinera arbete och föräldraskap, långa resor osv.

Det är en mycket besvärlig situation, och väldigt många önskar inget hellre än att kunna vara hemma något längre tid än vad man har möjlighet till i dag. Ingen säger att man skall vara hemma sex år t.ex. eller under hela

förskoletiden, men vi anser att man skall ha möjlighet att göra det. Det är detta som är så oerhört viktigt.

Dessutom kombinerar vi vårt förslag med valfrihet i barnomsorgen, så att man skall kunna skapa alternativ. Därmed inte sagt att det innebär att någon skall åta sig att ta hand om barnen utan ersättning. Det handlar inte alls om det. Jag vill tillbakavisa den kritiken.

Sedan pratar Margot Wallström väldigt mycket om dispositiviteten och tillsynen, som vi har diskuterat här förut. Hon säger att naturligtvis måste parterna arbeta med jämställdhetsfrågor. Det är väl ingen som har påstått någonting annat över huvud taget. Men i förslaget är nivån inte fastslagen. Det står att man inte får avtala bort lagen utan att avtalet skall vara på minst samma nivå. Dessutom anser vi att det är oerhört viktigt att JämO har möjlighet till insyn och tillsyn över arbetsmarknaden, även där det i så fall skulle finnas kollektivavtal. Så vi tycker att det finns tillräckligt starka skäl för att gå ifrån principen om kollektivavtal.

Sedan till frågan om arbetsvärdering som vi har talat om tidigare. Naturligtvis är det här ingen lätt sak, och det förstår vi nog allihop. Men vi i centern tycker att regeringen har alldeles för låga ambitioner, när den säger att man skall analysera möjligheterna till arbetsvärdering. Det kan man göra, men man skulle ju kunna ha målsättningen att gå vidare därifrån och åstadkomma en arbetsvärdering.

Anf. 73 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med om det mesta som Margot Wallström har sagt och framför allt de fem punkterna som hon redovisade i början av sitt anförande. Det är precis vad vi tycker krav som är viktiga att ställa för kvinnornas roll och för att stärka jämställdhetsarbetet.

En av uppgifterna är att skapa arbete åt alla. Kommer Sverige att som enda land att klara att kombinera låg inflation med full sysselsättning med den ekonomiska politik som regeringen för i dag? Jag tror inte det. Jag skulle vilja ha ytterligare förtydliganden på det området.

Margot Wallströms kritik mot de borgerliga partierna är berättigad. Det finns mycket som inte hänger ihop och som verkligen skulle innebära en kvinnofälla om deras politik blev genomförd. Men på vilka avgörande punkter har socialdemokraterna andra recept än moderaterna och folkpartiet för att garantera t.ex. arbete åt alla?

När det gäller jämställdhetspropositionen säger Margot Wallström att den utgör ett viktigt steg framåt. Jag vill inte riktigt hålla med om det. Den utgör förvisso steg framåt på vissa områden. Men på många områden har man stannat kvar precis där den nuvarande lagen ligger. Det handlar t.ex. om vem som är bäst skickad att sköta arbetet med jämställdhetsarbetet och vilken status kollektivavtalen skall ha. Vi har nu tio års erfarenhet, och vi har sett att det inte har fungerat särskilt bra. Vi vet i många fall att de kollektivavtal som är slutna har haft så luddiga krav, så okonkreta och oprecisa krav, att de inte har haft någon riktig funktion.

Varför kan man inte ta med att kollektivavtalen inte skall tillåtas ha lägre krav än de krav som finns i lagen? Jag tycker att det skulle vara ett förtydli-

gande som skulle underlätta för parterna på avtalsområdet att klara detta bättre under de kommande åren.

Det är bra att det finns ett åtgärdsprogram för att motverka våldet mot kvinnor. Jag tog i mitt anförande upp frågan om att våldet mot kvinnor ökar i samhället i dag. Det är allvarligt. Jag saknar återigen en diskussion om de grundläggande samhällsmekanismerna som leder till att våldet mot kvinnorna ökar i samhället i dag.

Vidare har vi EG och kvinnorna. Vem är det som har spritt skrämselpropaganda om EG i dag? Från vänsterpartiet har vi krävt att det skall inrättas en kvinnodominerad arbetsgrupp som skall se över hur den offentliga sektorn och kvinnorna påverkas av ett medlemskap i EG. Delar Margot Wallström vår uppfattning att ett EG-medlemskap får andra effekter för kvinnorna i den offentliga sektorn än det får för männen? Utgångspunkten är, på grund av vår unika situation i Sverige med ett välfärdssamhälle och en generell välfärdspolitik, att ett medlemskap kommer att få andra konsekvenser just för kvinnorna.

Anf. 74 MONA SAINT CYR (m) replik:

Herr talman! Margot Wallström skröt om ett projekt om Kvinnor i Europa och ville avsätta 1 milj.kr. till det. Jag antar att Margot Wallström hörde nyss vad Gustav Persson sade om 1 milj.kr. Det var som att spotta i havet.

Margot Wallström ägnade sig mycket och länge åt en svepande karikatyr av borgerlig politik. Har det aldrig fallit socialdemokraterna och Margot Wallström in att människorna även i vårt land är olika och har olika behov och olika preferenser och att de vill välja själva? Det är förmodligen därför som socialdemokraternas siffror faller så katastrofalt som de gör för närvarande. Det är sådana behov när det gäller en ny start för Sverige som vi uppmärksammar, dvs. att de enskilda individerna skall få mer att säga till om och att det skall vara mindre makt åt politikerna.

När det gäller jämställdhetslagen och de delar som Margot Wallström tog upp, är det viktigt att den lagstiftningen behandlas som övrig arbetsrättslig lagstiftning. Vi anser givetvis att det skall vara jämställdhetsavtal mellan arbetsgivare och arbetstagare. Men det är viktigt att de inte smusslas undan, att de inte tunnas ut och blir innehållslösa. De skall förses med innehåll, och det innehållet skall följas upp av arbetstagarparten som skall kontrollera arbetsgivarparten att avtalen följs. Det är det som är viktigt, och det är den kontrollen som vi tycker att JämO skall utföra. Det har ju visat sig att egenkontrollen inte hjälper när inte någon annan pekar på att det faktiskt måste hända något.

Vi har också sagt att dessa avtal skall lämnas in till JämO. Hon skall på så sätt ha tillgång till hela avtalsområdet och kunna använda sig av det som ett material när hon arbetar med aktiva åtgärder på t.ex. området där icke avtalsbundna arbetsgivare är berörda.

I första hand är det fortfarande fråga om en egenkontroll där man ställer krav på parterna och förväntar sig framgång hos dem, dvs. att de är vakna och intresserade av området. I andra hand, dvs. när de inte sköter sig, kommer JämO in. Det är absolut inte fråga om att totalkontrollera hela samhället. JämO har inte sådana resurser. Den där miljonen räcker endast till två

ytterligare tjänster och litet arbetsmaterial. Men det kan gälla punktkontroller och en kontroll i fall där man anmält att man inte är tillfredsställd med förhållandena på arbetsplatserna.

Med Margot Wallströms JämO finns det inte någon mening längre med ämbetet. Det har blivit en symbolroll. I Margot Wallströms artikel i Svenska Dagbladet för en tid sedan hade hon med parollerna Flytta fram positionerna och Sätt press på parterna som var dominerande. Vilken press på parterna sätter Margot Wallström? Hur flyttar hon fram positionerna?

Anf. 75 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Herr talman! Först hade jag tänkt att begära ordet för att instämma i det som Margot Wallström sade när det gäller målen för jämställdhet osv. Det kan jag fortfarande göra. Men sedan förföll Margot Wallström till vulgärpropaganda. Lyssnade inte Margot Wallström på mitt anförande där jag talade om vikten av kvinnors möjligheter att få behålla sysselsättningen i lika stor utsträckning som män? Lyssnade inte heller Margot Wallström på när vi från folkpartiet liberalerna talade om vikten av en familjepolitik som är barnomsorgsvänlig?

När det gäller Mats Wegfors artikel, har jag faktiskt svarat på den. Men är man inte minister är det inte så lätt att få in sina svar i tidningarna. Men jag hoppas att svaret kommer in så att Margot Wallström kan få klarhet i vad vi tycker – om inte Margot Wallström redan har fått klart för sig att folkpartiet liberalerna är för en jämställdhetspolitik med bibehållet socialt ansvar.

När det gäller sänkta skatter hoppas jag att socialdemokraterna också så småningom kommer att ha det som mål. Jag är övertygad om att det har stor betydelse för kvinnorna.

Vidare har det talats mycket om projekt. Jag vill ta upp en fråga som har upprört mig de senaste dagarna. Jag har alltid förfäktat att projekt är mycket bra. Vi var med från folkpartiet liberalerna och understödde att dessa möjligheter skulle finnas från regeringens sida. Men för den senaste utdelningen av projekt måste jag sätta ett frågetecken. Här har man delat ut något över 1 milj.kr. Inte mindre än 980 000 kr. av dessa pengar går till socialdemokratiska organisationer eller närstående sådana. 20 000 kr. går till ett tvärpolitiskt nätverksprojekt, och 50 000 kr. går till syrianska riksförbundets kvinnokommitté. Vi behöver alla stora möjligheter att påverka så att vi verkligen får in kvinnor i alla upptänkliga situationer och verkligen når fram till målet Varannan damernas. Tycker Margot Wallström att detta är en fördelning av denna miljon som hon kan försvara utifrån sina utgångspunkter?

Vidare har vi jämställdhetslagen. Å ena sidan talar Margot Wallström om att det finns många olika reservationer. Å andra sidan talar Margot Wallström som om det var fråga om en gemensam reservation. Läs folkpartiets reservationer. Då kommer säkert jämställdhetsministern fram till att vi i många sammanhang har gått på utredningens förslag och tycker att man skall gå längre i många stycken. Det gäller t.ex. de aktiva åtgärderna. Vi tycker inte att regeringen har kommit fram till ett bra förslag. Vi vill ha en bottenplatta där JämO skall kunna gå in. Vi går inte emot de egentliga avtalen. Se också på vad vi föreslår när det gäller de sexuella trakasserierna.

Anf. 76 Statsrådet MARGOT WALLSTRÖM (s):

Herr talman! Med undantag för Charlotte Branting – jag skall ge henne det erkännandet – var det ingen som tog chansen att ge svar på dessa viktiga frågor. Jag försökte säga i min inledning att jämställdheten är inget som man kan förvisa till ett hörn av politiken och tycka att den är någon sorts kosmetika. Den hör ihop med övriga politiska beslut som fattas.

Jag vill höra hur förslagen från de borgerliga partierna, som jag återgav här, gynnar jämställdheten. På vilket sätt är de bra för kvinnorna i det här landet?

Jag vill något kommentera de repliker som kom efter mitt inlägg. Jag kan hålla med om att jag tar i litet grand. Jag tycker att det är viktigt att vi gör det och att vi visar att det är detta som jämställdhet handlar om. Det är sakpolitik, det är dagspolitik och det är också politik för lång tid framåt på många olika områden som berör kvinnors villkor, och det måste vi tala om, så att man i fortsättningen kommer hit till kammaren i stället för att gå ut ur den när jämställdhetsfrågor debatteras här.

Marianne Andersson i Vårgårda säger att familjerna och särskilt kvinnorna dignar under arbetsbördan, och det är riktigt. Många kvinnor som jag möter säger att det är svårt att vara kvinna. Men jag har inte hört dem säga att lösningen på det är att de skall stanna hemma för en ganska liten summa pengar, utan de säger: Vi behöver bättre kommunikationer och behöver få möjligheter att försörja oss själva. Vi behöver hjälp i hemmet och politiska beslut som underlättar för oss att kombinera förvärvsarbete och föräldraskap.

Vi tycker att lösningen är att förlänga föräldraförsäkringen så att man kan vara hemma längre när barnen är små. Rätten till arbete är grundläggande för både kvinnor och män, och det skall vara ett arbete som betalas väl.

Beträffande arbetsvärdering vill jag säga att vi har varit till Canada och studerat olika arbetsvärderingssystem. Där fanns oerhört omfattande system för arbetsvärdering, och vi upptäckte att det fanns en risk för att man skapar system med en stor byråkrati. I en del fall kanske de bara gynnar konsulter, som faktiskt kan konservera en del av de könsrollsrelaterade faktorer som bestämmer lönerna. Det är därför viktigt att man noga ser på arbetsvärderingen som instrument och försöker väga den metoden mot andra som medel för att uppnå lika lön. Jag tror inte att vi i sak har så stora skillnader i uppfattning om detta.

Beträffande dispositiviteten vill jag säga att vi visst kan tycka att parterna borde ha gjort ännu mer. Men skall vi säga att det är JämO som, genom en överprövning, skall klara uppgiften? Jag tror inte att vi får arbetsgivarna motiverade att över huvud taget engagera sig i arbetet med att upprätta jämställdhetsplaner eller att skriva avtal. Jag är ganska säker på det, och parterna och de som arbetar aktivt med jämställdhetsfrågor har också sagt till oss att se upp med detta. Arbetsgivarna kommer inte att vilja teckna några avtal om detta eller att vilja arbeta aktivt för det.

Låt mig också påpeka att avtalen måste innehålla alla de aktiva åtgärder som lagen föreskriver. Det är därför som man kan tala om ett golv eller en miniminivå på avtalen. Däremot finns det ingen kvalitativ miniminivå, utan vad som finns i lagen är de stadganden om att underlätta, främja osv. som jag

nämnde tidigare i mitt anförande. Avtalen skall precisera och konkretisera lagens bokstav. Om man inte sluter kollektivavtal är det lagen som gäller, och då har JämO tillsynsmöjlighet.

Jag är övertygad om att bara JämO slår en signal kommer hon mycket snabbt att få de centrala avtalen sig tillsända. Det finns inget som hindrar detta, tvärtom – parterna är intresserade av att involvera JämO. Men här handlar det om att få ut jämställdhetsarbetet på den lokala nivån och om att man skall anstränga sig för detta i företagen, i kommuner och på andra håll.

Vi skall väl erkänna att vi inom den statliga sektorn, där man varit tvungen att upprätta jämställdhetsavtal, kan finna att synligheten ökar. Man tar faktiskt itu med orättvisorna, löneskillnader och annat. Det är en viktig uppgift att stöta på parterna om detta. Jag tycker att vi skall försöka hålla oss på ett sakligt plan när vi diskuterar dessa frågor.

När jag talade om dagens EG-debatt menade jag inte den debatt som förs just i dag utan den som har pågått sedan lång tid tillbaka i Sverige. Jag har inte anklagat någon för att svartmåla i EG-debatter här, utan det har här handlat om jämställdhet. Det är viktigt att säga det till Maggi Mikaelsson.

Att ett bidrag om 1 milj.kr. är som att spotta i havet tycker nog inte de som har ansökt om dessa pengar, t.ex. om 10 000 kr. för att kunna genomföra en konferens eller ett seminarium eller för att skaffa sig kunskaper om EG. Men om det var frågan om att tillgodose JämOs behov av tillsyn när det gäller jämställdheten på hela den svenska arbetsmarknaden vore 1 milj.kr. nog som att spotta i havet. För detta skulle det behövas mycket mer, och det var väl också det som Gustav Persson menade.

Det är lätt och låter kanske sympatiskt att säga: Mindre makt åt politikerna och mer åt folket! Men vem bestämmer då, Mona Saint Cyr? Vem kommer då att ha makten?

När man nu försöker att få jämställdhetsarbetet eller jämställdhetsplanerna i en kommun att framstå i ett löjets skimmer tänker jag: Och mycket större makt och mer inflytande har tjejen som sitter i kassan på ICA! Finns det ett sådant omedelbart samband? Är det så enkelt att om vi bara privatiserar, så ändras relationerna i ett slag? Det är med tanke på detta som jag ställer frågorna om sänkning av skatterna och om jämställdhetspolitiken i stort i samhället. Det är därför som det är viktigt att svara på frågan: På vilket sätt underlättar ett vårdnadsbidrag förvärvsarbete, om det med det blir olönsamt att förvärvsarbeta för den som har under 160 000 kr. i inkomst, och på vilket sätt gynnar det jämställdheten? Jag tror att alla är intresserade av att få svar på den frågan.

När det gäller projektpengarna blandar Charlotte Branting ihop olika saker. Jag kan, med skam i rösten, säga att socialdemokratin och många av arbetarrörelsens organisationer tidigare har varit mycket dåliga på att ansöka om dessa projektpengar. Men fördelningen mellan de politiska partierna är mycket jämn. Det gäller nu den sista miljonen av 8 miljoner som har delats ut i olika omgångar, och folkpartiet har gladeligen tagit emot 581 000 kr. av dessa pengar.

Anf. 77 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c) replik:

Herr talman! Först vill jag instämma i Margot Wallströms yttrande att jämställdhet inte skall förvisas till något hörn av politiken. Därom är vi full-

ständigt överens. Vi har från centern inom andra områden lagt fram en lång rad förslag som också innebär förbättringar för jämställdheten. Det gäller inom regionalpolitiken, beträffande grundtryggheten, som är oerhört viktig för kvinnor, rättvis fördelning, hälso- och sjukvård, arbetsorganisation, arbetsmiljöfrågor, miljöfrågor, utbildning osv. Det finns en mängd sådana områden där våra förslag gagnar kvinnor.

Beträffande vårdnadsersättningen menar Margot Wallström att barnfamiljerna säger att ett vårdnadsbidrag inte är hela lösningen på deras jobbiga situation. Vi har aldrig påstått att det är hela lösningen av deras situation, men det är en del av lösningen och en hjälp för dem att klara av ett besvärligt läge under en tid, och det ger dem ökad valfrihet. Det är ofrånkomligt. Om man dessutom släpper loss möjligheterna att ordna med barnomsorgen på många olika sätt, helt enkelt på de sätt som familjerna önskar, ger det valfrihet och även ett ekonomiskt tillskott under den tid som vederbörande är hemma.

Har man ett barn blir det naturligtvis mindre än om man har två barn. Jag tänker inte här går in på några vidare räkneoperationer, men det är otvetydigt så. Dessutom önskar verkligen många unga familjer detta, eftersom de vill vara hemma ett tag med sina barn. Därmed är inte sagt att de lämnar arbetslivet. Om rätten till arbete har vi väl inga delade meningar. Vi värnar lika mycket om kvinnors rätt till arbete som någonsin socialdemokraterna gör.

Anf. 78 MONA SAINT CYR (m) replik:

Fru talman för mig är 1 milj.kr. alltid 1 milj.kr. – även om inflationen gör att den blir allt mindre värd – oavsett om det är Gustav Persson eller Margot Wallström som nämner beloppet.

"Vem bestämmer?" frågar Margot Wallström. När vi talar om människorna – jag förstår att det känns litet ovant – gör vi följande skillnad. I politiskt övergripande frågor, i gemensamma angelägenheter, är det faktiskt politikerna som bestämmer, som sätter ramar för saker och ting. Men i fråga om nära ting skall människorna bestämma själva. Det är en ledstjärna för oss att människor skall ha full beslutanderätt över det som finns närmast omkring dem.

"Vad i den borgerliga och moderata politiken är då bra för kvinnor?" frågade Margot Wallström. Självfallet är det bra för alla om landet har en god ekonomi, om landet håller ett lågt skattetryck. Detta gagnar även kvinnor. Det är bra med mångfaldens arbetsmarknad, med alla slags arbetsgivare och alla möjligheter att få välja jobb. Det är speciellt bra för kvinnor inom den offentliga sektorn, som vi tidigare har nämnt i debatten.

Det är bra för kvinnor med en politik som ger individen valfrihet när det gäller barnomsorg, utbildning, vård och äldreomsorg. Den valfrihet som moderat politik innebär är över huvud taget bra för kvinnor. Vi gör ingen skillnad på så vis att vi har en politik för män och en för kvinnor, utan vår politik vill se till alla individer och till den lilla människan.

Anf. 79 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Fru talman! Nej, Margot Wallström, socialdemokraterna har inte alls varit dåliga på att söka pengar till projekt. Socialdemokraterna har fått mest

pengar, nämligen 869 000 kr. innan de 980 000 kom i den sista utdelningen. LO har fått mer än 2 632 000, medan SACO har fått 105 000 kr. och TCO 1 467 500 före utdelningen. Nu får alltså socialdemokraterna och socialdemokraterna närstående organisationer 980 000 av de 1 050 000 kr. som delas ut i den sista omgången. Tycker Margot Wallström att detta är riktigt? Jag tycker att det är ett ojust grepp att ta till i sista omgången.

Jag har all anledning att vara mycket nöjd med projektpengarna. Vi har kunnat göra mycket bra saker i folkpartiets kvinnoförbund. Men jag tycker att det är bedrövligt att det av de 25 som har sökt är 8 av 10 socialdemokrater som har fått pengar. Varför har inte de andra 17 organisationerna fått några pengar? De behöver också ha fler kvinnor som arbetar med valarbete och som kan göra ett bra jobb.

Margot Wallström talade också mycket om våldet mot kvinnor. Det vore väldigt bra om socialdemokraterna då också kunde ta ett rejält tag och stödja kvinnojourerna med ytterligare pengar, vilket vi från folkpartiet liberalerna har föreslagit, samt ge ordentliga summor till överfallslarm.

Jag vill än en gång säga att vi vad gäller lagförslaget har den uppfattningen att utredningens förslag var betydligt mer övertänkt än regeringens och utskottsmajoritetens förslag. Vi beklagar att det t.ex. inte har blivit något rejält förbud mot sexuella trakasserier, vilket JämOs utredning visade att det fanns ett starkt behov av. Vi beklagar att man inte vad gäller principen om lika lön för likvärdigt arbete går på utredningens förslag, utan att man i stället för att i lagen tala om "arbete som är lika" byter ut det mot "arbete som är att betrakta som lika". Att följa utredningens förslag skulle vara betydligt bättre för jämställdheten.

I en sådan här debatt känns det angeläget att påpeka att det när det gäller jämställdhetsdebatten och jämställdhetsfrågorna finns mycket som vi är överens med socialdemokraterna om. Det är väsentligt att också peka på de skiljelinjer som finns, men det skall då ske sakligt utan att man tar till några vulgärargument, såsom att vi inte skulle vara för en jämställdhetspolitik, en familjepolitik för jämställdhet och att kvinnor skall kunna förvärvsarbeta.

Anf. 80 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Fru talman! Margot Wallström ägnar rätt mycket tid åt att ställa frågor till de borgerliga partierna. Jag kan stödja det, och även jag skulle gärna vilja ha fler svar på de frågorna. Men detta innebär också att jag inte fick något svar på de frågor jag ställde. Delar Margot Wallström min uppfattning att ett EG-medlemskap får andra konsekvenser för kvinnorna i Sverige än för männen och att det därmed skulle vara berättigat att tillsätta en speciell arbetsgrupp med uppgift att studera frågan? Tror Margot Wallström att Sverige – som enda land – kommer att klara att hålla låg inflation och full sysselsättning med den ekonomiska politik som regeringen för i dag och som till stora delar faktiskt sammanfaller med borgerlig politik?

Det finns några saker som är uppenbara, t.ex. att jämställdhetsarbetet har stannat av och att våldet mot kvinnorna ökar i samhället, vilket bottnar i strukturella förhållanden. I mitt huvudanförande nämnde jag den manliga maktstrukturen, men även den kapitalistiska marknadsekonomin bidrar till att skapa ett ojämlikt samhälle, där människor slås ut; konkurrens är ju bra

för dem som vinner, men det blir ju alltid en del som förlorar när man skall konkurrera.

Vi har fått flera exempel på vad kvinnor vill ha i samhället. Kvinnor vill ha arbete men också möjlighet att förena arbete med föräldraskap. Man vill slippa vara rädd när man skall gå ut på kvällarna. Man vill ha möjlighet att leva ett värdigt liv. Jag tror också att kvinnor i Sverige är beredda att bidra till en bra utveckling i EG-länderna, men jag tror att det är fullt möjligt att göra detta utan att vi är medlemmar i EG.

Vi i vänsterpartiet vill se jämställdheten som ett medel att uppnå ett rättvist samhälle. Även jämställdheten handlar ju faktiskt om en rättvis fördelning. Varför vill inte socialdemokraterna göra något åt t.ex. den orättvisa fördelningen av arbetstiden? Vi vet i dag att de som arbetar mest övertid är småbarnspapporna, de som vi helst skulle vilja var hemma och tog en större del av ansvaret för barnen och familjen. Att nu införa sex timmars arbetsdag skulle vara ett bra sätt att ändra på den orättvisa fördelningen av arbetstiden. Vi tycker att vi nu, när arbetslösheten ökar, har ett ypperligt tillfälle att göra detta. Eftersom arbetslösheten slår orättvist och snett skulle man kunna inleda en arbetstidsförkortning för att uppnå målet sex timmars arbetsdag. Det är nämligen en viktig jämställdhetsreform, kanske den allra viktigaste.

Anf. 81 Statsrådet MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Jag har en glad nyhet till Maggi Mikaelsson och kanske även till andra: Jämställdhetsarbetet har inte stannat av. Vad vi än säger och hur otåliga vi än är så har det inte stannat av. Jag har tvärtom hos många kvinnor sett en väldig vrede över orättvisorna och funnit ett mycket stort engagemang. Det kan jag säga efter att jag nu i snart tre år har rest runt i landet och jobbat med jämställdhetsfrågorna. Arbetet har alltså inte stannat av. Jag tycker faktiskt tvärtom att man märker ett mycket stort engagemang. Samtidigt är det, som Marianne Andersson i Vårgårda sade, riktigt att det också finns en trötthet och en besvikelse över att det inte går fortare. Men arbetet har alltså inte stannat av – tack och lov!

Vi gör en hel del för att vända oss till småbarnspapporna, men vi tror inte att vi kan tvinga dem att vara hemma. Jag har också märkt vilken oerhört stark reaktion man får på alla förslag om tvång. Jag tror inte att det är rätt väg att gå, utan jag tror att vi först skall söka påverka dem att frivilligt utnyttja mer av föräldraledigheten med motivet att det faktiskt är för barnens skull och för framtidens skull som de gör detta.

Jag har inte gett upp målet om sex timmars arbetsdag. Jag tycker att det är en viktig politisk åtgärd, men vi vet också att vi i dag inte har ekonomiska möjligheter att genomföra detta. Det kostar pengar.

Jag tror självfallet att EG-medlemskapet får andra effekter för kvinnor än för män. Jag är övertygad om att de strukturer som finns i vårt samhälle och i många av EG-länderna gör att det kommer att bli så även i fortsättningen. Det är viktigt att titta på frågan, men jag tror inte att vi löser problemet genom att utse en arbetsgrupp som skall titta på vad medlemskapet innebär för kvinnor över hela fältet. Jag tror att vi i stället skall tvinga de olika arbetsgrupperna att på sina resp. områden också se på jämställdhetsaspekten. Det

är alltså mera en skillnad i synsätt när det gäller hur vi skall handskas med dessa frågor och argument.

Det låter ju bra att tala om ökad valfrihet. Men om man inte kan jobba, vilken valfrihet har man då? Vad kan man välja på när de pengar som skulle ha använts för att bygga ut barnomsorgen i kommunen används till finansieringen av ett bidrag på 18 000 per barn och år? Vad är valfriheten värd i så fall? Man kan ju inte vara så naiv och blåögd att man tror att det finns obegränsat med pengar till allt detta, utan det handlar ju faktiskt om att fördela – från det ena till det andra.

Det är inte vad kvinnorna kräver i dag, utan de vill få barnomsorgen ordnad så att den fungerar. De vill också att kommunikationsproblemen skall lösas och att de ges möjlighet att försörja sig. I dag vill nämligen kvinnorna kunna kombinera föräldraskap och förvärvsarbete.

Så till talet om den lilla och stora världen som återfinns i Mona Saint Cyrs inlägg. Jag brukar citera ur den förra jämställdhetspropositionen där detta finns bra beskrivit. Det står bl.a. så här:

"I vilken utsträckning jämställdhetsmålet uppnås beror till stor del på enskilda människors beslut, t.ex. beslut om val av utbildning och yrke eller beslut om fördelning av hemarbete och barnavård mellan makar. I den meningen är jämställdhet ett område som varken kan eller bör bli föremål för politiska åtgärder. Det politiska arbetet består bl.a. i att genom sysselsättningspolitik, skattepolitik, socialpolitik etc. bestämma de ramar inom vilka de enskilda människorna fattar sina beslut och att undanröja hinder för jämställdhet. Det är viktigt att jämställdhetsfrågan ständigt hålls aktuell så att nuvarande förhållanden blir diskuterade och ifrågasatta."

Det är precis vad det handlar om. Dessa samband har jag försökt påvisa, och jag har även frågat: På vilket sätt gynnar era förslag jämställdheten inom dessa andra områden? Jag hävdar att vi med alla medel kommer att fortsätta att kämpa för kravet om arbete åt alla, social rättvisa och jämställdhet.

Anf. 82 MONA SAINT CYR (m) replik:

Fru talman! Det inte bara låter bra med valfrihet utan det är också bra med valfrihet, Margot Wallström. Fråga vilken människa som helst om det. Statsrådet Margot Wallström har ju under tre år rest mycket och talat med olika kvinnogrupper. Därför måste hon någon gång ha stött på detta, såvida hon inte har träffat enbart socialdemokrater.

Jag måste vidare fråga om begreppet fri företagsamhet är känt. Det är ju det begreppet som vi sätter vid sidan om de offentliga monopolen för att människor skall ha just den valfrihet som Margot Wallström påstår inte finns. Jag kan tacka för att Margot Wallström har upptäckt den lilla världen som betyder så mycket för de enskilda människorna och familjerna. Den stora världen skall ingripa när den lilla världen inte räcker till.

Anf. 83 MARIANNE ANDERSSON i Vårgårda (c) replik:

Fru talman! Låt mig åter beröra frågan om vårdnadsersättningen. Margot Wallström säger: Tänk om man inte kan ta ett jobb på grund av att man inte får någon barnomsorgsplats och det inte heller blir någon utbyggnad av barnomsorgen. Behovet av barnomsorg kommer naturligtvis att ändras en del

eftersom fler människor kommer att använda sig av andra modeller för sin barnomsorg. Till den kommunala barnomsorgen ges det kommunala stödet och det statliga stödet, de pengar man får i vårdnadsersättning, skall användas till att betala barnomsorgen. Så är det.

I dagens besvärliga arbetsmarknadsituation finns det naturligtvis kvinnor som inte får något jobb. Det är i sig tråkigt, men då utgör vårdnadsersättningen ett ekonomiskt tillskott för dem. Det är inget skäl för införande av vårdnadsersättning, utan det är en bieffekt för de kvinnor som ändå har problem att få ett jobb.

Det är skönt att höra att jämställdhetsarbetet inte har stannat av. Jag känner starkt för de kvinnor som reagerar mot orättvisor och som tycker vi har det krångligt i Sverige. Det är kvinnor som ser de orättvisor som finns på arbetsmarknaden i kvinnors och mäns villkor och vill arbeta för att få bort dem. Ett problem som vi har berört gäller föräldraledigheten och hur man skall få arbetsgivarna att inse att både män och kvinnor är föräldrar. Det är egentligen där knuten finns. För närvarande är det mycket svårt för kvinnor att få en anställning på grund av att arbetsgivarna vet att de kommer att ta föräldraledigt. De finns många aspekter på den saken. Jag skulle önska att Margot Wallström arbetade ytterligare med frågan om hur vi skall få arbetsgivarna att inse problemen. Jag tror säkert att många fler pappor vill ta föräldraledigt men inte kan göra det på grund av arbetsgivarnas inställning.

Anf. 84 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Innan jag ger ordet till Charlotte Branting vill jag oförbehållsamt be kammaren om ursäkt. Jag uppfattade det som att talarlistan var genomgången och att de två senaste replikerna var anföranden. Jag har frikostigt delat ut en tredje replik till Mona Saint Cyr och Marianne Andersson i Vårgårda trots att de inte hade rätt till en sådan. Jag antar att det minst dåliga i detta läge är att ge Charlotte Branting den replik hon har begärt så att ingen mannamån skall vederfaras henne. Statsrådet har givetvis alltid rätt att gå in med anföranden.

Anf. 85 CHARLOTTE BRANTING (fp) replik:

Fru talman! Jag skall inte göra något som jag egentligen inte har rätt till. Jag nöjer mig därför med att säga att det viktiga är att de löften som vi ger väljarna hålles. Det kommer vi att göra, och det gäller även den jämställdhetspolitik som folkpartiet står för och som jag har redovisat i mitt anförande. Denna politik framgår också av de olika motioner som folkpartiet har väckt.

Anf. 86 Statsrådet MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Det är bra med valfrihet, och det är så bra ordnat att vi får välja i höst.

Jag och mitt parti får stå ut med att vi efter att ha föreslagit 17 milj.kr. till åtgärder för att bekämpa våldet mot kvinnor får uppleva att andra partier säger att det borde ha varit ytterligare några miljoner. Det viktiga är att vi är överens om inriktningen och att frågan är mycket angelägen och prioriterad.

Vi är inte heller i sak oense om att sexuella trakasserier skall vara för-

bjudna och motarbetas på alla sätt. Här har det handlat om vilken lösning som skall väljas, vilket lagrum som skall tillämpas eller om vi skall ha dubbla lagrum för att komma åt problemet. Också här kan jag stå ut med de olika uppfattningarna, men försök inte framställa det som om sexuella trakasserier inte skulle vara förbjudna och som om det inte skulle finnas möjligheter att komma till rätta med det problemet. Marianne Andersson i Vårgårda har kanske inte uppmärksammat det, men vi skärper lagen just på dessa områden. Vi påpekar att arbetsgivarna är skyldiga att underlätta för både kvinnor och män att förena förvärvsarbete och föräldraskap. Det är just det som gör att denna lag också kan bli ett effektivare verktyg i jämställdhetsarbetet.

Till Charlotte Branting vill jag säga att det är synd att ni sitter i knät på moderaterna. Men ni skall ha all heder av ert jämställdhetsarbete.

Anf. 87 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Fru talman! Just nu bidrar EG till att förstärka svenska kvinnors situation på arbetsmarknaden. När besluten är fattade i anledning av det betänkande som vi nu diskuterar har kvinnorna fått ett verktyg som kan komma att höja kvinnolönerna. Dagens debatt handlar om att EG-anpassa jämställdhetslagarna, dvs. skärpa dem. Vi moderatkvinnor har efterlyst en EG-anpassning av lagen i över ett år. Det var långt innan socialdemokraterna i sitt krisprogram vände i EG-frågan till följd av de ekonomiska fördelar som ett EG-medlemskap innebär.

EG-medlemskapet kommer att kunna bidra till att förbättra svensk ekonomi genom att olika handelshinder rivs ned. Oavsett vad man tycker om EG i övrigt är detta ett faktum, eftersom några alternativa ekonomiskt stabila närmarknader inte går att uppvisa. Svenskt välstånd och svensk välfärd är totalt beroende av våra exportintäkter.

Trots detta faktum har vänster- och miljöpartirepresentanter hävdat att ett EG-medlemskap drabbar kvinnor på ett negativt sätt. De tycks tro att svenska kvinnor kan flyttas tillbaka till spisen mot sin egen vilja. De tycks också tro att kvinnor skulle få sämre ekonomi ju rikare Sverige blir. Och detta i ett land där kvinnorna utgör drygt 50 % av väljarna. Resonemanget är inte bara insiktslöst utan också en förolämpning mot kvinnorna och deras kompetens! Det förhåller sig precis tvärtom. Dålig ekonomi drabbar svaga grupper värst. Det räcker så väl med att se villkor för kvinnorna t.ex. i de länder som under decennier stått vänstern nära. Vare sig jämställdheten eller den ekonomiska standarden var så vidare värst välutvecklad just där.

Däremot kan man konstatera att världens tuffaste jämställdhetslag finns på den av vänstern så avskydda amerikanska kontinenten, nämligen i Canada, där 1 % av lönesumman varje år avsätts för att betala alla de lönehöjningar kvinnor får efter att ha utnyttjat lagen. Det är också på den amerikanska kontinenten som aktieägarna börjar kräva kvinnor i börsföretagens ledningar, vilket nu har spritt sig till Europa och i t.ex. England just lett till tre nya kvinnor i de tre största kemiföretagens ledningar. I amerikanska företagsledningar sitter dubbelt så många kvinnor som i Sverige i procent räknat, bland universitetsprofessorerna fyra gånger så många och bland ambassadörerna nästan dubbelt så många. Italien kan visa upp många fler kvinnor

i procent räknat på ledande poster än vi kan. Och i Frankrike träffar man t.o.m. en och annan kvinnlig VD för avfallsanläggningar.

Vi har däremot en högre förvärvsfrekvens på bredden, men avancemanget sitter trögt. I Sverige och Tyskland har enligt en internationell jämförelse mellan tio länder kvinnorna minst tilltro till sin förmåga att åstadkomma något och utvecklas på arbetsmarknaden. 65 % av de svenska kvinnorna säger att jobbet bara är ett sätt att få pengar. Och detta i vårt land där självförverkligandet stått i centrum för debatten. Det länder onekligen till eftertanke.

Visst har den svenska kvinnan en bra position i många avseenden vid en internationell jämförelse – hög förvärvsfrekvens, om ock i vissa fall grundad på ekonomiskt tvång. Men en nyanserad bild visar också att kvinnans rättigheter tas till vara i andra länder. Visst finns det nationella skillnader och även exempel på nackdelar för kvinnor i länder som tillhör EG. Men, och detta är det viktiga, dessa skillnader har ingenting med själva EG-medlemskapet att göra utan är grundade på historiska, kulturella och religiösa skillnader och traditioner. Något samband mellan högt skattetryck och hög kvinnlig förvärvsfrekvens kan heller inte påvisas. EG-medlemskapet innebär i stället ökade rättigheter för kvinnor. Dagens EG-anpassning av lagen är ett tydligt exempel på detta. Likalönedirektivet med sin innebörd – samma lön för samma arbete och arbete av lika värde – togs 1975. Nu 1991, 16 år senare, följer Sverige efter. I en rasande takt hänger Sverige med EG med andra ord. Men det är kanske något av en tradition. Vi lär ha varit sist i Norden med lagstiftning mot diskriminering. Icke desto mindre gläds vi nu åt skärpningarna i lagen och hoppas att formuleringarna skall visa sig hålla vid en framtida prövning i EG-domstolen både vad avser likalöneparagrafen och vad avser eventuell Langborgereffekt i arbetsmarknadsdomstolen, dvs. övervägande intressen på ena sidan skranket för att hindra målsäganden att få rätt.

Danmarks försök att lägga kvinnans rättigheter under fackets avgörande godkändes inte av EG-domstolen. Därför tvingades Danmark göra om sin lag 1975/76. Sverige har tillämpat samma metod vad avser aktiva åtgärder, vilket vi djupt beklagar. Vi moderater har därför avsatt extra resurser för JämO. JämO bör givetvis ha tillsyn över hela arbetsmarknaden. Propositionens ställningstagande kan knappast uppfattas som annat än feghet inför arbetsmarknadens parter. Går här kanske skiljelinjen mellan parterna å ena sidan och kvinnornas intressen å andra sidan? Regeringen har här i varje fall tagit ställning för facket. Statsrådet hoppas och tror men gör ändå bocken till trädgårdsmästare utan kontrollmöjlighet. Vi får hoppas att det kan uppstå litet konkurrens mellan de europeiska facken att bli bäst på aktiva åtgärder. Lagstiftning och konkurrens flyttar nog snarare fram kvinnornas rättigheter än hopp och tro.

Den kvinnliga förvärvsfrekvensen stiger i EG. Det är den genomgående trenden även om det finns kortare fluktuationer. Kvinnorna strömmar ut på arbetsmarknaden och kan ta många av de 2,5 miljoner nya jobb som tillkommit i EG sedan 1985 och de 5 à 7 miljoner som väntas tillkomma. En hel del av dessa är arbetstillfällen som har drivits ut ur vårt land av den socialdemokratiska politiken.

Kvinnorna tar inte bara anställning, utan de startar eget också. Den fria

etableringsrätten och möjligheten att starta eget på traditionellt kvinnliga yrkesområden är just det som ger kvinnorna fart på arbetsmarknaden. De kan starta själva, utveckla nya egna idéer och de kan byta arbetsgivare – det effektivaste sättet att höja sin lön. När monopolen bryts och centralstyrande regleringar avskaffats, så att varje liten marknadskraft kan få den vård han eller hon efterfrågar, då får kvinnorna sin stora chans på bred bas på arbetsmarknaden. Då öppnas möjligheten för den lågavlönade småbarnsmamman att äntligen påverka sin situation, att höja sin inkomst genom arbete. Då är de socialistiska dogmerna begravda.

Utskottet hävdar enigt att det är önskvärt att öka det kvinnliga företagandet inom samtliga näringsgrenar. Varför försvårar man då genom de offentliga monopolen för kvinnorna att starta eget inom sina traditionella yrkesområden? I själva verket leder den socialdemokratiska politiken till att man försvårar för kvinnorna på arbetsmarknaden. På samma sätt leder det höga skattetrycket långsiktigt till försämringar på arbetsmarknaden för kvinnor. Det samband mellan högt skattetryck och hög kvinnlig förvärvsfrekvens som vänstern talar om finns inte. Däremot finns det ett samband mellan högt skattetryck och hög arbetslöshet långsiktigt, dvs. sambandet är det omvända mot vad vänstern tror: Högt skattetryck leder till låg förvärvsfrekvens för både kvinnor och män. Just detta kommer att drabba de svagaste när bubblan nu håller på att spricka. Detta har underminerat grunden för det svenska välståndet och riskerar därmed att drabba välfärden. Det är nödvändigt att öppna tjänstemarknaden för privat verksamhet i mycket högre utsträckning än i dag. Just det kan bli kvinnornas räddning. Vårdbehoven minskar ju inte. Efterfrågan på kvinnors arbetskraft, den finns. Nu handlar det om var den bäst kommer till sin rätt och är mest effektiv.

Basen för svensk ekonomi måste åter byggas upp, nämligen exportindustrin. I åratal predikade socialdemokraterna att vi kunde leva på att tvätta varandras skjortor, men så är det inte – i varje fall inte med nuvarande standard, och det gäller oavsett om skjorttvätten och vårdarbetet sker i privat regi eller ej. Avgörande är vad vi kan sälja på exportmarknaden.

Den moderata politiken, som till skillnad från den socialdemokratiska stärker de incitament som leder till ökad tillväxt, gynnar de svagaste på arbetsmarknaden. Ju tommare krubban blir, desto mer bits hästarna och då står kvinnorna sig slätt. Det har den socialdemokratiska regeringen redan givit flera exempel på, t.ex. vad gäller barnomsorg och kortare arbetstid. Ju mer som finns i krubban, desto större är chansen för kvinnorna att kunna utnyttja det verktyg som EG-anpassningen av jämställdhetslagen givit.

Genom att Sverige på grund av socialdemokraternas tidigare bristande insikt inte är medlem i EG dröjer det tyvärr många år innan svenska kvinnor får chansen att i EG-domstolen pröva vad lagen egentligen är värd i jämförelse med EG-direktivet. Ytterst är det tack vare EG som kvinnorna får ökade rättigheter i Sverige. Dessa skulle med största sannolikhet aldrig ha kommit till stånd utan EG-direktivets pådrivande kraft.

Slutligen, fru talman! Av alla felaktiga ställningstaganden som socialdemokraterna gjort är sannolikt det allvarligaste misstaget att man inte i tid har begripit att Sverige tillhör Europa och skall vara med i EG. Sverige skulle troligen nu ha haft en påtagligt tryggare ekonomisk situation i så fall. Vi mo-

derater tog ställning för Europa 1961, för 30 år sedan. Socialdemokraterna borde ha följt oss tidigare. Då skulle t.ex. vi redan ha haft en skarpare jämställdhetslag.

Eftersom jag framför hård kritik på den här punkten vill jag också göra motsatsen där det är berättigat. Det gäller att regeringen har insett behovet av information i EG-frågan, men det är oerhört viktigt att fördelningen av dessa projektpengar inte leder till en association med allmänna arvsfonden, dvs. en orättvis fördelning.

I min motion A809 från allmänna motionstiden, som behandlas i detta betänkande och som alla kvinnor i moderatgruppen står bakom, finns ett yrkande just om information i de frågor vi nu behandlar. I praktiken har det yrkandet bifallits. Där finns också ett yrkande om EG-anpassning av den svenska jämställdhetslagen. Även om vi inte är helt nöjda med att fackets suveränitet bibehålls i mycket, får vi dock en tvingande lagstiftning i lönefrågan tack vare EG. Det hälsar vi med tillfredsställelse.

Fru talman! För att inte förlänga voteringsprocessen avstår jag från att ställa något eget yrkande utan nöjer mig med att ställa mig bakom det yrkande Mona Saint Cyr har framställt för moderaternas räkning.

Anf. 88 KARIN STARRIN (c):

Fru talman! Jag vill börja med att ta död på en myt – uppfattningen att mammor är mer sjuka än andra. Hur kan jag säga det när vi får rapporter om att ohälsotalet ökar och att det har skett en dramatisk ökning bland svenska kvinnor? Jag vill understryka mitt påstående med att hänvisa till en rapport som Bi Puuranen har lagt fram utifrån den forskning hon har gjort kring ohälsotalet.

Tungt belastade svenska småbarnsmammor stannar hemma från jobbet för att vårda barn. Detta blir de anklagade för. 80 % av småbarnsmammornas frånvaro beror på vård av barn. Ser man däremot till egen sjukdom har småbarnsmödrarna mycket låg frånvaro – bara 14 %. Jag tycker att det nu är på sin plats att vi får en mera rättvis redovisning av ohälsotalet och att vi får bort den här sjukstämpeln från mammorna. Det är viktigt att vi kan understryka att det är attraktivt att anställa även mammor på dagens arbetsmarknad. Vi måste hitta bättre lösningar på barnomsorgen. Varför kan inte även papporna vara hemma och vårda sjukt barn?

Kvinnor arbetar mer än män. Det beror mest på att det fortfarande är kvinnorna som har det samlade ansvaret för hemarbetet. Hemarbetet behövs. Jag tror inte att någon tidigare i debatten har tryckt på att just familjen måste kunna fortsätta att vara den fasta punkten i dagens stressade samhälle. Det måste vi finna former för. Vi har olika lösningar på det här. Det innebär inte att vi för den sakens skull antar att det just är kvinnorna som skall vara hemma fortsättningsvis och utföra hemarbete. Vi vill ha en bättre värdering av arbetssituationen, och vi måste få en mätning och uppvärdering av hemarbetet. Det är verkligen på sin plats och hög tid att långtidsutredningen tar det här uppdraget på allvar.

Kvinnor måste få mer makt över jobben. Det är en förutsättning för att vi skall kunna förbättra arbetsmiljön. Vi får alarmerande rapporter över hur arbetsskadorna ökar. Belastningsskadorna på arbetsmarknaden ökar stän-

digt, och kvinnorna är utsatta för 60 % av förslitningsskadorna. Jag är övertygad om att med kvinnors ögon kan man förändra, organisera och bli effektivare när det gäller olika detaljer ute på arbetsmarknaden. Kvinnorna måste därför få bättre och mer makt över jobben.

Arbetslivsfonderna har nu fått stora uppgifter. Jag har färskare siffror än Gustav Persson, som visar att man redan har kommit en bra bit på väg. Redan nu har nästan 1 100 arbetsplatsprogram gjorts, vilket medför ungefär en miljard i pengar. Som flera talare har sagt, berör 60 % av de här arbetena kvinnliga arbetstillfällen. Det här är bra, men ytterligare insatser behövs, inte minst inom den offentliga sektorn. Gustav Persson hade fel siffror på det området. Av de pengar som har utdelats går bara 20 % till den offentliga sektorn och 80 % till den privata sektorn. Här gäller det att offentlig sektor verkligen skärper sig.

Från centerns sida pekar vi just på vikten av att förbättra arbetsmiljön. Jag yrkar bifall till reservation nr 9.

Ett eventuellt medlemskap i EG kommer att innebära förändringar, det är helt klart. Jag tillhör dem som ser möjligheter med ett utvidgat Europa och ett medlemskap i EG. Men jag ser också hot och nackdelar. Här är det viktigt att vi lär oss mer. Jag är ännu inte lika övertygad som Charlotte Cederschiöld om att vi vet hur lösningarna kommer att se ut. Vi måste lära oss mer, vi måste få bättre kunskap. Vi tycker att det vore på sin plats att vi skulle få ytterligare en arbetsgrupp som särskilt skall ägna sig åt hur jämställdhetsfrågorna kommer att lösas och hur vi kommer att klara demokratifrågorna. Det här är ett krav som Gunilla André och jag har i vår motion. Jag tycker att centern har följt upp detta krav i utrikesutskottets behandling. I det här läget nöjer jag mig med det.

Jag måste också få lägga mig i diskussionen om den här miljonen och tycka till om den. Det är fråga om anmärkningsvärt litet pengar. Vi behöver ytterligare kunskap. Varför inte använda kvinnors lust att skaffa sig mer kunskaper om just EG-frågorna? Varför inte tillsätta mer pengar för kvinnors särskilda projekt.

Jag kan avslöja att centerkvinnorna har gjort en bred ansökan om ett gediget arbete som vi gärna vill genomföra. Jag tror att vår ansökan gäller ca 400 000.

Efter att ha lyssnat på dagens debatt gör jag tolkningen att vi bättre måste ta till vara kvinnokraften i det svenska samhället. Då först får vi en bättre kvalitet i livet. Jag kan verkligen instämma i Gustav Perssons slutord. Det är då först vi får ett bättre Sverige och en bättre värld.

Fru talman! Jag ställer mig naturligtvis bakom centerns samtliga reservationer i det här betänkandet.

Som slutord vill jag rikta följande citat av John Steinbeck till alla mina manliga kollegor: Förmågan att i dag tänka annorlunda än i går skiljer den vise ifrån den envise.

Anf. 89 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Fru talman! Jag förnekar inte de olika aspekterna på EG-medlemskapet och jag säger inte att det inte finns nackdelar. Men, Karin Starrin, när man diskuterar dessa frågor är man tvungen att försöka ta ställning. Man måste

försöka veta vad man vill, annars kan man inte driva den politiska utvecklingen framåt. Väljer man att säga nej till EG är man faktiskt tvungen att svara på varifrån man skall ta de resurser som vi i dag använder för välfärden. Om vi skall urholka den svenska ekonomin – vilket blir effekten av att vi inte är med i EG – varifrån skall vi då ta de pengar som skall klara välfärden i Sverige? Det är den väsentligaste frågan, och den måste man kunna ta ställning i.
(forts.)

Beslut om uppskjuten votering

På förslag av förste vice talmannen medgav kammaren att det ärende som nu debatterades skulle företas till avgörande i början av morgondagens arbetsplenum.

6 § (forts.) **Ny jämställdhetslag, m.m.** (forts. AU 17)

Anf. 90 KARIN STARRIN (c) replik:

Fru talman! Det är viktigt att vi skaffar oss ytterligare kunskap i EG-frågan och hela Europafrågan. I mitt inlägg underströk jag att jag ser klara fördelar, men jag ser också nackdelar. Det är detta som det är viktigt att få klart för sig innan man tar ställning. Jag håller med Charlotte Cederschiöld att det är viktigt att man tar ställning, men innan man tar ställning måste man veta vad man tar ställning till. Därför är det så viktigt och angeläget att vi nu i våra kvinnoorganisationer aktivt försöker skaffa oss ytterligare bredare kunskaper i denna fråga.

Jag håller helt och hållet med om att förutsättningen för välfärden för oss alla i Sverige, inte bara för kvinnor, är att vi får en stabil ekonomi. Det påverkar situationen för oss alla, totalt sett. Vi måste få en klar uppgång efter den stagnation som nu har rått en längre tid. Vi måste på så sätt skaffa oss klara fördelar genom att förbättra vår konkurrenskraft och exportsituation. Jag tycker dock att vi i detta läge inte direkt kan säga vad som talar för och emot. Låt oss därför skaffa oss ytterligare kunskaper.

Anf. 91 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Fru talman! Skälet till att vi moderata kvinnor tidigt har kunnat ta ställning i denna fråga är sannolikt att vi har hållit på med den så länge. Vi har trott på Europatanken under så lång tid, faktiskt i 30 år. Man lär sig en del under resans gång. Dessutom har vi en egen organisation, Europäische Frauenunion (Europeiska kvinnounionen), ett moderat MKF för hela Europa, så att säga. I denna har vi varit aktiva ända sedan 1953. Under den resan har vi fått en ganska god inblick i förhållandena i EG-länderna, och vår bild har inte alls överensstämt med den bild som vänstern försökt prägla i det här landet.

Anf. 92 LARS NORBERG (mp):

Fru talman! Det kan vara lockande att ge sig in i en debatt med Charlotte Cederschiöld om EG och om huruvida Sverige till äventyrs skulle bli mycket

rikare om Sverige skulle gå med i EG. Min och miljöpartiets uppfattning är att Sverige, liksom Europa, blir fattigare för varje år. Med den miljöförstöring som pågår både i Sverige och i Europa utarmar vi de tillgångar som vi alla är hänvisade att leva på, dvs. naturtillgångarna. Om vi förde in dem i en BNP-kalkyl skulle det visa sig att vi har en negativ tillväxt såväl i Sverige som i Europa.

Jag skall inte ge mig vidare in på vad som kan ha varit sant och osant i Charlotte Cederschiölds anförande. Jag skall dock nämna en sak som definitivt var osann. EG är inte liktydigt med Europa. EG är tolv stater i Europa, ingenting annat. När man säger att vi skall ansluta oss till Europa skall man klargöra vad man menar, om det är fråga om att ansluta sig till Sovjetunionen eller till EG. Man kan nämligen mena båda delarna. Jag vill också påpeka att det finns européer från Ural till Atlanten, från Medelhavet till Norra Ishavet. Václav Havel, som är på besök här i dag, är en god européé trots att Tjeckoslovakien inte är medlem i EG.

Jag begärde ordet för att kanske något fördjupa jämställdhetsdebatten. Jag yrkar i första hand bifall till reservation 20. Där säger vi att man bör vidga jämställdhetsdebatten och inkludera politik, skola, forskning, sociala förmåner etc. i jämställdhetstänkandet och i jämställdhetslagstiftningen, naturligtvis kanske inte nödvändigtvis i det lagförslag som här föreligger, men det är bråttom att vidga jämställdhetsfrågorna. Att på detta sätt bara ta upp en del av samhället är ett exempel på den snuttifiering och fragmentering som är ganska typisk för arbetet i regering och riksdag.

Men problemet med jämställdheten är, såvitt jag kan se, i första hand inte kvinnornas problem, utan männens. Det är de manliga attityderna och traditionerna som är problemet. Om detta sägs inte mycket i dagens betänkande. Männens tradition har varit makt, våld, hierarki och patriarki. Det är säkerligen delvis genetiskt betingat, men vi lever nu i en kultur som lär oss att modifiera våra biologiska instinkter. Huvudproblemet med jämställdheten är männens oförmåga och ovilja att ompröva sina traditioner. De behöver i större utsträckning anpassa sig till kvinnors arbetsmetoder.

Det är två saker som under senare århundraden gjort jämställdhetsfrågorna absolut nödvändiga. Det är arbetsdelningen genom industrialiseringen och specialiseringen i samhället samt demokratin. Arbetsdelningen har lett till att män och kvinnor förekommer utanför hemmet på samma arbetsmarknad. Demokratin medför att kvinnorna skall ha samma inflytande som männen i det politiska livet. Det som har skett är emellertid att kvinnors inträde på politikens och arbetslivets område har skett på männens villkor. Kvinnorna har funnit sig i att hävda sig på männens villkor. Det är i och för sig naturligt att de duktiga och viljestarka kvinnliga pionjärerna ville visa männen att de kunde tävla med dem på mäns villkor.

Men för att nu komma vidare på jämställdhetsområdet gäller det att inte bara förbättra kvinnors möjligheter att tävla i politik och arbetsliv på männens villkor. Det är dags att männen börjar anpassa sig till jämställdhetens villkor. Det gäller att civilisera männen och att få dem att förändra maktmetoder och hierarkiska organisationer. Det är inte bara en jämställdhetsfråga att civilisera männen, det är en fråga om att minska våld och maktkoncentration i samhället. Det är naturligtvis inte lätt att påverka kulturella mönster,

och politikernas möjligheter är begränsade. Men vi kan göra något för att påverka attityderna. Charity begins at home, som det heter. Det gäller att börja hemma. Hemma är för oss politiker på politikens område. Vi kan där förändra arbetsmetoderna i det politiska arbetet. Vi måste kräva av männen att de aktivt går in för att förändra de politiska arbetsmetoderna så att de passar för kvinnorna. Sådana beslut kan vi fatta i riksdagen och i kommunfullmäktige. Det kan gälla sammanträdestider och talarordningar, det kan gälla sammansättningen av utskott och nämnder.

En framstående fransk kvinnosakskvinna har sagt att full jämställdhet mellan könen har uppnåtts först då många medelmåttiga kvinnor besitter höga poster i samhället. Varför medelmåttiga kvinnor? Jo, de briljanta finns ju redan där. Det viktiga är att de medelmåttiga kvinnorna till 50 % får slå ut de medelmåttiga männen.

Jag sade att den reform som i dag föreslås är ett exempel på snuttifiering. Det saknas föreskrifter på det politiska området, det saknas förslag om insatser inom den offentliga sektorn. Framför allt saknas det förslag på hur man skall kunna förändra männens traditioner och arbetsmetoder för att få ökad jämställdhet. Vi har i miljöpartiet de gröna experimenterat ganska mycket med detta. Det finns mycket att göra. Reformeringen av männen har nätt och jämnt börjat, men det har dock kommit in ett nytänkande. Allt fler män börjar förstå att jämställdhet kräver ändrade mansattityder, och det blir något för nästa riksmöte att ta itu med. Jag kan lova att miljöpartiet skall återkomma med förslag i den riktningen.

Anf. 93 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Fru talman! Jag sade i mitt anförande att Sverige tillhör Europa och därför bör vara medlem i EG. Lars Norberg kanske kan höra upp litet bättre nästa gång, i stället för att falla i sin egen, numera klassiska, argumentationsgrop.

Jag håller med om att Sverige blir fattigare för varje år. Det är allvarligt, och det drabbar välfärden. Ändå föreslog Lars Norbergs partikamrat här för en liten stund sedan att vi skulle sprida ut deltidsarbetet på fler grupper här i landet, nämligen att också männen skulle arbeta deltid. Då har man inte fattat så mycket av varför Sverige blir fattigare för varje år! Det måste liksom gå ihop på slutet.

Jag var nyligen på EG-kommissionen, och där var det någon som sade: Everyone is free to price himself out of the market, dvs. man kan höja kostnadsnivån så att man tappar marknader. Det är just vad Sverige pysslar med.

Lyft blicken, Lars Norberg! Vad vi här diskuterar är ett Europa om fem, tio eller femton år. Då kommer många europeiska länder, fler än i dag, sannolikt att vara med i EG – även östeuropeiska; det talar allting för. Vad det handlar om är ju Sveriges relativa ställning gentemot EG-länderna då. Den standard som Sverige har i dag har vi sannolikt redan förlorat beroende på socialdemokraternas ekonomiska politik, sett ur ett framtidsperspektiv.

Anf. 94 LARS NORBERG (mp) replik:

Fru talman! Charlotte Cederschiöld och jag har olika uppfattningar om vad fattigdom innebär. Vad jag menar är att vi är på väg mot ett fattigare Sverige och ett fattigare Europa därför att vi utarmar våra naturtillgångar,

vi förstör vår miljö, våra hav dör omkring oss, våra barn får ökad cancerfrekvens på grund av det kemikaliesamhälle som vi lever i. På samma sätt förhåller det sig ute i Europa, i EG. Vad som kan hända om 15 år vet jag inte, men jag är djupt oroad för den ökade fattigdom i dessa avseenden som kommer att drabba människorna både i Sverige och i Europa, om vi inte snart vänder och besinnar oss när det gäller utvecklingen i samhället.

Anf. 95 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m) replik:

Fru talman! Lars Norbergs mycket berättigade oro i miljöfrågorna borde leda till att han arbetade för svenskt medlemskap i EG. Vi lär inte kunna lösa miljöproblemen på det nationella planet.

Anf. 96 LARS NORBERG (mp) replik:

Fru talman! Miljöpartiets uppfattning är att ett internationellt samarbete för att lösa miljöproblemen är absolut nödvändigt. På den punkten är jag helt överens med Charlotte Cederschiöld. Men den EG-politik som i dag dominerar är tyvärr kortsiktigt materialistiskt inriktad på ökad produktion och konsumtion, som vi befarar leder till en ökad nedsmutsning och en ökad uttömning av naturresurser. Därav vår stora skepsis mot EG-politiken i dag. Demokratifrågorna är ett annat skäl till vår skepsis.

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

Anf. 97 PAUL CISZUK (mp):

Fru talman! Liksom Anna Horn och Lars Norberg ber jag att få yrka bifall till reservation 20.

Det har ju visat sig under debatten här att det är knöligt att få till stånd jämställdhet genom jämställdhetslagar. Flera talare har erkänt att det inte är så lätt.

Men det finns ju andra lagar. Det finns en lag som inte alls har varit uppe till diskussion i debatten och som man skulle kunna begagna. Jag tänker på värnpliktslagen.

Från miljöpartiet de gröna har vi i annat sammanhang – försvarssammanhang – motionerat om en allmän värntjänst för både kvinnor och män. Vi har fått det förslaget avslaget, men nu får vi en översyn av försvarets personalbehov och tjänstepliktslagarna. Regeringen lär vara färdig med direktiven, och utredningen kan väl tillsättas inom kort. Det är en möjlighet.

Kvinnorna behövs i försvaret, och värnpliktssystemet är i kris. Jag tror att kvinnorna kan hjälpa till att klara den krisen.

Vi behöver ett försvar mot det verkliga hot som finns mot vårt samhälles överlevnad. Vårt samhälle hotas av att vi håller på att förlora solidariteten – solidariteten med de svaga, solidariteten med kommande generationer, solidariteten med naturen, solidariteten med de fattiga i världen. Solidariteten är nödvändig för samhällets fortbestånd. Vi får lov att vidga försvarsbegreppet – då kan vi få till stånd ett effektivare försvar.

Erfarenheten har här visat att kvinnor i genomsnitt är bättre på solidaritet och omsorg än vad män är. Kvinnorna behövs därför i det goda och effektiva

försvaret, där militär beredskap bara är *en* del. Andra viktiga delar är sådana saker som miljövärn, något som vi skulle kunna kalla för humanvärn – omsorg om barn, gamla och sjuka – och räddningstjänst, internationellt biståndsarbete, civilmotstånd, reparationstjänst, osv. Det är minst lika viktiga delar som ett militärt försvar i framtiden. Krig blir alltmer omöjligt som försvarsmetod.

Fru talman och alla förnuftiga kvinnor i denna kammare och annorstädes! Ligg på den här nya utredningen, så att vi får en verkligt jämställd värnpliktslag och ett försvar som är rationellt för framtiden. Därmed kan vi få det verkliga genombrottet för jämställdhet mellan kvinnor och män.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 23 maj.)

7 § Beslut om fortsatt ärendebehandling den 23 maj

Kammaren beslöt att ärendebehandlingen skulle fortsättas vid arbetsplenum torsdagen den 23 maj.

8 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

den 21 maj

1990/91:651 av *Görel Bohlin* (m) till statsrådet Maj-Lis Lööw om kristna asylsökande från islamiska länder:

Återigen visar invandrarverket sin okänslighet inför de hot som vilar över kristna från islamiska länder.

Det finns i Sverige ett antal personer/familjer från Egypten som tagit sin tillflykt hit därför att man genom att aktivt arbeta för att motverka islamiseringen hotas till livet.

Ett av dessa ärenden är en ung familj bestående av två vuxna och två barn, det yngsta fött i Sverige, där familjen konverterat till kristendomen. De har fått avslag på asylansökan och väntar nu på bedömningen av överklagandet. Det är ingen tvekan om det öde som väntar denna familj om den skickas tillbaka till Egypten.

Min fråga till invandrarministern:

Varför tas i bedömningen av asylärenden inte hänsyn till såväl lagstiftning som traditioner i ursprungslandet som innebär livsfara för en asylsökande?

1990/91:652 av *Birger Hagård* (m) till utbildningsministern om tillgången på gymnasielektorer:

I samband med kommunaliseringen av skolan underströk riksdagen den

viktiga roll som gymnasielektorerna spelar. Riksdagen har också i olika sammanhang uttalat sig för behovet av särskilda åtgärder för att stimulera rekryteringen till gymnasielektoraten.

Har enligt utbildningsministern tillräckliga åtgärder vidtagits för att säkra den framtida tillgången på gymnasielektorer?

1990/91:653 av *Birger Hagård* (m) till statsrådet Göran Persson om skolan och partipolitisk verksamhet:

I Hallsberg har den socialdemokratiska arbetarekommunen utlyst en teckningstävlan för skolbarn om vem som ritar den bästa förstamajaffischen.

De bästa bilderna skall tryckas upp och användas, medan övriga skall tapetsera väggarna i de fem Folkets hus som finns i kommunen. Vinnarna i de olika klasserna skall få den stora förmånen att få träffa socialdemokrater på olika nivåer, landshövding Sigvard Marjasin, riksdagsledamoten Håkan Strömberg och utrikesministern Sten Andersson, allt enligt uppgift i den socialdemokratiska partitidskriften Aktuellt i politiken nr 4/91.

Avser skolministern att vidta några åtgärder så att skolan i framtiden inte kommer att engageras i partipolitisk propagandaverksamhet på sätt som här har skett?

1990/91:654 av *Pär Granstedt* (c) till jordbruksministern om jordbruksomställningen i Stockholms län:

I Stockholms län riskerar omställningen inom jordbruket att bli ett hot mot kulturlandskapet och hundratusentals människors närmiljö. Ca 25 000 hektar är i år föremål för omställning och siffran förväntas växa mot 40 000 hektar, med en växande andel skogsplantering. Tillgängliga medel för naturvårdsåtgärder är helt otillräckliga.

Avser statsrådet att ta några initiativ för att säkerställa att inte jordbruksomställningen i Stockholms län och andra särskilt hårt drabbade områden leder till oacceptabla skador för landskapsmiljön?

9 § Kammaren åtskildes kl. 17.56.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början t.o.m. 4 § anf. 16 (delvis),
av andre vice talmannen därefter t.o.m. 5 § anf. 39 (delvis),

av förste vice talmannen därefter t.o.m. 6 § anf. 57 (delvis), av tredje vice talmannen därefter t.o.m. anf. 77 (delvis) och av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

OLOF MARCUSSON

/Barbro Karlsson

Innehållsförteckning

Onsdagen den 22 maj

1 § Justering av protokoll 1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott 1
3 § Förnyad bordläggning 1
Meddelande om samlad votering 1
4 § Trafikens infrastruktur 1
Trafikutskottets betänkande TU24
Debatt
Görel Bohlin (m)
Kenth Skårvik (fp)
Elving Andersson (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Birger Rosqvist (s)
Talmannen (om debattreglerna)
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Kjell Dahlström (mp)
Beslut fattades efter 5 §
5 § Investeringsplaneringen för luftfart och sjöfart, m.m. 48
Trafikutskottets betänkande TU27
Debatt
Görel Bohlin (m)
Anders Castberger (fp)
Rune Thorén (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Sven-Gösta Signell (s)
Förste vice talmannen (om debattreglerna)
Beslut 64
Trafikutskottets betänkande TU24
Trafikutskottets betänkande TU27
6 § Ny jämställdhetslag, m.m. 66
Arbetsmarknadsutskottets betänkande AU17
Debatt
Mona Saint Cyr (m)
Charlotte Branting (fp)
Marianne Andersson i Vårgårda (c)
Maggi Mikaelsson (v)
Anna Horn af Rantzien (mp)
Gustav Persson (s)
Statsrådet Margot Wallström (s)
Förste vice talmannen (om debattreglerna)
Charlotte Cederschiöld (m)

Karin Starrin (c)
(forts.)
Beslut om uppskjuten votering 120
6 § (forts.) Ny jämställdhetslag, m.m. (forts. AU17) 120
Lars Norberg (mp)
Paul Ciszuk (mp)
Beslut skulle fattas den 23 maj
7 § Beslut om fortsatt ärendebehandling den 23 maj. 124
8 § Anmälan om frågor
1990/91:651 av Görel Bohlin (m) om kristna asylsökande från islamiska länder 124
1990/91:652 av Birger Hagård (m) om tillgången på gymnasielektorer 124
1990/91:653 av Birger Hagård (m) om skolan och partipolitisk verksamhet 125
1990/91:654 av Pär Granstedt (c) om jordbruksomställningen i Stockholms län 125

gotab 98917, Stockholm 1991