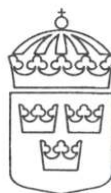


Riksdagens protokoll

1991/92:85

Torsdagen den 26 mars

Kl. 12.00 – 17.52



Protokoll
1991/92:85

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 20 mars.

Svar på interpellationer och frågor

2 § Svar på interpellation 1991/92:101 om kollektiva hemförsäkringar

Anf. 1 Statsrådet BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Britta Bjelle har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta *dels* för att såväl individuellt som kollektivt tecknade hemförsäkringar på lika villkor skall omfattas av skälighetsprincipen,

dels för att såväl marknadsföringslagen som konsumentförsäkringslagen skall gälla också för kollektivt tecknade försäkringar,

dels för att förhindra att dubbelförsäkring uppstår vid kollektiv hemförsäkring.

Britta Bjelle anser att de kollektiva hemförsäkringarna strider mot försäkringsrörelselagens skälighetsprincip. Enligt den principen skall försäkringspremierna vara skäliga i förhållande till den risk som försäkringen täcker och premierna skall fördelas på ett skäligt sätt mellan försäkringstagarna. Vad frågan rör är i vilken mån man skall kräva riskklassindelning även i sådana fall där en grupp som sådan sluter försäkringsavtal med ett försäkringsbolag.

Vidare anser Britta Bjelle att försäkringarna avviker i sin anda *dels* från marknadsföringslagen genom att tillåta negativ avtalsbindning, *dels* från konsumentförsäkringslagen genom att gruppmedlem, i egenskap av konsument, inte får tydlig information om hur mycket han betalar för en tjänst och inte heller får full återbetalning av kostnaden om han väljer att avstå från erbjudandet.

Slutligen pekar Britta Bjelle på att många människor är dubbelförsäkrade genom det kollektiva försäkringssystemet.

Systemet med kollektiv försäkring innebär att avtal sluts om en mer eller mindre standardiserad försäkring för en avgränsad grupp av försäkrade. De kollektiva hemförsäkringar som tillkommit på senare tid och som omfattar alla medlemmar i en avtalsslutande organisation är samtidigt förenade med reservationsrätt för medlemmarna i förhållande till organisationen. Varje medlem omfattas av det för gruppen gemensamma försäkringsavtalet, ifall medlemmen inte aktivt förklarar att han vill stå utanför försäkringen.

Åtskilliga gånger tidigare har i riksdagen debatterats frågor, interpellationer och motioner om kollektiva hemförsäkringar med huvudsakligen samma syfte som Britta Bjelles aktuella interpellation.

Jag har full förståelse för att principiella invändningar kan resas mot att en organisation blandar sig i hur den enskilde medlemmen vill skydda sin privatekonomi. Den enskilde har kanske inte något behov av ett sådant försäkringsskydd som ordnas åt honom av hans organisation. Kanhända har han redan en individuell hemförsäkring, eller någon annan i samma hushåll har kanske anslutits till en kollektiv hemförsäkring. I motsats till vad som gäller vid personförsäkring får han vid skadefall inte ut större ersättning än vad som motsvarar hans ekonomiska skada. Han löper således, som Britta Bjelle framhåller, en risk för att bli dubbelförsäkrad och alltså få betala premier för flera försäkringar i onödan.

Försäkringsrättskommittén (Ju 1974:09) har i sitt slutbetänkande (SOU 1989:88) Skadeförsäkringslag lagt fram ett lagförslag, som tillsammans med förslaget till en personförsäkringslag (SOU 1986:56) avses ersätta både försäkringsavtalslagen och konsumentförsäkringslagen. Förslaget till skadeförsäkringslag innehåller avtalsrättsliga regler för bl.a. de typer av gruppskadeförsäkring som här är av intresse.

I uppdraget har inte ingått att ta ställning till vilka försäkringstyper som bör främjas eller motarbetas och inte heller att behandla förhållandet mellan medlemmen och hans organisation, exempelvis om en förenings rätt att sluta gruppavtal för medlemmarna.

Den försäkringstyp som Britta Bjelle kritiserar, den kollektiva hemförsäkringen, och huvudparten av de problem rörande denna försäkringstyp som hon tar upp behandlas i betänkandet. I 9 kap. i förslaget, som reglerar gruppskadeförsäkring, finns särskilda skyddsregler för den enskilde, bl.a. vid sådana försäkringar där automatisk anslutning sker genom beslut av en organisation eller liknande, antingen den enskilde har reservationsrätt eller ej mot beslutet.

Försäkringsrättskommitténs båda nämnda betänkanden är för närvarande föremål för överväganden av en arbetsgrupp inom justitiedepartementet. I den mån den aktuella försäkringstypen kommer att bestå kan man räkna med att arbetet inom justitiedepartementet kommer att ta hand om de från praktisk synpunkt viktigaste frågorna rörande den försäkringstyp som Britta Bjelle tar upp; jag tänker framför allt på konsumentskyddsfrågorna.

När det gäller Britta Bjelles invändning om att premiesättningen vid gruppskadeförsäkring inte är förenlig med principen om premieskälighet i försäkringsrörelselagen kan jag inte hålla med henne riktigt. Jag vill påminna om att detta är en princip som riktar sig till försäkringsbolagen. Den innebär, som jag tidigare framhållit, att bolagens premier skall vara skäliga med hänsyn till det skydd försäkringarna är avsedda att täcka.

Som försäkringsverksamhetskommittén (E 1979:01) framhöll i sitt betänkande (SOU 1985:34) Gruppöförsäkring, kan denna princip inte utsträckas till att omfatta de enskilda gruppmedlemmarnas kostnadsbelastning. Hur en organisation finansierar den premie som organisationen betalar i sin egen-skap av försäkringstagare är en intern fråga för organisationen och inte någon försäkringsrättslig fråga. Det följer inte av skälighetsprincipen att grup-

pen måste göra samma kostnadsdifferentiering mellan medlemmarna som ett försäkringsbolag skall göra mellan olika kategorier försäkringstagare.

Britta Bjelles interpellation föranleder mig inte att nu ta några initiativ till ändringar i försäkringsrörelselagen. Frågan om behovet av sådana ändringar kan möjligen behöva övervägas på nytt när resultatet av det pågående arbetet inom justitiedepartementet på ny försäkringsavtalslagstiftning föreligger.

Anf. 2 BRITTA BJELLE (fp):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka för svaret. Jag måste erkänna att jag känner en viss besvikelse, när jag hör statsrådets svar på min interpellation.

Kollektiva hemförsäkringar fick möjlighet att utvecklas därför att LO utövade påtryckning på den förra, socialdemokratiska regeringen. Det började med att Elektrikerförbundet tecknade en kollektiv hemförsäkring hos Folksam. Detta förfaringsätt anammades av allt fler fackförbund.

I riksdagen väcktes motioner, inte minst från statsrådets egna partikamrater, som pekade på den snedvridning av konkurrensen som skulle ske på området, eftersom det inte var troligt att något annat försäkringsbolag skulle kunna vara med och tävla om de kollektiva hemförsäkringarna.

När sedan Folksam på det här sättet erhållit ett mycket stort antal personer med kollektiva hemförsäkringar, kunde Folksam till de personerna erbjuda helkundsrabatt, där den kollektiva hemförsäkringen räknades som förmånsgrundande, och därmed kunde Folksam locka över ytterligare försäkringar till bolaget.

Förfaringsättet med kollektiva hemförsäkringar startade i Norge. Där menade LO att medlemsboken i facket skulle vara ett guldkantat papper som förmådde anslutna medlemmar att stanna kvar i förbundet och nya att ansluta sig. Kollektiva hemförsäkringar var en del i den utvecklingen.

Men det allvarligaste felet med kollektiva hemförsäkringar är att en mindre grupp människor skall kunna handla försäkringar åt tiotusentals människor utan att ha den ringaste uppfattning om vilket försäkringsskydd som dessa individuellt vill ha. Om facket erbjuder sina medlemmar en viss typ av försäkringsskydd och individerna har möjlighet att själva överväga om de vill ansluta sig till försäkringen, då är formen acceptabel – möjligen – men inte i den tappning som finns i dag.

Det är på det här området som jag är förvånad över hur statsrådet kan acceptera att människor själva inte skall få bestämma om de vill teckna en försäkring eller ej. Jag kan inte underlåta att påminna statsrådet om att Folkpartiet tillsammans med Moderaterna och Centern är efter år haft gemensamma reservationer i näringsutskottet, där inställningen till den nuvarande formen av kollektiva försäkringar inte accepterats. Möjligen har Moderaterna ändrat ståndpunkt, vilket jag i så fall beklagar.

Förutom den ideologiska frågan om människors rätt att själva bestämma om vad de skall konsumera finns det ett annat problem. I dag omfattas ca 800 000 LO-medlemmar av kollektiva hemförsäkringar, och marknaden fortsätter att växa. Den här expansionen har inneburit att antalet dubbelförsäkrade kraftigt ökar. För bara ett par år sedan beräknades de dubbelförsäkrade till mellan 45 000 och 65 000. Vid det tillfället uttalade Försäkringsin-

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

spektionen att om dubbelförsäkringsproblemen inte kan bemästras, måste frågan om tillåtande av reservationsmetoden tas upp till förnyad prövning. I dag beräknas antalet dubbelförsäkrade uppgå till 300 000. Antalet dubbelförsäkrade har i så fall mer än femdubblats, och statsrådet har inte någon som helst kommentar till detta.

När det gäller skälighetsprincipen gjorde statsrådet precis samma kommentar som den socialdemokratiska regeringen använde, när den skulle försvara tillåtande av kollektiva försäkringar. Men när skälighetsprincipen infördes, skrev departementschefen att skälighetsprincipen förutsatte en uppdelning av försäkringsbeståndet i riskgrupper. Om statsrådets tolkning är att skälighetsprincipen endast skall vara tillämplig på den som tecknar försäkringen enskilt – ja, då är statsrådets tolkning t.o.m. snävare än den tolkning som Folksam gör, eftersom avgifterna för de kollektiva hemförsäkringarna varierar hos Folksam. Avgiften för en kollektiv hemförsäkring i Stockholm hos Folksam är betydligt högre än för en i glesbygd. Det finns dessutom ett par mellanled.

Avslutningsvis måste jag ändå fråga: Har statsrådet den uppfattningen beträffande de kollektiva hemförsäkringarna att det är bra som det är?

Anf. 3 LEIF MARKLUND (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret – ett svar som jag faktiskt tycker är ett bevis på ett ganska gott omdöme om hur den här försäkringen fungerar, och ett omdöme som innebär att man har satt sig in i frågan.

Däremot måste jag, herr talman, konstatera att Britta Bjelle, trots sin juridiska utbildning, uppträder på ett mycket märkligt sätt i den här frågan. Hon har vid flera tillfällen i denna kammare motionerat i frågan, trots att exempelvis Elektrikerförbundets fråga om kollektiv hemförsäkring gick ända upp till HD och där avslogs. Man kan säga att den kollektiva hemförsäkringen då var allmänt accepterad.

I dag finns det, som mycket riktigt sagts, 800 000 kollektiva hemförsäkringar, och det ligger väl i linje med fackföreningens roll att tillvarata den enskilda medlemmens sociala och ekonomiska intressen.

Man kan också säga att fackets intentioner naturligtvis är att så långt som möjligt informera medlemmen om innebörden, och den risk för dubbelförsäkring som kan förekomma.

Däremot kan jag inte förstå var Britta Bjelle hittar sina uppgifter om 300 000 dubbelförsäkrade. Försäkringsinspektionen har en helt annan uppfattning – och har i uppdrag att mycket noga följa den här frågan.

Det finns också en mängd andra felaktigheter i Britta Bjelles påstående och i den motion som hon har skrivit tillsammans med Birgit Friggebo. Jag måste fråga Britta Bjelle hur hon kan ifrågasätta skälighetsprincipen i det här fallet. Här finns det faktiskt nio klasser, och det finns klara tecken på att fackföreningen inte betalar för fler medlemmar till försäkringsbolaget än för dem som är anmälda. Jag utgår från att jag får svar, Britta Bjelle.

En sista fråga: Ingår det här i någon form av allmänt fackföreningshat? Så fort det rör sig om kollektiva lösningar som är till för den enskildes bästa, får man en mycket starkt reaktion.

Sedan använder Britta Bjelle mycket ofta ordet *troligt*. Det gäller då ett antagande som inte har någon grund i verkligheten.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Anf. 4 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Jag tycker att det är ett mycket balanserat svar som den moderata ministern har lämnat på Britta Bjelles interpellation.

Det finns väl ändå anledning att något kommentera vad som har sagts. Statsrådet säger i sitt svar att de kollektiva hemförsäkringarna har tillkommit på senare tid. Ja, om man med senare tid menar de senaste tio åren, kan jag naturligtvis instämma i detta, men de har ju funnits i minst tio år.

Sedan vill jag erinra om att det här inte bara handlar om kollektiva hemförsäkringar. Menar Britta Bjelle och de som angriper facketts möjligheter att lösa försäkringsfrågorna för sina medlemmar, att man skall förbjuda den typen av försäkringar? Då borde man väl också ha angripit de försäkringsformer som har funnits sedan 1920-talet, då fackföreningarna tecknade försäkringar, företrädesvis med Folksam men även med andra försäkringsbolag på tjänstemannasidan, särskilt om sjuk- och olycksfallsförsäkringar, avsedda till skydd för medlemmarna vid sjukdom. Den formen av försäkringar kunde fackföreningarna och de fackliga organisationerna sedan omforma till fritidsförsäkringar i takt med att samhället under ledning av socialdemokratiska regeringar byggde ut försäkringsskyddet, så att försäkring mot vanlig sjukdom och mot olycksfall i arbetet inte längre behövde tecknas enskilt eller kollektivt. Då tecknades alltså fritidsförsäkring. Och är man emot hemförsäkring, så är man väl också, kan jag tänka mig, emot att det över facklig organisation tecknas kollektiva fritidsförsäkringar, som ger ersättning någorlunda motsvarande vad en löntagare kan få om han blir skadad eller råkar ut för olycksfall i sitt arbete.

Sedan kan jag konstatera att Bo Lundgren i varje fall för dagen är tillräckligt klok att inte fortsätta de hårda hugg mot de fackliga organisationerna som har förekommit genom förslag och beslut i denna kammare under hösten – och väl kommer också under våren – när det gäller medel till de fackliga organisationernas utbildningsverksamhet, när det gäller höjning av A-kasseavgiften, och när det gäller avdraget för fackföreningsavgiften. Möjligen beror det på att den här typen av försäkringar sannerligen inte är ifrågasatt av de fackliga organisationernas medlemmar. De är mycket nöjda med dessa försäkringar. Jag har icke mött en enda medlem i mitt förbund, Metall, som har kritiserat de kollektiva hemförsäkringarna – där vi har dem tecknade. I stället har det uttalats mycket uppskattande ord om det här sättet att lösa frågan om försäkringsskyddet.

Det är väl så att detta är en ideologisk fråga, driven av Britta Bjelle, därför att det är andra försäkringsbolag som inte vill att det skall finnas något samarbete mellan fackliga organisationer och försäkringsbolag. Låt mig då bara erinra om att det också måste vara fackens rätt att vara initiativtagare – och att ha startat ett försäkringsbolag som heter Folksam. Ytterst är det kanske detta som Britta Bjelle vill komma åt, och inte så mycket problemen med dubbelförsäkringar osv. De kan förvisso förekomma, men facken ger en mycket god information till sina medlemmar om dessa försäkringar. Det är det inte svårt att göra, eftersom de är uppskattade.

Svar på interpellationer och frågor

Anf. 5 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman: Det är bra att Bo Lundgren i alla fall inte i dag delar Britta Bjelles synpunkter i den här frågan.

Britta Bjelle skriver i sin interpellation att kollektiva hemförsäkringar, i den form de har i dag, medför många negativa effekter, att de strider mot skälighetsprincipen i försäkringslagen och att de avviker i sin anda från marknadsföringslagen och konsumentlagstiftningen.

Herr talman! Jag tycker att detta är ett mycket häpnadsväckande påstå-
ende. Utgångspunkten, Britta Bjelle, för den kollektiva hemförsäkringen är, och har varit, att skapa billigare, enklare och administrativt effektivare produkter än de traditionellt individuella försäkringarna. Jag förstår inte vad Britta Bjelle har emot att sjukvårdsbiträden m.fl. har möjlighet att få en billig hemförsäkring. De principiella frågorna om ramlagstiftning och fackets rätt att teckna försäkringar hör hemma inom föreningsfriheten. Men man skall inte sluta att förvånas, herr talman. Att slå vakt om vanligt folks ekonomi har ju aldrig hört er borgare till.

Det påstås att kollektiva hemförsäkringar i den form som finns i dag har medfört många negativa effekter. Min kommentar till detta är att alla positiva effekter förtigs, exempelvis att försäkringens låga premie medför att många nu har ett nödvändigt försäkringsskydd till en mycket rimlig kostnad. Många hittills oförsäkrade familjer har nu ett skydd. Konkurrenten på hemförsäkringsmarknaden har också skärpts, till nytta för alla försäkrade.

Det påstås här i debatten att Folksam i förening med LO använder sig av försäljningsmetoder med reservationsrätt, vilket i sin tur strider mot marknadsföringslagen. Min kommentar till detta är att det inte sker någon försäljning med s.k. negativ avtalsbindning. Det är i stället fackförbunden eller avdelningarna som själva fattar beslut om att erbjuda sina medlemmar försäkringen. De som vill reservera sig kan göra detta till sitt förbund eller sin avdelning.

Herr talman! Högsta domstolen har 1987 i ett mål rörande Elektrikerförbundets kollektiva hemförsäkring funnit att försäkringen inte avser ett ändamål som är uppenbart främmande för förbundets syfte och att beslutet alltså faller inom ramen för förbundets stadgar.

Det förslag till lagstiftning som Britta Bjelle tydligen är ute efter är enligt min mening ett politiskt ingrepp i föreningsrätten. Att i lag förbjuda vissa typer av föreningsbeslut skulle få negativa följder långt utöver den fackliga rörelsen, och det kan vi inte ställa oss bakom.

Vissa förbund som har tecknat kollektiva hemförsäkringar står själva för premien. Men i vissa fall finns ett pris per försäkrad medlem. Hur ett förbund beslutar om sina tillgångar är en fråga om intern föreningsrätt. Jag kan fortfarande inte förstå hur Britta Bjelle kan missunna Kommunaltians sjukvårdsbiträden att få en billig och bra hemförsäkring.

Folksam har obestriddigt konkurrensfördelar vad gäller relationer med svensk fackföreningsrörelse. Det kan knappast, tack och lov, vare sig Britta Bjelle eller den borgerliga regeringen ändra på. Det är naturligt att vi vänder oss till det bolag där det finns ett parlamentariskt inflytande och kunskaper om fack och folkrörelse.

Utvecklingen av den kollektiva hemförsäkringen har varit till gagn för många stora grupper. Aktieägarna i andra stora bolag får faktiskt ursäktas.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Anf. 6 Statsrådet BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Låt mig inledningsvis säga att erfarenheterna av kollektiva former av det ena eller andra slaget inte är odelat positiva, om jag uttrycker det milt. När det gäller finansmarknadssektorn totalt sett kan också bristen på enskilda starka ägare visa sig problematisk. Detta är ett allmänt konstaterande om sådant jag tror att man skall vara medveten om.

Jag beklagar naturligtvis att Britta Bjelle känner sig besviken över mitt svar. Men det utgår inte på något vis från att vare sig jag eller det parti jag politiskt representerar skulle ha bytt ståndpunkt. Svaret utgår i stället från de frågor som Britta Bjelle har ställt. De är tekniska frågor, som i grunden har att göra med den nuvarande uppbyggnaden av lagstiftningen på detta område.

Man tittar på detaljerna som sådana i stället för principfrågan. Jag kan som exempel ta den skälighetsbedömning som enligt försäkringsrörelselagen skall göras. Den avser den totalpremie som organisationen skall betala till försäkringsbolaget. Finansieringen hos organisationen är i dag inte någonting som regleras i lagstiftningen.

Det pågår ett arbete även när det gäller den tekniska utformningen av lagstiftningen på detta område. Försäkringsutredningen har i uppdrag att bl.a. företa en omprövning av grundsatserna när det gäller premier och kostnads-skälighet. Principen kan eventuellt internationellt sett anses strida mot en fri prissättning och en fri konkurrens.

När regeringen tar ställning till det omfattande arbete som för närvarande pågår på försäkringsområdet kan det finnas anledning att göra ett ställningstagande till denna princip och till ett antal andra frågeställningar. Detta arbete har föranletts av den svenska anpassningen till EG:s regelsystem. Det rör alltså den tekniska aspekten av det hela.

När det gäller den principiella frågeställningen noterar jag, liksom jag gjorde i mitt svar, att starka principiella invändningar kan resas mot att en organisation blandar sig i hur en enskild medlem vill skydda sin privatekonomi. Det är självklart. Det finns naturligtvis anledning att ta upp denna principiella övergripande fråga till övervägande.

Anf. 7 BRITTA BJELLE (fp):

Herr talman! De tre minuter jag har till mitt förfogande räcker knappast för att besvara alla de frågor som ställts till mig.

Jag vill till en början kort konstatera att bakrunden till min fråga inte är att jag är emot gruppförsäkringar. Jag är emot att individen inte själv skall avgöra om man vill ha en hemförsäkring eller inte.

Leif Marklund tar i breda ordalag upp att det finns ett HD-avgörande som avgör frågan. Faktum är att det inte är så enkelt. Tingsrätten kom till ett helt annat domslut, och Högsta domstolen hade inte ens att pröva exakt samma stämningsansökan som låg till grund för avgörandet i tingsrätten. Tingsrätten ansåg att det låg utanför fackföreningens område att teckna hemförsäk-

Svar på interpellationer och frågor

ring åt sina medlemmar. Det kan ifrågasättas om hemförsäkringar är någonting som faller inom den fackliga organisationens område.

Leif Marklund frågade om skälighetsprincipen. Jag skall återkomma till den senare.

Sten Östlund talade om olycksfallsförsäkring och livförsäkring. Det är sådana försäkringar som inte påminner om hemförsäkringar. De flesta av dessa försäkringar tecknas i avtal med arbetsgivaren.

Jag blir nästan litet lätt road när jag hör Anita Johansson. Hon talar om att det är billigt att administrera gruppförsäkringar och att de är billiga. Det är helt rätt. Men det skulle bli på samma sätt om man i stället hade individuell anslutning. Nu beslutar ett antal personer om att 20 000, 30 000, 40 000 människor skall inneha samma hemförsäkring.

Anita Johansson säger att sjukvårdsbiträdet därmed får en bättre försäkring. Det intressanta är, Anita Johansson, att sjukvårdsbiträdet får vara med att betala de dyrare försäkringsformer som skulle ha fallit på bättre hushåll. När det gäller Folksam's hushåll är det nämligen så, att de stora hushållen som förmodligen skulle betala mycket mer för sin försäkring har en mycket låg avgift, medan det lilla hushållet som skulle ha betalat en betydligt lägre avgift får betala en högre avgift för att kompensera att det större hushållet rent faktiskt har en lika stor avgift. Det är inte alls sjukvårdsbiträdet som tjänar på detta, utan de som har betydligt högre inkomst.

Anita Johansson talar också om själva formen med negativ avtalsbindning. När en produkt i dag marknadsförs får man inte skicka den produkt man vill sälja hem till någon, så att individen själv får skicka tillbaka den. Det skickas ett prospekt, och sedan får man beställa den. Men när det gäller dessa hemförsäkringar bestäms att alla som tillhör en fackförening skall ha en kollektiv försäkring, och de som inte anmäler reservation mot detta får den. Jag menar att detta strider mot marknadsföringslagstiftningen.

Jag får kanske återkomma till skälighetsprincipen i mitt nästa inlägg.

Anf. 8 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Jag vill göra några korta kommentarer.

Jag förstår att Bo Lundgren inte har övergett sina tidigare ideologiska ståndpunkter. Men jag skulle nog vilja råda till att hantera denna fråga ungefär som Folkpartiet och Socialdemokraterna gör med frågan om kungahuset. Dra inte fram fler argument för att säga nej till EG!

Sedan till sjuk- och olycksfallsförsäkringarna. Nej, Britta Bjelle, det var inte arbetsgivarna som betalade dessa. På min arbetsplats Götaverken tecknades den första kollektiva olycksfallsförsäkringen år 1935, och den betalade medlemmarna själva. Naturligtvis kunde de avstå från att vara med i den försäkringen, men de flesta var med. Det var kanske några få personer av 5 000–6 000 som inte var med. De betalade den själva och har den i dag som fritidsförsäkring.

Hur långt skall de fackliga organisationerna sträcka sig i sitt intresse att företräda medlemmarna? Likaväl som man skall se till att medlemmarna har bra betalt i förhållande till det arbete de utför, finns det också ett intresse för fackliga organisationer att se till att medlemmarna får så mycket som möjligt för pengarna när de går för att köpa varor och tjänster.

Den yttersta konsekvensen skulle bli att t.ex. SKF skulle få stänga sin andelsförening där man säljer varor till sina medlemmar till lägre priser än ute på staden. Någonstans går naturligtvis gränsen för vad en facklig organisation skall hålla på med, men var den går sköter de fackliga medlemmarna bäst själva med hjälp av de stadgar som de har fastställt för sin verksamhet. Låt oss vara ense om att låta bli att lägga oss i vad de beslutar.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Anf. 9 LEIF MARKLUND (s):

Herr talman! Jag konstaterade att statsrådet Lundgren kände sig litet småchockad över att vi tyckte att han hade en ganska bra inställning till den här frågan. Jag kan försäkra statsrådet att jag står fast vid det. Men att han sedan försöker rätta till det så att det finns skillnader, är en annan sak.

Jag måste konstatera att Britta Bjelle visar en ganska stor okunnighet när det gäller facket och fackföreningsrörelsens villkor och rättigheter inom den fria föreningsrätten när hon försöker göra gällande att man insnävar individen till någon form av gisslan. Detta faller inom den solidaritet som finns i en fackföreningsrörelse. Människor samlas i en hop för att bli starkare. Då vill man titta på alla områden där man kan hjälpa till och göra det så bra som möjligt.

Ett sådant område är försäkringsområdet. Där har fackföreningarna jobbat i alla år för att ge ett bra och tryggt skydd för den enskilde medlemmen. Det är faktiskt så, Britta Bjelle, att fackföreningsrörelsen är de enskilda medlemmarna, individerna som har slutit sig samman för att bli starka mot de krafter som finns utanför.

Det finns inte någon som är underförsäkrad. Det existerar inte något belopp här, utan man är fullt försäkrad. Det innebär också att man har fastställt en solidarisk premie som täcker alla.

Jag vill ge några exempel som kan vara belysande. Det skedde en brand i Solna för några år sedan. Den var ganska stor. 240 lägenheter blev urblåsta. 55 av dessa 240 lägenheter var helt oförsäkrade. En liknande brand skedde också i Västerås där 50 lägenheter brann upp. Ungefär 20 av dessa var oförsäkrade. Visst är det då naturligt att fackföreningen börjar fundera på detta att medlemmen har underlåtit eller glömt att försäkra sin egendom.

Då måste det ligga inom kollektivets skyldighet att börja informera om försäkringar. Så sker också. På vart enda fackföreningsmöte och i varenda avdelning finns det faktiskt försäkringsombud, som inte gör annat än försöker upplysa medlemmarna om försäkringar. Det sker också på ett sådant sätt att det går hem information till varje medlem. Nu behöver ingen medlem skamset försöka reservera sig, utan han får en möjlighet att meddela till avdelningen att han redan är försäkrad på annat sätt och betackar sig för detta. Det behövs inte något annat för det.

Jag vill fortfarande fråga Britta Bjelle vad det är som innerst inne driver henne att föra en sådan här debatt.

Anf. 10 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Glädjen varade inte speciellt länge, Bo Lundgren. Jag tyckte att statsrådet började svaja en hel del i repliken till skillnad mot det relativt positiva svar som han har givit på Britta Bjelles interpellation. Det vore kan-

ske bra om vi kunde få höra här vad statsrådets syn på denna fråga egentligen är.

Jag förstår fortfarande inte vad Britta Bjelle har emot att Kommunaltings medlemmar här i Stockholm kan få en billig hemförsäkring. I stället för att betala 11 048 kr. om året som det skulle kosta individuellt, kan man få den för ca 700 kr. Jag kan inte förstå Britta Bjelles och Folkpartiets syn i den här frågan.

Högsta domstolen har slagit fast att det inte är något fel att ha kollektiva hemförsäkringar, precis som jag sade i min inledning. Det skulle vara klädsamt om juristen Britta Bjelle kunde titta på den domen.

Anf. 11 Statsrådet BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Jag är varken mycket eller litet chockerad över Leif Marklunds yttrande här. Jag var snarare glatt överraskad efter Leif Marklunds inlägg att han delade min uppfattning om att principiella invändningar kan resas mot att en organisation blandar sig i då den enskilde medlemmen vill skydda sin privatekonomi. Det tyckte jag var ett fall framåt i den principiella frågeställning som vi har att hantera här.

För min del är det inte fråga om att på något vis svaja. Jag tycker däremot att det finns anledning att separera en diskussion kring tekniska frågor om hur den nuvarande lagstiftningen fungerar och vad den nuvarande uppbyggnaden har för principer och regelsystem. De är nog så viktiga. Sedan finns det all anledning att överväga den stora principiella frågeställningen. Men det har flera aspekter som skulle föranleda en interpellationsdebatt eller en större riksdagsdebatt med betydligt mer tid.

Sten Östlund talade om en del olika saker. Jag skall inte ta upp och diskutera frågan om kungahuset. Det är däremot viktigt att slå fast att den förra regeringen av naturliga skäl initierade den översyn av den föreningstekniska lagstiftningen och andra lagstiftningsområden som krävs. Det kommer att bli aktuellt att genomföra förändringar av dem i samband med ett EG-medlemskap. För oss alla som menar att vi behöver vara en del av det nya Europa är det viktigt att förklara vikten av att Europasamarbetet fullföljs, så att det leder till fred och stabilitet och river hinder för ekonomisk utveckling. Jag hoppas att vi är helt överens om detta.

Anf. 12 BRITTA BJELLE (fp):

Herr talman! Jag vill börja med att säga till såväl Leif Marklund som Anita Johansson att det som driver mig att ta upp den här frågan är det faktum att jag har den uppfattningen att individer själva kan bestämma om de skall ha en hemförsäkring eller inte. Jag har inget emot gruppförsäkringar. Jag förstår inte varför facket inte kan ha en gruppförsäkring där individen får ett perspektiv. Utifrån det kan man sedan anmäla om man vill ha den här försäkringen. I stället skall man genom någras beslut pådryvta 50 000–70 000 människor försäkringar som de inte har frågat efter.

Till skillnad från Anita Johansson, som tycker att jag skall läsa den högsta domen när det gäller Elektrikerförbundet, har jag faktiskt läst både tingsrättens dom och hovrättens dom. Jag är alldeles övertygad om att om Anita Johansson hade läst dem – vilket jag kan säga att hon inte har – skulle hon

inte uttrycka sig på det sätt som hon gör. I tingsrättens dom står det ganska klart hur man borde se på fackföreningarnas rörelseområde. Enligt den domen är det ganska begränsat, och då skulle man inte kunna åberopa den så friskt.

När det gäller de oförsäkrade vill jag säga att det är lovvärt att fackföreningarna anser sig komma till rätta med de oförsäkrade. Men det är i grunden så att det finns nästan lika många oförsäkrade trots de kollektiva hemförsäkringarna. Alla de som inte finns i en fackförening t.ex. pensionärer, ungdomar, studerande, handikappade och andra grupper har inte möjlighet att få en kollektiv hemförsäkring.

Avgiften är densamma för sjukvårdsbiträdet som för den mycket välbetalde byggnadsarbetaren som kanske har ett stort hushåll och bor i Stockholm, där det normalt skulle vara mycket dyrt att ha en hemförsäkring. Sjukvårdsbiträdet bor kanske i Jokkmokk och har ett litet hushåll. Därmed får hon betala en del av det hela.

Avslutningsvis kan jag inte låta bli – eftersom tiden går så fort – att säga till Anita Johansson att det är tvivelaktigt om detta trots allt är någon affär för Folksam. Sedan 1985 har Folsams kollektiva hemförsäkringar gått med ca 200 milj.kr. i förlust per år.

Eftersom jag har några sekunder kvar av taletiden skall jag säga till Bo Lundgren att tanken med skälighetsprincipen var att man skulle få till stånd en sund utveckling inom försäkringsbranschen, innebärande att var och en skulle betala en avgift i proportion till risken med hänsyn till hushållets belägenhet. I ett område, t.ex. Stockholm, där man har många inbrott skulle man ha en högre avgift på grund av den högre risken, medan man på ett ställe med en liten risk för inbrott skulle betala en lägre premie.

Det var bakgrunden till skälighetsprincipen, men den förfuskades av den socialdemokratiska regeringen för att möjliggöra för LO att ha kollektiva hemförsäkringar.

Anf. 13 LEIF MARKLUND (s):

Herr talman! Till statsrådet vill jag säga att det är ett grundligt missförstånd att jag nickade bifall till de principiella invändningar som han redovisar i efterhand. Det var det grundläggande svaret på Britta Bjelles tre frågor som jag tyckte var bra avvägt.

Till Britta Bjelle vill jag säga att det här faktiskt inte bara gäller fackföreningar. Svenska Jägarförbundet var ganska tidigt ute – jag tror att det var redan 1925. Stockholms Kooperativa Bostadsförening försökte redan 1943 att införa kollektiva försäkringar för sina medlemmar. Även handikappföreningar är välkomna till Folksam för att bilda försäkringar.

Det handlar alltså inte bara om fackföreningar utan om en kollektiv lösning för att få till stånd en bra och billig försäkring. Följden har också blivit att vissa andra försäkringsbolag har tvingats att börja pressa priserna på de individuella försäkringarna.

Jag vill vidare upprepa det som Sten Östlund sade: Det pågår ingen debatt i denna fråga ute i samhället. Det märkliga är att den debatten förs av de borgerliga i den här kammaren. Alla försäkringstagare är nöjda och belåtna

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

med att få en bra hemförsäkring, men en debatt har ändå förts år efter år sedan jag kom till riksdagen.

Det finns faktiskt funderingar om man inte i den här debatten drivs av konkurrerande försäkringsbolag, eventuellt med hjälp av styrelseposter eller liknande. Det skulle betyda ett uppdrag från konkurrenter till Folksam. Det är kanske det som driver också Britta Bjelle att diskutera frågan i kammaren.

Andre vice talmannen anmälde att Britta Bjelle anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 14 Statsrådet BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Jag tycker att det rent principiellt är tvivelaktigt att ifrågasätta bevakelsegrunderna för personers politiska ställningstaganden.

Jag vill också notera att Leif Marklund, som sade att min principiella inställning redovisades i efterhand, har läst svaret mycket dåligt eller möjligen inte alls. I det ursprungliga svaret sade jag, och det finns kanske anledning att citera det som avslutning på denna debatt: "Jag har full förståelse för att principiella invändningar kan resas mot att en organisation blandar sig i hur den enskilde medlemmen vill skydda sin privatekonomi."

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1991/92:118 och fråga 1991/92:452 om ÄDEL-reformen

Anf. 15 Socialminister BENGT WESTERBERG (fp):

Herr talman! Chatrine Pålsson har i en interpellation ställt frågor till statsrådet Könberg i anslutning till ÄDEL-reformen, bl.a. om vilka insatser som planeras för att åtgärda problem beträffande de klinikfärdiga patienternas situation och om vissa konsekvenser av det kommunala betalningsansvaret. Tage Pålhlsson har i en fråga tagit upp närliggande problematik och frågor om regeringen avser att ta initiativ till att lösa föreliggande tolkningstvister kring begreppet färdigbehandlad. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall besvara frågorna.

ÄDEL-reformen trädde i kraft för knappt tre månader sedan. Kommunerna har nu fått ett samlat och tydligt ansvar för äldreården som bl.a. innefattar ett obligatoriskt ansvar för hälso- och sjukvårdsinsatser i särskilda boendeformer och övertagande av ca 30 000 platser på sjukhem. ÄDEL-reformen syftar till att ge kommunerna de ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna att utveckla en god omsorg och vård där de äldres valfrihet, trygghet och integritet utgör den övergripande målsättningen. En viktig del av reformen är kommunernas betalningsansvar för medicinskt färdigbehandlade patienter inom somatisk akutsjukvård och geriatrisk vård. Betalningsansvaret inträder normalt fem vardagar efter det att landsting och kommun inlett gemensam planering om den fortsatta vården. Medicinskt färdigbehandlad är en patient som är intagen på sjukhuset men som inte längre

behöver den medicinska vård som ges där. Frågan om en patient är medicinskt färdigbehandlad avgörs av ansvarig läkare.

Systemet med ett kommunalt betalningsansvar för somatisk akutsjukvård och geriatrisk vård syftar till att ge kommunerna incitament att öka utbyggnaden av anpassade boendeformer för service och omvårdnad och därmed reducera antalet färdigbehandlade patienter på länssjukhusen. Detta system kräver självfallet ett välutvecklat samarbete mellan kommuner och landsting i frågor som rör både övergripande resursplanering och den gemensamma vårdplaneringen för den enskilde patienten. Begreppet medicinskt färdigbehandlad är inte entydigt, och frågan om dess tolkning har nu ställts på sin spets när det hävdas att människor i livets slutskede kan anses medicinskt färdigbehandlade.

Regeringen beslutade i november 1991 att tillsätta en särskild kommitté med uppgift att följa och utvärdera det kommunala betalningsansvaret. Kommittén skall särskilt beakta bl.a. konsekvenserna för den enskilde, den praktiska tillämpningen och betalningsansvarets tekniska konstruktion. Kommittén skall även kunna föreslå förändringar i utformningen av systemet, om detta skulle behövas för att syftet med systemet skall uppnås eller för att undvika ej avsedda effekter. I direktiven till kommittén nämns särskilt att definitionen av begreppet medicinskt färdigbehandlad skall följas upp och analyseras. En första preliminär kartläggning av hur begreppet färdigbehandlad tolkas och samarbetsformerna i övrigt mellan huvudmännen i anslutning till ÄDEL-reformens genomförande kommer inom kort att ske inom ramen för kommitténs uppdrag.

Socialstyrelsen har i sin roll som tillsynsmyndighet bedömt att den senaste tidens händelser, som föranletts av oklarheter i fråga om begreppet färdigbehandlad, kräver en snabb insats. Jag har erfarit att socialstyrelsen redan haft kontakter med berörda huvudmän om bl.a. frågan huruvida döende patienter verkligen bör flyttas från akutsjukvården efter det att de bedömts vara färdigbehandlade – en fråga av stor humanitär betydelse.

Chatrine Pålsson har också frågat mig när uppföljning/utvärdering av ÄDEL-reformen planeras. Regeringen beslutade i september 1991 att ge socialstyrelsen i uppdrag att följa upp och utvärdera reformen. Detta arbete avses pågå under kommande fem år, och avsikten är att 5 milj. kr. per år skall anvisas för att ett uppföljningsarbete med hög kvalitet skall kunna genomföras. Socialstyrelsen skall årligen avrapportera vissa delar av uppföljningen, bl.a. hur stimulansbidragen för gruppboende och för fler enkelrum inom långvården utnyttjas samt behandlingen av frågor kring kvalitet och säkerhet i vården, integration och samarbete mellan hemtjänst och hemsjukvård m.m.

Anf. 16 CHATRINE PÅLSSON (kds):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka sjukvårdsministern för svaret. I ett sjukvårdssystem med inslag av marknadsekonomi förstärks behovet av en kontinuerlig kvalitetsuppföljning. Också med tanke på den stora organisationsförändring som skett tror jag att det är mycket viktigt med kvalitetsuppföljningen.

Jag måste fråga om jag kan tolka sjukvårdsministerns svar när det gäller

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

konsekvenserna för den enskilde så, att kvaliteten får en stor betydelse i detta sammanhang.

Det vore önskvärt att ministern gav sin mening till känna. Antingen måste man påtala kommunens skyldighet att betala, så att dessa vårdbehövande patienter, ofta döende, får sin vård i länssjukvården, eller också måste sjukvården ges direktiv att ej klassificera dessa patienter som medicinskt färdigbehandlade.

Det är nödvändigt att besked lämnas och att vi åtgärdar detta, så att inte enskilda människor kommer i kläm mellan kommun och landsting. För den enskilde är det inte organisationen och betalningsansvaret som är det viktiga. Det är innehåll och kvalitet.

Anf. 17 TAGE PÅHLSSON (c):

Herr talman! Jag får tacka socialministern för svaret. Chatrine Pålsson och jag har inte bara efternamnet gemensamt. Vi får också ta emot svar i kamraren gemensamt.

Svaret är positivt och tyder på att statsrådet delar uppfattningen att problemet med tolkningen av begreppet färdigbehandlad i sjukvården är viktigt och behöver en snar lösning. Regeringen har tydligen tagit vissa initiativ för att lösa problemet. Det är bra. Bl.a. har direktiv givits till en kommitté, som tillsattes i november. Jag erkänner att jag inte visste att det fanns en kommitté med den inriktningen.

Socialstyrelsen har tydligen också tagit initiativ i frågan och vill ta upp detta med bedömningen av om döende patienter verkligen skall flyttas från akutsjukvården. Ambitionerna från central nivå är uppenbarligen goda. Tyvärr stannar det ofta på en viss nivå. Det tycks vara svårt att tränga igenom hela vägen.

Ekonomitänkandet har nu trummats in både på landstingsnivå och på kommunal nivå. Vi har alla mer eller mindre hjälpt till i den processen. Det innebär att man fortfarande i praktiken stöter på sådana här problem. Så sent som i förra veckan läste jag i lokaltidningen om ett fall av ganska tragisk art, där en patient sändes hem. I min hemkommun inträffade för två tre veckor sedan något liknande, där en äldre, döende patient sändes hem alldeles i onödan. Patienten hann inte mer än komma innanför dörren innan han avled. Det är beklagligt att det går till på det sättet.

Det finns enligt min uppfattning anledning att skynda på den process som tydligen är på gång. Vi bör klara ut tolkningsfrågan. Det bör ske både med hjälp av läkarexpertis och med hjälp av den administrativa sidan på resp. landsting och kommuner.

Man bör också överväga om det finns andra lösningar på de ekonomiska frågorna. Ekonomin har tyvärr fått avgöra de rent humanitära frågorna. Relationerna mellan landsting och kommuner är ganska ansträngda på vissa håll i anslutning till ÄDEL-reformen. Det finns en klar risk att ekonomitänkandet får ta över i bedömningen av de etiska och humanitära frågorna.

Delar statsrådet min uppfattning i den frågan? Finns det möjlighet att göra någon typ av extra insatser?

Anf. 18 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Det är bra att Chatrine Pålsson och Tage Pålsson har framställt denna interpellation resp. fråga. Det är oerhört viktigt att följa upp ÄDEL-reformen och se vilka konsekvenser den får i praktiken. Det är kanske frestande för mig från Vänsterpartiet att säga till socialministern: Vad var det vi sade?

Vi i Vänsterpartiet var inte positiva till det sätt på vilket denna reform skulle genomföras. Vi var positiva till att kommuner och landsting på frivillig väg skulle göra denna organisationsförändring. Men vi var tveksamma till hur det skulle bli i praktiken, när man tvingades till förändringen under rätt kort tid.

Beslutet om reformen är fattat. Det finns ingen anledning att älta det vi sade innan beslutet fattades. Vi får göra det bästa möjliga nu av reformen och följa upp situationen ute i landet inom sjukvården och i kommunerna.

Det som är svårt är att ett beslut som man kan tycka har positiva poänger kommer parallellt med de stora nedskärningarna i kommunerna. Vi har i dagarna sett exempel på detta. I Stockholms kommun, som ligger mig varmt om hjärtat, kommer krav på nedskärningar på över 700 milj. kr. i budgeten. Det är naturligtvis svårt när man samtidigt får nya arbetsuppgifter, att då försöka fullgöra dem på ett så bra sätt som möjligt.

Det går inte att frikoppla denna fråga från ekonomin. Det var också Tage Pålsson inne på. Den har att göra med vilka ekonomiska resurser kommunerna får för att fullfölja ÄDEL-reformen på ett bra sätt.

Jag tycker att det är bra att vi i svaret får reda på detaljer om uppföljningen. Inte heller jag kände till dem innan. Det gäller t.ex. den akuta frågan om socialstyrelsen skall gå in och avgöra problemet med att döende patienter skickas hem. Definitionsfrågan förefaller inte vara klar. Det är naturligtvis också bra med en långsiktig uppföljning under flera års tid, för att se på djupet hur förändringarna går till. Jag är emellertid tveksam till om detta räcker. Jag undrar om regeringen är villig att skjuta till ytterligare medel, när man upptäcker fler problem under resans gång bl.a. med resurser. Är regeringen beredd att underlätta för kommunerna att delta och göra denna reform till något bra för människor som är berörda, så att de känner att sjukvården och äldreomsorgen kommer dem närmare?

Jag undrar också om regeringen kommer att vara villig att i framtiden delta i denna process med förtydliganden. Detta med döende patienter som skickas hem är bara ett exempel. Jag är övertygad om att det finns andra, och det kommer att uppstå fler. Är man från regeringens sida angelägen att ta initiativ själv eller se till att socialstyrelsen och andra instanser snabbt och effektivt klarar ut kompetensvister av detta slag, så att inte enskilda patienter hamnar mellan två stolar?

Anf. 19 BO HOLMBERG (s):

Herr talman! Till Vänsterpartiets företrädare vill jag säga att ÄDEL-reformen, såsom den beslutades i riksdagen, var ett mycket bra förslag. Jag följde ingående Vänsterpartiets agerande i frågan. Det gick i princip ut på att de relationer som varit mellan kommuner och landsting när det gäller vård och omsorg om de äldre var bra. Den attityden hade inte majoriteten.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Vi insåg att ett antal förändringar måste till. Betalningsansvaret som riksdagen lade till var ett mycket viktigt incitament. Det är en fin process på gång nu.

Stora förändringar av detta slag leder naturligtvis till att det blir oro i maskineriet och att felaktigheter kan uppstå. Men huvudinriktningen är rätt, enligt min bedömning.

När det gäller frågan om begreppet färdigbehandlad vill jag återge något av det resonemang som riksdagen och socialutskottet då förde. Man diskuterade huruvida det skulle kunna anges från tjänstemannasidan eller i politiska system, när en patient är färdigbehandlad. Vi såg många nackdelar med detta. Vi såg fördelar med att det i stället var doktorn som avgjorde, som gjorde en medicinsk bedömning av när en patient var färdigbehandlad. Det är viktigt att man håller fast vid det. Vi vill väl alla att det är doktorn som på medicinska grunder skall bedöma när vår gamla mamma eller pappa, som ligger på sjukhus, är färdigbehandlad. Vi vill inte ställa upp några administrativa eller politiska system för det.

Jag vill fråga socialministern om han gör någon annan bedömning, dvs. att vi skall frångå ordningen att det är doktorn som avgör när en patient är färdigbehandlad.

Till sist har jag en fråga till Bengt Westerberg om ekonomin. I kommuner och landsting har man nu börjat räkna i budgeten på vad besparingen på 7,5 miljarder kronor kommer att innebära. På senare tid har det spritt sig en väldig oro i kommuner och landsting. Nu syns det vilka stora pengar det hela handlar om. Jag har till min förvåning kunnat konstatera att man inte alltid har räknat in de ytterligare signaler som finns i finansplanen omfattande 10–15 miljarder kronor. Om det nu skall skapas en s.k. statsbidragspåse, kommer regeringen att kunna garantera att de 5,5 miljarder kronorna till ÄDEL-reformen kommer att kvarstå och riktas till de äldre och inte kommer att tas med i påsen?

Anf. 20 Socialminister BENGT WESTERBERG (fp):

Herr talman! Jag vill först instämma i det Bo Holmberg sade om ÄDEL-reformen i allmänhet. Den är positiv. När jag nu har åkt runt i landet och träffat kommun- och landstingspolitiker – som har blivit av med en del uppgifter – och tjänstemän har jag fått det bestämda intrycket att de anser att reformen fungerar väl.

De larmsignaler som har kommit fram är ingalunda typiska. Det är snarare undantag som bekräftar att det totalt sett är fråga om en mycket bra reform.

Det är viktigt att erinra om bakgrunden till att betalningsansvarsreglerna infördes. Många tusen patienter blev under alltför lång tid liggande på akut-sjukhus och geriatrika kliniker. Vi har i flera år diskuterat hur vi skulle hantera problemet med att kommunerna inte tog ansvar. Det var mot den bakgrunden som betalningsansvaret infördes. Det går att redan nu se att betalningsansvaret har fungerat bra.

Som framgår av frågan och interpellationen, och som Eva Zetterberg och Bo Holmberg också har tagit upp, är det riktigt att det under en övergångsperiod kan ske misstag. Men det hänger inte bara ihop med reformen och

övergångsperioden. Den typen av misstag begås ibland i sjukvården. Sådant följer alltid socialstyrelsen upp för att se hur man kan undvika att det upprepas.

Som Chatrine Pålsson sade är det självklart att enskilda patienter inte skall komma i kläm. Både organisationen och de enskildas ansvar inom vården måste ha den inriktningen.

Jag delar helt Bo Holmbergs uppfattning att det slutliga avgörandet av vem som är färdigbehandlad eller ej måste ligga hos läkaren. Det går inte att i politisk ordning reglera den frågan.

När socialstyrelsen har undersökt de uppmärksammade fallen har man även granskat om någon har uppträtt klandervärt och om det finns skäl att vidta disciplinära åtgärder. Men slutsatsen av de fall som hittills har granskats är att det inte har funnits skäl till sådana åtgärder.

Det är naturligtvis ibland ett genuint svårt problem att avgöra om en person är döende eller inte. Det finns kroniker som kommer att dö förr eller senare eller t.o.m. ganska snart. Men det är svårt när man har vårdat en akut sjukdom att avgöra hur nära döden en kroniker är. I regel fungerar det hela väl. Men i några av de uppmärksammade fallen har man gjort bedömningen att personer skulle leva längre, men ändå har de dött under transporten eller omedelbart efter det att de har kommit hem sedan de har behandlats för en sjukdom.

I stort sett alla mina meddebattörer tar upp frågan om risken att de ekonomiskt snäva ramarna tar över. Jag tror inte att det är det som har varit huvudproblemet i de uppmärksammade fallen. Det har snarare varit fråga om felbedömningar från läkares och möjligen socialtjänstens sida efter det att personerna har färdigbehandlats.

Det är klart att det i en pressad ekonomisk situation alltid finns risker. Det skall vi vara medvetna om. Därför vill jag gärna understryka att från min och regeringens utgångspunkt är det oerhört viktigt att inte låta ekonomin innebära inskränkningar i möjligheterna att ge våra äldre en god omsorg.

Det är självklart att de pengar som i samband med ÄDEL-reformen har satsats på t.ex. utbyggnad av gruppbofästelser och ombyggnad till egna rum på sjukhem osv. reserveras för det ändamålet. Det finns ingen tanke på att stoppa in dem i den gemensamma påsen. De pengarna kommer att finnas kvar. Vi räknar med att de skall räcka till ungefär 20 000 enkelrum och 25 000 platser i gruppbofästelser under åren framöver.

Men det här räcker inte. Även inom den ordinarie budgeten måste kommunerna göra sådana prioriteringar att de äldre inte försummas. De 5,5 miljarderna är i huvudsak ett bidrag till olika former av investeringar i utbildning och bostäder. Men därtill kommer driftkostnaderna. Där tvingas kommunerna till hårda prioriteringar.

Vi kan inte trollda bort de ekonomiska problemen. Vi kan inte besluta att de inte skall finnas där. Vi befinner oss i en ganska pressad ekonomisk situation för närvarande. Regeringen försöker på olika sätt att få i gång den ekonomiska utvecklingen. Det är en diskussion som kan föras i andra fora, och den återkommer senare i dag i kammaren. Men det är helt klart att inom de snäva ramar som finns måste äldreomsorgen ges en mycket hög prioritet.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Det räcker inte ens med att bibehålla den standard som finns i dag, utan standarden måste förbättras när det gäller omhändertagandet av de äldre.

Anf. 21 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Frågan om ÄDEL-reformens införande eller inte har utgjort en het diskussion i riksdagen. Som Bo Holmberg konstaterade hade Vänsterpartiet ett annat förslag i den frågan. Vi i Vänsterpartiet tyckte inte att svensk sjukvård och kommuner och landsting hanterade frågan på ett till fullo önskvärt sätt. Vi var klara över att det fanns och finns problem. Vi tyckte att det fanns möjligheter till frivilliga överenskommelser mellan kommuner och landsting.

Men jag tycker egentligen inte att det här är så intressant att diskutera i dag, eftersom vi redan har fattat beslut. Det finns ingen anledning att gå tillbaka, utan i stället skall vi försöka se hur det går att stärka reformen och få den att fungera ute på fältet.

Jag är trots allt nöjd – eller någonting åt det hållet – när socialministern säger att det inte bara är de ekonomiska faktorerna som skall styra och att regeringen har för avsikt att hålla uppsikt över frågan och inte låta ekonomin fullständigt ta över. Jag är övertygad om att vi kan ha olika sätt att se på införandet av ÄDEL-reformen. Men i dag är de stora besparingar som kan göras i kommuner och landsting av större betydelse. De har större påverkan på den enskilde gamle och hans eller hennes möjligheter till bra sjukvård och hemsjukvård osv.

Jag är nöjd om vi tillsammans kan se till att besparingar inte leder till några negativa konsekvenser och om regeringen är beredd att skjuta till pengar för att undvika dessa besparingar.

Jag tycker självklart inte att politiker skall styra och tala om vem som är färdigbehandlad. Jag utgår från att det är läkare som skall göra den bedömningen. Jag tycker att det är viktigt att vi uppmärksammar när sådana exempel dyker upp och att socialstyrelsen och andra instanser får skyldighet att klargöra för kommuner och landsting att det inte får ske sådana olika bedömningar.

Anf. 22 CHATRINE PÅLSSON (kds):

Herr talman! Det är mycket viktiga signaler som socialministern har givit här i kammaren i dag. De är viktiga först och främst för de äldre och deras anhöriga men också för sjukvården.

Jag vill gärna tacka socialministern för uttalandet i TV i går kväll – jag tror att det var i Aktuellt. Socialministern uttalade mycket klart att den sociala välfärden skulle prioriteras. Jag och många fler vill vara med i det arbetet.

Jag vill göra följande jämförelse. När det gäller frågan om vårdens kvalitet kan man konstatera, att om en kommun i Oskarshamnsområdet skulle ge vård dygnet runt för dessa svårt sjuka människor skulle det kosta 3 000 kr. per dygn. I landstinget skulle det kosta 1 800 kr., vilket är billigare. Kommunerna skall ta till vara möjligheten till billigare vård för de patienterna.

Jag vill tacka socialministern för att han vill prioritera äldreomsorgen i ett framtida Sverige. Den kommer att bli en av de allra viktigaste frågorna.

Anf. 23 TAGE PÅHLSSON (c):

Herr talman! Det är klart att läkarna skall avgöra om någon är färdigbehandlad eller inte. Men läkare är inte mer än människor de heller, och risken finns att ett ekonomitänkande, som ju nu är allenarådande, kan påverka besluten, även om det är omedvetet. Man har budgetansvar och ekonomiskt ansvar.

Socialministern tror att det enbart är felbedömningar av medicinsk art som ligger bakom de tragiska fall med hemsändning som vi har hört talas om. Då är socialministern fel ute – tyvärr. Det finns ett flertal exempel på motsatsen, där alltså de ekonomiska relationerna varit avgörande – var och en skall slåss för sin vattvälling, som man brukar säga.

Jag vill upprepa min fråga: Delar statsrådet min uppfattning att det behövs en snabb översyn av de ekonomiska förhållandena mellan landsting och kommuner och av hur de inverkar på dessa frågor? Jag skulle vilja höra vad socialministern säger om det.

Anf. 24 BO HOLMBERG (s):

Herr talman! Jag är nöjd med Bengt Westerbergs deklARATIONER om ÄDEL-reformen, att de äldre skall prioriteras och att de 5,5 miljarderna till kommuner och landsting för att fullfölja ÄDEL-reformen skall garanteras.

På en punkt är jag däremot mycket oroad, och jag skulle vilja fråga om inte Bengt Westerberg också är litet orolig, med tanke på de indragningar som regeringen allmänt gör. Nu skall man dra in 7,5 miljarder kronor 1993, och i finansplanen har deklarerats att man borde ta in 10–15 miljarder och lägga på ytterligare 1994 och 1995.

Det här är så pass stora tal att jag tror att de flesta kommunal- och landstingspolitiker inte har förstått vad det handlar om. På resor runt om i landet har jag märkt att en del har lagt in besparingen på 7,5 miljarder, men alla har inte gjort det. De säger att det väl inte kan vara möjligt att det skall göras så stora indragningar.

Min fråga är: Tror Bengt Westerberg att det går att klara allt fler äldre och höja kvaliteten, dvs. klara välfärden och samtidigt dra in så mycket pengar från kommuner och landsting? Socialdemokraterna tror inte det.

Anf. 25 Socialminister BENGT WESTERBERG (fp):

Herr talman! Först vill jag säga till Eva Zetterberg att jag kan hålla med om att det kanske inte är så stor mening att nu föra en diskussion om ÄDEL-reformen var bra eller inte. Man skall komma ihåg att möjligheten till frivilliga överenskommelser mellan kommuner och landsting fanns redan tidigare. Ett skäl till att statsmakterna gick in med hela reformen var att frivilligheten inte fungerade på detta område, utan det var viktigt att fatta beslut om att kommunerna hade ett entydigt ansvar för de äldres boende. Inte minst de dementa tenderade att falla mellan stolarna i den tidigare organisationen, trots att denna möjlighet fanns. Det var för att garantera deras rättigheter som vi genomförde reformen. Intrycket när man åker runt i landet och träffar människor som arbetar med det här är att det fungerar mycket väl.

Tage Pålsson tog åter upp frågan om behovet av översyn av betalningsansvaret. Mitt svar nu är detsamma som det skrivna svaret, att den översynen

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

pågår. Skälet till att vi har tillsatt en särskild kommitté för att se över betalningsansvaret är naturligtvis att detta är ett nytt sätt att arrangera någonting mellan kommuner och landsting. Därför är det viktigt att följa upp det här och se hur det fungerar. Det finns inte några andra exempel på den typen av betalningsansvar som vi har infört här. Det preliminära intrycket efter tre månaders erfarenheter är att det har fungerat mycket väl, men samtidigt kan det naturligtvis ha skett misstag som går att hänföra till det nya arrangementet.

När jag påstår att det inte är ekonomin utan andra bedömningsgrunder som har legat bakom de misstag som jag känner till, grundar det sig på den skrivelse från socialstyrelsen som jag har läst och som framför allt tar sikte på några fall här i Stockholmsregionen som har uppmärksamats. Jag kan naturligtvis inte uttala mig om varje enskilt fall, men i de fall som jag känner till och som socialstyrelsen har granskat förhåller det sig på det sätt som jag angav.

Bo Holmberg tar upp en något större fråga, men låt mig gärna kommentera den i sammanhanget, nämligen möjligheterna att göra ytterligare indragningar från kommuner och landsting under åren framöver. Min bedömning är att något sådant utrymme inte finns. Under 1993 kommer kommuner och landsting att ha en ganska hygglig ekonomisk situation, vilket hänger ihop med utbetalningarna av pengar som grundar sig på 1991 års inkomster, men enligt alla prognoser som nu föreligger kommer de under 1994 och 1995 att ha en mycket sämre ekonomisk situation, med ganska betydande underskott. Det innebär att det inte finns något utrymme för ytterligare indragningar. Det innebär i sin tur att de besparingar som blir nödvändiga i statens budget under åren 1994 och 1995 huvudsakligen, eller kanske enbart, måste göras genom andra åtgärder. Då tänker vi i första hand på de effekter som vi hoppas skall komma av olika åtgärder som vi sätter in för att få ned ohälsotalet, dvs. förändringar i sjukförsäkringen, arbetsskadeförsäkringen, de rehabiliteringsinsatser som beslutades redan under den tidigare regeringen, naturligtvis också förändringar i bostadssubventionssystemet och i pensionsystemet samt en del annat som kan bli aktuellt, förutom det vanliga gnetandet som måste följa med varje budgetprocess. Några indragningar från kommunerna under 1994 och 1995 har jag alltså svårt att tro på, om de prognoser som nu föreligger kommer att stå sig framöver.

Jag vill till sist säga att jag är tacksam för det stöd som Chatrine Pålsson och de övriga debattörerna gav för den allmänna kamp för att slå vakt om välfärden som jag försöker föra i olika sammanhang. Det gör det betydligt lättare för mig att leva med det underbetyg som jag fick av Moderata ungdomsförbundet.

Anf. 26 TAGE PÅHLSSON (c):

Herr talman! Jag vill bara kort göra ett konstaterande. Jag förmodar att socialministern instämmer i att det krävs en snabb översyn av de ekonomiska relationsfrågorna, och jag får tacka för det. Jag instämmer i Chatrine Pålssons bedömning beträffande gårdagen.

Anf. 27 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Magnus Persson har frågat mig på vilka grunder jag underkänner Ulf Adelsohns utredning om Vänersjöfarten (SOU 1991:73) samt vilken inställning kommunikationsdepartementet har till Vänersjöfartens framtid.

Jag vill inledningsvis klargöra att Magnus Perssons påstående att regeringen underkänt Ulf Adelsohns utredning är främmande för mig. Däremot vill jag poängtera att en fråga som utredningen inte haft i uppdrag att ta ställning till är frågan om huvudmannaskapet för Trollhätte kanalverk. Från årsskiftet 1991-1992 ansvarar ett nytt kanalverk för förvaltning och drift av kanalverksamheten. Huvudmannaskap och organisationsform anser jag vara utomordentligt viktiga aspekter i övervägandena om den framtida kanalverksamheten.

Den 18 mars 1991 förordnades Ulf Adelsohn som särskild utredare för att utreda det statliga stödet till Vänersjöfarten. Betänkandet Vänersjöfarten överlämnades till kommunikationsdepartementet i september 1991. Utredningen gör bedömningen att Vänersjöfarten har spelat en viktig roll för regionens näringsliv. Man konstaterar också, att om denna roll skall kunna bibehållas inför framtiden måste kostnaderna sänkas och nya transportsystem utvecklas. Detta är nödvändigt om inte konkurrensen från lastbil och tåg skall slå ut verksamheten. Godsvolymen har varit konstant under de senaste tio åren.

Utredningen konstaterar att Vänersjöfartens fördelar bl.a. är att trafiken kan öka utan att det medför större investeringar eller driftsunderskott. En nedläggning av handelssjöfarten genom kanalen skulle samtidigt innebära konsekvenser för miljön och trafiksäkerheten.

Utredningen lämnar förslag till åtgärder som man menar kan bidra till att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig framtida Vänersjöfart. Bl.a. föreslås att hamnarna i Väneren bör gå samman i ett bolag för att effektivisera verksamheten och därmed också skapa förutsättningar för att sänka kostnaderna.

Utredningen föreslår också förändringar i avgiftssystemet. Enligt direktiven till utredningen skulle förändringar i avgiftssystemet övervägas i syfte att skapa starkare kopplingar mellan servicenivå och avgifter. Utredningens förslag i denna del har dock kritiserats från bl.a. sjöfartsverket på en rad punkter.

I årets budgetproposition anför regeringen kortfattat följande om Vänersjöfarten. Statens kostnader för subventionering av Vänersjöfarten är betydande. Anslaget har de senaste åren ökat betydligt jämfört med vad andra verksamheter inom departementets område tilldelats. Samtidigt har det transporterade godset inte ökat, vilket betyder att subventioneringen per transporterat ton numera är betydande. Mot bakgrund av det statsfinansiella läget är det därför i högsta grad rimligt att värdera statens insatser på detta område.

Utredningens förslag att skapa ett Vänerhamn AB har regionen på ett förtjänstfullt sätt anammat. De berörda kommunerna har enligt vad jag har er-

Svar på interpellationer och frågor

farit inlett diskussioner om förutsättningarna för en ökad grad av samverkan. Utredningens förslag om förändringar i avgiftssystemet är rimligt, sett ur Vänersjöfartens synvinkel. Men de medför avsevärda komplikationer för hela systemet med sjöfartsavgifter och för finansieringen av sjöfartsverkets verksamhet. Regeringen kunde därför inte förorda förslaget i budgetpropositionen. Behovet av andra lösningar för att rationalisera och effektivisera verksamheten och öka dess konkurrenskraft kvarstår därmed, om systemet med statliga subventioner skall fortsätta. Vilken organisationsform som ger de bästa förutsättningarna för att bedriva en effektiv kanalverksamhet är då en av de väsentligaste aspekterna att lösa.

Av dessa skäl har regeringen därför i budgetpropositionen förordat fortsätta överväganden och analyser kring verksamheten. Men jag vill klargöra att min inriktning därmed inte har varit – och inte är – att avskaffa det statliga stödet till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse.

Jag har nu blivit informerad om att styrelsen för Trollhätte kanalverk inom kort skall påbörja ett effektiviserings- och rationaliseringsarbete. Jag förutsätter att kanalverket i dessa frågor samarbetar med kommuner, länsstyrelser och näringslivets representanter. Jag kan därmed konstatera att den översyn av verksamheten som jag förordat i budgetpropositionen kommer att utföras, åtminstone till vissa delar. Om detta förändringsarbete leder till förslag som regeringen bedömer ger långsiktiga förutsättningar att lösa frågan om huvudmannaskap och som innebär att verksamhet kan bedrivas i rimlig omfattning men till lägre priser, ser jag inget behov av någon ytterligare översyn av verksamheten.

Jag måste betona vikten av att finna former för verksamheten som är rimliga ur både anslagsmässiga och transportmässiga synvinklar och som skapar långsiktigt sett goda förutsättningar för regionens framtida transporter.

Anf. 28 MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation.

Anledningen till att jag ställde interpellationen är den tilltagande oro som många av oss mött och möter när det gäller den framtida sjöfarten på Väneren.

Kommunikationsministern vill i svaret inte öppet medge eller deklarerat att han i varje fall delvis underkänner Ulf Adelsohns utredning, även om så är fallet.

Under tiden som departementet har velat hit och dit har vi handlat hemma i regionen. På initiativ av landshövding Ingemar Eliasson har de smärre frågetecken som alltså återstod i Ulf Adelsohns utredning nu i det närmaste rätats ut av den kompletterande utredning som Lars Larsson nu arbetar med.

Summan av förslagen blir följande.

Samverkan är det förlösande ordet. Neringen kommer att stå för en ökad andel av kostnaderna för kanalverket och farlederna. Dels reduceras därmed statens kostnader, dels ger det klara besked och dimmorna skingras för sjöfarten från regionens sida.

I och med detta, menar vi, har vi från Vänerregionens sida visat vägen och

tar vår andel av kakan. Vad vi nu efterlyser, herr talman, är ett mer långsiktigt strategiskt engagemang och en klar handlingslinje från statens sida. Vi tycker att frågan dras i långbänk.

Av det lämnade interpellationssvaret kan man dra skilda slutsatser. På vissa punkter är det klarläggande. En är att departementet tydligen backat från sina tidigare propåer och uttalandet i budgetpropositionen om en förut-sättningslös utredning om sjöfarten på Vänern. En annan är att kanalverket nu ges i uppdrag att analysera de brister som finns på vissa områden, och det är bra.

När det gäller huvudmannaskapsfrågan blir jag inte riktigt klok på svaret. Jag skulle vilja ha ett förtydligande där. Huvudmannaskapet har nyligen förändrats. Menar departementschefen att man nu på allvar diskuterar en ytterligare förändring av huvudmannaskapet mycket snart? På den punkten skulle jag vilja ha ett klarläggande.

Vad jag och många med mig alltjämt befarar är att departementet och regeringen avser att smygvägen komma med försämringar och förslag till annan kostnadsfördelning än den nuvarande mellan staten, sjöfartsnäringen och övriga berörda intressenter. Svaret visar att man från departementets sida tydligen inte är främmande för sådana resonemang. Man kan då befara det allra värsta, dvs. då är steget inte långt till en övervältring av kostnader på regionen.

Oklarheten om Vänersjöfartens framtid är det största hotet mot ett ökat tonnage på Vänern. I det sammanhanget vill jag hänvisa till de tre landshövdingarnas gemensamma uttalanden, propåer och uppvaktningar på departementet. Vi tycker att kommunikationsministern borde ha lyssnat och tagit intryck av regionens och de tre kungliga befallningshavarnas gemensamma syn på sjöfartsnäringen.

Samma uppfattning har därutöver alla kommunala och regionala företrädare, och vi är också många i denna kammare som delar den oro och den uppfattning som landshövdingarna har gjort sig till tolk för. I ett tidigare skede var ännu fler av kammarens ledamöter inställda på detta, men under resans gång har de borgerliga ledamöterna ändrat uppfattning.

Herr talman! Den stora frågan är alltjämt: Vad sker nu med den framtida Vänersjöfarten? Om man skulle övervältra kostnaderna på regionen skulle det få stora konsekvenser. Tydligen fick kommunikationsministern stora skälvan när sjöfartsverket hade invändningar i den delen.

Vilken inställning departementet har är enligt min mening svårt att få ett begrepp om. Vad är det som är rimligt anslagsmässigt och transportmässigt? Det skulle vara bra om vi fick ett klarläggande på just den punkten, herr talman.

En annan fråga som inte heller tas upp särskilt är miljön. Inte en enda gång nämner departementschefen ordet miljö i svaret. Om sjöfarten på Vänern läggs ned – jag säger det rent hypotetiskt – kommer enligt utredaren 20 % av de transporterna att hamna på järnvägen, medan 80 % hamnar på landsväg.

Vi har i dag betydande petroleumtransporter till hela Bergslagen. Egentligen förser Karlstads hamn hela Bergslagen med olja. Skulle man lägga de

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

transporterna på landsväg ända från Göteborg skulle det så att säga uppstå miljöproblem och trafikproblem – jag tänker på trafikolyckor, osv.

Jag skulle med andra ord vilja ha ett klarläggande i frågan, om man på departementet utreder miljöfrågorna och lägger in det i de överväganden som man från departementets sida gör om den framtida sjöfarten. Jag hoppas också få svar på de tidigare frågorna om huvudmannaskapet.

Det vore bra om kommunikationsministern och departementet i nära samarbete med regionens företrädare tittade närmare på frågan och kom till skott. Man kan här påminna om det gamla talesättet: Medan gräset växer dör kon. Är det det man vill från departementshåll?

Anf. 29 INGVAR JOHNSON (s):

Herr talman! Vänersjöfarten har utomordentligt stor betydelse för hela regionen. Den har stor betydelse för transportförsörjningen, och därmed är den avgörande för näringslivets sätt att fungera. Den har också, som nämnts, mycket stor betydelse för miljö- och trafiksäkerhetsarbetet. Om de här transporterna skulle föras över på vägar, skulle utsläppen enligt undersökningar minst komma att fördubblas. Det transporteras genom Göta älvdalen stora mängder olja och farligt gods, och det skulle inte vara bra att flytta upp dessa transporter på vägarna.

Jag kan helt instämma i det Magnus Persson har sagt i dessa frågor, men jag skulle vilja tillägga något som kanske specifikt berör Göta älvdalen och regionen runt Trollhättan–Vänersborg. Det handlar om en mycket starkt industrialiserad region, som byggts upp under århundraden och där just möjligheten till goda sjötransporter har betytt och fortfarande betyder oerhört mycket. Skulle man inte ha tillgång till transporter på Göta älv–Trollhätte kanal, skulle det innebära att en oerhört viktig pulsåder klipptes av. Det finns bedömare som säger att detta skulle kunna leda till en industriell kollaps i hela regionen. Pulsådern betyder också väldigt mycket för den växande turistnäringen, och det skulle vara svårt att också upprätthålla denna om godstransporterna togs bort från kanalen.

Jag skulle också vilja redovisa ett exempel, som belyser hur omfattande transporterna är. Vargön Alloys transporterar nära 300 000 ton genom Göta älv. Det motsvarar 10 000 långtradar. Nästan alla dessa transporter går direkt till kunder, utan omlastning i hamnar ute i Europa. Alternativet till dessa transporter skulle vara vägtransporter mot Uddevalla. Det skulle leda till mycket stora merkostnader för industrin, och det skulle dessutom innebära 10 000 långtradar på väg 44, som, även om man bortser från miljöaspekterna, absolut inte skulle klara av detta.

Detta var ett exempel från ett företag. Grannföretaget Holmens Bruk har också omfattande transporter just på kanalen och älven.

Jag skulle vilja ta upp miljö- och trafiksäkerhetsaspekten på detta, även om miljöaspekter i trafiksäkerhetsarbetet kanske inte har visat sig vara kommunikationsministerns starkaste sida. Detta gäller ju utöver riksväg 44 också riksväg 45 mot Göteborg, som i dag har en undermålig standard och därför inte klarar en utökning av transporterna och som dessutom går genom mycket känsliga områden.

Mot bakgrund av alla dessa faktorer väckte regeringens propäer i budget-

propositionen väldigt många farhågor i området. Om det går att tolka svaret som har givits på interpellationen som att man i viss mån har börjat ompröva de ståndpunkter man hade när man skrev budgetpropositionen i höstas, är det naturligtvis ett bra steg i rätt riktning. Jag vill, precis som Magnus Persson, efterlysa ännu tydligare uttalanden från kommunikationsministern om att det inte får komma i fråga att godstrafiken på Göta älv-Trollhätte kanal läggs ner.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Anf. 30 ROLAND LÉBEN (kds):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret och klarläggandet om behovet av förslag som ger förutsättningar för att långsiktigt driva den här verksamheten. Definitionerna var tidigare litet vidare, och det har naturligtvis på sina håll orsakat en viss oro, även om man må tillstå att oron kanske har blåsts upp en aning. Jag är tacksam över utpekandet och klargörandet av att det är kanalverkets verksamhet som skall ses över.

Magnus Persson antyder att andra ledamöter har ändrat uppfattning. Herr talman! Vi har inte hävdad att allting är klarlagt. Vi har förordat regionalt ansvar för det fortsatta utredandet, men vi inser också att den här översynen av kanalverket är mycket betydelsefull. Detta är naturligtvis kommunikationsdepartementets bord, och jag noterar med tillfredsställelse att detta har uttalats och att vi nu med säkerhet vet var bollen ligger.

Vi sade i debatten den 18 mars att man på visst håll inom regionen fortfarande spjärnar emot skapandet av ett regionalt Vänerhamn AB. Personer från Kristinehamns hamn har uttalat sig i värmländska media, så jag yppar ingen hemlighet när jag säger att man tveksam till ett hamnbolag. Jag hävdade redan i den tidigare debatten att det fortfarande finns ett behov av ett visst s.k. omvandlingstryck i den här frågan. Trycket finns, och det behövs fortfarande, det är jag övertygad om. Magnus Persson, jag och även många andra kommer förmodligen att vara ganska glada en dag i framtiden när vi har ett mycket skärpt, rekonstruerat och fungerande Vänerbolag och en rekonstruerad Vänersjöfart. Då kommer vi att vara glada över att det fanns ett omvandlingstryck i den här frågan.

Anf. 31 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag vill först ärligt beklaga att formuleringar i budgetpropositionen har gett upphov till spekulationer om att kommunikationsdepartementet skulle vilja lägga ner Vänersjöfarten. Detta är en helt orimlig tanke. Vänersjöfarten är ett riksintresse, och regeringen ser självfallet mycket positivt på sjöfarten i Vänern.

Den oro många människor i dag känner bör inte grunda sig på att det finns en önskan att utreda hur denna verksamhet skall göras mer effektiv, utan oron bör ta sin utgångspunkt i den förhållandevis kraftiga kostnadsutveckling som har skett under de senaste åren utan att mängden transporterat gods har ökat. Det är därför oerhört bra att regionen nu också har gått in och tagit ett konkret ansvar för utvecklingen.

Man är alltså inte, som Magnus Persson tror, ute efter att lägga ner eller försämra verksamheten, utan man eftersträvar att effektivisera verksamheten, att göra den mer konkurrenskraftig och att öka den mycket miljövänliga

trafiken till sjöss. De inre vattenvägarna är en potential när det gäller gods-transporter

På kommunikationsdepartementet tar vi faktiskt, Ingvar Johnsson, mycket allvarligt på miljöproblemen, och vi har en mycket högt ställd ambition på att åtgärda dem. Vi kommer i olika sammanhang framöver att återkomma till detta.

Herr talman! Låt mig konstatera, att om man inom ramen för Trollhätte kanalverk lyckas hitta de effektiviseringar som efterlyses, finns det inget större behov av några ytterligare separata utredningar. Detta gäller särskilt om man kan hitta en långsiktigt hållbar modell för huvudmannaskapet. Bakgrunden, som redovisas i Ulf Adelsohns utredning, är att det komplicerade system med olika typer av avgifter från fartyg som anlöper olika hamnar och som skulle specialdestineras till kanalverket är en konstruktion som lindrigt talat är mycket svår genomförbar. Man kan jämföra sjöfarten på Väneren och i Trollhätte kanal med sjöfarten i exempelvis Mälaren, där det finns en huvudman, nämligen sjöfartsverket, som tar in alla dessa avgifter. Det är ingen orimlig tanke att man tittar på en sådan lösning om det inte är rimligt att Trollhätte kanal skulle vara en del av sjöfartsverkets ansvarsområde och så att säga ligga under den hatten.

Jag vet inte om detta är rätt, och det finns i dag inte heller någon annan som vet det. Det är av den anledningen vi vill titta även på den aspekten. Det gäller, herr talman, att hitta en långsiktig lösning, som slår vakt om möjligheterna att utnyttja den mycket miljövänliga transportled som Trollhätte kanal och Väneren utgör.

Anf. 32 MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Jag tycker det var bra med ett klart svar från departementschefens sida. De uttalanden som fanns i budgetpropositionen har skapat oro inom regionen, och det är väl bra om de dimmorna lättar.

Det är också bra att få höra att Vänersjöfarten är ett riksintresse.

Jag kan nämna att vi hemma i min kommun, Karlstad, har en hel del skrymmande gods som görs på Valmet. Det gäller stora cisterner som man över huvud taget inte skulle kunna transportera på väg. Man är beroende av djuphamn och sjötransporter om man skall kunna behålla produktionen vid KMV-Valmet-gjuteriet i Karlstad.

Därtill kommer oljetransporterna till Bergslagen, som det ur miljösynpunkt är ytterst tveksamt att ta på landsväg. Det är märkligt att departementschefen och kommunikationsministern använt ordet miljö bara en gång i svaret.

Från regionens sida är vi naturligtvis öppna inför att diskutera ett huvudmannaskap. Men vi är rädda för att staten, i det här fallet departementet, inte skall stötta oss som man har gjort tidigare. Vi fick en fördjupning av Trollhätte kanal, vi fick året-runt-sjöfart och vi fick en isbrytare på Väneren, vilket har betytt mycket. Det gäller att vi optimistiskt kan se framtiden an. Så det noterar jag med tillfredsställelse.

Så några ord till Roland Lében, min meddebattör från Kristinehamn. Det är inte något tvivel om att de borgerliga riksdagsledamöterna darrade på manschetten när de hörde husbondens röst.

Ni skrev era motioner, och ni var med i det längsta i överläggningarna med Karlstads kommun, där ni tyckte att departementschefen hade skrivit fel. Men dagen därpå behandlades detta ärende i utskottet, och då hade era partivänner i utskottet valt en annan sida.

Jag menar att man har bytt sida under resans gång. Nu är det bara att hoppas att vi tillsammans kan lotsa Vänertrafiken vidare och gemensamt se till att fartygen går på Vänern också i fortsättningen.

Anf. 33 INGVAR JOHNSSON (s):

Herr talman! Jag tycker också att det är bra att kommunikationsministern beklagar formuleringen i budgetpropositionen. Men protesterna mot denna formulering började komma redan den 11 och den 12 januari. Det ligger mycket arbete i regionen bakom uppvaktningar och skrivningar, som skulle ha kunnat undvikas om detta klarläggande kunnat uttalas lika tydligt direkt efter det att budgetpropositionen lagts fram.

Nu säger i alla fall kommunikationsministern att det är ett riksintresse att kanalen får vara kvar. Jag hoppas att han också kommer att handla därefter i fortsättningen.

Det jag sade om kommunikationsministerns intresse för miljöfrågorna i trafiksäkerhetsarbetet var tydligen känsligt. Jag skall inte gå in mer på det nu – det kommer en interpellationsdebatt om en stund som behandlar den frågan.

Denna verksamhet måste, liksom alla andra verksamheter, vara utsatt för rationaliseringar, där man måste söka sig nya och bättre vägar som kan bli bärkraftiga och kunna fungera i framtiden.

Till sist vill jag ytterligare en gång poängtera vad sjöfarten innebär för regionen och de industrier som lokaliserats dit just därför att dessa transportmöjligheter finns. Det sägs från dessa industrier att om möjligheten till sjöfart skulle tas bort skulle merkostnaden sannolikt motsvara den vinst företagen kan ha i ett långsiktigt perspektiv. Det skulle i så fall omöjliggöra fortsatt verksamhet.

Då slapp vi miljöproblemet med transporterna, men skulle i stället få problem med sysselsättningen. Det problemet skulle vara mycket negativt för landets ekonomi.

Därför hoppas jag att man tar tag i dessa frågor och hittar lösningar.

När Mats Odell säger att det är viktigt att man arbetar vidare lokalt vill jag instämma i detta. Men jag vill, som Magnus Persson, också poängtera att det är viktigt att regeringen inser att den har ett väldigt stort ansvar för detta som Mats Odell själv säger är ett riksintresse.

Anf. 34 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Låt mig först säga att det är en självklarhet för oss borgerliga politiker i Värmland, liksom för de allra flesta i länet och jag tror också i länen runt omkring, att Vänersjöfarten skall bli kvar.

För min del har jag aldrig ett ögonblick kunnat tro att statsmakterna – och allra minst en borgerlig regering – skulle dra ett streck över anslagen till Trollhätte kanalverk, till dessa slussar som gör det möjligt med en sjöfart på Vänern.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Nu har vi ännu en gång fått klart besked från regeringen att det under inga omständigheter skall bli sådana indragningar av anslagen att man äventyrar Vänersjöfarten.

Detta fick vi borgerliga ledamöter i riksdagen från Värmland klart för oss på ett tidigt stadium. Vi deltog, precis som Magnus Persson, i en överläggning med kommunstyrelsens arbetsutskott i Karlstad. Detta förde Magnus Persson nu på tal. Därför vill jag nämna att vi borgerliga som var med klargjorde för dem som frågade, dvs. kommunstyrelsens företrädare, att vi självfallet skulle komma att göra vårt allra bästa för att Vänersjöfarten inte skulle äventyras, tillsammans med hamnarna i Vänern, Karlstad och Kristinehamn och andra.

Godsmängden är 3,5 miljoner årston. Den är så omfattande att man lätt inser att den inte kan föras över till väg eller järnväg utan orimliga konsekvenser.

Magnus Persson försöker pådyvla oss borgerliga någon form av tvehågsenhet i begynnelsen och säger att vi sedan skulle ha gjort en omkastning av våra ställningstaganden.

Nej, vi har helt enkelt talat med dem som företräder våra borgerliga partier i regeringskansliet och i utskottet. Vi fick då en fullständig bild av denna fråga.

Jag delar kommunikationsministerns uppfattning att det är rimligt att man nedbringar kostnaderna i kanalverket. Det har varit en kostnadsexplosion. Detta klargör också företrädare för rederinäringen som jag har varit i kontakt med.

Roland Lében och jag tillsammans med Kjell Ericsson, centern, och Isa Halvarsson, folkpartiet, har haft överläggningar med kommunikationsministern, det kan jag öppet redovisa.

Vi har kommit till samma slutsats, nämligen att en översyn av kostnadsbildden för kanaltrafiken i syfte att rationalisera och effektivisera helt enkelt är nödvändig. Det önskar också rederinäringen och sjöfarten och naturligtvis också hamnarna i Vänern.

Socialdemokraterna i opposition vill naturligtvis göra affär av detta. Men låt mig också konstatera något från överläggningarna med kommunstyrelsens arbetsutskott i Karlstad. Där redovisades hur man hade haft överläggningar med tjänstemän i kommunikationsdepartementet. Det var tjänstemän som arbetat där under den socialdemokratiska regeringen, naturligtvis med tjänstemannaoväld. De hade ändå tagit intryck under årens lopp – socialdemokraterna har regerat en tid.

Vi var, säger kommunstyrelseföreträdarna som vi träffade, verkligen rädda för att det skulle bli en negativ utgång. Tjänstemännens inställning i kommunikationsdepartementet var negativ. Det här är vittnesmål som jag nu för vidare. Jag gör det därför att Magnus Persson ger en så orättvisande bild av det som har skett.

Jag upprepar att vi borgerliga och vår regering självfallet kommer att se till att Vänersjöfarten kan drivas vidare, effektivare och ännu skonsammare mot naturen och miljön.

Anf. 35 ROLAND LÉBEN (kds):

Herr talman! Jag noterar att vi alla som är involverade i den här diskussionen har en mycket stor samsyn. Jag noterar också med tillfredsställelse kommunikationsministerns mycket tydliga klargörande av regeringens ambitioner när det gäller den framtida Vänersjöfarten.

Jag måste ändå göra Magnus Persson litet besviken i hans försök att säga att vi byter sida. När vi talade med Karlstads kommunstyrelse hade vi en intern överläggning med arbetsutskottet. Jag trodde inte att man behövde ta upp sådant här i kammaren. Men eftersom Magnus Persson gör det vill jag komma med ett klargörande. Jag gav uttryck för att departementet inte hade för avsikt att lägga ned sitt engagemang i Vänersjöfarten. Jag har inte sagt något annat där än vad jag har sagt i den här kammaren.

Jag upprepar att vi har förordat linjen att regionen driver utredningsarbetet. Den översyn som nu aviseras beträffande kanalverket är helt klart kommunikationsdepartementets bord. Här upprepas ett politiskt betingat trick och försök att kamma hem billiga poäng. Det måste bestämt avvisas, herr talman.

Anf. 36 MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Jag är glad över att de borgerliga ledamöterna stöttar sjöfarten på Vänern. Men försök inte komma ifrån, mina vänner på Värmlandsbanken, att ni har sprungit ifrån era motionskrav från den allmänna motions tiden. Ni har klart skrivit att ni inte ville ha någon central utredning. Ni har backat ifrån era motionskrav. Det är slutsatsen.

Herr talman! Jag tror inte att departementschefen har rensat ut alla socialdemokratiska tjänstemän på departementet. Vi har tjänstemän där som förtjänstfullt deltar i ett samarbete. I samband med en ny regering rensar man inte ut tjänstemän. Jag föreställer mig att de gör ett bra jobb. Det kanske finns en och annan tjänsteman som är mera lyhörd för Vänersjöfarten medan andra kan vara mindre lyhörda. Det tror jag inte beror på partitillhörigheten. Dessutom finns det säkert många tjänstemän på departementet som inte har redogjort för var de står. Jag tycker att de flesta gör ett mycket bra och fint jobb. Det har de gjort tidigare, och det gör de säkert även efter det att den borgerliga regeringen har tillträtt.

Låt mig bara säga, herr talman, att jag tycker att den här debatten har varit upplysande. Jag hoppas att det är ett fall framåt. Jag ser också att man har lämnat den skrivning som ursprungligen fanns i departementet. Då finns det all anledning till att vi kan åka hem till våra hemkommuner och tala om att en borgerlig regering och en borgerlig majoritet kommer att se till att sjöfarten på Vänern lever för all framtid.

Jag fick tyvärr ingen närmare precisering av vad kommunikationsministern menade om var man skulle hamna. Det kan gälla allt ifrån 80 miljoner och neråt. Vi får återkomma till frågan i ett senare skede.

Andre vice talmannen anmälde att Roland Lében anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Anf. 37 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag känner ett starkt behov av att träda upp till försvar för mina utomordentliga tjänstemän på departementet. De är både kompetenta och lojala, inte bara mot denna regering utan mot varje regering som får svenska folkets förtroende.

Magnus Persson tycker att dimmorna lättar. Det är skönt. Men någonting som inte lättar, Magnus Persson, är förändringstrycket på den här verksamheten. Det är väl den man har försökt upprätthålla bland tjänstemän och politiker. Jag vill gärna erinra om att det faktiskt var den förra regeringen som började skruva upp detta förändringstryck. 1990/91 var utgiften för den här verksamheten i runda tal 70 milj.kr.

Den regering som Magnus Perssons parti ledde anslog för budgetåret 1991/92 beloppet 59 780 000 kr. Det var där förändringstrycket började. Det var där man började dra ner. Jag tycker, herr talman, att det finns anledning att erinra om detta en dag som denna.

Nu har vi i alla fall förenat oss i uppfattningen att det här är ett riksintresse som vi med gemensamma krafter skall försöka rädda, effektivisera och göra konkurrenskraftigt så att alla de komparativa fördelar som finns kommer till sin rätt.

Anf. 38 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Först vill jag peka på det uttalande som Magnus Persson, socialdemokrat, hade som avslutning i sitt inlägg. Det står där som skriften på väggen för evärdeliga tider att den borgerliga regeringen kommer att se till att sjöfarten på Väneren fortlever. Det är gott att notera. Det tackar vi Magnus Persson för. Han har helt absorberat det budskap som kommunikationsministern, Roland Lében och jag har fäst till protokollet.

Sedan vill jag tala om för Magnus Persson att jag inte talade om arbetsförmågan, arbetskapaciteten och lojaliteten hos kommunikationsdepartementets tjänstemän. Det gällde det intryck som företrädare för Karlstad kommun fick när de var på överläggningar i kommunikationsdepartementet. Jag kan inte vitsorda tjänstemännens arbetsförmåga i olika departement, men jag är övertygad om att de arbetar duktigt och lojalt precis som andra i regeringskansliet.

Magnus Persson sade inledningsvis att de borgerliga här – det är Roland Lében och jag – försöker komma ifrån våra motioner om Vänersjöfarten. I våra tidigare inlägg har både Roland Lében och jag klargjort att vi under tiden har fått sådana insikter i frågan om Vänersjöfarten och framför allt beträffande kanalverket och dess kostnadsutveckling att vi rimligen har tagit intryck av det. Vi är då tillfreds med detta. Vi bejakar t.o.m. de utredningar som nu görs. Vi ser det som nödvändigt. Jag skall inte upprepa mera av vad jag tidigare har sagt, men det är angeläget att Magnus Persson noterar detta så att det inte behöver tas upp och ältas en gång till.

Herr talman! Avslutningsvis vänder jag mig främst till kommunikationsministern. Den roll som Vänerens Seglationsstyrelse spelar är mycket betydelsefull. Där har man på ett tidigt stadium privatiserat en eljest statlig verksamhet. Jag är övertygad om att kommunikationsminister Mats Odell redan har fått det här goda, fina intrycket av den verksamheten med Seglationssty-

relsens ordförande Lars Larsson i spetsen och med Lars Ehlén som verkställande kraft.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Andre vice talmannen anmälde att Magnus Persson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Svar på interpellationer och frågor

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1991/92:130 om lagstiftningen om markanvändning för järnväg

Anf. 39 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Stig Rindborg har frågat mig om jag avser att ta initiativ till en mer ändamålsenlig lagstiftning avseende markanvändning för järnväg.

Som Stig Rindborg angett utarbetades under år 1989 en departementspromemoria (Ds 1989:69) som, beträffande åtkomst av mark för järnvägsändamål, innehöll ett förslag om införande av en nyttjanderätt benämnd banrätt som ersättning för det nuvarande expropriationsförfarandet. Förslaget byggde nästan helt på väglagens bestämmelser om vägrätt.

Vid remissbehandlingen var det åtskilliga remissinstanser som ställde sig positiva till förslaget. Den övervägande delen av dessa har emellertid gjort det endast i allmänna ordalag eller utan närmare motivering. Andra som uttalat sig positivt om förslaget har även framfört kritik mot dess utformning och underlag.

Ett tiotal remissinstanser, däribland Hovrätten för Västra Sverige, Sveriges Advokatsamfund och samtliga hörda instanser som representerar fastighetsägarintressen, har framfört kritiska synpunkter och ifrågasatt promemoriaförslaget i ett flertal avseenden. Kritiken har främst tagit sikte på sådana grundläggande frågor som rättssäkerhet, ersättning, inlösen och överklagande.

Promemorian och remissbehandlingen har också visat på att det väsentliga problemet vid markanskaffning för järnväg är tidsutdräkten vid överklagande av fastighetsdomstolens avgöranden.

Den av remissinstanserna framförda kritiken är sådan att den inte kan förbigås obeaktad.

Mot denna bakgrund och utan att gå in på enskildheter kunde inte promemorians förslag läggas till grund för en lagstiftning utan ytterligare bearbetning och en ny remissomgång.

I avvaktan på att ett lagstiftningsarbete i syfte att effektivisera förfarandet beträffande markåtkomst för järnväg kan slutföras får gällande lagstiftning tillämpas. Inom ramen för denna finns möjligheter till en snabbare hantering av frågan om markåtkomst genom bl.a. ett utvidgat samarbete med lantmäterimyndigheterna och en vidare tillämpning av bestämmelserna om fastighetsreglering i fastighetsbildningslagen.

Anf. 40 STIG RINDBORG (m):

Herr talman! Jag tackar Mats Odell för svaret. Min fråga om huruvida regeringen avsåg att ta initiativ till mer ändamålsenlig lagstiftning angående

markanvändning för järnväg besvaras med att gällande lagstiftning skall tillämpas i avvaktan på att lagstiftningsarbetet kan slutföras. Något annat är väl knappast möjligt?

Min fråga nu är: När kan man förvänta sig att den nya lagstiftningen blir klar? Det vore naturligt att få något slags antydning om tidsschemat med tanke på att vi alla tycker att detta är mycket angeläget.

Hur bedömer regeringen de invändningar som riktades mot förslaget?

Det finns ytterligare en fråga som är intressant att få svar på. Det har nu gått tre år sedan remissomgången avslutades. Vad har hänt därefter? Jag uppfattade det som att projektet har legat i träda.

Två remissinstanser har framfört avgörande kritik, enligt kommunikationsminister Mats Odell. Sveriges Advokatsamfund och Hovrätten för Västra Sverige har nämligen sagt att de tillstyrker förslaget att tillskapa institutet banrätt med vägrättsbegreppet som mönster. Man erinrar inte mot huvuddragen i den föreslagna lagstiftningen, men mot dess uppbyggnad enligt väglagens modell. Hovrätten hyser förståelse för att önskvärd utbyggnad av järnvägsnätet kan kräva ett mer ändamålsenligt tvångsförfarande än det som tillämpas vid expropriationslagsförfarande.

Jag framställde tidigare en interpellation. Den var föranledd av att jag är oroad över att infrastruktursatsningarna inte kommer i gång tillräckligt snabbt – Dennisöverenskommelsen finns ju. Det enda jag vet är att de infrastruktursatsningar som nu är på gång gäller spåren norr om Stockholm, men inte spår mot själva Arlanda.

Jag uppfattar det som oerhört viktigt att en ny lag tillkommer utan dröjsmål och att man samtidigt gör klart att expropriationsersättningarna höjs i syfte att oftare kunna göra snabba uppgörelser med markägarna. Detta är inte enbart till gagn för markägarna utan framför allt för en progressiv utveckling.

Anf. 41 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Låt mig börja med det som Stig Rindborg sade sist. När det gäller Arlandabanan har regeringen i dag fattat beslut om att starta ett expropriationsförfarande för fyrspåret norrut. Vi har först anslagit 200 milj.kr. och nu ytterligare 550 milj.kr. för de arbeten som faktiskt redan är i gång. Det finns ingen ko på isen här. Att starta ett lagstiftningsarbete i syfte att påskynda denna process är ingen framkomlig väg. Vi måste använda oss av de instrument som står till vårt förfogande.

Det handlar här om en mycket stor och komplex fråga som berör många olika lagområden, t.ex. expropriationslagen, plan- och bygglagen, fastighetsbildningslagen och inte minst naturresurslagen.

I denna kammare har jag besvarat ett antal frågor om olika infrastrukturprojekt och anledningen till att de inte kommer i gång. Vi vet att t.ex. tunneln genom Hallandsåsen innebär ett gigantiskt expropriationsförfarande.

Den som är fastighetsägare har naturligtvis all anledning att försöka slå vakt om den enskildes rättssäkerhet. Detta intresse står mot kravet på snabbhet i hanteringen. Och det är väl inget tvivel om att det är just kravet på snabbhet kontra den enskildes rättssäkerhet som är själva problemet.

Innan man har gripit sig an detta ärende har man ifrågasatt om det över

huvud taget föreligger något egentligt behov av ny lagstiftning. När rättsinstitutet vägrätt bildades på 30-talet, för att gå tillbaka något i tiden, fanns det ett mycket påtagligt behov av att bygga ut vägnätet, ett förhållande som inte motsvaras av järnvägens behov i dag. Man skulle kunna säga att det befintliga järnvägsnätet även under överskådlig tid framöver kommer att utgöra huvudparten. Det här har byggts upp genom traditionella rättsliga institut med bildande av särskilda järnvägsfastigheter.

Jämförelsen med vägrätten är kanske inte riktigt relevant. Man ser inte framför sig ett stort nät, mer eller mindre finmaskigt, med järnvägar över landet, vilka skall nyanläggas. Det handlar i stället om breddning av spår, Arlandabanan, osv.

Jag tror att det i dag finns fem registrerade ärenden som handlar om expropriation för järnvägsändamål på vårt departement. Ett av dessa ärenden gäller Grödingebanan, som Stig Rindborg exemplifierade med. Detta ärende är mycket komplicerat och innefattar en rad delbeslut, främst på grund av omfattande ändringsyrkanden under ärendets gång avseende järnvägsdelens sträckning.

Det senaste ärendet rör delen Arlandabanan genom Upplands Väsby kommun. I det fallet har vi som sagt fattat ett beslut i dag.

Under kommande tioårsperiod kan man räkna med några projekt, nämligen de återstående linjerna Eskilstuna–Strängnäs, och Arboga–Örebro inom Svealandsbanan. Det finns projekt utefter Norrlandskusten, den s.k. Bothniabanan som banverket har att ta ställning till, osv.

En stor del av det planerade banutbyggandet som dubbelspår, banrätningar och utvidgning av bangårdar torde kunna ske genom fastighetsreglering enligt fastighetsbildningslagen. Någon avsevärd ökning av antalet expropriationsärenden är knappast att förutse mot denna bakgrund.

Herr talman! På Stig Rindborgs fråga när en lagstiftning är att vänta, måste jag faktiskt svara att jag inte vet det. Vi har i dag ingen plattform att stå på för uppfattningen att behovet är stort, utan man måste göra ytterligare överväganden innan man griper sig an det ytterst komplicerade arbete som det skulle vara att tillskapa en banrätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1991/92:522 om framtida satsningar på infrastruktur i södra Sverige

Anf. 42 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Kenneth Lantz har frågat mig hur jag tänker agera för att vi skall kunna vara så flexibla som möjligt i transportval från Skåne mot kontinenten.

Bakgrunden är närmandet till EG, som kan innebära stora förändringar för Sverige.

Det är av stor betydelse för Sverige, oavsett medlemskap i EG, att skapa förutsättningar för snabbare och bättre transporter mot det övriga Europa.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på interpellationer och frågor

Vårt avståndshandikapp på i medeltal 70 mil till marknaderna i Central-europa måste reduceras tidsmässigt för att vi skall bli konkurrenskraftiga.

Detta kan ske genom satsningar inom olika delar av vårt kommunikationsnät. En förbindelse över Öresund för väg- och järnvägstransporter kommer att byggas och den underlättar transporter till kontinenten. Det är emellertid också viktigt att de färjeförbindelser som finns och de som kan skapas mot kontinenten har goda förutsättningar att verka och utvecklas genom t.ex. väl utbyggda landanslutningar.

Vi har, som jag ser det, en god beredskap och goda möjligheter till flexibilitet i det transportnät som finns och som vi kommer att utveckla vidare framöver.

Anf. 43 KENNETH LANTZ (kds):

Herr talman! Först vill jag tacka kommunikationsministern för det svar som jag har fått. Jag gläder mig speciellt över ordet "flexibilitet", för det hade jag tänkt att anknyta mitt anförande till vid en ytterligare utveckling av min fråga.

I södra Sverige är det en riksbangård Syd på gång. Den kan placeras ganska långt söderut i Skåne, men det är också möjligt att placera riksbangården i någon av de norra delarna av landskapet, förslagsvis i Helsingborgsregionen. En placering i Helsingborgsregionen skulle påverka en riksbangård Syds effektivitet i positiv riktning, inte minst med tanke på flexibiliteten.

Av svaret framgår det att det är önskvärt med en flexibilitet. Därför önskar jag att kommunikationsministern kunde ge mig svaret att man vill arbeta för att riksbangård Syd skall placeras i Helsingborgsregionen.

Anf. 44 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Det är frestande att gå in på de överväganden som skall ligga till grund för placeringen av riksbangård Syd. Som Kenneth Lantz säkert förstår är inte detta ett ärende som man bereder i riksdagens talarstol, utan övervägandena sker framför allt inom banverket. Det är bl.a. den typen av stora strategiska beslut som gör att man ännu inte kan satsa så mycket pengar på utbyggnad av nya spår och nya stora leder i Skåne-regionen. Man måste först fatta de stora besluten.

Jag kan dess värre inte lova Kenneth Lantz att riksbangård Syd kommer att hamna i närheten av Helsingborg eller i någon annan ort i Skåne. Det krävs en fortsatt utredning och fortsatta överväganden.

Flexibiliteten finns dock, och det är faktiskt transportmarknaden som i väldigt stor utsträckning styr var de olika knutpunkterna kommer att ligga, var hamnkapaciteten kommer att bli mest utnyttjad osv. Detta är ingenting som statsmakterna kan styra.

Anf. 45 KENNETH LANTZ (kds):

Herr talman! Just transportnäringen i regionen nordvästra Skåne är som bekant väldigt stor och stark. Ett bra sätt att gå denna bransch till mötes är att arbeta för flexibilitet.

Jag vill framföra mitt tack till kommunikationsministern, och jag hoppas

att vi fortsättningsvis skall kunna vara överens om en god placering av riksbangård Syd.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 14.14 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.30.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.30.

7 § Aktuell debatt: Åtgärder mot den ökande arbetslösheten

Anf. 46 ALLAN LARSSON (s):

Herr talman! Varje ny bedömning av effekterna av regeringens politik visar att denna ger upphov till ökad arbetslöshet. Förra veckan kom två sådana bedömningar, nämligen finansdepartementets långtidsutredning och AMS nya prognos.

På mindre än ett halvt år har finansdepartementets prognoser för arbetslösheten räknats upp med inte mindre än 60 000 personer. För nästa år blir arbetslösheten nästan 5 %, inemot en kvarts miljon människor. Enligt AMS prognos blir den tidvis ännu högre, 6–7 %.

Dessa kalkyler innefattar en stor långtidsarbetslöshet med mycket allvarliga konsekvenser både för dem som drabbas och för Sveriges ekonomi.

Vad beror det på att regeringens bedömning av arbetslösheten har blivit så mycket mer pessimistisk? Ja, det beror inte på omvärlden. Finansdepartementets senaste bedömning visar att exporten ökar i stort sett på det sätt som ni trodde i höstas. Sverige återvinner konkurrenskraft, och Sverige kan ta vara på den uppgång i världshandeln som sker under de närmaste åren.

Det är i stället den inhemska bilden som försvagas. Detta är en direkt följd av regeringens egna åtgärder riktade mot investeringarna, mot hushållen och mot kommunerna. Det försämrar möjligheterna för hundratusentals företag att få avsättning för de varor och tjänster som de producerar.

Vi socialdemokrater är plågade av att se hur den ena åtgärden efter den andra vidtas som ökar arbetslösheten. Vi är plågade av att se hur det ena förslaget efter det andra med syftet att bekämpa arbetslösheten blir avvisat i utskotten. I går vände vi socialdemokrater oss till de borgerliga partierna i de utskott som har ett särskilt ansvar för kampen mot arbetslösheten, nämligen finansutskottet, arbetsmarknadsutskottet och näringsutskottet. Vi föreslog dem att lägga prestige och partitaktik åt sidan. Vi uppmanade dem att medverka till konstruktiva insatser som förhindrar massarbetslöshet och som tar till vara medborgarnas vilja att arbeta.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

Som ett led i ett sådant arbete vill vi att riksdagen låter landets ledande ekonomer redovisa sin syn på vilka åtgärder som kan vidtas för att bekämpa arbetslösheten.

Jag vädjar till finansministern att hon bidrar till ett konstruktivt arbete för en effektiv kamp mot arbetslösheten. Gör inte om de misstag som land efter land ute i Europa gjorde under 1980-talet. Då lät man arbetslösheten gå upp, och snart hamnade man i långtidsarbetslöshetens återvändsgränd.

Låt oss i stället se till att arbetslösheten bekämpas aktivt och effektivt med de medel som gör det möjligt att behålla en god prisstabilitet och att förbättra konkurrenskraften.

Anf. 47 Finansminister ANNE WIBBLE (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka Allan Larsson för att vi får ytterligare ett tillfälle att diskutera regeringens ekonomiska politik. Jag tycker att det är väldigt trevligt att få göra det. Det är nämligen en mycket bra ekonomisk politik.

Det mest konstruktiva som Allan Larsson skulle kunna medverka till för att motverka en ökande arbetslöshet tror jag är att Socialdemokraterna funderar en gång till för att därefter dra slutsatsen att det är precis den ekonomiska politik som regeringen för som kommer att leda till en sjunkande arbetslöshet samt till en stigande sysselsättning och välfärd under åren framöver.

För något mindre än ett år sedan var det ju valrörelse i det här landet. Vi i Folkpartiet liberalerna varnade för den arbetslöshetsbomb som låg och tickade. En i årtal felaktig ekonomisk politik skulle komma att leda till att tiotusentals människor varslades om uppsägning och blev av med sina jobb därför att deras företag var olönsamma. Vi varnade i likhet med AMS-chefen för att arbetslösheten skulle komma att stiga. Svaret från Socialdemokraterna då var närmast ett goddag yxskaft. Det fanns inte några allvarigare problem, sade ni. Kurvan för industriproduktionen och sysselsättningen skulle snart vända uppåt – den berömda vändpunktsdebatten.

I dag har vi facit i hand. Den arbetslöshetsbomb som Allan Larsson apterade håller nu på att brisera. Det är ett mycket högt pris som enskilda människor i dag tvingas betala för den tredje vägens misslyckanden.

Herr talman! Därför har regeringen slagit in på en ekonomisk politik som syftar till att ställa landets ekonomi till rätta. Denna ekonomisk-politiska strategi ligger fast. Den strategi som vi har valt är en kombination av tillväxtskapande åtgärder och en politik för låga pris- och löneökningar. Det är den enda möjliga politiken.

För en vecka sedan presenterade finansdepartementets tjänstemän årets långtidsutredning. Jag vet att Allan Larsson har fått en alldeles egen föredragning av innehållet i denna. Tydligt har han inte riktigt tagit till sig budskapet. Budskapet i långtidsutredningen är nämligen detsamma som det som jag har fört fram i riksdagens talarstol ett antal gånger, senast i den finanspolitiska debatten för två veckor sedan: den ekonomiska politiken måste vara långsiktig och fast. Kortsynta hänsynstaganden får inte förstöra möjligheterna till framtida tillväxt.

Långtidsutredningen visar nämligen att det finns mycket goda möjligheter

till en stark ekonomisk utveckling i Sverige framöver. Utredningens författare talar faktiskt om 90-talet som det goda årtiondet. I ett fullt troligt scenario visar man hur Sverige kan nå treprocentiga tillväxttal fram till år 2005. En sådan utveckling, bara som en illustration, skulle innebära att sysselsättningen ökar och att det genomsnittliga hushållet får en inkomstökning med närmare 50 %, från 200 000 kr. i dag till 300 000 kr. Denna utveckling är, tycker jag, mycket eftersträvänsvärd, därför att den ger människor ökad välfärd.

En sådan utveckling kommer inte av sig själv. Den kräver åtminstone två saker.

Den ena faktorn är att det behövs en hygglig ekonomisk utveckling i utlandet. Sannolikheten för en sådan utveckling är faktiskt ganska stor med hänsyn till de positiva effekterna av en ökande internationalisering och av utvecklingen beträffande EG:s inre marknad. Det finns faktiskt en del tecken på en uppgång i USA, och dessa blir allt tydligare.

Den andra faktorn som långtidsutredningen lägger betydligt större vikt vid är att Sverige för en god ekonomisk politik, och det är en sådan politik som regeringen har slagit fast. Man kan säga att den innehåller tre huvudinslag:

Först gäller det att öka den ekonomiska tillväxten genom strategiska skattesänkningar, infrastrukturinvesteringar, satsning på forskning och utbildning samt andra åtgärder som stimulerar till investeringar och sysselsättning i Sverige. Det är ju här som vi vill ha jobben.

Den andra uppgiften är att sanera de offentliga finanserna för att säkra en låg inflation, bereda investeringar utrymme på kapitalmarknaden och hålla Sverige inom ramen för EG:s konvergensregler. Socialdemokraterna lämnade efter sig offentliga finanser i en betydande öreda – milt uttryckt.

Den tredje delen i den ekonomiska strategin handlar om att skärpa konkurrenstryck och förändringstryck i hela den svenska ekonomin och att samtidigt skapa en valfrihetsrevolution för medborgarna.

De åtgärder som vidtas på kort sikt inom ramen för denna strategi för att lindra effekterna av den förra regeringens politik när det gäller enskilda människor måste naturligtvis verka i samma riktning som de långsiktiga åtgärderna. Därför ingår i denna långsiktiga strategi betydande tidigareläggningar av infrastrukturinvesteringar, utbildningsinsatser och andra aktiva arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

En viktig del av den långsiktiga strategin är just anpassningen av åtgärderna i tiden, så att enskilda människor inte i onödan får betala ett alltför högt pris för tidigare misslyckanden.

Kortsiktiga åtgärder som verkar i motsatt riktning mot vad som är nödvändigt på längre sikt hotar faktiskt ekonomins tillväxtkraft. De riskerar att leda till valutautflöden och räntechocker och därmed till en fördjupad arbetslöshetskris.

Den socialdemokratiska politiken har hittills handlat om precis sådana åtgärder som långtidsutredningen varnar för. Man säger sig vara för ett sänkt skattetryck på sikt, men man vill höja skatterna, särskilt för de mindre och medelstora företagen, med flera miljarder kronor. Man vill minska de offentliga utgifterna på sikt, men först skall de öka.

Herr talman! Om man skall gå åt ett håll, är det faktiskt klart olämpligt

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

att börja färden med att gå åt precis motsatt håll. Resultatet av en sådan utflykt blir bara att man når målet mycket senare. Risken är också överhängande för att man aldrig någonsin kommer fram.

Detta vet socialdemokraterna. De bedriver nu en politik som fungerar enbart i opposition, den skulle inte fungera om de vore i regeringsställning. Det är därför den förre finansministern, Allan Larssons företrädare Kjell-Olof Feldt, i en intervju nyligen varnar för att Socialdemokraterna skulle komma till den felaktiga slutsatsen att deras oppositionspolitik är riktig. Han säger att man riskerar att "bygga upp en position inför nästa val som gör att socialdemokratin i regeringsställning skulle bli livsfarlig för landet." Det är ganska hårda ord fällda av en tidigare socialdemokratisk finansminister.

När Bengt Westerberg för litet drygt en månad sedan deltog i en debatt av det här slaget, även den initierad av Socialdemokraterna, sade han helt riktigt: "Infrastrukturinvesteringar och aktiv arbetsmarknadspolitik går hand i hand med en politik för tillväxt och stabila priser." Det är – jag vill gärna upprepa detta – en viktig del av regeringens ekonomisk-politiska strategi att hävda arbetslinjen och att anpassa åtgärder i tiden, så att enskilda människor så långt möjligt hålls skadeslösa av tidigare misslyckanden.

Därför har vi betydande mängder av åtgärder för att behålla och utveckla arbetskraftens kompetens och för förbättringar av landets infrastruktur, som är självklara delar av en långsiktig tillväxtpolitik. Vi har fattat beslut om ganska stora tidigareläggningar av investeringar i vägar och järnvägar.

Vi har lagt ett förslag till riksdagen som behandlas just nu, om ungdoms praktik. Det är meningsfull sysselsättning för ungdomar. Till min häpnad har Socialdemokraterna gått emot detta förslag. Det är milt sagt uppseendeväckande, nästan skandalöst, tycker jag. Socialdemokraterna säger alltså nej till offensiva förslag från regeringen som ger ungdomar meningsfull sysselsättning.

Arbetslöshet är faktiskt, Allan Larsson, en oerhörd mänsklig tragedi. Den som blir arbetslös kan få sitt självförtroende knäckt. Vi vet att det finns ett samband mellan arbetslöshet och dålig hälsa samt många andra sociala problem. Därför är det en politisk huvuduppgift att se till att föra en politik som skapar långsiktiga och trygga jobb. Jag beklagar verkligen att Socialdemokraterna inte tycks vara med på den linjen.

Regeringen är ständigt uppmärksam på läget på arbetsmarknaden. Vi kommer kontinuerligt med förslag. Det räcker med att se på det som föreslagits under det senaste halvåret för att dra denna slutsats. Styrkan i regeringens ekonomiska politik ligger i just överensstämmelsen mellan de kortsiktiga åtgärderna och de långsiktiga målen. En sådan politik är nödvändig om vi skall kunna få i gång tillväxten och få ned arbetslösheten till rimliga nivåer. Allan Larssons bidrag hittills är att riskera högre räntor och färre jobb. Konkret är det att säga nej till ungdomspraktik. Jag tycker att det är en dålig politik, särskilt för dem som i dag är arbetslösa.

Anf. 48 ALLAN LARSSON (s):

Herr talman! Jag valde i min inledning att uppmana Anne Wibble att lägga prestige och partitaktiken åt sidan och medverka i ett konstruktivt arbete för att bekämpa arbetslösheten. Tyvärr för de arbetslösa visar Anne Wibble

ingen som helst vilja att föra ett konstruktivt resonemang. Allt var fel tidigare, nu är allt så bra.

Men utgångspunkten när den här regeringen startade sitt arbete var att arbetslösheten i Sverige var lägre än i alla länder med borgerlig regering, som har prövat er politik. Ni har själva visat att er politik, nu när man räknar in effekterna, leder till en arbetslöshet som omfattar 60 000 fler människor än ni visade i prognoserna i höstas.

Kom också ihåg, Anne Wibble, att när ni tog över var Sverige ett av de få länder som uppfyllde EG:s högt ställda stabiliseringskrav. Det är utgångspunkten. Det skall ni tala om för omvärlden, just för att det inte skall uppstå sådana situationer som i höstas, när ni pratade fram valutautflöde och ränteshock.

Jag skall försöka, herr talman, att återföra debatten till det spår som jag angav. Det är angeläget att nu snabbt sätta in åtgärder som förhindrar den väldiga ökning av arbetslösheten som anges i både finansdepartementets och AMS prognoser. Vi skall bekämpa arbetslösheten med metoder som gör det möjligt att samtidigt bevara prisstabiliteten och återvinna konkurrenskraft.

Vad är det då vi vill göra? Jag skall ge några exempel på det.

Vi vill att fler skall få yrkesutbildning. Därför bör gymnasieskolan byggas ut. Ungdomar skall gå in i utbildning, inte ut i arbetslöshet. Vi vill stimulera kompetenshöjning i arbetslivet. Det är bättre att använda pengar till sådant än till att betala ut passivt kontantstöd. Vi vill att vuxna som vill förkovra sig skall kunna göra det genom komvux. Det är verkligen ingen lyxutbildning för Spanienfarare, som en del har fått för sig. När det är lågkonjunktur på arbetsmarknaden skall det vara högkonjunktur i utbildningen. Det motverkar arbetslöshet. Det motverkar också inflation genom att vi slipper framtida flaskhalsar i form av brist på arbetskraft.

Vi vill att ungdomar skall ha jobb, och vi tycker inte att regeringens förslag räcker till. Ungdomar skall ha arbete och en lön att leva på. Det ger inte regeringens förslag.

Vi vill få till stånd ombyggnad och underhåll av skolor och andra kommunala lokaler. Det är nu när det finns ledig kapacitet som vi skall klara av det. Vi vill rusta upp och modernisera bostäder från miljonprogrammets dagar. Det är nu det skall ske, inte om några år, då näringslivet vill sätta i gång och bygga. Vi vill rusta upp vägarna och skynda på de stora projekt som regeringen nu senarelägger, t.ex. Arlandapendeln och tunneln genom Hallandsåsen. Det är nu jobben skall i gång.

Det behövs alltså insatser inom utbildning och på arbetsmarknadspolitikens område, och det behövs investeringar och underhåll. Men det behövs också insatser för att stabilisera finansmarknaden och återställa framtidstron på detta viktiga område. Vi vill säkerställa att näringslivet får tillgång till det riskkapital som finns på marknaden. Därför bör staten avstå från planerna på att suga in 10 miljarder kronor per år till statsbudgeten.

Utförsäljningen av de statliga företagen sker vid alldeles felaktig tidpunkt. Denna utförsäljning blir en snara om halsen på de privata företag som skall växa och som behöver nytt kapital. Vi vill för vår del i stället öka tillgången på riskkapital genom att ge AP-fonden större frihet och möjlighet att själv välja sina placeringar. Det kommer att behövas nytt riskkapital på många

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

håll i näringslivet, både i banker och inom industrin under de närmaste åren. Det är bra för svensk ekonomi och för pensionerna att vi kan göra på detta sätt.

Skall vi undvika att finanskrisen fördjupas måste fastighetsmarknaden stabiliseras. Som en första åtgärd bör regeringen dra tillbaka planerna på att sälja ut fastigheter för över 20 miljarder kronor. Blotta förekomsten av sådana planer pressar ned fastighetsmarknaden och driver upp förlusterna i banksystemet. Det vore faktiskt mer affärsmässigt om staten i det här läget köpte fastigheter än sålde fastigheter.

Som en andra åtgärd bör regeringen vänta med sänkningen av avdragsrätten för villaägarnas och bostadsrättshavarnas ränteutgifter. Denna sänkning skall träda i kraft den första januari nästa år. Den innebär redan nu en ytterligare press på villaägarna och bostadsrättshavarna, och det leder till kreditförluster i banker och kreditinstitut.

Herr talman! Detta är exempel på konkreta åtgärder som vi kan vidta för att bekämpa arbetslösheten. Vi är beredda att medverka i ett konstruktivt arbete med denna riktning. Vi vill förhindra att Sverige dras allt längre in i arbetslöshetens återvändsgränd.

Tiden rinner snabbt, finansministern. Arbetslöshetssiffrorna räknas upp för varje ny prognos över den enda vägens politik. Jag vill än en gång vädja till finansministern att tänka över situationen, lägga partipolitiken och prestigen åt sidan och bli litet mer konstruktiv.

Anf. 49 IAN WACHTMEISTER (nyd):

Herr talman! Anne Wibble och Allan Larsson brukade i allmänhet tala om vägar och vändpunkter. Den ena körde på den tredje vägen ut i en öken. Den andra kör på den enda vägen utan att riktigt veta vart den leder. Allan Larsson väntade under tiden på en vändpunkt, och Anne Wibble ville inte vända.

Vägar och vändpunkter – så har resonemanget gått. Men jag tror att folk vet att vi lever i en värld där kartan ritas av andra. Det är andra som lägger ut vägarna. Vi måste hjälpas åt att bygga ett fordon som kan ta sig fram hur vägarna än ser ut och vad som än döljer sig bakom nästa krök eller krön. Det fordonet måste vara lätt att ratta, ha god väghållning, snabb acceleration och kunna ta sig ur en fyrhjulssladd vid behov. Detta moderna och flexibla fordon kan vi faktiskt bygga tillsammans. Låt oss kalla det möjligheternas maskin.

Låt oss se på marknaden och jobben just nu. Det ser illa ut. Arbetslösheten ökar. T.o.m. socialisterna inser att det inte går att lösa problemen genom att nyanställa folk till länsstyrelser och landsting, som man gjorde förr i tiden. Folk har nämligen börjat inse att det drabbar dem själva, det är i så fall de själva som får betala alltihopa över skattsedeln. Det är ju en framgång.

Om man verkligen vill göra någonting, finns det förträffliga förslag att se på. Jag tycker att man skall göra det oavsett varifrån förslagen kommer. Man skall inte vara så rädd om sin prestige, att man inte kan ta upp en förslag till behandling därför att det kommer från ett annat parti. Det ynkeligaste i det politiska livet efter min erfarenhet hittills är att man biter sig fast i bordskan-

ten, med gamla förslag som man hittat i någon gammal byrålåda för tre år sedan.

Ett förträffligt förslag är att inrätta en investeringsbank, baserad på en del av löntagarfondernas pengar. Den skulle lösa kreditkrisen, få nya företag att komma i gång, förhindra att goda företag läggs ner, osv. Den skulle ägas av det svenska folket och de företag som en gång har betalat in till fonderna. Vi skulle kunna rädda riskkapitalförsörjningen till småföretagen, och vi skulle över huvud taget stadga ekonomin. Regeringen känner till förslaget. Jag antar att det ligger i någon byrålåda.

Ett annat bra förslag är att ta bort fastighetsskatten eller åtminstone halvera den. Fastighetsskatten är en dynamisk faktor i vårt samhälle. Den är dynamisk på det viset att det går åt pipan när fastighetsskatten är för hög. Den har framkallat en stor bankkris: fastighetsbolag och banker "ramlar". I går var det Reinholds, i förrgår Nordbanken, i dag är det Första Sparbanken, i morgon något annat. Skall vi hålla på så här tills allting har ramlat och bara landstingen är kvar?

Vi läste en artikel där det talas om att 150 000 byggjobbare kan bli utan arbete. En regering som förstår vad det handlar om skulle föreslå ett slopande av fastighetsskatten nu. Riksdagen skulle, om regeringen gjorde det och hade ordning på sina partier, säga ja.

Konkurslagstiftningen behöver ändras. Garantilöner har nämnts. Det är som gjort för dem som vill fuska och mygla, och det gör de också.

Ett annat inslag är att beakta leverantörernas situation. Det är nämligen de första som faller i en konkurs. Goda, skickliga och välskötta företag faller i konkurser på grund av det upplägg som vi har. Det borde man ändra på. Först skyddar staten banker och sedan skyddar leverantörerna. På det viset blir det ytterligare en dominoeffekt, och företag slås ut.

Ungdomslöner har det talats om. Felet med dem är att det tydligen är facket som styr. Vilken regering vi än har är det facket som styr. Facket är inte med på att ge riktiga ungdomslöner. Därför hittar man på några andra konstiga löner, där det egentligen i praktiken är staten som betalar lönerna. Då tycks det vara okej. Jag tycker, vi tycker, att det riktiga vore att företagen betalar ungdomslöner. Det finns en del idéer på hur man skulle kunna lägga upp det där. Jag hinner inte gå in på det nu.

Förläng provanställningstiden, heter ett annat förslag. Självklart skall man göra det. Fråga ungdomarna vad de vill. Fråga inte hela tiden facket eller några andra vad de tror att ungdomarna vill. Det är inte kravmaskiner eller särintressen som vi behöver just nu. Jag tror att en förkrossande majoritet i landet skulle hålla med om detta.

Investera i vägar, järnvägar och broar heter nästa punkt. Det har vi hört på ställe efter ställe. För att göra det kort vill jag bara säga att självklart skall vi göra sådana investeringar. Problemet tycks vara att det är svårt att komma i gång. Är det detta som är politikens sjuka att man bara kan prata men det blir ingenting? Det är inte utredningar som skall till, utan det är vägar, järnvägar och jobb. Kom loss, bit er inte fast i bordskanten eller var det än är någonsans.

Bygg på bara, brukade socialdemokraterna säga och byggde bostäder som ingen kunde bo i, inte ville eller inte hade råd. Det går inte. Sådana dumhe-

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

ter kan vi inte göra nu. Men vi kan bygga det som behövs. Vi kan bygga t.ex. ålderdomshem, för de behövs. Det finns en marknad. De är bra för människorna och för hela samhället. Vi sparar pengar. Allting är bra, så gör det då!

Reparationer och underhåll av offentliga byggnader? Självklart skall vi göra det. Tänk om och ta de goda idéerna, varifrån de än kommer. Kom ihåg att det är de små företagen som måste få de goda villkoren. Det är dessa som skapar välståndet. Det finns hundratusentals jobb där, om man bara ger företagen de rätta politiska signalerna.

Till sist: Byråkratin dödar företagsamheten, och byråkratin kommer härifrån, från denna kammare och från regeringen. Pappersarbete, pålagor, krångel är sådant som gör att småföretagarna inte drar i gång. Det kan vi göra någonting åt, och låt oss göra det. Jag skall gärna göra det i samarbete med Allan Larsson eller med vem som helst. Tack.

(Applåder)

Anf. 50 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Stoppa arbetslösheten, nu går det här inte längre! Utan att överdriva skulle jag kunna säga att regeringens agerande mot arbetslösheten kan betecknas som mycket svagt. Det var så som finansministern sade, att Folkpartiet före valet varnade för en arbetslöshetsbomb. Nu har den bomben briserat. Frågan är om det var folkpartisterna eller socialdemokraterna som tände på. Nog är det väl så att finansministern representerar Folkpartiet, och det är nu som bomben har briserat.

AMS prognos pekar på att vi är inne i ett mycket allvarligt läge och att oerhört många arbetstillfällen kommer att försvinna till nästa sommar, om ingenting händer. Då måste man stoppa arbetslösheten. Det är på största allvar vi måste ta det här för att vi inte skall få en permanent öppen arbetslöshet. Nu har vi ett sådant läge att nästan var och en känner någon, släkting eller bekant, som är arbetslös. Då går det inte, fru finansminister, att hänvisa till att vi år 2005 har tillväxt och välfärd.

Nu är huvudfrågan: Vilka skall få del av tillväxt och välfärd? Stämplar vi nu ut människor, är de utanför den tillväxt som sker. Det ser vi redan i industrin. Vi kan få en uppgång i industrin. Vi kan få en uppgång av vinsterna. Men hur många är det som är i arbete i vårt land? Vägvalen är tydligen: inflationsbekämpning och arbetslöshet, men om man vill vidta offensiva åtgärder mot arbetslösheten, då hotas det med höjd ränta.

Vad är det för samhälle som vi lever i? Vad i hela friden är det för en marknad som tillåter sådana val över huvud taget? Detta borde finansministern svara på som så gärna vill att denna marknad skall råda över allting.

AMS föreslår nu att man skall satsa ytterligare 5,3 miljarder. Pengarna skall gå till infrastruktur, reparationer och ombyggnader. För vänsterpartiets del föreslår vi ca 10 miljarder över regeringsförslaget som skulle satsas mot arbetslösheten – 6,4 miljarder direkt till sysselsättningsskapande åtgärder, dessutom 2,5 miljarder till utbildning och 1,6 miljarder till beredskapsarbeten. Dessa är oerhört viktiga i dag då många inte längre får stämpla på arbetslöshetskassan.

Vi har alltså varit tidigt ute och, kan jag väl säga, varit något mer förut-

seende än regeringen, som fortfarande tydligen inte har insett allvaret i det hela.

Visst finns det ljuspunkter i industrin, som Allan Larsson sade, men frågan är ändå om vi skall tillåta att så många får lämna industrin i det här läget. Vore det inte på sin plats att fundera över särskilda stimulansåtgärder för att öka kompetensen hos dem som i dag är verksamma i industrin? När konjunkturen vänder, bör de finnas kvar i industrin, för i så fall har vi ett gott försprång.

Men jag ser inga sådana åtgärder. I stället dumpar industrin människor ut i arbetslöshet, trots att arbetsmarknadsstyrelsen erbjuder resurser till utbildning.

Det är egentligen inhemska problem som vi har att brottas med i dag. Den kritik som de nuvarande regeringspartierna riktade mot den gamla regeringen för att svårigheterna är inhemskt skapade, framför allt på industri-sidan, slår tillbaka på den nuvarande regeringen vad gäller byggandet och i fråga om kommunerna.

Jag anser att det vore en mycket bra åtgärd att följa vänsterpartiets förslag att inte dra in 7,5 miljarder från kommunerna nästa år utan snarare tidigare-lägga 3,8 miljarder från den 1 juli för sysselsättningsstimulerande åtgärder i kommunerna – till ROT-program, vägar och annat – som komplement till arbetsmarknadsstyrelsens insatser.

Det skulle sätta fart på hjulen, så att arbetslösheten minskar framöver. Jag tycker att finansministern borde ta sig en särskild funderare över om inte den vägen vore värd att gå.

I sammanhanget kan man tycka att oppositionen borde vara helt enig. Jag instämmer i flera av Allan Larssons förslag – ja, i nästan allihop – men jag blir förvirrad, liksom finansministern blev i den ekonomiska debatten. Hur är det med socialdemokraterna egentligen? Vill ni stoppa indragningen från kommunerna eller inte? Vad är det för linje som gäller?

Det vore mycket intressant, Allan Larsson, att se om det finns en enig opposition i riksdagen, vilket det gör ute i landet, som absolut anser att de här pengarna skulle göra nytta för sysselsättningen framöver.

Till sist: Det borde finnas möjligheter till en bred enighet om att stoppa arbetslösheten. Vi borde kunna komma överens om infrastruktursatsningar mycket snabbare och mycket effektivare än vad som sker i dag. ROT-program i vid omfattning borde det finnas allmän uppslutning kring, likaså om att inte dra in pengar från kommunerna, om att utbilda människor i industrin och öka deras kompetens i stället för att driva ut dem i arbetslöshet, och t.o.m. om regionala satsningar – jag tänker då på skattelättnader i den privata tjänstesektorn, t.ex. i fråga om turistmomsen.

Anf. 51 Finansminister ANNE WIBBLE (fp):

Herr talman! Låt mig börja med att något kommentera det som Ian Wachtmeister sade. Om förslagen är bra, är det självklart att de skall genomföras. Jag kan nämna, bara som en liten upplysning, att vi diskuterar frågan om fastighetsskatten på kommersiella lokaler just därför att det är så oerhört centralt att bevara och säkra en stabilitet i betalningssystemen. Det är upp-

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

riktigt sagt bra mycket bättre att göra någonting på det området än att staten skall börja köpa fastigheter, som Allan Larsson tycks vara inne på.

Allan Larsson nämnde att Sverige uppfyller konvergenskraven som EG har ställt upp. Ja, det är alldeles utmärkt. Jag var faktiskt så sent som i går i London och slog på trumman för att Sverige är ett oerhört bra land att investera i. Vi har väldigt goda framtidsutsikter.

Om vi gjorde som Allan Larsson tycks förespråka nu, dvs. stimulerade till en betydande inhemsk expansion, befarar jag, med ledning av de samtal som jag förde i London, att de utländska investerarna skulle fly landet som attan. Det var precis det de gjorde under den socialdemokratiska regeringstiden.

Allan Larsson var mycket inne på att vara konstruktiv, och jag vill gärna ta fasta på det. Om Socialdemokraterna och Allan Larsson verkligen ville göra en konstruktiv insats, tycker jag att de borde fundera på en viktig fråga som inte har varit uppe här, nämligen hur parterna skall utforma ett lönesystem som fungerar i en låginflationsekonomi med fast växelkurs.

I stället för löneökningar på 10 % och prisökning på 10 % har vi helt andra utgångspunkter nu än under 80-talet, säg prisökningar på 2 % och löneökningar som vid den låga inflationstakten ger ökade reallöner.

Därför tycker jag att det är angeläget att parterna börjar fundera på hur de skall bryta upp ortodoxa tänkesätt och rutiner och sätta sig ned tillsammans eller var för sig och tänka igenom hur man skall lägga upp framtida förhandlingssystem. Det är nämligen angeläget från den utgångspunkten att parterna funderar över vad som kan behöva förändras för att säkerställa låginflationsförväntningar i fackförbund och arbetsgivarorganisationer.

I stället för att enbart vända sig till ministrar med frågor om hur arbetslösheten skall klaras, undrar jag om inte de organisationsanknutna riksdagsledamöterna kunde passa på att göra en konstruktiv insats och ställa den typen av frågor till egna styrelser och parter på arbetsmarknaden.

Jag vill gärna upprepa det uttalande av före finansministern Kjell-Olof Feldt som jag återgav förut. Han har ju sagt att den politik som Allan Larsson förespråkar innebär att man bygger upp en position inför nästa val som gör att socialdemokratin i regeringställning skulle bli livsfarlig för landet. Kjell-Olof Feldt har nämligen förstått det som Allan Larsson inte tycks förstå, nämligen att om man syftar till att minska arbetslösheten kan man inte föra en ekonomisk-politisk debatt utan att frågan om långsiktighet och förtroendet för den svenska ekonomin faktiskt är med i diskussionen.

Allan Larsson har nu hållit anförande efter anförande och talat om behovet att göra någonting åt arbetslösheten. Men han talar aldrig om vikten av att hos svenska arbetsmarknadsparter och företag och hos utländska investerare skapa det förtroende som socialdemokratisk politik tyvärr har helt förstört. Att nu kortsiktigt göra fel saker kan skada sysselsättningen under hela 90-talet.

Vi har från regeringens sida ständig uppmärksamhet på läget på arbetsmarknaden, och jag vill gärna upprepa att en aktiv arbetsmarknadspolitik som innefattar arbetslinjens fullföljande är en central del av den tillväxtfrämjande politik som nu förs.

Jag kan nämna för dem som inte kommer ihåg det att i höstas, omedelbart efter regeringsskiftet, anslogs ungefär 4 miljarder kronor för dels tidigare-

läggning av statliga byggnadsinvesteringar, dels betydande insatser i AMS regi, bl.a. för utbildning.

I december anslogs ytterligare medel till arbetsmarknadsstyrelsen. Man behöver inte slå på trumman varje gång man gör saker och ting, utan det viktiga är ju att åtgärderna sätts in.

I januari tidigarelades infrastrukturinvesteringar för ungefär 4 miljarder och för något mindre än en månad sedan ytterligare infrastrukturinvesteringar för 4 miljarder kronor.

Den inriktningen, att anpassa åtgärdernas förläggning i tiden, kommer vi att fullfölja just därför att vi har den mycket höga ambitionen att inte i onödan utsätta enskilda människor för att betala ett alltför högt pris för en tidigare, misslyckad politik. Men det måste vara åtgärder, Allan Larsson, som passar in i en långsiktigt förtroendeskapande politik.

Om Sverige övergav låginflationslinjen och gav sig in på en expansiv politik, ungefär som fransmännen gjorde i socialistisk regi under ett år, skulle vi medvetet förstöra utsikterna till en god ekonomisk utveckling och en god sysselsättningsutveckling för resten av 90-talet. Detta tänker jag icke medverka till.

Anf. 52 ALLAN LARSSON (s):

Herr talman! Vi skall inte överge någon låginflationspolitik. Vi är mycket bestämda. Den nedväxling vi åstadkom förra året från en hög inflation till en prisstabilitet på bästa europeiska nivå skall fullföljas. Det är inte Anne Wibbles politik som har åstadkommit att vi nu har den lägsta inflationen i Europa. Det gjorde vi, och det tänker vi fullfölja när vi igen får möjlighet att driva vår politik.

Det är viktigt att skapa ett internationellt förtroende. Det kunde vi se under förra året. Vi kunde få ner räntan och åstadkomma ett kraftigt valutainflöde. Det var ett uttryck för att omvärlden hade förtroende för den ekonomiska politik som fanns i vår budget och vår kompletteringsproposition. ECU-anslutningen kunde genomföras på ett sätt som fungerade perfekt, vilket ytterligare pressade ner räntorna.

Det som sedan hände efter valet var att ni förstörde mycket av detta. Det var ert sätt att hantera den parlamentariska situationen och ert sätt att förneka det faktum att Sverige uppfyllde EG:s stabiliseringsnormer som skapade osäkerhet och som gjorde att man utomlands trodde att ni höll på med samma operationer som man gjorde i Finland. Det var ni som skapade osäkerheten i omvärlden. Ni kostade svenska folket ett valutautflöde och en räntechock.

Jag har läst Kjell-Olof Feldts artikel och intervju med stort intresse. Jag kan instämma i väldigt mycket av vad han sade. Det skall inte drivas en politik som präglas av lättsinne. Jag kan försäkra Anne Wibble att de jag diskuterat med i min riksdagsgrupp inte uppfattar mig som särskilt lättsinnig, tvärtom. Jag fortsätter den kärva linje jag hade som finansminister, och det tänker jag också göra framöver.

Kjell-Olof Feldt pekar på två saker. Det första är: Inga överbud. Titta då på vårt budgetalternativ. Det finns en enda post där vi föreslår en permanent utgiftsökning, en enda post. Den är på 50 milj.kr., och det gäller bekämp-

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

ning av ekonomisk brottslighet. Jag tycker det är väl använda pengar. På några andra områden har vi inte föreslagit några lättsinniga utgiftsökningar. Så är det, och där har Kjell-Olof Feldt och jag samma uppfattning.

Dessutom pekar han på en annan sak. Det finns en risk med den blockpolitik som nu bedrivs. Men det är därför att Folkpartiet har fångats in av Moderaterna och att socialliberalism har blivit nyliberalism som det blivit blockpolitik. Det får ni ta på ert eget samvete.

Jag tycker att vi skall fortsätta att citera Kjell-Olof Feldt. Jag vill citera ur hans artikel i Dagens Nyheter för en tid sedan: "Den största olyckan vore om västvärldens regeringar, inkl. den svenska, verkligen trodde att strukturreformer av 80-talstyp är lösningen på världens ekonomiska svårigheter. De är som sagt i mångt och mycket förträffliga – men de är ingen motor för tillväxt."

Betänk detta Kjell-Olof Feldts uttalande. Efterfrågan i ekonomin är ganska avgörande för om det skall bli någon produktion. Om inte efterfrågan finns har inte heller alla de hundratusentals små och medelstora företagen i hela landet någon möjlighet att avsätta sina varor och tjänster.

Det som är problemet med regeringens ekonomiska politik är inte att man vill satsa på insatser i arbetsmarknadspolitiken. Det är bra att det görs. Men det räcker inte när man samtidigt på en rad andra områden ser till att försämra avsättningsmöjligheterna, pressa ner aktiviteten och därmed sysselsättningen.

Nu har ni själv med de tre prognoser ni har lagt fram sedan ni tillträdde för ett halvår sedan visat effekterna av detta. I oktober lade ni fram en prognos som byggde på att ni då inte redovisade effekterna av er politik. I januari hade ni för första gången räknat in effekterna, och nu har långtidsutredningen gjort det en gång till. Där står det svart på vitt att med den politik som den här regeringen för blir arbetslösheten 33 % större än vad ni räknade med i höstas. Det är 60 000 fler beroende på de åtgärder ni har vidtagit eller avstått från att vidta. Det är svart på vitt innebörden i den politiken, och det är mot den som vi är oerhört kritiska.

Det är därför vi vädjar till ledamöterna i framför allt de utskott som har ett ansvar för sysselsättningsfrågorna. Låt oss komma över prestigen, partitaktiken, blockpolitiken och få i gång en ordentlig diskussion här i riksdagen om det vi borde få ett underlag om från regeringen men som inte kommer, nämligen hur den ekonomiska politiken utformas så att vi undviker den väldiga ökning av arbetslösheten som ligger i regeringens egna prognoser.

Låt oss göra detta, och kalla in de bästa ekonomerna i landet att medverka i ett sådant arbete, så kan vi kanske här i riksdagen komma ifrån den blockpolitik som just Kjell-Olof Feldt varnade för och jag också tror är väldigt allvarlig för tillståndet i landet. Låt oss göra detta här i riksdagen när nu inte Anne Wibble är beredd att medverka.

(Applåder)

Anf. 53 IAN WACHTMEISTER (nyd):

Herr talman! Jag har tre minuter på mig. Det gäller att visa drag under galoscherna.

Vi ser framåt säger alla och citerar sedan en gammal finansminister. Det

var ett bra sätt att se framåt. Sedan ett hjärtligt tack till fru Wibble. Det var första gången hon har svarat på några frågor från mig, och den här gången gällde det fastighetsskatten för kommunala fastigheter. Det blir mycket spännande att se fortsättningen.

Det är hårda tider, tider som kräver något av oss alla. Det gäller att släppa prestigen, här håller jag med Allan Larsson. Sedan vill jag påpeka att det går att låna till investeringar. Det är märkligt att detta skall behöva påpekas. Men man kan låna till investeringar, kära svenska folk. Däremot kan man inte låna till konsumtion. Därför kan man också sälja statliga företag och få in pengar och investera dem i infrastrukturen. Det går väldigt bra.

Sedan bör man ge företagen chansen så att de kommer loss. I Grönköpings veckoblad stod det förr i tiden: Giv fisken luft. Det behöver man säga i Sverige också för företagen. Ge dem rätt signaler, sedan klarar de sig.

Det går att effektivisera i företag, det vet vi, men det går också väldigt bra att effektivisera i landsting och kommuner. Landsting kan man t.o.m. lägga ner, till att börja med. Kommunerna är i allmänhet den största arbetsgivaren i varenda kommun. Ni kan ju tänka er vad det går att göra där utan att minska på servicen.

Konkurrensen måste vara fri. Det hoppas jag att alla människor vid det här laget förstår. Gör ni inte det? Allright. Om vi nu vidgar vyerna ett ögonblick och säger: Bygg då utomlands, ge mellanskillnaden som u-hjälp. Tänk om vi kunde göra Baltikums sak till vår! Tänk om vi kunde adoptera Estland i våra hjärtan, eller åtminstone i vår hjärna till att börja med, och vidga vår horisont och se vad vi kan göra där borta. Då kanske vi skulle hitta lösningar istället för att bara hitta problem.

Tänk om man ens kunde våga föreslå en sådan sak som taxfree till Gotland här inne i kammaren utan att alla nykterister svimmar. Då skulle man få i gång en massa saker. Det är ett gott förslag som kostar noll kronor. Då får man i gång en stor verksamhet med turism, näringsliv och alltihop där. Tänk på att det finns 230 000 anställda i turistnäringen! Det finns fantastiska möjligheter. Men sådant här dödas av en sorts nykterhetsmaffia! De sitter i allmänhet här inne i kammaren när det gäller att trycka på knapparna – de kanske är ute i restaurangen just nu. Sådana här saker måste man släppa. Man måste släppa taget.

Det kan inte vara sant att denna kammare varken vill eller vågar. Så är det väl inte, eller hur? Politiker tycks inte vara till för att göra någonting. Det är en uppfattning man har runt om i landet, och det är en uppfattning som även jag har fått. De kan inte ens få någonting gjort. Nu måste vi visa att vi kan det. Kan inte ni vara vänliga att se till att jag har fel i min misstanke om vad riksdag och regering duger till? Snälla herr talman.

(Applåder)

Anf. 54 LARS-OVE HAGBERG (v):

Herr talman! Att stoppa arbetslösheten är ett så allvarligt problem att jag inte tror att lägre spritpriser till Gotland löser det hela.

Finansministern svarar däremot inte på en av de viktiga frågorna om att stoppa arbetslösheten. Hur går det med kommunerna? Vill ni ta några allvarliga tag där? Skall ni dra in de här pengarna? Vill ni använda dem för att

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

se till att arbetslösheten inte ökar? Svara, finansministern! Det är oerhört viktigt. Jag tycker även att Allan Larsson skall svara. Vad vill Socialdemokraterna med de här pengarna egentligen? Ute i kommunerna säger varenda socialdemokrat att dem skall vi använda för att minska arbetslösheten. Att vara luddiga på den här punkten stärker inte förtroendet för socialdemokratiens program i övrigt. Bestäm er ganska snart! Allan Larsson har tre minuter kvar för att svara på den frågan.

Sedan tog finansministern återigen upp detta med lönerna. Jag trodde det var ett olycksfall i arbetet sist när regeringen krävde lägre OB-ersättningar och ville gå in i avtalen. Men det är tydligen inte så. Finansdepartementet skall tydligen styra totalt här.

Är man så dumdristig i ett civiliserat samhälle att man vill förbjuda försäkringar och genomföra social nedrustning, dålig fördelningspolitik och skattesänkningar för de rika, ökar man ju på inflationsbrasan. Då reser de arbetande och löntagarna berättigade krav på lönekompensation. Det måste vara en ganska dumdristig politik som finansdepartementet för i detta hänseende.

Sedan gäller det frågan om kort och lång sikt. Regeringen vill inte diskutera några kortsiktiga åtgärder, eftersom de hela tiden strider mot de långsiktiga åtgärderna. Det betyder att man offrar dem som är arbetslösa och dem som kommer att bli det. Man vägrar att vidta åtgärder som är effektiva. Jag uppfattar det så att de långsiktiga åtgärderna kräver arbetslöshet.

Då ställer jag återigen frågan till finansdepartementet: Finns det någon som har lyckats föra den politik som regeringen nu för utan att ha en stor och omfattande arbetslöshet? Detta att vi får en rest av permanent arbetslösa och utslagna är allvarligt. Regeringen vill inte lyssna på det här. Därför tycker vi i Vänsterpartiet att det är oerhört angeläget att vi kommer överens om att satsa på all den infrastruktur som går, på ROT-program och på att inte dra in pengar från kommunerna och använda dem till sysselsättning. Vi bör utbilda i industrin i stället för att avskeda, och vi bör göra regionala satsningar. Det gäller inte sänkta spritpriser, men satsningar på turism i övrigt. Det kan ge regionala fördelar.

Anf. 55 Finansminister ANNE WIBBLE (fp):

Herr talman! Ian Wachtmeister tror tydligen att man främjar tillväxten genom att öka alkoholkonsumtionen. Jag tror inte det. Just det förslaget var sällsynt dåligt.

Jag ställde en fråga till Allan Larsson om han inte i ambitionen att göra en konstruktiv insats, skulle vilja uppmana de ledamöter, i t.ex den socialdemokratiska riksdagsgruppen, som har en mycket nära facklig anknytning, att fundera över hur parterna skall lägga upp löneförhandlingar och arbetet i det sammanhanget för att det skall bli några höjda reallöner även vid en mycket låg inflation. Det är ett oerhört centralt och konstruktivt förslag. Det skulle vara intressant att höra om Allan Larsson delar denna uppfattning.

Lars-Ove Hagberg sade av något konstigt skäl att regeringen inte vidtar några kortsiktiga åtgärder. Han kan rimligen inte ha lyssnat på vad jag sade. Det måste ha varit en färdigskriven lapp. Regeringen sätter in en betydande mängd kortsiktiga åtgärder. Vi tidigare lägger dessutom långsiktigt riktiga åtgärder just för att undvika att ungdomar aldrig kommer in på arbetsmarkna-

den och för att undvika att invandrare eller handikappade slås ut för att aldrig komma tillbaka till arbetsmarknaden. Vi gör detta för att undvika att människor fastnar i en arbetslöshetsfälla med permanent hög arbetslöshet. Det var mig en glädje att få upprepa detta.

Allan Larsson sitter i fullmäktige i riksbanken. Jag föreslår att han tar upp en diskussion med de andra ledamöterna i denna krets om vad som skapade valuta- och ränteproblemen i höstas. Eller också kan han tänka tillbaka på vad som skapade räntechocker under den tid som han själv satt som finansminister. Ett av de viktigaste skälen, bortsett från den finska smittan, var att svenska och utländska bedömare av svensk ekonomi ännu inte har fullt förtroende för att Sverige klarar de påfrestningar som hårdvalutapolitik och låginflationspolitik innebär.

Genom sina förord för en mer expansiv politik ger Allan Larsson näring åt det bristande förtroende som hans egen politik tidigare har skapat. Det är oerhört beklagligt. Eftersom Allan Larsson talade mycket om att bryta blockpolitik – jag tycker att det vore alldeles utmärkt – skulle en viktig första insats vara att ansluta sig till den politik som medverkar till att skapa förtroende för den svenska ekonomin. Detta är det enda sätt på vilket vi kan få ner den svenska räntenivån.

Om Allan Larsson vill medverka till en sådan politik kan vi återföra den svenska räntenivån till en mer rimlig nivå. Då får vi bort en mängd åtstramningseffekter på kreditmarknaden. Vi underlättar för mindre och medelstora företag att låna pengar för investeringar, expansion och nya jobb i näringslivet. Det vore en verkligt konstruktiv insats från Socialdemokraterna.

Allan Larsson hävdade också att långtidsutredningen sagt olika ting. Det föranleder mig att konstatera att det kanske vore bra med en liten repetition av vad som står i långtidsutredningen. Där framkommer nämligen mycket tydligt att det finns anledning att tro att en viss reduktion av byggsektorn och en viss återhållsamhet i den kommunala sektorn är nödvändig på lång sikt för att ekonomin skall kunna växa bra. Då är det konstigt att Allan Larsson hävdar att vi ytterligare skall subventionera just de delarna av ekonomin. Det skulle strida mot den långsiktiga utvecklingen.

Därför vill jag gärna nu veta svaret på en fråga som jag ställt förut, och som Lars-Ove Hagberg också tog upp, nämligen vad Socialdemokraterna tänker göra med de miljoner som regeringen avser att dra in från kommuner och landsting. Det framgår på ett par ställen att de skall dras in. Ni har inte räknat det som någon belastning i budgetpolitiken. På ett annat ställe sägs att de skall användas för vård och omsorg. På ett tredje ställe sägs att de skall användas för byggnadsinvesteringar i kommunerna. Man kan faktiskt inte använda samma pengar tre gånger. Det skulle vara intressant att veta vilket av dessa förslag som Allan Larsson i praktiken vill föra fram.

Låt mig återkomma till den fråga som jag ställde i mitt första anförande. Det gäller ett oerhört konstruktivt och offensivt förslag som regeringen fört fram just för att undvika att ungdomar fastnar i ett läge där de aldrig kommer in på arbetsmarknaden. Vi föreslår att man inför något som vi kallar ungdomspraktik. Det skulle ge tiotusentals ungdomar meningsfull sysselsättning nu. Det är oerhört viktigt. Det förslaget säger Socialdemokraterna nej till. Det tycker jag nästan är skandalöst. Här finns en omedelbar möjlighet att

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

göra en insats i blocköverskridande termer, Allan Larsson. Socialdemokraterna skulle kunna ändra sig på den här punkten och tycka att det är bra med ungdomspraktik för arbetslösa ungdomar.

Anf. 56 ALLAN LARSSON (s):

Herr talman! Anne Wibble bad mig uppmana dem som är fackligt verkssamma att diskutera lönepolitiken. Jag behöver inte göra det. Det gör man på den fackliga sidan utan pekpinna från mig.

Det skulle vara intressant om Anne Wibble kunde uttrycka någon enda liten synpunkt om det förhållandet att man i de stora företagen, oavsett hur lönsamheten ser ut, fortsätter med en hög utdelning, och t.o.m. höjer den. Hur skall man kunna bedriva en sansad lönepolitik under sådana omständigheter? Om Anne Wibble lovar att engagera sig i den debatten, skall jag nog kunna ha någon mening om vad som skall komma efter det stabiliseringsavtal som jag engagerade mig för under förra året.

Låt mig sedan svara på frågan om kommunerna. Det finns inget förslag i budgetpropositionen om detta. Vi har inte fått något underlag för att ta ställning, utan regeringen har hänvisat till att man skall komma tillbaka i kompletteringspropositionen. Då skall vi också ta ställning och redovisa vår uppfattning. Vi är tveksamma om det verkligen finns ett finansiellt överskott på 15 miljarder som regeringen har sagt. Kommunförbundet säger att det finns högst en miljard. Är det så, finns det ingenting att dra in.

Om det nu finns ett finansiellt överskott är det i alla fall mycket ojämnt fördelat i landet. Vi har sagt att där det finns, kanske man kan använda det för att i första hand finansiera underhåll och reparationer. Vi har fört en diskussion utifrån det faktum att frågan finns aktualiserad, men det finns inga förslag från regeringen. Det är svaret både till Wibble och Hagberg. Kom tillbaka och visa hur stort detta är! Då skall vi ta ställning till detta i samband med budgetpropositionen.

Anne Wibble målar in sig i ett allvarligt hörn. Vid varje förslag som kommer från oppositionen, oavsett från vilket håll det är, står hon upp och säger att detta kan man inte göra för det är stimulans till ekonomin och ökad efterfrågan internt. Då blir det valutautflöden och räntechocker. Anne Wibble binder sig till händer och fötter genom den typen av uttalanden. Det går visst att stimulera Sveriges ekonomi. Vi gjorde det förra året när vi satte i gång investeringsfonderna som släpptes fria, när vi fördubblade arbetsmarknadsutbildningen och när vi satte i gång ett program på 17 miljarder i infrastruktursatsningar – det som Mats Odell går omkring och fjädrar sig i för närvarande. Det gick bra att stimulera svensk ekonomi. Samtidigt kunde vi sänka både inflationen och räntorna. Den politiken håller att fortsätta med. Vad som fordras är litet handlingskraft från regeringen. Anne Wibble står med armarna i kors. Det är det stora ödet för Sverige och för de arbetslösa att finansministern saknar känsla för arbetslösheten.

Förste vice talmannen anmälde att Ian Wachtmeister anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 57 Finansminister ANNE WIBBLE (fp):

Herr talman! Jag kan inte underlåta att ta upp det som Allan Larsson nämnde om utdelningar och be honom att ta del av tidigare uttalanden av t.ex. Erik Åsbrink om att utdelningar är oerhört centrala för att långsiktigt få fram mer riskkapital till mindre och medelstora företag. Det är märkvärdigt att Socialdemokraterna skall ändra uppfattning på varenda punkt bara för att man nu sitter i oppositionsställning i stället för i regeringsställning.

Allan Larsson säger också att det visst går att stimulera svensk ekonomi och hänvisar till förra året, 1991. Det var ett sällsynt dåligt exempel. Förra året, 1991, försämrades de offentliga finanserna i Sverige med över 70 miljarder kronor. Om det är den politiken Allan Larsson tycker att vi skall fullfölja är jag inte bara litet bekymrad. Då skulle läget bli kritiskt. Det är till skada för svensk ekonomis möjligheter att växa framöver när Socialdemokratiska partiet för fram denna uppfattning. Det förstör och undergräver våra möjligheter att få ett ökat förtroende för den svenska låginflationspolitiken, få ner ränteutvecklingen och därmed göra det lättare för företag i Sverige och utomlands att investera här och få fram nya jobb. Det finns nämligen två uppgifter som i dag är helt centrala.

Den första uppgiften är att säkra den låga inflationstakten, att få förtroende för denna kamp och därmed få ned räntan. Det är den enda vägen, Allan Larsson, för att säkra sysselsättning och välfärd framöver, och detta var precis vad ni socialdemokrater sade för mindre än ett år sedan. Det är inget märkvärdigt. I den uppgiften ingår att sanera statsfinanserna. Även det överensstämmer med det som ni förut sade.

Den andra uppgiften – och den är en lika viktig och med regeringens övergripande strategi intimt sammanhängande del – är att se till att det pris som enskilda människor måste betala för den tredje vägens, den socialdemokratiska politikens, misslyckande inte blir för högt. Vi kan aldrig acceptera att hela generationer av ungdomar riskerar att fastna i en arbetslöshetsfälla och att aldrig komma in på arbetsmarknaden, inte heller att något liknande skulle hända människor som inte längre är i ungdomsåldern. Därför driver vi en mycket aktiv arbetsmarknadspolitik.

Socialdemokraterna envisas i stället med att säga nej till det offensiva greppet med ungdomspraktik. Det är en gåta hur detta det enda konkreta förslaget i sammanhanget skulle motverka en minskning av arbetslösheten hos ungdomar. Jag kan bara beklaga att Allan Larsson inte tycks ta fasta på sina egna uttalanden om en konstruktiv oppositionspolitik.

Förste vice talmannen anmälde att Allan Larsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

*Aktuell debatt:
Åtgärder mot den
ökande arbets-
lösheten*

Svar på frågor

Anf. 58 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Lennart Fremling har frågat mig vad regeringen avser att göra för att samhällets berättigade intressen skall kunna göra sig gällande inom det område som trafiksäkerhetsverket (TSV) har att sköta. Per-Ola Eriksson har frågat mig när jag avser att komplettera vägverkets styrelse med ledamöter som har miljö- och regionalpolitisk kompetens. Jag väljer att besvara frågorna i ett sammanhang.

Bakgrunden till frågorna är att regeringen nyligen utsett nya styrelser för TSV och vägverket.

Lennart Fremling anser att intressenter för lastbilstrafiken är överrepresenterade i styrelsen för TSV och att allmänna säkerhets- och miljöintressen kan komma i konflikt med transportbranschens ekonomiska intressen.

Per-Ola Eriksson menar att vägverkets styrelse uteslutande innehåller företrädare för näringslivet och att miljö- och regionalpolitiska hänsyn därför skulle kunna bli åsidosatta.

För att möta 90-talets krav på en bättre infrastruktur har vägverkets organisation ändrats fr.o.m. den 1 januari 1992. Den nya organisationen innebär bl.a. en indelning av verket i en väghållningsenhet som svarar för de egentliga myndighetsuppgifterna och en produktionsenhet som i möjligaste mån skall verka på marknadens villkor.

Mot den bakgrunden anser jag det viktigt med bl.a. näringslivskompetens i vägverkets styrelse. Därutöver finns också ledamöter med erfarenhet av kommunal verksamhet och med juridisk kompetens.

Regeringen kommer under försommaren att i en proposition ta upp förslag till riktlinjer för och organisation av det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Avsikten är att föreslå att TSV och vägverket slås samman. Syftet med detta är att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet, vilket jag tror underlättas om väghållaren även får ansvaret för trafiksäkerheten. Detta är bakgrunden till att de båda verken nu har fått styrelser med i huvudsak samma ledamöter.

I samband med att denna proposition föreläggs riksdagen har jag föreslagit regeringen en utökning av antalet ledamöter i TSV:s och vägverkets styrelser. Detta kräver ändringar i de båda verkens instruktioner, vilket är anledningen till att flera ledamöter inte utsågs direkt. Vid utökningen av styrelserna avser jag att särskilt beakta trafiksäkerhets-, miljö- och regionalpolitiska intressen.

Anf. 59 LENNART FREMLING (fp):

Herr talman! Jag kan av svaret uppfatta att kommunikationsministern har insett att TSV:s styrelse fick en övervikt för lastbilstrafiksintressen. Ändå utsågs denna ensidigt sammansatta styrelse att arbeta under tio månader, dvs. från den 1 mars till årets slut.

Av svaret uppfattar jag vidare att man har fäst så ringa avseende vid trafiksäkerhetsfrågorna att trafiksäkerhetsverket fick vägverkets styrelse så att säga av bara farten. Detta inger naturligtvis en farhåga om att trafiksäker-

hetsfrågorna i framtiden skulle få ännu mindre möjlighet att göra sig gällande om TSV inlemmas i vägverket.

För övrigt skulle nog inte heller vägverket ha mått illa av att få en allsidigare styrelse. Det är ju inte bara lastbilar som skall använda vägarna.

Varför utsågs inte en bättre balanserad styrelse att arbeta redan fr.o.m. den 1 mars? Kompletteringarna kunde ju ha avsett lastbilsintressenter, om man hade velat ha sådana med i en slutlig styrelse.

Jag måste tyvärr konstatera att styrelsen även efter den förutskickade kompletteringen kommer att ha en klar obalans till den tunga trafikens förmån. Sex personer har utsetts externt, varav fyra har starka intressen i tung trafik, nämligen representanter för Åkeriförbundet, Bilspedition, Stora och – en f.d. representant – Saab-Scania. Det ger faktiskt inte en rimlig bild av samhällsintresset i det arbete som bedrivs av trafiksäkerhetsverket för att förbättra trafiksäkerhet och miljö.

Tänker kommunikationsministern agera för att skapa en bättre balans i TSV:s styrelse under innevarande år?

Anf. 60 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på Per-Ola Erikssons fråga. Det handlar här om mycket viktiga frågor för vägväsendet och dess utformning. Det är centralt för många delar av vårt samhälle. Inte minst ur regionalpolitisk synvinkel vet vi att tillgången till framför allt bra vägar är fundamental för en positiv utveckling i många bygder och regioner.

Också ur miljösynpunkt är vägtrafiken central. Vägtrafiken är den största enskilda luftföroreningskällan i landet, och det är en utveckling som vi väl är överens om att man måste minska. Därför är det naturligtvis viktigt att centrala organ som vägverket och det nya trafiksäkerhetsverket har kompetens på dessa olika områden.

Jag håller med kommunikationsministern om att det är viktigt med näringslivskompetens i detta sammanhang, men jag saknar liksom Per-Ola Eriksson representation av vissa andra kompetenser. Det är beklagligt att önskemålen om kompetens när det gäller miljöpolitik och regionalpolitik inte kunde tillgodoses redan när styrelsen denna gång omstrukturerades, utan att det skall anstå ytterligare.

Jag vill också ställa en kompletterande fråga. Det framgår av svaret att det senare skall bli en utökning av styrelsen och att kommunikationsministern då skall försöka att tillgodose dessa områden. Enligt en tidningsuppgift förbereder kommunikationsministern insättande av ytterligare två styrelseledamöter i vägverkets styrelse. Jag vill fråga dels om det antalet ledamöter stämmer, dels om kommunikationsministern i så fall tror att det är tillräckligt med ytterligare två ledamöter för att bredda kompetensen när det gäller trafiksäkerhet, miljö och regionalpolitik.

Anf. 61 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag tror att vi skall titta litet grand på vilka personer det är som sitter i dessa styrelser. Jag har en känsla av att de ärade ledamöterna något ringaktar den allsidiga kompetens som faktiskt redan finns där.

Den tidigare VD:n i Saab-Scania Georg Karnsund är styrelsens ordfö-

rande. Övriga ledamöter: Anitha Bondestam, f.d. kommunikationsminister, lagman i kammarrätten i Stockholm, Lennart Hagelin, vice VD i Stora, Nina Jarlbäck, kommunalråd i Eskilstuna, Jan Johannisson, VD i Svenska Åkeri-förbundet, och Martin Lundberg, koncernchef i Bilspedition AB. Dessutom ingår generaldirektörerna Lars Eggertz och Per-Anders Örtendahl i styrelserna.

Man kan naturligtvis ha olika synpunkter på sådana här frågor.

Dessa ledamöter representerar i stor utsträckning kunderna, användarna av vägarna. De representerar ett brett kunnande, även på miljöområdet, vill jag understryka. Det finns också ett regionalpolitiskt inslag i denna styrelse.

Jag konstaterade redan när vi fattade detta beslut att vi skall komplettera med ytterligare två ledamöter. Det anmälde jag också för regeringen. Att det inte skedde då beror på den begränsning som i dag finns i instruktionen för dessa verk.

Lennart Fremling frågar om detta skall ske under året. Svaret är ja. Det skall ske i samband med att propositionen läggs fram, alltså under detta halvår. Det är inte fråga om tio månader framåt, utan om ett par tre månader.

Anf. 62 LENNART FREMLING (fp):

Herr talman! Jag tvivlar inte på den kompetens dessa personer har. Men det borde ha gått att finna ledamöter med erfarenhet och kompetens inom något eller några av områdena oskyddade trafikanter, kollektivtrafik, handikappade, barn och äldre, trafikövervakning, sjukvård och folkhälsa samt – sist men inte minst – miljöfrågor.

Det finns en intressekonflikt när man representerar en organisation och sitter med i en styrelse. Det finns faktiskt en klar skillnad mellan det företagsekonomiska intresset hos en åkare och samhällsintresset för ökad trafik-säkerhet. När exempelvis TSV:s styrelse skall besluta om regler för krav på fordonsbromsar på lastbilar har samhället större intresse än branschen av att hårdare krav ställs. Olyckskostnaderna delas av alla, men dyrare bromsar betalas av lastbilsägaren.

Anf. 63 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag känner till ledamöterna i styrelsen. Det är folk som är kompetent och duktigt på många områden. Jag har inte på något vis ringaktat deras förmåga att delta i detta arbete. Men även kommunikationsministern måste dela uppfattningen att just kompetensen inom miljöområdet och regionalpolitik behöver förstärkas ytterligare i styrelsen, eftersom kommunikationsministern ämnar föreslå detta. Jag konstaterade i mitt förra inlägg att det var beklagligt att inte denna tyngd i styrelsen kunde åstadkommas redan på detta stadium.

Jag vill upprepa min fråga: Hur många ytterligare ledamöter ämnar man komplettera styrelsen med?

Anf. 64 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Vi var eniga i regeringen om att utöka med ytterligare två ledamöter. Det är faktiskt regeringen som har beslutat om denna styrelse.

Anf. 65 LENNART FREMLING (fp):

Herr talman! Jag skulle vilja fråga när det är tänkt att den nya styrelsen skall tillträda. Kommunikationsministern sade här att det inte blir fråga om tio månader utan om en kortare tid, därför att något kommer att hända under året. Men om jag har förstått rätt är tanken att regeringen skall lägga fram en proposition under våren, så att riksdagen kan fatta beslut i höst. Då blir det väl den 1 januari som den nya styrelsen kan tillträda. När kan vi räkna med att en ny styrelse tillträder?

Anf. 66 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Med en komplettering av vägverkets styrelse med två ledamöter kan kompetensen breddas ytterligare. Det är framför allt tre områden som behöver förstärkas ytterligare, skriver kommunikationsministern i svaret, nämligen trafiksäkerhet, miljö- och regionalpolitik. Det finns naturligtvis människor som har dessa breda kunskaper.

Jag tror ändå att det finns en uppenbar risk för att miljöintressen och regionalpolitiska intressen kommer att vara underrepresenterade i styrelsen. Jag önskar kommunikationsministern lycka till när han skall fundera över vilka personer som skall kunna uppfylla dessa krav.

Anf. 67 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag är optimist till min natur. Låt mig bara konstatera att frågeställarna själva, Elving Andersson och Lennart Fremling, är utmärkta exempel på personer som besitter en bred kompetens inom områdena trafiksäkerhet, miljö- och regionalpolitik. Hade de dessutom representerat båda könen, hade de varit kvalificerade för att ingå i denna styrelse.

Lennart Fremling ställde en fråga om tidpunkten för tillträde. Min uppfattning är att det är möjligt med ett tillträde i och med att propositionen läggs fram. Regeringen måste besluta om en ändring i instruktionen. Det hinner vi göra tills propositionen läggs fram. Styrelsen tillträdde den 1 mars, vill jag minnas. Kompletteringen sker i samband med att propositionen läggs fram.

Anf. 68 LENNART FREMLING (fp):

Herr talman! Jag tackar för det beskedet. Är detta ett uttryck för en ny generell princip för hur regeringen utser nya styrelser för statliga myndigheter? Vilken princip är det i så fall man går efter?

Anf. 69 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Svaret på den frågan är nej.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på frågorna 1991/92:485, 490 och 491 om sjöfartspolitik

Anf. 70 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Bengt Hurtig har frågat mig om regeringens förslag till ny sjöfartspolitik kommer att öka risken för olyckor till sjöss. Han har vidare,

med hänvisning till ändringar i svensk sjöfartspolitik, frågat mig om en sådan utveckling är acceptabel ur moralisk och social synvinkel. Vidare har Bengt Hurtig frågat miljöministern vilka åtgärder han avser vidta för att riskerna för miljökatastrofer i bl.a. Östersjön inte skall öka. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara också på denna fråga. Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

När det gäller sjösäkerhet i bredare mening och sjövärdigheten hos fartyg vill jag börja med att nämna att dessa frågor ständigt behandlas i FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO. Inom IMO sker bl.a. ett fortlöpande arbete för att förbättra fartygskonstruktionerna och utrustningen ombord. Sverige deltar aktivt i detta arbete.

En annan faktor av stor betydelse för sjö- och miljösäkerheten är samarbetet i fråga om hamnstatskontroll. Sverige samverkar i den delen med 13 västeuropeiska stater i fråga om säkerhetskontroll av fartyg. För närvarande kontrollerar sjöfartsinspektionen ca 25 % av de utländska fartygen som anlöper svenska hamnar. Motsvarande inspektioner utförs av övriga länder. Detta arbete utvecklas kontinuerligt.

Självklart är det av största betydelse att vi har höga säkerhetskrav på våra egna fartyg. En ny sjöfartspolitik skall inte innebära någon ändring därvid. Med tanke på de många flaggor som är representerade inom världssjöfarten är det samtidigt det internationella samarbetet i kombination med skärpt kontroll av fartyg som är den enda framkomliga vägen för ökad säkerhet.

Beträffande Östersjön vill jag säga att denna är internationellt klassad som särskilt område, vilket betyder att länderna kring Östersjön ställt upp högre krav vad gäller fartygs utrustning och begränsandet av vattenföroreningar från fartygen. För att emellertid minimera riskerna för miljökatastrofer rent generellt vill jag hänvisa till betydelsen av en effektiv fartygsinspektion. För svenskt vidkommande är vi beredda att ta vårt ansvar för en god sjö- och miljösäkerhet inom sjöfarten.

Anf. 71 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Jag får tacka för svaret. Jag noterar samtidigt att min första fråga i stort sett förbigås med tystnad. Den gällde om utvecklingen av den nya sjöfartspolitik är acceptabel ur moralisk och social synvinkel. Det handlar om den nya sjöfartspolitik som förslås i en departementspromemoria, och som Redareföreningen har föreslagit.

Låt mig först ta upp detta med sjösäkerheten. Det har varit en artikelserie i Dagens Nyheter i slutet av februari, där frågan om 25-procentsregeln har tagits upp. Den regeln innebär att man skall försöka kontrollera 25 % av de fartyg som anlöper svenska hamnar. Eftersom man har begränsade resurser och försöker nå upp till detta mål finns, enligt vissa bedömare, en tendens att man kontrollerar de fartyg som går fort att kontrollera. De verkliga rostburkarna, med dåliga förhållanden för manskapet, lämnar man gärna. De skulle ta längre tid att kontrollera, och då skulle man inte nå 25-procentsmålet.

Om man är särskilt aktiv i vissa hamnar, finns en risk att redare undviker dessa hamnar om de har dåliga båtar. Då uppstår ett tryck att man inte skall vara alltför närgången. Hamnen skulle då förlora fartyg som går in där.

Det finns brister i det nuvarande systemet. Trots de ansträngningar som det talas om i svaret, bl.a. FN:s insatser, blir det fler och fler rostburkar som seglar omkring – gamla fartyg med dålig personalpolitik. Det finns en stor oro för det i sjöfartskretsar.

Jag skulle gärna vilja ha en kommentar till om regeringen inte är beredd att vidta några som helst ytterligare åtgärder på detta område.

Anf. 72 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Låt oss först konstatera att hamnstatskontrollen, där Sverige är ett av de 14 medlemsländerna, innebär att 25 % av utlandsflaggade fartyg som anlöper svenska hamnar skall kontrolleras. Det görs av sjöfartsinspektionen. Vi har i svenska hamnar ungefär 3 200 utländska fartyg per år. Antalet inspektioner skulle vara ungefär 800. Tittar vi i backspegeln visar det sig att under de senaste åren har ungefär 650 fartyg per år inspekterats. Det är bara 20 %. Det finns farhågor, som i statistiskt perspektiv delvis kan få viss näring.

Men under 1992 har hittills 30 % av fartygen inspekterats. Av dessa har sex fartyg belagts med nyttjandeförbud, dvs. de får inte gå vidare i svenskt vatten. Även två av de svenska fartyg som inspekterats i år har fått nyttjandeförbud.

Jag vill gärna berätta för Bengt Hurtig att jag, när jag besökte Sjöfolksförbundet i höstas, inbjöd förbundet till ett samarbete med departementet på detta område. Vi skall tillsammans försöka få bort den illojala konkurrens inom sjöfarten som det innebär när man kör med fartyg som har så allvarliga säkerhetsbrister som det är fråga om i många fall. Vi hoppas på ett fruktsamt samarbete med sjöfartens parter, inte minst Sjöfolksförbundet, när det gäller att stärka säkerheten till sjöss och ta bort den illojala konkurrensen. Konkurrensen är nog hård ändå inom sjöfarten.

Anf. 73 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Det sista kan jag hålla med om. De konkurrenter som det eventuella internationella registret innebär har avtal med sina motparter ute i världen som är skrämmande ur arbetsrättssynpunkt. Jag nämnde i min fråga den rapport som den brittiska sjömansmissionen har skickat till det brittiska överhuset. I den visas på hur problemen ständigt ökar. De kontrakt som skrivs är långa. Besättningen är uttröttad och har låg moral. Den orkar inte ta sitt ansvar bl.a. för fartygssäkerheten. Besättningen har köpta kompetenshandlingar, något som man enligt departementspromemorian tycks vilja släppa fram i enlighet med STCV-konventionen. Vi kommer att stöta på kompetenshandlingar som är producerade i Honduras och Panama, som man kan köpa. Rederierna struntar i säkerhetsstandarden. T.o.m. prästerna är rädda för att gå ombord, för att de kan bli utsatta för represalier från vissa rederier, osv.

Ämnar kommunikationsministern i propositionen bygga in spärrar mot denna typ av utnyttjande av sjöfolk?

Anf. 74 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag har läst brittiska sjömansmissionens rapport. Det är skrämmande läsning. Vi måste i Sverige se till att vi kan få en konkurrens-

kraftig svensk sjöfartsnäring, där man undviker den typ av situationer som beskrivs i rapporten.

Regeringen kommer att ta sitt ansvar för säkerhet och miljö. Vi hoppas att vi tillsammans med parterna på den svenska sjöfartsmarknaden skall nå fram till en bra situation, där vi kan utveckla svensk sjöfart.

Jag har talat mycket om samförståndslösningar. Jag kommer att fortsätta med det. Jag arbetar för att vi skall hitta en balanspunkt, där svensk sjöfart kan utvecklas och bli konkurrenskraftig.

Anf. 75 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Som departementspromemorian är skriven finns bara förslaget att det är arbetsskadeförsäkringen som skall vara obligatorisk. I övrigt öppnas dörren för att teckna vilka avtal man vill. Sedan får man anmäla till sjöfartsverket vilka undantag som har gjorts.

Går man sedan ute i internationell sjöfart med en mängd undantag i avtalet i stil med dem som vissa konkurrenter har, kan man inte förvänta sig att det svenska sjöfartsverket skall ge sig ut i världen för att kontrollera efterlevnaden av avtalen.

Jag tror därför att det skulle vara nödvändigt att göra en skrivning där möjligheterna att upprätta rent människofientliga avtal som mer liknar slavkontrakt undanröjs.

Anf. 76 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sverige har ca 0,5 % av världssjöfarten. Den svenska sjöfartspolitikerna är ännu inte färdigformulerad. Som Bengt Hurtig säger har det kommit en departementspromemoria. Den är nu ute på remiss.

Jag har ändå en klar uppfattning och en bestämd målsättning, nämligen att vi skall fortsätta att prioritera sjösäkerhet och miljö.

Anf. 77 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Jag noterar att kommunikationsministern i den sista meningen inte nämnde personalpolitik.

Skulle ett system införas där t.ex. viktiga sociala förmåner förbehålls bara svenska sjömän men inte utländska, uppfattar jag det som ett brott mot regeringsformen 2 kap. 15 § om att människor inte får diskrimineras på grund av deras etniska ursprung.

Anf. 78 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag skall senare under eftermiddagen svara på frågor om dessa saker.

Det finns alltså en departementspromemoria. Regeringens politik är ännu inte utformad på det här området.

Jag tror att vi är eniga på de flesta punkterna i promemorian när det gäller att stärka konkurrenskraften. En del handlar om vem som skall ha rätt att teckna avtal. På den punkten har regeringen ännu inte gett uttryck för någon politisk uppfattning. Det kommer vi att göra i den proposition som kommer att läggas fram efter det att remissomgången är avslutad.

Anf. 79 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Vi får hoppas att tendenserna som framkommer i departementspromemorian kan tas som utgångspunkt för skrivningar som gör att det sociala ansvaret uttrycks ordentligt i lagstiftningen. Det räcker inte att överlåta till redarna att ensamma bära det sociala ansvaret. Vi måste som politiker och lagstiftare se till att det finns regler som uppfyller anständiga krav också på det internationella registret.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

Svar på frågor

10 § Svar på frågorna 1991/92:497, 520, 546, 551, 554, 555, 556, 559 och 560 om infrastruktursatsningarna

Anf. 80 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Lars-Erik Lövdén, Rolf L Nilson, Olle Schmidt, Bengt Kronblad, Bo Holmberg, Bo Forslund, Sven Lundberg, Britta Sundin och Elvy Söderström har ställt frågor till mig om regeringens senaste infrastruktursatsning. Jag väljer att besvara de nio frågorna i ett sammanhang.

Frågeställarna har undrat varför infrastrukturmedel inte tilldelats vissa län och frågat när regeringen har för avsikt att tilldela länen eller särskilda projekt ytterligare medel. Låt mig därför redogöra för förutsättningarna och fördelningsgrunderna för de satsningar som regeringen beslöt den 12 mars.

De tidigare läggningar som regeringen har beslutat om har gjorts med de särskilda medel för infrastrukturinvesteringar som riksdagen fattade beslut om förra våren. Riksdagen beslöt att "det nya anslaget skall användas för att möjliggöra en kraftsamling till större sammanhållna investeringar av nationell betydelse inom järnvägs-, kollektivtrafik- och vägområdena som gagnar tillväxten och miljön."

Denna begränsning och de ytterligare uttalanden angående användningen av anslaget som framgår av utskottets utlåtande utesluter att anslaget används till andra vägar än de större Europavägarna och till järnvägens stamnät.

Vägverket och banverket har presenterat förslag på objekt inom ramen för dessa begränsningar som underlag för regeringens beslut. Alla de objekt som har presenterats har inte rymts inom ramen 4 miljarder kronor. Regeringen har därför valt ut objekt med hänsyn till tidpunkten för byggstart, lokaliseringen i landet med hänsyn till arbetslösheten och med beaktande av regionalpolitiska aspekter. Dessa faktorer sammantagna har lett fram till den fördelning på objekt som regeringen har beslutat om.

När regeringen kommer att satsa på de län eller objekt som inte fått medel genom beslutet den 12 mars kan jag för dagen inte ge något besked om. Regeringen följer utvecklingen på arbetsmarknaden, och med hänsyn till denna får regeringen bedöma om och när det är erforderligt med ytterligare insatser.

Då Bo Forslund, som framställt fråga 555, anmält att han var förhindrad

Svar på frågor

att närvara vid sammanträdet, medgav andre vice talmannen att Hans Stenberg i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 81 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Jag skall be att få tacka kommunikationsministern för svaret, även om jag inte kan påstå att jag är direkt nöjd med detsamma.

Jag är snarare utomordentligt missnöjd. Med stora åthävor presenterade kommunikationsministern den 12 mars ett paket om tidigareläggning av infrastruktuursatsningar på 4 miljarder kronor. Det är ett helt otillräckligt paket med hänsyn till de stora behoven och den stora arbetslösheten bland byggnadsarbetarna.

Men som skåning tycker jag att det är ännu mer anmärkningsvärt att regeringen inte har anvisat en enda krona till tidigareläggning av projekt i Skåne. I februari var nästan hälften av alla anläggningsarbetare utan arbete. Värst drabbade var Malmöhus län, Blekinge län, Södermanlands län och Kopparbergs län. Trots detta anvisar inte regeringen några som helst medel till Malmöhus län.

I Skåne finns projekt omfattande 1 miljard kronor med en sysselsättnings-effekt på 1 100 årsarbetskrafter. De indirekta sysselsättningseffekterna är också betydande. Genom en tidigareläggning av projekt i Skåne upprätthålls såväl kompetens som numerär inför byggandet av Öresundsbron, som beräknas påbörjas 1993.

Länsstyrelserna i de båda länen i Skåne har också gjort upprepade framställningar om tidigareläggning av projekt mot bakgrund av den situation som råder på arbetsmarknaden. Kommunikationsministern säger att regeringen följer utvecklingen på arbetsmarknaden och skall bedöma om och när det är erforderligt med ytterligare insatser. Anser inte kommunikationsministern att det finns skäl att redan nu ta ställning till tidigareläggning av vissa projekt som omedelbart kan påbörjas i Skåne mot bakgrund av den mycket besvärande arbetsmarknadssituationen bland byggnadsarbetarna i Malmöhus län och Kristianstadslän?

Anf. 82 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Jag vill också tacka kommunikationsministern för svaret.

Jag vill uttrycka samma missnöje med svaret som Lars-Erik Lövdén gjorde. Jag tycker att det är oförskämt av kommunikationsministern att slå samman frågor som gäller viktiga infrastruktuursatsningar resta av skånska riksdagsledamöter, riksdagsledamöten Bengt Kronblad från Småland och ledamöterna från Västerbotten. Det är oförskämt mot oss i Skåne att inte ta våra problem på allvar och behandla dem för sig. Jag tycker också att det är oförskämt mot norrlänningarna.

Behovet av satsningar i den skånska infrastrukturen är väl känt på kommunikationsdepartementet. Uppvaktningar har gjorts av de båda länsstyrelserna. Man har särskilt understrukt behovet av satsning på en upprustning av järnvägen Malmö–Ystad–Simrishamn. Det är ett projekt som har stor regional betydelse och viss betydelse för landet som helhet när det gäller kommunikationer med övriga Europa och mellan Danmark och Sverige. Ingen-

ting av detta har fått nåd inför kommunikationsministerns ögon, och det är att beklaga.

Jag skulle, liksom Lars-Erik Lövdén, vilja ha ett svar på frågan: Vad krävs i form av arbetslöshet för att kvalificera Skåne för uppmärksamhet och satsningar från kommunikationsministerns sida?

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Anf. 83 OLLE SCHMIDT (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Jag måste dock erkänna att jag, liksom mina kamrater från Skåne, är besviken. Man skulle kunna sammanfatta svaret med ordet lugubert – det var dystert.

Kommunikationsministern måste rimligen inse att Malmöhus län, Skåne i sin helhet, är i stort behov av stora satsningar på infrastrukturen. Jag hörde häromdagen i lokalradion att kommunikationsministern hade besökt vårt län, så jag hoppas att kunskapen har blivit något större.

Låt mig upprepa några av de argument som jag förmodar att kommunikationsministern mötte i vårt hemlän. Man får ut mer av pengarna om man satsar på bättre kommunikationer i de tätbefolkade områdena av vårt land. Det handlar alltså inte om någon missunnsamhet mot andra delar, utan det är bara ett konstaterande, som flera har gjort. Bra kommunikationer i Skåne och i Malmöhus län gynnar hela Sverige. Skåne ligger trots allt där det ligger.

Det finns också färdiga projekt, som både länsstyrelsen och länsarbetsnämnden har presenterat, och en lista över dem har gått upp till regeringen några gånger utan att någonting har hänt. Det finns en mängd olika projekt, både på järnvägssidan och på vägsidan.

Arbetslösheten, som har nämnts tidigare, har ökat dramatiskt, och ungefär 40 000 personer står i dag utanför den reguljära arbetsmarknaden.

Kommunikationsministern och herr talman! Vi begär inte mer av statliga medel i Malmöhus län eller Skåne, men vi begär vår rimliga andel. Det står i regeringsförklaringen att hela Sverige skall leva. Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om han delar den uppfattningen: Skall hela Sverige leva?

Avslutningsvis skulle jag möjligen vilja varna denna regering för det misstag som den förra regeringen gjorde, som helt glömde bort de södra delarna av vårt land. Det gick väldigt dåligt för den regeringen, och jag hoppas att denna regering inte gör om det misstaget.

Anf. 84 BENGT KRONBLAD (s):

Herr talman! Tack för svaret, kommunikationsministern!

Det var inte mycket innehåll i svaret, och det löser definitivt inte dagens problem. Svenska folket hade fått vänta länge på regeringens förslag till infrastrukturella satsningar. Det hade talats vitt och brett om det, men när det sedan kom fram visade det sig inte ha mycket innehåll.

Den borgerliga regeringen tycks, trots upprepade varningar, t.o.m. från egna ekonomiska rådgivare, fortfarande inte vilja förstå vad som håller på att ske. På annat sätt kan vi inte tolka den brist på handling som i dag råder i den svenska regeringen.

Vi som lever i sydöstra Sverige har särskilt stor anledning att oroas. Inte nog med att regeringen är oförmögen att beslutsamt ta itu med arbetslöshe-

ten – nu, när Mats Odell äntligen gör ett valhant försök att få fart på investeringsarna i vägar och järnvägar, finns det inte ett enda objekt för sydöstra Sverige. Vi protesterar bestämt mot denna diskriminering av den landsdel som jag representerar här i riksdagen.

Det är ingen brist på lämpliga investeringsobjekt. Vi har redovisat sådana på den politiska sidan, men vi har också från länsmyndigheterna på olika sätt redovisat en mängd olika alternativ. Vi har från länsstyrelsen i Kalmar, både landshövdingen och ledamöter, skrivit om detta. Vi kan från Kalmar län konstatera att den nya regeringen inte investerar en enda krona i länets trafiksystem.

Under 1991 års valrörelse utlovade de tilltänkta borgerliga riksdagsledamöterna från länet kraftiga satsningar på länets infrastruktur och på att hela Sverige skall leva. Såväl i den regionalpolitiska utredningen som på andra områden har sydöstra Sverige framhållits som ett viktigt område för regionalpolitiska insatser.

Mot denna bakgrund vill jag fråga ministern: Vad föranledde regeringen att inte nu anslå några medel till sydöstra Sverige och Kalmar län?

Anf. 85 BO HOLMBERG (s):

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

Jag tror att alla hade den förhoppningen, efter kommunikationsministerns utspel, att det skulle komma en större satsning på infrastrukturen än vad den tidigare regeringen hade planerat in. Därför skruvades förväntningarna upp. Vi kan nu konstatera, att av denna signal blev det ingenting. För Västernorrlands län blev det 50 milj.kr.

Järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand, som jag har frågat om, är i dåligt skick och behöver investeringar. Jag frågade också om Bothniabanan, som det har kommit en ny utredning om från banverket. Kommunikationsministern borde därför ha kunnat säga något om den, om han bedömer att byggandet av Bothniabanan har samhällsekonomisk relevans eller inte.

Nu är ekonomerna inte så kaxiga. Förr sade de att regeringen skulle sitta stilla och inte föra någon överbrygningspolitik. Nu hörde jag på Ekonomiska klubben att det inte är fråga om att säga nej till överbrygningspolitiken. Alla är överens om att det skall göras stora satsningar på infrastrukturen. Varför gör inte regeringen någonting där?

Anf. 86 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Eftersom Bo Forslund inte har möjlighet att vara här, vill jag på hans vägnar tacka för svaret på frågan, även om svaret gjorde mig verkligt besviken.

När kommunikationsministern aviserade sitt förslag om att satsa stort på infrastrukturen såg vi fram mot det paketet med både spänning och en viss förväntan för Västernorrlands del. Vi trodde naturligtvis att vi skulle få vår del av paketet, med tanke på vägstandarden i länet och behovet av upprustning av järnvägar. Men vi blev djupt besvikna. Vi fick inte en krona till våra vägar, och vi fick mycket små pengar till våra järnvägar.

Kommunikationsministern var nyligen i länet, och i fredags i Örnskölds-

vik, och då borde han på ort och ställe dels ha kunnat se hur det är ställt med länets vägar och kommunikationer, dels ha fått ordentliga rapporter om hur allvarligt sysselsättningsläget är. Han borde ha fått klart för sig att det verkligen finns ett behov av ökade resurser för att rusta upp vägnätet i Västernorrland. Arbetskraft har vi i överflöd. Länsarbetsnämnden räknar med att 8 % av länets befolkning kommer att vara arbetslös hösten 1993.

Eftersom kommunikationsministern inte kan säga när de här åtgärderna kan komma, vill jag fråga: Hur dåligt behöver vägnätet bli och hur hög behöver arbetslösheten bli innan regeringen kan tänka sig att satsa på en upprustning av vägarna i Västernorrland?

Anf. 87 SVEN LUNDBERG (s):

Herr talman! Jag hade ställt en specifik fråga om inlandsvägnätet i Västernorrlands län. Som bekant är vägnätet starkt nedslitet, på grund av mycket tunga timmertransporter. Mats Odell var, som sagt, i Örnsköldsvik och träffade företrädare för skogsnäringen där som påvisade vad detta innebär för skogsnäringen i ökade kostnader för transporter, genom större slitage på vagnmaterialet.

Vägverket i Västernorrland har beräknat – jag tror att Mats Odell fick del av den siffran – att det krävs 3,7 miljarder kronor per år i tio år bara för att ta tillbaka eftersläpningen i Västernorrlands vägnät. Det visar vilket gigantiskt problem det här är, framför allt när det gäller inlandsvägnätet, som har så stor betydelse för skogsnäringen.

Men det påverkar också privatbilismen. Vi har rätt långa arbetspendlingar för privata personer, som åker på utomordentligt dåliga vägar. Det innebär också ökade kostnader för privatbilismen.

Jag tror att man kan tillägga att det inte heller är positivt för turismen att vi är kända för att ha så dåliga vägar.

Vägverket i Västernorrland har påvisat att vi har ungefär 60 % av vägnätet asfalterat, att jämföras med landet i övrigt, som har 90 %. Nu är man beredd att riva upp det och återställa det till grusvägar. Man har alltså inte tillräckligt med medel. Jag instämmer i tidigare talares fråga: Vad kommer kommunikationsministern att göra åt det stora problemet? Det är hög tid att någonting görs. Vi hade faktiskt väntat oss ordentliga satsningar.

Anf. 88 BRITTA SUNDIN (s):

Herr talman! Även jag tackar kommunikationsministern för svaret, som gör mig lika besviken som det gjort mina länskamrater och övriga talare här.

Vi har ett mycket besvärligt arbetsmarknadsläge i Västernorrland. Till sammans med Gävleborg har vi nu den högsta arbetslösheten i landet. Det som är mest oroande är att väldigt många ungdomar går arbetslösa – det är också de som svarar för den största andelen långtidsarbetslöshet. Vi räknar med att i dag ha nästan 5 % arbetslösa. Det är då människor som inte är föremål för arbetsmarknadsåtgärder utan som skulle kunna ta ett arbete i morgon.

Prognoserna för framtiden är inte heller speciellt ljusa. Som vi nyss hörde räknar länsarbetsnämnden med en arbetslöshet på 8 % 1993. Den här som-

maren räknar man med att arbetslösheten i länet kan komma att uppgå till 6 %.

Vi hade hoppats få del av de här satsningarna, att man skulle kunna komma i gång med en del vägprojekt. Det finns ändå ett stort antal projekt i länet som man kan starta med mycket kort varsel. Det finns också ett mycket stort behov av upprustning av vägnätet – det hoppas jag att kommunikationsministern själv kunde konstatera vid sitt besök. Det finns alltså en lång lista med startklara projekt, och jag hade hoppats att vi i svaret skulle kunna få i varje fall en liten vink om när vi kan få ytterligare medel till Västernorrland. Jag tänker då bl.a. på E 4-an genom länet, som är i mycket dåligt skick. Jag tänker på Vedabron, på Sundsvall Syd med överfarten över fjärden med Åsbergstunneln och med miljövägen i Timrå.

Vad tänker kommunikationsministern göra åt det här?

Anf. 89 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill i likhet med de tidigare talarna tacka för svaret, även om jag tolkar det så att mottot "*Hela Sverige ska leva*" inte längre gäller – snarare verkar det vara så att hela Sverige skall veta att man lever. Den tolkningen gör jag av det besked vi fått när det gäller just satsningen på Vedabron.

Jag kan använda just de argument som ministern har anfört i sitt svar – meningen med de pengar som den förra, socialdemokratiska regeringen tog fram var att de skulle användas för just satsningar på E 4 och järnvägssatsningar inom stomnätet. Eftersom ministern nu har varit i Västernorrland och Örnsköldsvik borde ministern vara väl medveten om att Sandöbron faktiskt går över Ångermanälven efter just E 4-an.

En ny bro över Ångermanälven är en av de viktigaste infrastrukturella satsningarna i Norrland. Det är samtliga kommuner i Västernorrland eniga om men också kommunerna i övre Norrland, i Västerbotten och i Norrbotten. Den gamla utgör en mycket besvärande flaskhals för vår industri. I och med att den satsningen är en viktig och riktig satsning för Norrland är den, vill jag påstå, också en viktig och riktig satsning för Sverige.

Jag tyckte att det kändes något besynnerligt att efter ministrarnas besök kunna läsa ett uttalande i Örnsköldsviks Allehanda, där han sade att det inte var någon idé att anslå pengar till en bro över Ångermanälven vid Veda, eftersom den inte är färdigprojekterad.

Jag vill då informera om att projekteringen har kommit mycket långt. Man planerar att kunna ställa ut handlingarna nu i april. Man kan inte ta detta så lättvindigt – det är viktigt att pengarna finns när bron blir färdigprojekterad, så att projektet omedelbart kan komma i gång, just av det skäl som flera av talarna har nämnt, nämligen den höga arbetslöshet som vi har bland byggnadsarbetarna.

Anf. 90 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Det är naturligtvis en något övermäktig uppgift att svara på alla dessa inlägg. Jag beklagar att frågorna har klumpats ihop på det här viset; jag har själv inte medverkat till det men borde ha försökt dela upp svaret – det erkänner jag.

Andre vice talmannen: Jag kan medge att anförandet drar något över tiden.)

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Det tackar jag för. Jag tror att vi trots allt gör en tidsbesparing med den här arbetsordningen.

Först och främst vill jag säga något om K1-anslaget. De flesta av er som sitter här, kära ledamöter och trevliga vänner, är socialdemokrater – låt vara att Olle Schmidt är folktoppartist; han är välkommen, han också. Ni har själva varit med och beslutat om de restriktioner som gäller för K1-anslaget. Det är därför pengarna inte kan användas till grusvägnätet i Västernorrlands inland. Jag talar nu om de restriktioner som riksdagen har ålagt regeringen vid användandet av dessa medel. De gör att det i praktiken handlar om E 3, E 4, E 6 och E 18.

Vi kan då naturligtvis gå till riksdagen och begära nya pengar, och det kommer vi att göra framöver – det kan ni vara helt övertygade om!

När Bo Holmberg talade påminde det om sagan om den lille mannen som gick till skräddaren med ett tygstycke, och det krympte och det krympte. Det blev ingenting, sade Bo Holmberg. Det är väl ändå litet magstarkt, herr talman. Vi har projekt som startar i och med våren 1992 – de har alltså ännu inte kommit i gång – för 8 miljarder kronor. De börjar nu och har igångsättning fram t.o.m. mars månad 1993. Är detta ingenting? Jag är besviken över den typen av uttalanden. Jag medger att det blev alldeles för litet. Det hade behövts betydligt mer pengar, och vi arbetar på att ta fram mer pengar.

När det gäller Bothniabanan vill jag säga att den är mycket intressant. Banverkets första studie visar att det finns en potential. Nu skall det göras en fördjupningsstudie, där man något fördjupat skall titta på de samhälls-ekonomiska vinsterna. Är då också denna positiv kommer det att gå till en förprojektering. Att börja med en förprojektering är på något sätt att hoppa bock över ett mycket viktigt led, nämligen genomförandet av fördjupningsstudien.

Om infrastrukturinvesteringar som lösningar på arbetslöshetsproblemen vill jag säga att det är alldeles riktigt att infrastrukturinvesteringar är livsnödvändiga för att Sverige skall vara konkurrenskraftigt gentemot resten av Europa med tanke på vårt perifera geografiska läge, osv. Men de kommer aldrig att ens påverka arbetslöshetsstatistikens procenttal.

Varför? Jo, därför att varje arbetstillfälle i väginvesteringar kostar 1 milj.kr. per år. Här talades om att 40 000 stod utanför arbetsmarknaden – jag tror att det var i Skåne. Då kan Olle Schmidt räkna ut hur mycket det blir. Det skulle bli 40 miljarder kronor, om man skulle sysselsätta dem med infrastrukturinvesteringar. Är det fråga om järnvägsinvesteringar ökar siffran till 1 300 000 kr. per manår.

Infrastrukturinvesteringar är friskvård för att göra Sverige konkurrenskraftigt, för att vi skall få bra kommunikationer. För akutsjukvården på grund av arbetsmarknadssituationen måste det till helt andra saker – framför allt måste vi få fart på Sveriges ekonomi igen, få ekonomin i balans.

Anf. 91 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Kommunikationsministern är litet besviken över att vi inte förstår hur anslagen fördelas och de restriktioner som finns. Nog förstår vi

det, men det är inte konstigt att vi blir besvikna när kommunikationsministern själv går ut och blåser upp enorma förväntningar och talar om gigantiska satsningar på infrastrukturen och det sedan visar sig att det inte finns en krona utöver vad den tidigare socialdemokratiska regeringen har anslagit.

Kommunikationsministern säger också att vi inte kan få något anslag till grusvägnätet i Västernorrland. Jag vill då påpeka att arbetsmarknadsläget har förändrats radikalt sedan den socialdemokratiska riksdagsmajoriteten beslutade om dessa restriktioner. Det är nu hög tid att se över detta och att försöka få fram friska pengar till infrastrukturen. Det finns dessutom ett flertal stora infrastrukturprojekt som väl passar inom ramen för de här restriktionerna, exempelvis Vedabron. Men inte heller för detta har vi fått några pengar.

Jag föreslår att regeringen tänker om i den här frågan och ser till att vi får anslag till Västernorrlands vägar.

Anf. 92 SVEN LUNDBERG (s):

Herr talman! Jag instämmer i Hans Stenbergs beskrivning av de här infrastrukturpengarna. Vi hade av det stora utspelet förväntat oss att det skulle vara något mer. Nu säger Mats Odell att han kommer att återkomma till riksdagen i den här frågan. När kommer Mats Odell till riksdagen för att begära pengar för de här satsningarna?

I vårt län har man tagit fram en lista på ett antal projekt, framför allt i inlandet, som kan sättas i gång redan under 1992. Kostnaden för detta skulle bli 242 milj.kr., och projekten ger 40 000 dagsverken.

Jag vill fråga Mats Odell: Har Mats Odell rest på inlandsvägnätet i Västernorrland? Om han inte har gjort det inbjuder jag honom att komma mitt under tjällossningen. Jag skall se till att det blir en verklig upplevelse. Välkommen!

Anf. 93 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Jag konstaterar att kommunikationsministern inte hann med att kommentera just projektet Vedabron. Jag hoppas att han återkommer till det, och jag vill därför ställa ytterligare en fråga. När bedömer kommunikationsministern att Vedaprojektet skall komma i gång? De restriktioner kommunikationsministern pekar på att riksdagen skulle ha satt upp gör det ju faktiskt möjligt att satsa på Vedaprojektet. Det är nämligen en satsning på Europavägen, en av de största. Jag vill därför i dag ha ett svar på min fråga: När bedömer kommunikationsministern att projektet skall komma i gång?

Anf. 94 OLLE SCHMIDT (fp):

Herr talman! Kommunikationsministern är understundom en ganska rolig debattör, men jag måste säga att jag inte begärde 40 miljarder – jag begärde något, och vad vi fick var intet. Skillnaden är måhända därför något överdriven.

Vad vi från vår del av landet säger är att vi vill ha vår del. Såvitt jag förstår måste väl ändå kommunikationsministern ha rest på några större Europavä-

gar. Sådana finns i Skåne. I Skåne och i Malmöhus län finns även järnvägar som tillhör stomnätet.

Det finns i dag en intressant artikel av Curt Nicolin i Svenska Dagbladet. Han säger precis samma sak som vi och också regeringen säger, nämligen att det är nu satsningarna skall göras, att det är nu de behövs. Jag förväntar mig att regeringen återkommer i det här ärendet. Vi är ju, kommunikationsministern, helt överens om att dessa satsningar behövs, men jag vill återigen varna regeringen för att helt glömma bort Skåne när man diskuterar de här projekten. Det gick som sagt väldigt dåligt för den förra regeringen när man gjorde det. Låt inte mig få skämmas när jag kommer hem till mitt hemlän. Mats Odell bör heller inte låta sina partikamrater skämmas. Tänk på dem också!

Anf. 95 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Det finns flera aspekter på den här typen av satsningar, när man gör satsningar i en region. En aspekt är att man gör något konkret, att man tillför ekonomiska resurser och minskar arbetslösheten. En annan aspekt skulle kunna kallas psykologisk. Man visar att man bryr sig om också den regionen.

Vi kan konstatera att den nuvarande regeringen tydligen inte bryr sig om Skåne. Jag kan förstå att det kan låta exotiskt när länsstyrelsen i Malmöhus län vill ha pengar till en ny väg mellan Klörup och Aggarp. Det kanske är dålig marknadsföring att ta upp det som ett av de viktigaste projekten. Banan Malmö–Ystad–Simrishamn är däremot en framtidssatsning. Det är friskvård. Den satsningen uppfyller alla de krav som Mats Odell ställde på en vettig investering.

Anf. 96 BO HOLMBERG (s):

Herr talman! Mats Odell var förundrad över att jag var besviken när detta presenterades, men jag var ju inte ensam om att efter Mats Odells utspel förvänta mig att regeringen skulle satsa mer. Om jag minns rätt från kvällstidningarna skulle det bli fråga om 36 000 jobb. Det kan ju hända att det stod fel, men om jag minns rätt skulle satsningen vara i den storleksordningen. Sedan kom den här satsningen.

Mats Odell säger också att man inte klarar sysselsättningen med infrastruktursatsningar, men redan i kommunikationsministerns uttalande låg ett samband, nämligen att satsningen skulle ge 36 000 jobb. Alla ekonomiska bedömare är i dag på det klara med att det är helt felaktigt av regeringen att inte nu i denna lågkonjunktur gå in och göra stora satsningar på infrastrukturen. Den är ju djupt eftersatt i Sverige. Det råder inte enbart den nuvarande kommunikationsministern för, utan det är gamla försyndelser. Men alla är på det klara med att det behövs stora insatser. Varför kommer de inte?

Positivt i vad kommunikationsministern sade var att han skulle återkomma och vad han sade om Bothniabanan. Jag tackar för det.

Anf. 97 BRITTA SUNDIN (s):

Herr talman! Det råder enighet om att infrastruktursatsningar är väldigt bra, eftersom det är en av de viktigaste komponenterna när det gäller regio-

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

nal utveckling. Jag anser att Västernorrland väl uppfyller de kriterier som ställs för att man skall få del av dessa satsningar.

Jag vill ställa en fråga som har ställts redan tidigare i debatten: Hur stor skall arbetslösheten i vårt län vara för att vi skall få vara med om satsningarna? Jag skulle också vilja ta fasta på kommunikationsministerns löfte om nya pengar. Kommer Västernorrland att uppfylla de kriterier som är nödvändiga för att vi skall få vara med den gången?

Anf. 98 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Kommunikationsministern viftar bort sysselsättningsargumentet som skäl för starka och kraftiga infrastruktursatsningar. Jag vill då erinra om kommunikationsministerns svar. Där säger han avslutningsvis: "Regeringen följer utvecklingen på arbetsmarknaden, och med hänsyn till denna får regeringen bedöma om och när det är erforderligt med ytterligare insatser."

Det är uppenbarligen arbetsmarknadssituationen som är styrande för regeringens bedömningar. Jag menar att regeringen redan nu har klara belägg och ett klart sakunderlag för att mycket kraftfullare än hittills gå in med infrastruktursatsningar. Sätt er ner och gå igenom situationen och studera byggprognoserna! Ni kommer då att komma fram till att det i Malmöhus län till vintern kommer att finnas en byggarbetslöshet på 30 %.

Kommunikationsministern bör också begrunda ytterligare ett skäl. Jag tycker, med tanke på de stora projekt som ligger framför oss när det gäller Öresundsförbindelserna, att kommunikationsministern skall känna stor oro för den utarmning av kompetens och numerär som sker i fråga om byggarbetskåren i Skåne.

Anf. 99 BENGT KRONBLAD (s):

Herr talman! Beträffande debattens uppläggning kan jag konstatera att regeringen tycker om kollektiva lösningar. Jag hoppas att sådana nås också på trafiksystemets område.

Vad gäller det geografiska täckandet kan man konstatera att det skall finnas ett nationellt väg- och trafiknät. Det finns riksdagsbeslut om detta. Då kan man inte utesluta en hel landsdel, där också Europavägar ingår i de projekt som har föreslagits i de olika regionerna.

I tidningen Byggnadsindustriarbetaren säger man att det var med blandade känslor som branschens parter tog emot ministerns senaste paket. Man säger där att det finns en stor oro inför framtiden, eftersom inte en enda krona har tillförts utan även framtida medel har tagits i anspråk. Detta kan leda till ett tvärstopp i byggandet inom ett år.

Detta är mycket allvarligt, och det är därför jag återigen vill fråga: Vilken var bakgrunden till att Kalmar län inte fick några medel till detta? Jag ställer frågan, eftersom detta är viktigt för sysselsättningen, för trafiken och med tanke på att hela landet skall leva också trafikmässigt.

Anf. 100 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag skall börja med det sista. I Kalmar län finns inga av riksdagen utpekade vägstråk.

När det gäller Västernorrlands län har för väg E 4 endast två startklara objekt redovisats. Det ena är Vedabron. Det projektet låg så sent i december att vi sade att det var bättre att nu använda de pengarna till projekt som kan komma i gång. Dessa pengar har hamnat huvudsakligen i Gävleborgs län, till en utbyggnad av E 4.

Vedabron återkommer vi till.

Det som är nytt är att vi förbrukar de pengar den förra riksdagen anslog mycket snabbare än det var tänkt. Utbetalningarna skulle ha en pucker 1995/96, men vi har förskjutit den till 1992/93 när vi av allt att döma har den djupaste lågkonjunkturen.

Sedan säger denna regering, till skillnad från den föregående, att vi vill sälja ut av statligt ägda företag som lika gärna kan drivas och ägas av andra, för att satsa på det som ingen annan än staten vill satsa på, nämligen vägar och järnvägar.

Det verkar på anförandena här som om Skåne skulle vara fullständigt utarmat. Då har ni glömt bort att i anslaget under K 1 finns Malmö-överenskommelsen. Vi har Öresundsbron med en start 1993, det största byggprojektet i Norden i modern tid. Vi har tunneln genom Hallandsåsen, satsningar på västkustbanan osv.

Vad det var för fel på Klörup och Aggarp förstod jag inte, men det kanske jag kan få reda på sedan.

Herr talman, jag skulle önska att jag hade betydligt mera tid för att gå in på detaljerna.

Sammanfattningsvis: Regeringen satsar 8 miljarder kronor i projekt som kommer i gång nu. Det är ganska mycket. Pengarna har fördelats efter de principer som jag har redogjort för här.

Den akuta arbetslöshetssituationen måste angripas på många olika sätt. Ett viktigt sätt är genom infrastrukturinvesteringar, men detta kan aldrig lösa arbetslöshetsproblemen på lång sikt. Den huvudsakliga sysselsättnings-effekten uppstår när anläggningsarbetena är avslutade och Sverige blir mera konkurrenskraftigt.

Anf. 101 LARS-ERIK LÖVDEN (s):

Herr talman! Vi har sannerligen inte glömt bort Öresundsbron och de övriga projekt som är knutna till den stora byggnationen. Men det ligger litet längre fram i tiden, med start först senhösten 1993. Det är nu vi upplever den besvärliga situationen på arbetsmarknaden, där vi riskerar en utarmning av byggarbetskåren, av den kompetens vi behöver just inför Öresundsbrobygget.

Jag vill ändå ta fasta på det positiva som jag tycker finns antytt i kommunikationsministerns svar, nämligen att kommunikationsministern är beredd att fundera på ytterligare infrastruktursatsningar i det korta perspektivet.

Jag vill uppmana kommunikationsministern att redan i kväll gå till departementet och skissera ett sådant paket och ta det till regeringen. Om kommunikationsministern kommer till riksdagen och begär mer pengar, exempelvis i kompletteringspropositionen, kan kommunikationsministern vara förvisad om stöd från socialdemokratiskt håll.

Anf. 102 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill i likhet med föregående talare också ta fasta på det positiva. Jag kan konstatera att kommunikationsministern anser att Veda-projektet är klart för start. Just därför är det viktigt att man anslår pengar för att kunna starta detta för övre Norrland så viktiga projekt.

Jag ser fram emot att kommunikationsministern också ser till att det finns pengar när det är klart för start – efter det att handlingarna varit utställda och arbetsplanen är färdig, vilket beräknas vara den 1 juni i år.

Anf. 103 SVEN LUNDBERG (s):

Herr talman! Mats Odell säger att endast två vägprojekt i Västernorrland är startklara. Men jag har en lista här som varit underlag för en uppvaktning i kommunikationsdepartementet över framför allt inlandsvägar. Här har man redovisat igångsättningstid, år och månad, och kostnaderna och att det, som jag nämnde tidigare, gäller 40 000 dagsverken.

Detta är någonting man kunde sätta i gång omedelbart, och det är behövt. Jag hoppas kommunikationsministern tittar på denna lista och försöker göra någonting åt den.

Mats Odell har inte tackat ja till inbjudan om en resa på inlandsvägnätet, men jag hoppas att han kommer.

Anf. 104 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Jag vill ta fasta på det kommunikationsministern nämner i svaret att det skall göras satsningar på infrastrukturinvesteringar som gagnar tillväxt och miljö. Jag har svårt att se att det inte skulle finnas några sådana projekt i Skåne.

Jag har också svårt att se att man skulle kunna slå sig till ro i väntan på en förbindelse över Öresund. Det är väl knappast realistiskt att tro att den kommer att sättas i gång under 1993. Rimligtvis måste det dröja betydligt längre innan det bygget kommer i gång.

Då måste man göra någonting annat under tiden, medan man ger upp planerna på en bro och i stället satsar på en miljövänlig förbindelse.

Anf. 105 BENGT KRONBLAD (s):

Herr talman! Någon brist på investeringsprojekt finns inte i regionen. Det har lämnats förslag och jag vill gärna säga att regeringen omgående bör besluta och anvisa medel till de olika objekten.

I sista delen av svaret som lämnades stod att regeringen följer utvecklingen på arbetsmarknaden och att regeringen med hänsyn till detta får bedöma om ytterligare insatser behövs.

Jag kan direkt tala om för ministern att i den regionen behövs dessa objekt. De behöver också komma till utförande för att se till att södra Sverige får den tillväxt och den förbättrade sysselsättningssituation som i dag behövs. Man behöver en förbättring i infrastrukturen för att få en utveckling som är till gagn för regionen och därmed också för Sverige och för parollen Hela Sverige skall leva.

Anf. 106 OLLE SCHMIDT (fp):

Herr talman! Jag är ensam frågeställare från den borgerliga kanten, men man skall akta sig för att ta detta till intäkt för att synpunkterna bara delas av socialdemokrater runt om i vårt land. Så är det faktiskt inte, kommunikationsministern.

Jag tror att det är viktigt att man i dessa sammanhang inte missleds att tro att Skåne bara är Sveriges kornbod och en plats för välmåga. Det har alltid varit den bild beslutsfattarna i Stockholm haft. Det pågår faktiskt en intensiv diskussion i mitt hemlän om att vi borde ta över beslutsfattandet regionalt i högre grad. En sådan situation tycker jag vi bör akta oss för.

Vi har inte glömt Öresundsbron, men ibland undrar jag om inte kollegerna i regeringen försöker göra det. Jag är oroad över det. Tills beslutet är definitivt och man sätter spaden i jorden behövs litet annat. I den lista som också jag har med mig finns projekt i mitt hemlän som kan komma i gång omedelbart. De uppfyller kvalifikationerna, och jag hoppas kommunikationsministern kommer tillbaka till dem så fort som möjligt.

Anf. 107 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Det är många från Västernorrland uppe i denna debatt och det är ingen slump. Vi har ett av landets sämsta grusvägnät och inlandsvägnät på grund av våra många tunga transporter.

E 4 genom Västernorrland är den garanterat sämsta delen i landet.

Vi har dåliga järnvägar åtminstone delvis, och vi har också nästintill landets högsta arbetslöshet – den är i vart fall mycket hög.

Men jag vill också ta fasta på det positiva kommunikationsministern säger här, att han skall komma tillbaka med ytterligare satsningar. Då hoppas jag verkligen att han har Västernorrland i åtanke. Behovet är enormt och det krävs att vi får ordentliga satsningar på Västernorrlands vägnät.

Anf. 108 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag får svara i omgångar och det blir litet blandad kompott.

Ytterligare satsningar: Jag har föreslagit i budgetpropositionen att riksdagen skall godkänna en ny princip. I lågkonjunkturen har det hänt att entreprenadprisindex har gått nedåt. Projekten blir billigare än vad som är kalkylerat. Vägverket säger att detta ligger på mellan 10 och 30 %. Den besparingen på 8 miljarder begär vi att få använda till ett ökat underhåll av vägnätet.

Den kan då användas till de projekt ni har nämnt här som är underhållsprojekt, inte minst i Västernorrland där det finns en mycket dålig undergrund. Där finns en geologisk struktur med silt som binder vatten osv.

Det är ett mycket stort problem som kostar väldigt mycket pengar att komma till rätta med. Vi hoppas kunna öka underhållet genom att få ta pengar från det här kontot och satsa på underhåll i stället.

Sven Lundberg och Bengt Kronblad kom tillbaka med en lista på ett antal projekt. Problemet, mina vänner, är att riksdagen förhindrar oss att använda anslaget K1 för dessa projekt. Det finns inga projekt i Kalmar län, där man får ta i anspråk anslaget K1. Detta är problemet.

När det gäller Skåne måste det fattas ett antal strategiska beslut av typen

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

Svar på frågor

var skall riksbangård syd ligga någonstans. Man kan inte bara bygga järnvägsspår på måfå ute i terrängen, även om det är lätt att bygga i Skåne. Man bör ändå fatta en del sådana beslut innan man börjar dra fram järnvägar. Det är den typen av beslut som måste fram. Skåne har ett mindre avståndshandikapp än resten av Sverige. Skåne kommer inom en nära framtid att få många satsningar på infrastrukturen.

Anf. 109 SVEN LUNDBERG (s):

Herr talman! Jag beklagar att jag blir tvungen att kommentera att kommunikationsministern nu är förhindrad att göra någonting på grund av tidigare beslut. Det kan inte vara så att en regering och en kommunikationsminister känner sig helt låsta och inte kan ta några initiativ, så att den tidigare socialdemokratiska regeringen styr allt även in i framtiden. Jag hoppas att kommunikationsministern nu tar egna initiativ och kommer med dem till riksdagen. Jag hoppas att han begär pengar och satsningar.

Anf. 110 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Jag måste få fråga kommunikationsministern vad han egentligen menar. Tidigare i debatten sade han att det skulle komma ytterligare förslag på satsningar på infrastrukturen från regeringen. Men det han sade i sitt senaste inlägg uppfattade jag som att det enda som kommer är att de pengar som eventuellt blir över på grund av att prisbilden har förändrats skall kunna användas för underhåll. Jag hoppas att jag missförstod kommunikationsministern och att man från regeringens sida tänker komma med förslag till ytterligare satsningar på infrastrukturen.

Det är nödvändigt i det här arbetsmarknadsläget. Det vore dumt att inte utnyttja lågkonjunkturen till att rusta upp infrastrukturen i landet på ett bättre sätt.

Anf. 111 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Detta kommer att bli mitt sista inlägg i denna debatt med tanke på att jag har ett tjugotal frågor kvar att svara på.

Sven Lundberg vill upphäva den tidigare socialdemokratiska regeringens beslut. Det kanske är väl grundat i vissa fall. Men det här är något annat och allvarigare. Jag kan försäkra att om vi skulle ta av anslaget K1 i det här fallet, skulle jag omedelbart hamna inför konstitutionsutskottet. Det går alltså inte. Det är inget vi kan bestämma. Riksdagen måste själv ändra sitt beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1991/92:508 om Öresundsbron

Anf. 112 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Lars-Erik Lövdén har frågat mig om regeringen står fast vid avtalet med den danska regeringen om att det skall byggas en broförbindelse för väg- och järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn.

Bakgrunden till frågan är den promemoria som miljö- och naturresursde-

partementet upprättat och översänt till Svensk-Danska Broförbindelsen AB. Promemorian har av massmedia uppfattats som om regeringen nu kräver en förnyad utredning av ett tunnelalternativ.

Sveriges regering och Danmarks regering har ingått ett folkrättsligt bindande avtal om en fast förbindelse över Öresund. Av avtalet framgår att förbindelsen utgår från en konstgjord halvö vid Kastrups flygplats och korsar Drogden i en sänktunnel till en konstgjord ö sydväst om Saltholm. Förbindelsen fortsätter härifrån som en lågbro och vidare som en högbro över farlederna Flintrännen och Trindeltrännen och ansluter söder om Limhamn.

Regeringen har beslutat att utformningen av denna förbindelse skall prövas enligt 4 kap. lagen om hushållning med naturresurser m.m. Inför denna prövning skall sökanden upprätta en miljökonsekvensbeskrivning enligt 5 kap. i nämnda lag och redovisa det material i övrigt som behövs för remissinstansernas ställningstagande till ansökningen samt för regeringens prövning av denna. Regeringen har ingen annan uppfattning än att arbetet skall utföras i enlighet med överenskommelsen.

Anf. 113 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Jag skall be att få tacka kommunikationsministern för svaret som jag är nöjd med. Jag har frågat kommunikationsministern om regeringen står fast vid avtalet med den danska regeringen om att det skall byggas en broförbindelse för väg- och järnvägstrafik mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag har inte ställt frågan därför att jag på något sätt tvivlar på kommunikationsministerns ambitioner och vilja i det här avseendet. Men jag känner utomordentligt stor oro för andra i regeringen – framför allt för centerpartisterna som uppenbarligen har en annan uppfattning.

Miljö- och resursdepartementet vill uppenbarligen på nytt aktualisera tunnelalternativet. De riktlinjer för miljöprövningen som departementet utfärdat kan i alla fall tolkas på det här sättet. Riktlinjerna vållade också stor uppmärksamhet i massmedia och uppfattades som om det skulle göras en förnyad utredning om tunnelalternativet.

Nu har tunnelalternativet utretts och avvisats av riksdagen och den danska regeringen. Därmed borde den saken vara ur världen.

Jag uppfattar kommunikationsministerns svar som att regeringen nu i sin helhet står bakom den överenskommelse som träffats mellan den svenska och den danska regeringen. Jag hoppas att den signalen också går in i miljödepartementet och de centerpartister som huserar där.

Jag vill emellertid ställa en följdfråga till kommunikationsministern. Räkna kommunikationsministern med att tidsplanen för byggandet av Öresundsbron skall hålla, vilket innebär ett igångsättande någon gång under hösten 1993?

Anf. 114 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Svaret på den frågan är ja.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Anf. 115 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):
Herr talman! Då är jag ännu mera nöjd med kommunikationsministerns svar.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1991/92:510 om interrailsarbetet

Anf. 116 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):
Herr talman! Karin Pilsäter har frågat mig om vilka åtgärder regeringen avser att vidtaga för att verka för att interrailsarbetet i Europa fortsätter. Interrailsarbetet i Europa avgörs närmast inom UIC, som är en samsamarbetsorganisation för de europeiska järnvägsförvaltningarna. Från vissa medlemsförvaltningar, däribland Frankrike, Spanien och Italien, har det bl.a. framförts att reglerna för interrailsarbetet inte skulle vara förenliga med EG:s kommande bestämmelser angående gränsöverskridande trafik. SJ har dock, jämte järnvägsförvaltningarna i Norden, Tyskland och Holland, protesterat mot att interrailsarbetet inte längre upprätthålls. Frågan kommer ånyo att behandlas av UIC i april månad 1992. SJ kommer därvid att arbeta för fortsatta möjligheter till att "tågluffa" i Europa.

Anf. 117 KARIN PILSÄTER (fp):
Herr talman! Efter den här långa debatten som vi nyss har hört angående vägar och järnvägar i Skåne och i Norrland, kan det vara intressant att också diskutera hur vi skall använda dem när de är färdiga. Utan att överdriva kan man konstatera att interrailkortet är en succé. Mer än 70 000 svenskar köpte interrailkort förra året. Interrailkortet finns för människor i alla åldrar. Att tågluffa har blivit en folkrörelse, och tack vare interrailkortet kan människor resa och uppleva hela Europa.

Europa är på olika sätt splittrat, men genom interrailsarbetet har människor i Europa förenats – med ryggsäck och gymnastikskor är vi alla ganska lika. Självfallet lockas många nordbor till Sydeuropa, inte bara av sol och värme utan därför att det faktiskt är billigare att turista där.

Nu har bl.a. Spanien, Frankrike och Italien kommit med signaler om att börja dra sig ur. Man bör då fråga sig varför de gör det. Det verkar mycket konstigt att EG-samarbetet skulle sätta hinder för gränsöverskridande passager. Jag trodde EG-samarbetet skulle syfta till att upphäva sådana hinder. Jag vill därför fråga: På vilket sätt kommer SJ att arbeta för det här samarbetet och vad kan regeringen göra därutöver?

Anf. 118 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):
Herr talman! Som jag redovisade i mitt svar avgörs detta inom UIC. Där "lobbar" SJ, om jag får använda uttrycket, mycket kraftfullt tillsammans med andra medlemmar för att få behålla interrailsarbetet.

Jag anser, precis som Karin Pilsäter, att det vore mycket tragiskt om det här samarbetet skulle tvingas upphöra. Det finns en pedagogisk effekt

också, nämligen att vi vänjer unga människor vid att åka järnväg. Vi ser att detta är ett bra, ett bekvämt och, inte minst, ett gemensamhetsbefrämjande sätt att resa. Det drar mycket låga marginalkostnader för de unga mänskorna som åker.

SJ kommer att arbeta mycket intensivt för att den här möjligheten skall finnas kvar. Jag har fått mycket tydliga försäkringar från SJ.

Anf. 119 KARIN PILSÄTER (fp):

Herr talman! En orsak till att länderna i Sydeuropa kanske har blivit litet negativa är att de inte riktigt har förstått vad vi har att erbjuda. De upplever det kanske som att vi kommer till deras länder utan att ha något att erbjuda i gengäld. Frågan är om vi inte skulle kunna ägna oss litet mer åt marknadsföring för att informera om vad vi faktiskt har att erbjuda.

Man kan t.ex. marknadsföra inlandsbanan nere i Sydeuropa genom att framhålla att människor kan komma hit och se midnattssol och åka genom Europas sista vildmarker. Förhoppningsvis kommer inlandsbanan att vara kvar efter alla miljösatsningar. Man kan arbeta för att bussbolagen kommer in i systemet med rabatter eller att man kan få åka på interrailkortet. Näringslivet kan kanske vara med och sponsra interrailresenärerna, osv.

Jag avslutar med att verkligen uppmana kommunikationsministern och SJ att göra allt för att undvika att det här europeiska samarbetet spårar ur.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på frågorna 1991/92:512, 528, 529, 532 och 539 om bemaningen av svenska fartyg

Anf. 120 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Med hänvisning till en nyligen publicerad departementspromemoria om en ny svensk sjöfartspolitik har följande frågor ställts. Ines Uusmann har frågat mig om jag avser att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett särskilt fartygsregister, vilket skulle göra tusentals svenska sjömän arbetslösa. Sten Östlund har frågat arbetsmarknadsministern om han avser föreslå lagregler som tar bort anställningstryggheten för svenska sjömän på svenska fartyg i ett särskilt register. Monica Öhman har frågat arbetsmarknadsministern om han avser att föreslå ingrepp i existerande svenska kollektivavtal för svenska fartyg. Doris Håvik har frågat socialministern om han avser att föreslå lagregler som diskriminerar utländska medborgare på svenska fartyg i vad gäller rätt till social trygghet enligt lag om allmän försäkring. Georg Andersson har frågat kulturministern om regeringen kommer att tillåta svenska företag att importera gästarbetare som inte omfattas av samma rättigheter som svenska arbetare.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att jag skall svara på samtliga dessa frågor. Jag besvarar dem i ett sammanhang.

I den tjänstemannapromemoria som nyligen publicerats redovisas olika åtgärder för att stärka svensk sjöfart. Förslagen är nu ute på remiss. Först därefter kommer regeringen att ta ställning till förslagen.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Då Georg Andersson, som framställt fråga 528 och Ines Uusmann som framställt fråga 539, anmält att de var förhindrade att närvara vid sammanträdet, medgav andre vice talmannen att Sten Östlund fick ta emot svaren.

Anf. 121 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min, Georg Anderssons och Ines Uusmanns vägnar.

Det var inte svårt att ta emot svaret även för deras räkning, för det var ju faktiskt inget svar att tala om på de frågor som vi har ställt.

Kommunikationsministern säger i svaret att arbetet inom regeringen är så fördelat att han skall svara på samtliga dessa frågor. Såvitt jag förstår är det en helt ny fördelning av arbetet i regeringen om kommunikationsministern i fortsättningen skall svara såväl för arbetsrätt, invandarpolitik och socialförsäkringsfrågor som för frågor som har med detta att göra. Det är knappast den fördelning som man räknar med att ni i regeringen har – och det har ni naturligtvis inte heller.

Kommunikationsministern säger däremot i andra sammanhang, bl.a. i sitt pressmeddelande från departementet, att den här promemorian visar på den lagstiftning som behövs. Det är den vi vill debattera med dem som har ansvaret för respektive avsnitt inom regeringen.

Mats Odell själv, som kommunikationsminister, har debatterat denna fråga i många sammanhang, inte minst i pressen, i Sjöfartstidningen och i andra sammanhang. Kommunikationsministern har också uttalat att han vill se en samförståndslösning av klassisk Saltsjöbadsmodell.

Tiden går fort därför skulle jag direkt vilja ställa en följdfråga: Anser kommunikationsministern att detta förslag har någon likhet med det s.k. klassiska Saltsjöbadsavtalet? Är det på det här sättet som man tror att man skall komma överens med de fackliga organisationerna och är det på de här grunderna som man vill åstadkomma detta?

Anf. 122 DORIS HÅVIK (s):

Herr talman! Jag beklagar att jag inte får motta ett svar från den som jag anser kompetent att ge svaret. Jag anser inte att Mats Odell är det på detta område. Det skulle vara att begära litet för mycket. Å andra sidan: Under tiden som denna tjänstemannapromemoria tillverkades på departementet var kommunikationsministern ute, tyckte till och tänkte både högt och skriftligt. Därför förstår jag inte varför frågan inte kan diskuteras i Sveriges riksdag, när den diskuteras i pressen hela tiden. Blir det bara munhäfta som inställer sig när den ligger på bordet?

Vad som kan komma att hända ser jag som ganska upprörande när det gäller utländska sjömäns möjligheter till en social trygghet. Det enda som finns kvar för dem att få är arbetsskadeförsäkring, ingen sjukförsäkring, ingen rätt till pension. De kommer endast att forslas runt på ett fartyg. Händer det någonting och de skulle behöva ett stöd från den arbetsgivare de då har, finns det inget att få, om jag läst promemorian rätt.

Man kan titta litet grand hur det har blivit i Norge. Man vill gärna påpeka att det där har gått utmärkt bra. Där finns 16 491 registrerade sjömän. Av dem är 2 133 norrmän. 1 791 är befäl och 342 ingår i manskap. Då ser man

vilken utveckling det kommer att bli. Ett faktum är att detta verkligen rimmar illa med det ansvar som vi vill ta för människor när de arbetar på ett svenskt fartyg. Ni är över huvud taget inte beredda att ställa upp för det. Det beklagar jag.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Anf. 123 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Jag får tacka för svaret, som egentligen inte var något svar. Jag måste säga att jag faktiskt tycker att det är en mycket märklig fördelning av arbetet inom regeringen, om det är kommunikationsministern som också skall ansvara för de arbetsrättsliga frågorna. Jag hade ställt min fråga till arbetsmarknadsministern, som mig veterligt fortfarande har ansvaret för de frågorna.

Jag kan inte tolka det på annat sätt än att regeringen visar en viss nonchalans mot oss. När vi försöker rikta oss till de statsråd som har ansvaret för ifrågavarande område, slås allting ihop i ett enda svar.

Eftersom Mats Odell tagit på sig det här ansvaret, får jag väl ta mig friheten och ställa en fråga till honom: Om man inte uppnår de resultat som man förväntade sig, är man då beredd att ingripa, lagstifta och ta från sjöfolket rätten till kollektivavtal? Jag vill ha svar.

Anf. 124 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag har full förståelse för att man ställer frågor. Här är det fråga om en stor omvälvning. Svensk sjöfart är i fara. Den är inte konkurrenskraftig. Vi har andra näringsgrenar i vårt land där konkurrensen har försvagats. Nu är det här en mycket speciell typ av internationell verksamhet, som sträcker sig över världshaven.

Låt oss bara konstatera att det förslag som presenteras i departementspromemorian är ett tjänstemannaförslag.

Det finns tre olika delar i förslaget. Den första är att skattebefrielse för svenska sjömän ombord på de föreslagna fartygen byts mot den nuvarande återbetalningen av skatten.

Den andra delen handlar om de sociala kostnaderna, som hittills har täckts av ett bidrag på 38 000 kr. Detta bidrag har urholkats undan för undan, inte minst av inflationen. I stället blir det nu en kraftig sänkning av de sociala avgifterna med 25 procentenheter. Ändringen i denna del är helt okontroversiell för alla parter, och den bidrar till att man stärker den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

I den tredje delen berörs möjligheten för utlänningar att arbeta på svenska fartyg, vilket jag inte tror att någon av frågeställarna har någonting emot. Detta är nog också helt okontroversiellt. Vi kommer ändå inte att kunna värja oss mot det här i ett EES- och EG-perspektiv. Det kommer att bli fri rörlighet för personer, kapital, tjänster och varor, dvs. de s.k. fyra friheterna.

Den kontroversiella frågan är vem som skall förhandla för den utländska arbetskraften. Låt oss konstatera att av dessa tre och en halv delar är det tre som är okontroversiella.

Den sista delen är nu ute på remiss. Vi hoppas att remissomgången skall belysa bl.a. de frågor som tas upp här. Jag är medveten om att detta är kon-

Svar på frågor

troversieellt. Därför är det bra att det blir en offentlig debatt och så småningom ett genomtänkt förslag. Låt oss sedan diskutera det förslaget.

Anf. 125 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Det handlar om förhandlingsrätten, sade Mats Odell. Ja, förvisso, men det handlar också om lagen om anställningsskydd, om hela den arbetsrättsliga lagstiftningen och om den sociala lagstiftning som vi har i vårt land.

Svenskt sjöfolk och svensk fackföreningsrörelse har aldrig sagt nej till att invandrare skall jobba på dessa arbetsplatser. Jag vågar påstå att vi har varit föregångare, genom att vi har sett till att de har varit välkomna och att de har fått samma villkor som svenska sjömän. Men nu är det slut med rätten för invandrarna att få arbeta under samma villkor som svenskar på svenska arbetsplatser. På fartyg flaggade med den blågula fanan i aktern skall nu filippinska avtal kunna gälla, och det är svenska arbetsplatser. Det är det som är så skrämmande. Dessutom kommer man att kasta i land många tusen svenska sjömän, som man genom det nya registret får rätt att säga upp utan saklig grund.

Till sist vill jag ställa en fråga: Är detta verkligen förenligt med en minister som kommer från kds, med hans moral och etik?

Anf. 126 DORIS HÅVIK (s):

Herr talman! Visst finns det utländska sjömän på svenska fartyg, och de har rätt till social trygghet. De har rätt till pension när de avgår från sin tjänst.

I denna promemoria står det på ett ställe att det är både önskvärt och rimligt att liknande arbets- och lönevillkor gäller för lika arbete på samma arbetsplats. Men det är ju just detta som skall tas bort. Härigenom har man sett till att svenska sjömän inte skall jobba på dessa båtar, utan där skall det vara enbart utländsk besättning. Eller skall det vara skillnader i löner på samma fartyg? Eller skall det vara som i Norge, där bara befälet har norsk anställning och manskapet består av några få? Detta är en väldigt viktig fråga.

Ni på departementet måste väl ändå ha tänkt efter innan ni skrev denna promemoria och satte era tankar på pränt. Det hela är mycket dunkelt uttryckt. Vid en remissomgång borde ju de som läser promemorian kunna förstå vad som står i den. Jag efterlyser en översättning av innehållet, kommunikationsministern.

Anf. 127 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Jag har precis samma uppfattning som mina kamrater här. Men det kan väl ändå inte vara meningen att det skall vara särbestämmelser för en viss yrkeskår, för sjömännen.

Jag blev faktiskt litet skrämmd när jag läste promemorian. Jag har fått förmånen – om man nu kan kalla det för en förmån – att vara med i den arbetsrättskommitté som just har börjat att arbeta. När jag läste svaret slog det mig att vi kanske inte behöver göra så mycket mera, eftersom detta verkar vara den nya given när det gäller arbetsrätten.

Anf. 128 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Vad är rätt? Vad är fel? Vad är rätt moral och etik i detta sammanhang?

Hotet mot svensk sjöfart utgörs av vårt för höga kostnadsläge. Nu hoppas vi att parterna förhandlar om förslaget. Departementets tjänstemän har avgett en promemoria som föreslår en lagstiftning, som kan vara nödvändig för att göra svensk sjöfart konkurrenskraftig. Jag vet att en del av de inblandade tycker att det vore bättre att flagga ut dessa fartyg. Då måste vi fråga oss: Vad är det för moral, att dessa fartyg inte längre skulle lyda under t.ex. svenska säkerhets- och miljökrav? Det är alltså inte lätt att veta exakt vad som är rätt och fel här.

Jag har sagt att jag arbetar för breda samförstånds lösningar i den klassiska Saltsjöbadsandan, och det står jag fast vid. Men jag kan, herr talman, inte i dag – en vecka efter publiceringen av departementspromemorian – ha en definitiv uppfattning. Remissinstanserna måste först få säga sitt, och sedan kommer det att läggas fram ett förslag från departementet i form av en proposition.

Anf. 129 STEN ÖSTLUND (s):

Herr talman! Samtidigt som kommunikationsministern under ganska lång tid har fört en massa debatter i olika sammanhang har det utarbetats en departementspromemoria på departementet. Kommunikationsministern vill väl ändå inte göra gällande att det här inte skulle vara den linje som man har kommit fram till att man skall driva framöver? I så fall jobbar ni oerhört klumpigt, men så klumpiga tror jag faktiskt inte att ni är.

Anf. 130 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag vet inte vilken erfarenhet Sten Östlund har av arbetet på ett departement, men det går faktiskt till så, att tjänstemännen i det här fallet – utifrån den skrivning som fanns i budgetpropositionen – har utarbetat ett förslag. Förutsättningarna var att rederistödet skulle upphöra och att flagglagen har tagits bort. När Sverige är på väg in i ett EES-avtal med frihet för varor, tjänster, kapital och personer kan vi inte ha särskilda lagar för överlåtelse av fartyg. Det är en orimlighet.

Utifrån dessa förutsättningar har nu departementets tjänstemän utarbetat ett förslag. Låt oss nu, Sten Östlund, i lugn och ro avvakta vad parterna kommer fram till och vad remissinstanserna säger. Därefter kommer departementet och regeringen att lägga fram ett förslag, och låt oss sedan diskutera det förslaget.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

Svar på frågor

Svar på frågor

Anf. 131 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Axel Andersson har frågat mig när jag räknar med att E 4:ans upprustning genom Gävleborgs län och snabbtågsförbindelsen Stockholm–Sundsvall blir färdiga.

I det beslut som regeringen fattade den 12 mars i år fördelades medel till investeringar i vägar och järnvägar. Bl.a. fick Gävleborgs län för igångsättning av utbyggnaden av väg E 4 från Norralla norr om Söderhamn och norrut 340 milj.kr. Till åtgärder på Ostkustbanan i Gävleborgs län anvisades 221 milj.kr. Dessutom har tidigare 137 milj.kr. av infrastrukturanslaget anvisats till Ostkustbanan inom Gävleborgs län.

För att färdigställa snabbtågsförbindelsen Stockholm–Sundsvall och E 4:an mellan Söderhamn och Hudiksvall fordras emellertid ytterligare medel i storleksordningen 2 miljarder kronor. Färdigställandet är beroende på i vilken omfattning riksdagen kommer att bevilja medel för fortsatt infrastrukturbyggande och hur de ordinarie medel som frigörs genom beslutade tidigareläggningar kommer att disponeras. Jag kan därför inte nu ange någon tidpunkt för när de aktuella åtgärderna kommer att vara genomförda.

Anf. 132 AXEL ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Kommunikationsministern har ju haft en tuff eftermiddag, men den börjar närma sig sitt slut.

Den fråga som jag har ställt kan vid första påseendet synas mycket enkel. Men den har tillkommit med anledning av det pressmeddelande som har utformats på kommunikationsministerns departement av hans informationssekreterare.

När det gäller den ram som regeringen har att arbeta med när det gäller infrastrukturansatningar – ca 20 miljarder, varav det mesta är ett arv från den gamla socialdemokratiska regeringen – visade det sig när jag försökte göra en summering att med de inteckningar som är gjorda finns det inga mer pengar. Då är frågan berättigad.

Det vore av intresse av få reda på kommunikationsministerns egen inställning och ambition beträffande de bägge stora infrastrukturprojekten genom Gävleborgs län, som inte är regionala utan fast mer av nationell karaktär. Det som står i svaret, att det är riksdagen som beslutar om tilldelning av medel, är riktigt. Men det som riksdagen inte fattar beslut om är den nuvarande regeringens ambitioner att fullfölja stora och för hela landet viktiga projekt.

Jag skall förtydliga min fråga: Vad är kommunikationsministerns uppfattning? Är ambitionen i departementet att dessa jobb skall fortgå kontinuerligt tills de är klara?

Anf. 133 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag önskar nästan att Axel Andersson hade varit här litet tidigare på eftermiddagen när jag var kringgärdad av ledamöter från framför allt Skåne och Västernorrland vilka inte tyckte att de hade fått något. Axel

Andersson representerar ändå en del av landet som har fått hundratals miljoner, men han är ändå inte nöjd.

Jag förstår att han vill ha ett besked om när allt detta står klart. Svaret på den frågan är att jag inte vet det. Vårt land har så enorma behov av satsningar på infrastrukturen. Därför är det minst sagt vanskligt att stå här och tala om ungefär när olika stråk kan vara färdigbyggda.

Exempelvis utbyggnaden av de motorvägar som riksdagen har enats om bör byggas ut innebär en kostnad på ca 60 miljarder kronor. Det är alltså enorma pengar som behövs. Gävleborgs län är inget undantag.

Jag kan alltså inte, herr talman, svara mer exakt på Axel Anderssons fråga än vad som framgår av det skriftliga svaret.

Ambitionen från regeringens sida är att vi skall fortsätta att bygga ut infrastrukturen. Vi hoppas kunna minska konsumtionen, både hos hushållen och hos den offentliga sektorn, för att kunna öka investeringarna, så att vi långsiktigt skall kunna fortsätta att arbeta och bo här i vårt nordliga land.

Anf. 134 AXEL ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar återigen för svaret. Till slut kom regeringens ambition fram. Och om jag skall tolka det som kommunikationsministern sade på ett välvilligt sätt innebär det att han liksom jag anser att projekten mår bäst av, och blir billigast, om de sköts kontinuerligt.

Jag vill emellertid tillfoga en sak. Mats Odell sade att jag inte är nöjd. Men det var att ta i litet grand. Jag uttryckte min uppskattning över att detta har kommit till stånd. Men på en punkt är Mats Odells tolkning riktig, nämligen när det gäller vad den ordentliga satsningen på Ostkustbanan på drygt 200 miljoner innebär i antal arbetstillfällen. Jag har kontrollerat detta med banverket. Det framgick då att ett delprojekt på ca 40 miljoner sysselsätter människor utanför verket och utanför myndigheten. Och med en byggarbetslöshet i Gävleborg på 30 % i dag, den högsta i Sverige, är det naturligtvis otillfredsställande att man inte har fått mer sysselsättningsskapande delar i detta projekt.

Anf. 135 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag vore mycket tacksam, Axel Andersson, om vi kunde få även Socialdemokraternas hjälp när det gäller att minska andelen egenre-giarbeten inom de olika verken och öka den del som går ut på entreprenad.

När det gäller banverket är denna ambition mycket hög. Banverket har en egen skola i Ängelholm som utbildar entreprenörer och andra för att de skall kunna delta även i de arbeten som ligger ovanför banvallarna, dvs. rälsarbeten, kraftinstallationer och signalinstallationer. Detta pågår, men det behö-ver öka.

Slutligen, herr talman, har Axel Andersson naturligtvis alldeles rätt i att den samhällsekonomiska vinsten av investeringar egentligen uppstår först när något är klart, när man får ett stråk som är färdigt.

Anf. 136 AXEL ANDERSSON (s):

Herr talman! Nu försökte kommunikationsministern dribbla litet grand med mig. Jag anser inte att det innebär någon lösning att flytta arbetslöshe-

ten från en ficka till en annan. Verken, även banverket, har mycket duktigt folk som är specialister på sitt jobb, linjedragningar och andra specialarbeten, och detta jobb skall de naturligtvis göra. Men jag efterfrågade de sektorer som finns inom detta jobb som innebär ordentliga grundarbeten, anläggningsarbeten, som är typiska jobb som arbetslösa och kunniga byggnadsarbetare kan utföra.

Anf. 137 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag vill till sist säga att den information som jag har innebär att banverkets anläggningsarbeten, under själva rälsen, till hundra procent är entreprenader och inte egenregiarbeten.

Anf. 138 AXEL ANDERSSON (s):

Herr talman! Det stämmer nog. Men om vi skulle knyta ihop denna diskussion innebär det att kommunikationsministern är beredd att stödja ett kontinuerligt utförande av detta objekt, vilket successivt kan ge arbetstillfällen och även lätta på trycket i den nuvarande svåra arbetsmarknadssituationen.

Jag tycker att kommunikationsministern till sist skulle kunna kosta på sig en liten poänggivande markering om att det är klart att man skall se till att både E 4:an men framför allt Ostkustbanan, som vi har diskuterat mest, skall färdigställas och att ministern är beredd att prioritera dessa redan påbörjade och stora projekt om riksdagen fattar beslut om att anslå medel.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på fråga 1991/92:533 om utlokalisering av bil- och körkortsregistret

Anf. 139 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Monica Öhman har frågat mig om det skall fungera så att departementet stoppar förslag som innebär att en länsstyrelse inom sitt område tar ansvar för arbetsmarknadssituationen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län begärde i juni 1991 att trafiksäkerhetsverkets (TSV) registeravdelning skulle bereda ett förslag till utlokalisering av bilregistret till Arjeplog. TSV fann att en utflyttning enligt länsstyrelsens förslag framstod som olämplig och redovisade därför ett eget förslag till verksamheter som går att lokalisera till Arjeplog. Länsstyrelsen har i en skrivelse till regeringen i december förra året hemställt att TSV ges i uppdrag att genomföra de av verket föreslagna åtgärderna.

När TSV lade fram sitt förslag utgick verket från att fritidsbåtsregistret skulle vara kvar och att det därför kunde skötas från Arjeplog. En annan verksamhet som också skulle kunna administreras därifrån var kilometerskatten. Efter att TSV lagt fram sitt förslag har förutsättningarna förändrats. Regeringen har i budgetpropositionen aviserat att fritidsbåtsregistret skall avvecklas. Även kilometerskatten torde komma att avskaffas som en följd av den europeiska integrationen.

Som jag har sagt i kammaren tidigare i dag kommer regeringen under för-sommaren att i en proposition ta upp förslag till riktlinjer för och organisa-tion av det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Eftersom bil- och körkortsre-gistreringen kommer att behandlas i propositionen vore det fel att nu ta ställ-ning till en eventuell utlokalisering av registerverksamheten.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Anf. 140 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Anledningen till min upprördhet – jag måste erkänna att jag blev ganska upprörd när jag fick informationen i fråga – är följande. När den här kammaren har diskuterat regionalpolitik har vi från Norrlandslänen många gånger hävdad att verksamheter måste utloka-liseras från bl.a. det aktuella området för att få en bredd på arbetsmarkna-den.

Men samtidigt har riksdagen sagt att respektive län måste ta ett inomregio-nalt ansvar. Arjeplog befinner sig redan i en besvärlig situation. Och värre lär det bli om Laisvallgruvan läggs ner, vilket väl nästan allt nu tyder på. Vi i länsstyrelsen har därför känt att vi måste ta ett ansvar för den här orten. I total politisk enighet fattades således beslutet om att flytta den här enheten från länsstyrelsens centrala kansli i Luleå upp till Arjeplog. Detta skapar nat-urligtvis upprördhet bland personalen. Människorna är inte beredda att flytta till Arjeplog, och det har vi väl förståelse för. Men samtidigt har vi lyckats föra ut våra argument.

Vad händer då på departementet när det gäller det här beskedet? Ja, nat-urligtvis framstår politikerna i Norrbotten som, skulle jag vilja säga, virr-höns. Man får stöd av departementet men inte av oss, dvs. de egna. Jag tycker nog att man bör fundera två gånger innan en sådan här begäran av-slås. I länet har vi tagit en ordentlig match, och vi förväntade oss faktiskt litet stöd söderifrån.

Anf. 141 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag tycker att alla initiativ av det här slaget är bra. När statlig verksamhet berörs som är föremål för en kraftfull omstrukturering – och Monica Öhman vet att det här sker med anledning av en utredning som Inge-mar Mundebo har genomfört – tror jag ändå att det är fel att nu ta ställning till eventuella utlokaliseringar av olika delar av verksamheten. Trots allt är det inte så lång tid kvar tills en proposition läggs fram och beslut fattas i frå-gan. Därefter kan vi se vilka möjligheter som finns till eventuella utlokalis-e-ringar.

Anf. 142 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Jag kan ha viss förståelse för kommunikationsministern, som har blivit ordentligt plågad i dag. Det har ju varit en lång debatt. Därför nöjer jag mig med att säga att jag hoppas att ministern har dessa saker i bakhuvudet när han och andra arbetar med propositionen. Dessutom hop-pas jag att ni i det jobbet tar i beaktande de funderingar som vi har. Sedan får vi se hur det blir. Jag lever alltså fortfarande på hoppet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på frågor

Anf. 143 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Elvy Söderström har frågat mig om regeringen är beredd att medverka till att trafikföretag och trafikhuvudmän ges möjlighet att tidigarelägga beställningar av spårburna fordon.

Av överenskommelsen om trafik och miljö i Stockholmsregionen framgår att kostnaderna för inköp av nya tunnelbanevagnar skall finansieras av landstinget. Vagnkostnaderna beräknas till 4 000 milj. kr. för perioden 1991–2005. Motsvarande gäller för överenskommelsen i Göteborgsregionen, där Göteborgs kommun åtar sig att upprusta spårvägen och genomföra nya spårvägsinvesteringar.

Något anslag inom Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde som får användas för mera omfattande inköp av rullande materiel inom kollektivtrafiken har hittills inte funnits. Anslaget Byggnad av länstrafikanläggningar omfattar visserligen delposten Bidrag till investeringar i trafikmedel m.m., men den posten är för budgetåret 1991/92 endast på 70 milj. kr. och är helt intecknad.

Av det statliga anslaget Investeringar i trafikens infrastruktur är 5,5 miljarder reserverade för storstadsregionerna. Som namnet på anslaget anger får medlen dock inte användas för investeringar i rullande materiel.

Jag kan däremot glädja Elvy Söderström med att säga att genom det förslag som finns i regeringens proposition (1991/92:130) om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken och som beslutades den 12 mars i år möjliggörs en tidigareläggning av inköp av t.ex. regionaltåg. Förslaget innebär att statens förhandlare för köp av interregional persontrafik får som ett alternativ till driftsbidrag förhandla om upphandling av rullande järnvägsmateriel. I stället för att upphandla själva trafiken köper staten rullande järnvägsmateriel som sedan får disponeras av den som får trafikeringsrätten för avsedd trafik. Staten står med andra ord för kapitalkostnaderna för trafiken, medan trafikeringsrättsinnehavaren står för trafikdriften.

Härigenom möjliggörs en förnyelse av vagnparken och därmed också en effektivisering av trafiken. Nybeställningarna bör också kunna få sysselsättningsskapande effekter.

Jag vill tillägga att motsvarande förfarande har tillämpats på en länsvägväg, nämligen Blekinge kustbana, där helt nya tåg satts in i trafik. Inköpen av vagnarna har finansierats med det statliga tioåriga driftsbidraget. En tät trafik på banan med komfortabla vagnar har medverkat till ett kraftigt ökat resande, vilket är mycket glädjande.

Anf. 144 ELVY SÖDERSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min fråga. Kommunikationsministern var, som framgick av den förra debatten, i Örnsköldsvik i fredags och fick där information om hur angeläget och viktigt det är för jobben just när det gäller den industri som tillverkar spårbundna fordon att beställningarna kommer till stånd så snart som möjligt.

Jag måste säga att jag är positiv till den aktuella förändringen. Men jag är

inte riktigt på det klara med hur pass långt fram i tiden möjligheten finns att göra sådana här beställningar. Som ministern vet är det viktigt att beställningarna kommer till stånd nu. Från industrins sida talas det om halvårsskiftet. Därefter är det stopp. Industrin läggs ner, och vi står utan kompetens på ett för Sverige viktigt område. Det gäller alltså tillverkningen av vagnar av just den typ som tillverkas vid bl.a. ABB Railcar i Örnsköldsvik.

Därför är jag intresserad av att höra ministerns bedömning av det förslag som finns i propositionen. Är departementet efter riksdagens behandling av ärendet startklart? Hur länge får man alltså vänta på att nämnda möjlighet skall föreligga?

Anf. 145 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Det är väldigt bra när man, utan att nya pengar anslås, kan använda de pengar som redan är anslagna på ett mera kreativt sätt och det är ju vad det här är fråga om. Det handlar alltså om att göra kollektivtrafiken så attraktiv att den blir lönsam.

Jag måste ändå påminna om att det inte är kommunikationsdepartementet eller regeringen som köper de här vagnarna eller den här trafiken. Det gör den som innehar trafikeringsrätten för de aktuella sträckorna.

Om riksdagen hinner fatta beslut i ärendet under vårriksdagen, och jag utgår från att så kommer att vara fallet, måste den här möjligheten föreligga redan före halvårsskiftet.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på fråga 1991/92:553 om postens verksamhet i Ånge

Anf. 146 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Hans Stenberg har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta om postverket genomför de föreslagna neddragningarna i Ånge.

Postverket, liksom många andra, är påverkat av det ekonomiska läget. Därutöver har postverket sedan tidigare svåra lönsamhetsproblem i paketverksamheten. Behovet av rationalisering är därför stort.

Postverket ser för närvarande över sitt transport- och terminalsystem för postorder- och ekonomipaket som innebär att sorteringen koncentreras från nuvarande nio till fyra terminaler. En av de kvarvarande fyra terminalerna är den i Ånge. På terminalen i Ånge kommer emellertid neddragningar att ske. Postverket ser även över uppsamlingssorteringen av brev m.m. i Ånge. Även i denna verksamhet kommer neddragningar att ske.

I instruktionen för postverket (SFS 1988:79) anges i 7 § att postverket bestämmer närmare om den regionala och lokala verksamhetens organisation.

Det är olyckligt att arbetstillfällen kommer att försvinna i Ånge till följd av postverkets rationaliseringar. Emellertid är det en förutsättning för att vi skall behålla och utveckla arbete och boende i Sverige att affärsverk och företag är effektiva och lönsamma.

Anf. 147 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Till att börja med tackar jag kommunikationsministern för svaret, som jag dock tycker visar en viss passivitet från regeringens sida.

Ånge är en liten inlandskommun med drygt 12 000 invånare som har drabbats väldigt hårt under de senaste åren av stora industrinedläggningar. Kommunen är extremt beroende av statliga arbetstillfällen. SJ och posten är stora och dominerande arbetsgivare inom kommunen.

När det gäller SJ har man under årens lopp ideligen fått uppleva små indragningar av verksamheten. Och nu aviserar posten neddragningar som kan få mycket stora konsekvenser för Ånges del.

Om det värsta alternativet blir ett faktum för Ånges del blir det ett dråpslag mot Ånge kommun, fullt jämförbart med en nedläggning av Volvos verksamhet i Göteborg. Sett till kommunens storlek blir konsekvenserna väldigt stora.

Det får också följd effekter för det privata näringsliv som finns kvar. I och med att samhällsservicen dras undan och arbetstillfällen försvinner på den statliga sidan påverkas också detta.

Jag förstår av kommunikationsministerns svar – om jag uppfattar det rätt – att han inte tycker att de statliga verken skall ta något speciellt regionalpolitiskt ansvar. Posten skall enbart göra de affärsmässiga bedömningarna.

Jag hade på känn att kommunikationsministern hade den inställningen, trots de direktiv som tidigare har funnits för statliga verk att även ta regionalpolitiskt ansvar. Men min fråga gällde faktiskt om regeringen tänkte vidta några åtgärder för att stötta näringslivet och verksamheten i Ånge om neddragningarna blir verklighet.

Anf. 148 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Låt oss börja med att titta litet grand på posten. Posten har länge varit ett s.k. naturligt monopol. Vissa saker har gått väldigt bra och man har tjänat mycket pengar på de verksamheterna, pengar som har använts för att subventionera olika typer av verksamhet som inte har gått så bra.

Det som nu har hänt är att posten har fått konkurrens på de mest lönsamma affärsområdena. Det har gjorts att man har varit tvungen att sänka priserna undan för undan. Posten har också utsatts för konkurrens genom att telefax är ett kommunikationsmedel som utnyttjas mer och mer och som gör att brevsortering och annat sådant får ett helt annat underlag än den hade tidigare. Detta är den faktiska verklighet som man har att hantera.

Nu har posten ändå valt att ha kvar terminalen för post- och ekonomipaket i Ånge, mycket beroende just på det regionalpolitiska läget. Det, Hans Stenberg, är en aktiv regionalpolitisk insats som posten gör. Det måste vi faktiskt hålla i minnet.

Ånges ställning som järnvägsknut i gränslandet Mellansverige och norra Sverige har historiskt gjort orten till ett naturligt val. Men eftersom en ökad andel av breven distribueras med s.k. elektronisk post – fakturor m.m. skrivs ut, kuverteras och sorteras nära mottagaren – har järnvägsbefordran minskat i betydelse. Regeringens huvudstrategi är att föra en ekonomisk politik som leder till att hela Sverige skall leva. Det förutsätter att en så oerhört

viktig verksamhet som posten är konkurrenskraftig och kan fortsätta sin verksamhet över hela landet. Därför måste posten vara effektiv i sin kärnverksamhet. Det är det bästa sättet att garantera att den också kan åta sig sina viktiga sociala och regionalpolitiska uppgifter.

Prot. 1991/92:85
26 mars 1992

Svar på frågor

Anf. 149 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger här att pakethanteringen i Ånge blir kvar. Jag vill ställa en fråga till kommunikationsministern: Är det helt klart att det är så? När jag var i kontakt med fackliga företrädare inom posten under förra veckan, hade man där inte fått något klart besked i den frågan. Man såg med stor oro på vad som var på väg att hända. Jag hoppas att det svar som kommunikationsministern har gett är riktigt och att den delen av verksamheten är tryggad.

Den konkurrens posten utsätts för och den marknadsorientering som man tvingas till är ett bekymmer på många områden för just Norrlands inland, ja, för inlandet över huvud taget. När man skall konkurrera på helt kommersiella grunder krävs det att staten går in med särskilda riktade insatser för glesbygden, annars kommer det inte att finnas underlag för någon service på de orterna.

Anf. 150 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Det är alldeles rätt, och därför har också regeringen i budgetpropositionen anslagit 300 milj.kr. för regionalpolitiska och sociala tjänster som postverket skall utföra.

Överläggningen var härmed avslutad.

18 § Svar på fråga 1991/92:495 om kostnaderna för telefonjouren på 90 000

Anf. 151 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Barbro Westerholm har frågat mig vad regeringen avser att göra med anledning av kostnader för telefonjouren på 90 000-numret.

Riksdagen har bemyndigat regeringen att fastställa omfattningen och utformningen av SOS-tjänsten, dvs. larmförmedling via telefonnumret 90 000. SOS-tjänsten består av ett antal tjänster som är avgiftsfria för uppdragsgivaren, de s.k. grundtjänsterna. Därutöver finns några ytterligare namnanrop på 90 000-numret där uppdragsgivaren betalar en avgift för SOS Alarmerings tjänster. Dessa namnanrop ingår bland bolagets kommersiella tjänster. Den uppringande debiteras endast en samtalsmarkering på 90 000-numret.

Andra tjänster än grundtjänsten kallas kommersiella tjänster. SOS Alarmering AB skall på marknadsmässiga villkor tillhandahålla de kommersiella tjänsterna, som skall vara förenliga med SOS Alarmerings huvudsakliga verksamhetsinriktning. Jourhavande medmänniska och jourhavande kurator, som frågeställaren tar upp i sin fråga, ingår bland dessa tjänster. Den uppringande betalar vanlig samtalstaxa vid utnyttjande av en kommersiell tjänst.

Det är SOS Alarmering AB som tecknar avtal avseende de tjänster som bolaget tillhandahåller. Televerkets del i de tjänster som erbjuds av SOS Alarmering är endast att vara nätoperatör. Eftersom jag inte har fått klart för mig vilka avtal Barbro Westerholm syftar på att televerket tecknar med enskilda jourer kan jag inte här besvara hennes fråga. Generellt gäller dock att televerket i egenskap av nätoperatör kan teckna olika typer av abonnemangsavtal med enskilda jourer.

Anf. 152 BARBRO WESTERHOLM (fp):

Herr talman! Regionalpolitiken har haft väldigt många förespråkare här i dag. Jag gör mig till tolk för en del av det glömda, tysta Sverige.

Att kunna ringa upp jourer, polis och annat till ingen kostnad alls går tillbaka till ett riksdagsbeslut 1951. Det kompletterades 1956, och 1972 sade riksdagen ja till förslaget om ett avtal mellan televerket, Kommunförbundet och Landstingsförbundet om ett gemensamt alarmeringsbolag, SOS AB. Detta riksdagsbeslut innefattar också att man skall kunna teckna ett avtal och betala för det, men samtalskostnaden skall även här vara noll för den uppringande.

Det här har riksdagens utredningstjänst utrett noga. Jag har papper här som jag ber att få överlämna efter denna debatt. Det har alltså någonstans på vägen hänt saker som gör att man nu går emot riksdagsbeslutet. Man går ut och tecknar avtal med enskilda jourer, där man inte bara debiterar dem för anslutningskostnaden utan också för samtalskostnaden.

Jag vill understryka hur viktig den här tjänsten är, det är viktigt att kunna ringa upp anonymt, tala med någon och be om hjälp. Det är inte alltid man vill gå till hälso- och sjukvården eller socialtjänsten och ge sig till känna. Just att kunna tala med någon anonymt är så oerhört viktigt för människor i kris. Jag tror inte att detta kan vara någon stor förlustpost för televerket. Man borde kunna stå för den här samhällsservicen.

Anf. 153 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Jag håller givetvis med Barbro Westerholm i detta, hur oerhört viktigt det är att människor i nöd skall nå fram till en medmänniska.

Det här handlar om en verksamhet som riksdagen har beslutat om. Men riksdagen har bemyndigat regeringen att fastställa omfattningen och utformningen av SOS-tjänsten. Sedan har regeringen bemyndigat televerket att fastställa avgifterna för SOS-tjänsten.

Det finns nio stycken s.k. grundtjänster. Jag kan snabbt räkna upp dem. Det är brandlarm, fjällräddning, flygräddning, polislarm, ambulans, flygambulans, jourhavande läkare, sjöräddning och socialjour. För övriga namnanger på 90 000 tar SOS Alarmering ut en mindre avgift, som bör täcka kostnaderna för tjänsten på kommersiella villkor. Vad det handlar om där är djurambulans, jourhavande barnmorska, jourhavande sköterska, jourhavande tandläkare, jourhavande präst och jourhavande veterinär.

Låt oss ta jourhavande präst som exempel. Här debiteras ingen grundavgift, utan bara en samtalsavgift. 1992 betalar jourhavande präst 16:80 kr. per samtal vid hundra samtal eller mindre per månad. Men vid mer än hundra

samtal debiteras 59 kr. per dygn och jourställe. Man har knutit avgifterna till konsumentprisindex.

Sedan finns det andra tjänster än grundtjänsterna. De kallas kommersiella tjänster. Det är antagligen de som vi talar om här. De skall tillhandahållas på kommersiella villkor och vara förenliga med SOS Alarmering AB:s verksamhet. Exempel på dem är jourhavande kurator och Röda korsets jourhavande medmänniska.

De betalar en abonnemangsavgift till televerket och sluter sedan avtal med SOS Alarmering AB om förmedlingsverksamheten. Ibland har Röda korset haft uppfattningen att dess kostnader för SOS Alarmerings förmedlingsverksamhet är för höga. Man har arbetat för att få sin Jourhavande medmänniska bland 90 000-anropen. Problem uppstår om det blir för många verksamheter under nummergruppen 90 000, så att brandlarm, flygräddning, fjällräddning, osv. blir försenade på grund av den mycket stora anhopning av samtal som i så fall kan bli aktuell.

Anf. 154 BARBRO WESTERHOLM (fp):

Herr talman! Detta styrker mig i min uppfattning att riksdagens avsikt med det här systemet någonstans under resans gång kom bort i hanteringen. Om det blir för trångt på 90 000-numren är det kanske inte omöjligt att skapa ett 80 000-nummer eller någonting sådant.

Jag tycker att den regering som i sin regeringsdeklaration har som målsättning att hjälpa det glömda Sverige också skall ta sig an det här problemet, gå tillbaka till riksdagsbeslutet och se till att dess intentioner fullföljs.

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Proposition

1991/92:105 till socialutskottet

Motionerna

1991/92:L16 till lagutskottet

1991/92:T14–T16 till trafikutskottet

20 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Propositionerna

1991/92:107 Ny läkemedelslag m.m.

1991/92:115 Dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Schweiz

1991/92:128 Sveriges tillträde till Luganokonventionen

1991/92:137 Ändring i miljöskyddslagen (1969:387) m.m.

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

Svar på frågor

- 1991/92:140 Den avgiftsfinansierade radio- och TV-verksamheten 1993 – 1996 m.m.
1991/92:148 Förtroendenämndsverksamhet inom hälso- och sjukvården, m.m.
1991/92:158 Regeringsrättens domförhet i vissa fall
1991/92:159 Sänkt inkomstgräns för allmän rättshjälp

Motionerna

- med anledning av prop. 1991/92:96 Vissa jordbrukspolitiska frågor, m.m.
(1991/92:Jo22 av Göran Persson m.fl. (s), bordlagd 17/3 och hänvisad till JoU 18/3)
1991/92:Jo23 av John Andersson (v)
1991/92:Jo24 av Georg Andersson m.fl. (s)
1991/92:Jo25 av Gunhild Bolander och Ulla Pettersson (c, s)
1991/92:Jo26 av Annika Åhnberg m.fl. (v)
1991/92:Jo27 av Christer Windén och Claus Zaar (nyd)
1991/92:Jo28 av Birger Andersson m.fl. (c, m, fp, kds)
1991/92:Jo29 av Stina Gustavsson m.fl. (c)
1991/92:Jo30 av Göran Persson m.fl. (s)
1991/92:Jo31 av Holger Gustafsson (kds)
1991/92:Jo32 av Mats Lindberg m.fl. (s)
1991/92:Jo33 av Harry Staaf (kds)
1991/92:Jo34 av Birgitta Carlsson (c)

21 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställts

den 24 mars

1991/92:156 av *Bengt Hurtig* (v) till kommunikationsministern om kostnader för näringslivets transporter:

För att minska vissa kostnader såsom lagerkostnader, kapitalkostnader etc. övergår företag till just-in-time-transporter. Dvs. i stället för att ha lager övergår man till leveranser just när varan eller insatsvaran behövs. Detta gäller inte längre bara industriföretag utan även handel och distributionstrafik. En livsmedelsbutik kan t.ex. få färskvaruleveranser flera gånger om dagen. Kapitalvarumarknaden har i allt högre grad endast demonstrationsexemplar i butikerna – butikslagren har ersatts med frekventare transporter.

Ett vedertaget begrepp för denna företagsfilosofi är just-in-time-transporter.

Problem

Denna just-in-time-filosofi har slagit igenom i stor skala eftersom den är lönsam för företagen. Fler transporter är billigare för företagen än stora lagrings-, personal- och kapitalkostnader.

Ur företagens synpunkt är det än så länge inga större problem med denna utveckling, fränsett att trängseln på vägarna i storstadsregionerna orsakar tidsförluster.

Det blir dock problem för samhället som skall stå både för kostnaden för infrastrukturen, som skall tåla fler transporter, och för de externa kostnader som ökade transporter orsakar i form av miljöskador, sjukvårdskostnader, bullerstörningar, kulturförstörelse etc.

Det blir också ekonomiska förluster för andra trafikanter som drabbas av trängseleffekterna.

Det finns en växande kritik mot näringslivets påstående att skattebelastningen på vägtransporter är för hög och är ett hot mot företagens lönsamhet. Sanningen är att transportkostnadens andel av saluvärdet i många branscher är mycket låg. Se fig. 1 s. 95.

Som framgår av fig. 1 är det bara inom ett fåtal branscher som kostnaderna för lejda transporter överstiger 3 % av produktionens saluvärde. Inom verkstadsindustrin uppgår t.ex. kostnaderna för dessa transporter till i genomsnitt drygt 1 % av produktionens saluvärde.

En ökning på 10 % av transportavgifterna skulle endast undantagsvis påverka totalkostnaden mer än marginellt. Kostnadsökningarna skulle bli störst för gruvor och mineralbrott. Inom denna bransch skulle ökningen höja de totala kostnaderna med 0,7 resp. 0,8 %. Tillverkningsindustrins totala kostnader skulle stiga med 0,1 till 0,6 %.

Förslag

Just-in-time-filosofin innebär en övervältring av kostnader från företag till samhället, läs skattebetalarna. Företagen kommer att fortsätta att driva denna utveckling vidare till dess inga ytterligare vinster går att hämta hem. Samhällets kostnader kommer i motsvarande grad att öka om inga åtgärder vidtas.

Vänsterpartiet anser att det noggrant måste utredas hur den optimala fördelningen av näringslivets transportkostnader ur samhällsekonomisk synvinkel ser ut. Det går inte att enbart ta hänsyn till företagens egna transportkostnader, utan alla kostnader som är förknippade med ökade transporter – i huvudsak vägtransporter – måste tas med i beräkningarna. Detta är även i linje med regeringens vilja att få fram priset på olika samhällstjänster.

Vänsterpartiet menar att man sedan länge har passerat gränsen där vinsterna för företagen inte längre balanserar samhällets förluster i form av ökade kostnader och miljöskador.

Den förmodligen enda realistiska metoden för att komma till rätta med den överdrivna inriktningen på frekventa transporter är via ekonomiska incitament riktade till företagen. I dag blir trafikapparaten överutnyttjad i förhållande till andra "produktionsfaktorer".

Man bör sträva efter lösningar som ger en samhällsekonomiskt effektiv prissättning av transporter och inte påverkar näringslivets internationella konkurrenskraft alltför mycket.

Att höja avgiften eller skatten på vägtransporter är i linje med de nya signaler som nu kommer från EG, genom Krel van Miert, EG-kommissarie med ansvar för transportfrågor.

Med anledning av det anförda vill jag fråga kommunikationsministern:

1. Kommer regeringen att tillsätta en utredning som skall analysera dessa problem i syfte att undvika samhällsekonomiska och ekologiska förluster?
2. Kommer kommunikationsministern att ta initiativ till att justera avgifter och skatter för att komma till rätta med problemen som just-in-time-filosofin ger upphov till?

den 25 mars

1991/92:157 av *Pierre Schori* (s) till statsrådet Alf Svensson om Sveriges skuldstrategi:

Trots stora ansträngningar i u-länderna och trots vissa framsteg i den internationella skuldstrategin står skuldkrisen ännu långt från sin lösning. För många av de fattigaste afrikanska länderna är skuldbördan sannolikt det största hindret för en hållbar ekonomisk utveckling. Det är inte en överdrift att hävda att skuldbördan dagligen orsakar mänskligt lidande och dagligen skördar offer i u-länderna.

Alla vet att skulderna inte kommer att kunna betalas tillbaka fullt ut. Ändå går år efter år utan att avgörande framsteg görs. FN:s före generalsekretärare Pérez de Cuellar tog upp skuldkrisen som ett av världens allvarligaste problem när han nyligen lämnade sin post.

Bland de särskilda problemen kan nämnas att USA under lång tid har blockerat en uppgörelse om betydligt mer långtgående skuldlättnad inom den s.k. Parisklubben. Den ökade andelen ej omförhandlingsbar multilateral skuld utgör en växande börda som kan komma att bli ett oöverkomligt problem i vissa länder.

Sverige har tidigare i många olika sammanhang drivit på den internationella skuldstrategin med konkreta förslag. Från den borgerliga regeringen har vi emellertid hört mycket litet. Av pressdebatten i frågan förefaller det som om regeringen inte har en enhetlig svensk skuldpolitik.

SIDA har nyligen utkommit med en mycket intressant rapport, En väg ut ur skuldfälan, med genomarbetade förslag till skuldlättnadsåtgärder som behöver besvaras.

Jag vill fråga biståndsministern:

1. Vilka nya initiativ avser regeringen att ta för att uppnå en större skuldminskning för de svårt skuldyngda u-länderna, bl.a. med anledning av SIDA:s rapport?
2. Vilka förslag har regeringen för att lätta den stora börda som följer av de hitintills ej omförhandlingsbara multilaterala skulderna?
3. Vad har regeringen gjort för att äntligen nå ett genombrott i frågan om ökade skuldlättnader för de fattigaste länderna inom Parisklubben? Har regeringen direkt med USA:s regering tagit upp landets långa blockering i Parisklubben av långtgående skuldlättnadsvillkor?
4. Hur har regeringen organiserat arbetet med att utforma Sveriges samlade politik i dessa frågor – som måste tas fram gemensamt av utrikes- och finansdepartementen, riksbanken och SIDA – så att den blir en konsekvent,

1991/92:158 av *Eva Zetterberg* (v) till socialministern om ökade socialbidrags-/bostadsbidragskostnader:

Kostnaderna för socialbidragen ökar snabbt. Under 1991 ökade socialbidragskostnaderna totalt i hela landet med 19 %. Men ökningarna är ojämnt fördelade. Mest ökade socialbidragskostnaderna i kommunerna Ydre, Simrishamn, Sjöbo, Arjeplog. I Stockholms län uppgick ökningen till 23 % och i Stockholms stad till 27 % under 1991. Största ökningen fanns i gruppen ungdomar 18–24 år. I flera av kommunerna med de största ökningarna har ett klart samband med arbetslöshet och höjda hyror bl.a. konstaterats.

En klar konsekvens av skatteomläggningen har varit att hyreskostnaderna för hushåll med låga inkomster har ökat, medan samma hushåll inte alls haft samma glädje av skatteomläggningen som hushåll med höga inkomster. Särskilt pensionärer med låg eller ingen ATP och höga boendekostnader har kommit i kläm.

Den utredning som arbetar med förslag till förbättrade bostadsbidrag för pensionärer har den lovande ambitionen att skapa enhetliga bidrag över landet. Men dess värre tycks följden av denna bli att fler pensionärer får minskade bidrag!

Andra oroande fakta som framkommit nyligen är att antalet vräkningar från lägenheter och exekutiva auktioner av egna hem ökar kraftigt. Enligt uppgifter från riksskatteverket rörde det sig under 1991 om ca 6 000 i hela landet, varav drygt 1 300 bara i Stockholm. Under januari och februari månad 1992 har hittills 227 vräkningar verkställts, så tendensen håller i sig. Någon utredning om vart de personer som blir vräkt tar vägen finns inte.

I den mycket uppmärksammade utredning om statens stöd till bostadssektorn som Danell nyligen presenterade föreslås en mycket snabb avveckling av de generella bostadssubventionerna. I utredningen saknas totalt resonemang om hur dessa kan/borde ersättas av riktade subventioner. Det torde i så fall röra sig om bostadsbidrag/KBT/socialbidrag/barnbidrag/studiebidrag osv. i mångmiljardklassen om regeringen har kvar ambitionen med en social bostadspolitik.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga socialministern:

1. Vilken ekonomisk beredskap finns det och kommer det att finnas i landets kommuner för ökade socialbidrags-/bostadsbidragskostnader?
2. Vilken ekonomisk kompensation avser regeringen ge kommunerna för att dessa skall kunna undvika dramatiska höjningar av antalet vräkt personer?
3. Vilka åtgärder föranleder förslaget om minskade bostadssubventioner på det sociala området?
4. Avser regeringen att initiera någon studie av vad som händer de enskilda och de familjer som blir vräkt?

22 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

den 24 mars

1991/92:563 av *Rolf L Nilson* (v) till socialministern om utvärdering av försöket med utdelning av sprutor till narkomaner:

Få behandlingsprojekt har utsatts för så ingående granskning eller bemötts med sådan brist på förståelse från sina kritiker, som det framgångsrika sprutbytesprojektet för narkomaner i Lund. Nu verkar det som om projektet skall utvärderas av några av sina värsta motståndare. Detta har givetvis väckt oro och förstämning bland de inblandade, som ifrågasätter lämpligheten av detta och som önskar sig en utomstående, oberoende utredare, t.ex. från WHO.

Jag vill därför fråga vad Bengt Westerberg tänker göra för att garantera en rättvis utvärdering av sprutbytesprojektet i Lund.

1991/92:564 av *Hadar Cars* (fp) till miljöministern om utsläppen från kärnkraftverket Sosnovyj Bor:

Vi vet ännu inte vilka konsekvenser de radioaktiva utsläppen från Sosnovyj Bor får för människor, djur och natur i kärnkraftverkets närområde eller för Sverige.

Vilka åtgärder överväger regeringen med anledning av det inträffade?

1991/92:565 av *Göthe Knutson* (m) till miljöministern om kärnkraftverket Sosnovyj Bor:

Olyckan vid kärnkraftverket Sosnovyj Bor på andra sidan Östersjön ger oss en erinran om bristerna vid detta och en rad andra kärnkraftverk i f.d. Sovjetunionen. Statsminister Carl Bildt har vid sitt arbetsbesök i USA nyligen informerat om behovet av internationella insatser för att öka säkerheten vid de östeuropeiska kärnkraftverken.

Sverige deltar i den s.k. G-24-EG-gruppens planerade arbete på detta område. I en interpellation till miljöministern i januari i år (besvarad den 27 februari) föreslog jag bl.a. att Sverige begär att gruppens arbete påskyndas. Detta sedan en svensk expertgrupp bokstavligen slagit larm om de stora bristerna i säkerheten vid just Sosnovyj Bor intill S:t Petersburg.

Nu har vi alla fått en påminnelse om olycksriskerna. Vill miljöministern skyndsamt påkalla uppmärksamheten hos G-24-EG-gruppen och samtidigt följa upp det informationsarbete som vår statsminister inledde i USA?

1991/92:566 av *Berit Löfstedt* (s) till utbildningsministern om de medellånga vårdutbildningarna:

För ett par år sedan beställde riksdagen av regeringen en översyn av de medellånga vårdutbildningarna. Översynen skulle bl.a. inkludera laboratorieassistentutbildningen.

På uppdrag av regeringen har UHÄ genomfört en utredning avseende just laboratorieassistentutbildningen. Utredningen har remissbehandlats.

Vilka åtgärder avser regeringen vidta med anledning av riksdagens beslut och UHÄ:s utredning?

23 § Kammaren åtskildes kl. 17.52.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 5 § anf. 39 (delvis),

av förste vice talmannen därefter t.o.m. 9 § anf. 74 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

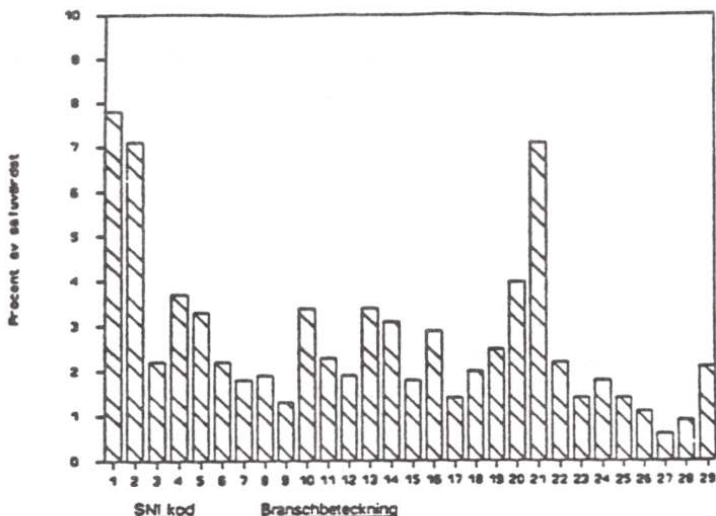
ULF CHRISTOFFERSSON

/Barbro Karlsson

Bilaga till interpellation 156
(se sid. 90)

Figur 1.
(Källa: SCBs industristatistik)

Kostnader för lejda transporter som relativ andel av saluvärdet



SNI kod		Branschbeteckning
2 GRUVOR OCH MINERALBROTT		
1	230	Malmgruvor
2	290	Andra gruvor och mineralbrott
3 TILLVERKNINGSINDUSTRI		
3	311	Livsmedelsindustri
4	313	Dryckesvarindustri
5	314	Tobaksindustri
6	321	Textilindustri
7	322	Beklädnadsindustri, förutom skoindustri
8	323	Garverier, pälsberedningar, lädvarindustri
9	324	Skoindustri
10	331	Trävarindustri, förutom möbelfabrik
11	332	Möbelfabrik
12	341	Massa-, pappers-, och pappersvarindustri
13	342	Grafisk industri
14	351	Kemiska-, gödselmedels-, och plastvarindustri
15	352	Annan kemisk industri
16	354	Smörjmedels-, asfalt- och isoleringsindustri
17	355	Gummivarindustri
18	356	Plastvarindustri
19	361	Porslins- och keramikindustri
20	362	Glas- och glasvarindustri
21	369	Tegel-, cement- och annan mineralvarindustri
22	371	Järn-, stål- och ferrolegeringsverk
23	372	Isotjärnmetallverk
24	381	Metallvarindustri
25	382	Masinerindustri
26	383	Elektroindustri
27	384	Transportmedelsindustri
28	385	Industri för instrument, foto- och optikvaror, ur
29	390	Annan tillverkningsindustri

Torsdagen den 26 mars

1 § Justering av protokoll.	1
2 § Svar på interpellation 1991/92:101 om kollektiva hemförsäkringar	1
Statsrådet Bo Lundgren (m)	
Britta Bjelles (fp)	
Leif Marklund (s)	
Sten Östlund (s)	
Anita Johansson (s)	
3 § Svar på interpellation 1991/92:118 och fråga 1991/92:452 om ÄDEL-reformen	12
Socialminister Bengt Westerberg (fp)	
Chatrine Pålsson (kds)	
Tage Pålsson (c)	
Eva Zetterberg (v)	
Bo Holmberg (s)	
4 § Svar på interpellation 1991/92:122 om Vänersjöfarten	21
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Magnus Persson (s)	
Ingvar Johnsson (s)	
Roland Lében (kds)	
Göthe Knutson (m)	
5 § Svar på interpellation 1991/92:130 om lagstiftningen om markanvändning för järnväg	31
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Stig Rindborg (m)	
6 § Svar på fråga 1991/92:522 om framtida satsningar på infrastrukturen i södra Sverige	33
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Kenneth Lantz (kds)	
Ajournering	35
Återupptagna förhandlingar	35
7 § Aktuell debatt: Åtgärder mot den ökande arbetslösheten	35
Allan Larsson (s)	
Finansminister Anne Wibble (fp)	
Ian Wachtmeister (nyd)	
Lars-Ove Hagberg (v)	
8 § Svar på frågorna 1991/92:481 och 513 om vägverkets och TSV:s styrelser	52
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Lennart Fremling (fp)	
Elving Andersson (c)	

9 § Svar på frågorna 1991/92:485, 490 och 491 om sjöfartspolitiken.	55
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Bengt Hurtig (v)	
10 § Svar på frågorna 1991/92:497, 520, 546, 551, 554, 555, 556, 559 och 560 om infrastruktursatsningarna.	59
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Lars-Erik Lövdén (s)	
Rolf L Nilson (v)	
Olle Schmidt (fp)	
Bengt Kronblad (s)	
Bo Holmberg (s)	
Hans Stenberg (s)	
Sven Lundberg (s)	
Britta Sundin (s)	
Elvy Söderström (s)	
11 § Svar på fråga 1991/92:508 om Öresundsbron	72
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Lars-Erik Lövdén (s)	
12 § Svar på fråga 1991/92:510 om interrailsarbetet.	74
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Karin Pilsäter (fp)	
13 § Svar på frågorna 1991/92:512, 528, 529, 532 och 539 om bemaningen av svenska fartyg.	75
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Sten Östlund (s)	
Doris Håvik (s)	
Monica Öhman (s)	
14 § Svar på fråga 1991/92:526 om trafikledsinvesteringar i Gävleborgs län	80
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Axel Andersson (s)	
15 § Svar på fråga 1991/92:533 om utlokalisering av bil- och körkortregistret	82
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Monica Öhman (s)	
16 § Svar på fråga 1991/92:552 om tidigareläggning av beställningar av spårbundna fordon.	84
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Elvy Söderström (s)	
17 § Svar på fråga 1991/92:553 om postens verksamhet i Ånge . . .	85
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Hans Stenberg (s)	
18 § Svar på fråga 1991/92:495 om kostnaderna för telefonjouren på 90 000.	87
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Barbro Westerholm (fp)	
19 § Hänvisning av ärenden till utskott	89
20 § Bordläggning	89

21 § Anmälan om interpellationer

Prot. 1991/92:85

26 mars 1992

1991/92:156 av Bengt Hurtig (v) om kostnader för näringslivets transporter	90
1991/92:157 av Pierre Schori (s) om Sveriges skuldstrategi . .	92
1991/92:158 av Eva Zetterberg (v) om ökade socialbidrags-/bostadsbidragskostnader	93

22 § Anmälan om frågor

1991/92:563 av Rolf L Nilson (v) om utvärdering av försöket med utdelning av sprutor till narkomaner	94
1991/92:564 av Hadar Cars (fp) om utsläppen från kärnkraftverket Sosnovyj Bor	94
1991/92:565 av Göthe Knutson (m) om kärnkraftverket Sosnovyj Bor	94
1991/92:566 av Berit Löfstedt (s) om de medellånga vårdutbildningarna	95

