

Riksdagens protokoll

2010/11:72

Tisdagen den 15 mars

Kl. 13.00 – 15.58
18.00 – 21.12



Protokoll
2010/11:72

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 8 och 9 mars.

2 § Meddelande om frågestund

Förste vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 17 mars kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister Fredrik Reinfeldt (M).

3 § Meddelande om nytt datum för aktuell debatt

Förste vice talmannen meddelade att den aktuella debatten om situationen i Libyen hade flyttats till *torsdagen den 17 mars kl. 16.30*.

4 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträde

Förste vice talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträde fredagen den 25 februari inkommit.

5 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2010/11:213

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:213 Återinförande av friåret
av Annika Lillemets (MP)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 15 mars 2011.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som inte kan ändras.
Stockholm den 23 februari 2011
Arbetsmarknadsdepartementet
Hillevi Engström (M)
Enligt uppdrag
Monica Rodrigo
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2010/11:247

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:247 Sveriges hållning avseende skatt på finansiella transaktioner i EU
av Annika Lillemets (MP)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 5 april 2011.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 11 mars 2011

Finansdepartementet

Anders Borg (M)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2010/11:262

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:262 Ökade inkomstklyftor
av Monica Green (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 5 april 2011.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 11 mars 2011

Finansdepartementet

Anders Borg (M)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2010/11:266

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:266 Övergångsbestämmelser för barn med autism i den nya skollagen
av Gunilla Svantorp (S)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 1 april 2011.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade resor och engagemang.

Stockholm den 10 mars 2011

Utbildningsdepartementet

Jan Björklund

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:267 Frivillig ursprungsmärkning på färskt och fryst kött från får, get, gris och fjäderfå

av Pyry Niemi (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 5 april 2011.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa (Afrika).

Stockholm den 9 mars 2011

Landsbygdsdepartementet

Eskil Erlandsson (C)

Enligt uppdrag

Mats Wiberg

Expeditionschef

6 § Svar på interpellation 2010/11:251 om rättsväsendets hantering av sexuella övergrepp mot barn

Svar på

interpellationer

Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Lena Olsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att stärka barns skydd mot sexuella övergrepp samt för att barn som utsatts för sexuella övergrepp ska få sina fall rättstryggt hanterade av rättsväsendet.

Ett starkt och väl fungerande skydd mot sexuella övergrepp, i synnerhet när det gäller barn, är ett prioriterat område för regeringen, och flera åtgärder har därför vidtagits. Ett särskilt brott som rör kontakter med barn i sexuell syfte – grooming – har införts, och straffbestämmelserna om barnpornografibrott har reformerats och utvidgats. Vidare har straffen för allvarliga våldsbrott skärpts, och det har förtydligats att återfall i brott ska beaktas i skärpande riktning.

Sexualbrottsutredningen har nyligen utvärderat tillämpningen av 2005 års sexualbrottsreform som bland annat syftade till att förstärka skyddet för barn mot att utnyttjas i sexuella sammanhang och för att särskilt markera allvaret i sexualbrott mot barn. Utredningen har funnit att syftet med reformen generellt sett har uppnåtts och bland annat konstaterat att sexualbrott mot barn har ett högre straffvärde jämfört med vad som gällde före reformen. För att ytterligare stärka barns skydd mot sexuella övergrepp har utredningen lämnat en del förslag till ändringar. Bland förslagen kan jag nämna en utvidgning av tillämpningsområdet för brottet våldtäkt mot barn och ett höjt straffminimum för sexuellt utnyttjande av barn. Dessutom har utredningen föreslagit vissa lagändringar för att Sverige ska kunna tillträda Europarådets konvention om skydd för barn mot sexuell exploatering och sexuella övergrepp. Remisstiden har nyligen gått ut, och målsättningen är att kunna besluta om en proposition våren 2012.

Vi har alltså ett starkt straffrättsligt skydd för barn mot att utsättas för sexuella övergrepp och dessutom förslag till ytterligare förstärkningar. I det sammanhanget vill jag också peka på att när barnets ålder är av betydelse för straffansvaret krävs det inte att gärningsmannen haft full insikt

eller uppsåt såvitt avser barnets ålder, utan det är tillräckligt att gärningsmannen har varit oaktsam.

När barn utsatts för sexuella övergrepp och andra brott är det dessutom viktigt att uppmärksamma deras särskilda behov. Varje brottsoffer ska kunna känna förtroende för rättsväsendet. De ska få ett gott bemötande och adekvat information genom hela rättskedjan. Det kräver kunskap och återkommande utbildning om brottsoffers utsatta situation. Brottsoffermyndigheten har därför haft i uppdrag att i samråd med Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten och Domstolsverket utveckla ett utbildningsprogram för att öka kunskapen om sexualbrottsoffer och förbättra bemötandet av dessa brottsoffer genom hela rättskedjan. Programmet skulle särskilt fokusera på att öka kunskapen om barns särskilda utsatthet och behov vid dessa brott. I utbildningen har ett flertal poliser, åklagare och domare deltagit. I syfte att förvalta de erfarenheter som utbildningsprogrammet gett, följer regeringen områdets utveckling och överväger behovet av ytterligare insatser.

De brottsbekämpande myndigheterna genomför dessutom själva förlöpande utvecklingsinsatser för att förbättra möjligheterna att utreda och lagföra sexualbrott. Vid Åklagarmyndigheten bedrivs till exempel för närvarande ett projekt för att utarbeta en särskild modell för snabb handläggning och hög kvalitet i bevissäkringen såvitt avser ärenden om bland annat vålds- och sexualbrott mot barn.

Jag vill här också nämna den utredning för översyn av brottmålsprocessen som tillsattes förra året. I det uppdraget ingår att överväga hur stödpersoners och åklagares roll och funktion i förhållande till målsägandens behov av stöd kan utvecklas. Det ska särskilt beaktas vilket behov av stöd och hjälp som barn och ungdomar som har varit utsatta för våld eller sexuella övergrepp har.

Anf. 2 LENA OLSSON (V):

Fru talman! Jag vill passa på att tacka ministern för svaret – ett långt och gediget svar. Jag tror att vi är överens i många delar och ser med samma allvar på brott som begås mot barn.

I min interpellation åsyftade jag ett särskilt fall, och jag är medveten om att man inte kan kommentera det. Men efter att ha följt den rapporteringen kan jag säga att rättsväsendets kunskaper om hur barn behandlas i processen är ganska undermåliga.

Ministern säger i sitt svar, och det vet jag, att det är mycket som görs. Vi är från båda håll angelägna om att åstadkomma bra resultat för barnens bästa. Till och med vi i den här kammaren inser att barn faktiskt har särskilda behov. Men det som jag skulle vilja ha en dialog med ministern om är varför de särskilda behoven inte får riktigt genomslag i hela rättskedjan.

Vi har också diskuterat frågan om våld mot kvinnor och domares kompetens. De ska ju vara objektiva och inte påverkbara. Jag har då ställt frågan: Blir man inte mer objektiv om man har kunskaper? Nya domare utbildas ju på ett annat sätt, men vi har också en rätt gammal domarkår som inte har samma utbildning som de som kommer ut som nya i dag. Från Vänsterpartiets sida har vi krävt obligatoriska vidareutbildningar för att man ska kunna beakta detta.

Barns perspektiv saknas i rättssalarna. Vi ser det även på andra håll i samhället, men här blir det specifikt.

Man bör också ha rätt kompetens om det till exempel handlar om barn med förståndshandikapp som blir utnyttjade. Om de inte själva förstår måste vi ju lägga större tonvikt på den som utnyttjar detta barn.

Allt som görs är bra, men jag skulle vilja ha svar från ministern på om hon kan tänka sig obligatoriska vidareutbildningar för att domarna ska bli ännu mer objektiva.

Anf. 3 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Frågan om obligatoriska utbildningar är spännande. Rent teoretiskt är det givetvis fullt möjligt att ha det. Problemet med domstolarna är den mängd olika typer av ärenden som domare hanterar. En tingsrätt kan ha 300 olika ärendetyper, och vi kräver från riksdag och regering att man ska ha hög kvalitet i dömandet i alla typer av ärenden. Frågan blir då hur man ska se på utbildnings- och kompetensbehov.

Detta är bakgrunden till att man snarare har erbjudit olika typer av kompetenshöjande utbildningar för personal i domstolarna, och jag vågar säga att det inte har varit dålig tillströmning från domstolarna. Uppenbarligen känner många att man vill förkovra sig mer vad gäller bemötandefrågor generellt men också vad gäller hantering av ärenden där barn är inblandade. Jag tror därför inte att man behöver ha obligatoriska utbildningar.

Det skulle också bli knepigt att göra avstämningar. Givetvis är ärenden med barn oerhört centrala, men det finns också andra ärendekategorier där det är nog så viktigt med hög och uppdaterad kompetens för dem som arbetar med frågorna.

Utöver det jag nämnde i mitt svar om att vi arbetar för att fortsätta med kompetenshöjande åtgärder vill jag särskilt nämna att när det gäller vålds- och sexualbrott i nära relationer mot barn – ofta är övergrepp mot barn något som sker inom familjens hägn – så pågår vid Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Göteborg ett intressant och viktigt projekt vad gäller metodutveckling för att göra utredningar om vålds- och sexualbrott i nära relationer och visavi barn bättre och mer uppdaterade.

Det är inte bara i bemötandet man behöver ha barnperspektiv och barnkompetens utan också i de metoder man använder vid förhör och bedömning av barns utlåtanden. Det är inte alltid helt enkelt att tolka barn, och det är också lite vanskligt mellan varven. Med bra metoder kan man dock lyckas bättre med detta.

Jag tror också att den verksamhet vi har vid barnahus runt om i landet innebär att professionella från olika delar av rättskedjan får ökad kunskap om att arbeta med de offer och målsägare som det handlar om när det gäller barn.

I projektet i Göteborg genomförde man 2009 tillsyn vid ett antal åklagarkammare vad gällde handläggningen av ärenden av detta slag. Ett problem man såg gällde handläggningstiderna. Det tar väldigt lång tid. När det gäller övergrepp mot barn vill jag understryka att tid är mycket centralt för barn. Här finns det stora behov av att agera mer skyndsamt och komma till slut, för annars får vi bekymmer.

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

Det finns alltså flera delar i detta som är viktigt, och det är bra att vi synar det. Vi gjorde dock förbättringar i och med reformen 2005. Vi följer upp det och försöker sakta men säkert förfinas vår förmåga att bättre än i dag möta barn på ett rättssäkert sätt när de har blivit utsatta för övergrepp.

Anf. 4 LENA OLSSON (V):

Fru talman! Jag tackar för ytterligare svar från ministern. Det är klart att en domare har många olika ärenden, och kanske vill man inte sätta ned foten och kräva obligatorisk vidareutbildning för vissa. För några år sedan var de frivilliga utbildningarna inte så välbesökta, men om det här uppmärksammas i debatten skärper man kanske till sig.

Vi har några tragiska fall bakom oss. Det handlar bland annat om det mål som jag nämnde i min interpellation. Jag vet att ministern inte kan kommentera det, men även här tror jag att utbildning är en grundförutsättning för att man ska förstå.

Vill man inte kräva en obligatorisk vidareutbildning ska vi kanske ha domare med särskild barnkompetens för att komma framåt i detta.

Jag håller med ministern om tidsaspekten. Det är beklämmande när det gäller barn. För många barn är processen svår att förstå, och man skulle vilja se en tidsmässig forcering för att nå ett slut.

Det ministern nämner om barnhusen är bra. Jag har besökt barnhuset hemma i Dalarna i två omgångar, och där gör man ett mycket bra och gediget arbete.

Men vad har ministern att säga om domare med speciell barnkompetens?

Anf. 5 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Genom de utbildningar som erbjuds får vi en del domare som är särskilt duktiga på detta. Jag utgår från att domstolarna tar vara på denna kompetens. Däremot skulle jag bli lite bekymrad om vi hade särskilda domare i barnfall. Dels krävs det en kritisk massa för att det ska bära sig, vilket skulle kunna leda till centraliseringar. Dels är det viktigt att rättssäkerheten för barn inte bli annorlunda eller att vi har andra regler. Detta är hela tiden en avvägning.

Jag erinrar mig en idé som diskuterades under förra mandatperioden och som jag på ett tidigt stadium avfärdade. Det handlade om särskilda vittnespsykologer som skulle vara legitimerade just i barnärenden för att det är så svårt att tolka barn. Det finns exempel där man har använt sådana "specialister" där det lett alldeles fel. Eftersom det är ett sådant svårt område är det besvärligt. Jag är därför lite rädd för denna typ av kategorisering.

Utvecklingsprojektet i Göteborg och det kontinuerliga utvecklingsarbete som bedrivs måste rikta in sig på att hämta in saker som förbättrar. Här tror jag att handläggningstiderna är viktiga men också utbildningar i bemötande och förståelse av barns särskilda behov.

Det är riktigt att jag inte kan kommentera enskilda ärenden, men kopplerimålet och annat är det inte bara Lena Olsson och jag som följer och studerar. Det är oerhört viktigt att analysera hur lagstiftning fungerar och hur det ser ut. Det är inte så enkelt att ha en snabb uppfattning i alla fall. Man kan lära sig mycket av hur ärendena ser ut när det gäller vad

som kan göras bättre. Jag tror att de första åtgärderna och det bemötande som barnen får tidigt är väldigt centralt för att man ska få fram så mycket som möjligt.

Vi tittar på brottmålsprocessen och vilket stöd man behöver under processen. Ett barn behöver känna sig tryggt under den resa som varje utredning och förrättning är. Det är en stor sak och ganska svårt. Det finns anledning att fundera över vad man kan göra för att förbättra stödet och se till att det fungerar väl. Jag tror att det är väldigt ojämnt vilken hjälp barn som har utsatts för detta får.

Eftersom många av övergreppen sker av närstående blir situationen väldigt bekymmersam rent socialt. Det krävs därför att man tänker till. Jag tror att vi har mer att göra för att säkerställa att dessa barn mår bra och får sin rätt tryggad på rätt sätt och att det långsiktigt blir en bekräftelse på att det har skett ett övergrepp och ett erkännande av vad som är rätt och fel. Jag tror att det är oerhört viktigt för barn att veta på vilken sida samhället står och att det inte var deras fel. Många barn lägger tyvärr skulden på sig själva, trots att de nästan aldrig kan ha bidragit till det. Det är alltid de vuxnas ansvar. Barn far väldigt illa i de här ärendena. Jag tror inte att det i första hand är i rättsprocessen. Man måste se helheten och den situation de befinner sig i. Vi tittar mycket på det. Jag tror att vi har all anledning att följa upp en del.

Anf. 6 LENA OLSSON (V):

Fru talman! Tack, ministern. Vi kan konstatera att vi på båda sidor är lika angelägna om att lyfta upp barn och deras betydelse.

Jag tror att det blir ringar på vattnet när vi har sådana här debatter och att det ökar medvetandet i samhället att de här frågorna uppmärksammas. Jag är glad över vad som görs och att man kan tänka sig att göra mer. Jag är glad åt projektet i Göteborg och åt översynen i brottmålsprocessen. I de flesta fall där barn blir drabbade av detta är det av en närstående. Att barn lägger skulden på sig själva är ganska vanligt. De tror att det är deras eget fel. Därför är det angeläget att hjälpa barnen så skonsamt som möjligt. Det ska genomsyra hela rättskedjan.

Vi återkommer nog i debatter om detta. Våra åsikter skiljer sig inte så mycket. Jag tror att det är bra att det debatteras med jämna mellanrum.

Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Fru talman! Jag är övertygad om att också fru talmannen tycker att det är trevligt när vi har ett intellektuellt utbyte och ett utbyte som leder framåt. Det är nog ganska många frågor, inte minst när det gäller övergrepp mot barn, där vi är överens om vad som måste åstadkommas och vilka problem som finns. Det är inte helt enkelt att hitta lösningar. Ibland måste man ges tillfälle att diskutera frågan.

Jag tror också att det är viktigt med ett upplysningsarbete. I utvecklingsarbetet krävs ökad kunskap, inte bara hos personal inom polis, åklagare och rättsväsen utan också mer allmänt. Det finns en schablonbild av vilka typer det är som ger sig på barn – något slags bild av hur förövaren ser ut. Erfarenhet och forskning slår hål på det som en myt. Förövaren är inte alls så typisk att det går att kategorisera. Som jag har nämnt är det ofta i familjen eller närståendekretsen som förövaren finns när det gäller

övergrepp på barn. Det är en hemsk insikt, men det är viktigt att göra det tydligt.

Det komplicerar hur man ska arbeta för att ge barn rätt stöd. Barn är beredda att försvara sina föräldrar nästan hur tokigt det än är. Barn lägger på sig skulden. Om man dömer en mamma eller pappa kan barnet känna att det är dess fel. Det är viktigt med upplysningsarbete om komplexiteten i detta och det är viktigt att barn får adekvat information och förstår vad processen går ut på. Jag tror att vi kan göra en hel del för att göra begripligt vad samhället gör och varför.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 2010/11:245 om undantag från EU:s regler om gränsvärden för dioxin

Anf. 8 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Suzanne Svensson har frågat mig vad jag kommer att göra för att säkerställa ett fortsatt undantag från EU:s regler när det gäller gränsvärden för dioxin och PCB i vissa fiskarter, till exempel strömming och lax, från Östersjöområdet. Det nuvarande undantaget från EU:s regelverk, som Sverige tillsammans med Finland tillämpat sedan 2002, upphör den 31 december 2011.

Jag vill inledningsvis betona att för att få bukt med problemet i grunden och för en mera långsiktig lösning måste utsläppen av miljöföroreningar till Östersjön begränsas ytterligare. Även möjligheterna att minska redan befintliga föroreningar bör undersökas. Sverige har en aktiv roll i det arbetet inom EU och internationellt.

Regeringen gav i regleringsbrevet för budgetåret 2009 Livsmedelsverket och Fiskeriverket i uppdrag att efter samråd med Naturvårdsverket redovisa möjliga handlingsalternativ för Sverige i fråga om gränsvärden för dioxiner och PCB i fisk från Östersjöområdet. I uppdragen ingick bland annat att kartlägga halter av dioxiner i aktuella fiskarter, uppdatera intagsberäkningar och undersöka konsumenternas kännedom om Livsmedelsverkets kostråd gällande dessa fiskar. Konsekvenserna av de identifierade handlingsalternativen, bland annat för det småskaliga kustnära fisket vid ett eventuellt ej förnyat undantag, skulle analyseras. Myndigheterna har i dagarna redovisat sina uppdrag.

Frågan om Sverige ska acceptera det förslag till ett förnyat undantag som kommissionen presenterat bereds nu i Regeringskansliet. Jag kan därför för närvarande inte lämna ett definitivt svar på Suzanne Svenssons fråga. Myndigheternas redovisning och analyser kommer att utgöra underlag för regeringens ställningstagande, tillsammans med bland annat de synpunkter som framfördes vid det samråd med berörda parter som Landsbygdsdepartementet arrangerade den 16 februari. Jag kan dock försäkra Suzanne Svensson att regeringen noga väger in alla aspekter i sin bedömning och att målet är en lösning som skyddar konsumenternas hälsa och samtidigt medger ett livskraftigt småskaligt kustfiske på ostkusten.

Anf. 9 SUZANNE SVENSSON (S):

Fru talman! Först vill jag tacka för det svar som minister Eskil Erlandsson har lämnat, även om jag tycker att inte var speciellt uttömmande. Jag skulle vilja veta vilken uppfattning minister Erlandsson själv har i frågan.

Sverige har ju beviljats ett undantag från EU:s regler om gränsvärdet för dioxin. Dioxin finns bland annat i lax, sill, röding och öring som lever vilt i Östersjön. Det vore olyckligt om Sverige beslöt att inte utnyttja möjligheten till ett fortsatt undantag för dioxin i viss fisk, eftersom det får negativa konsekvenser för det småskaliga kustfiskets utveckling. Det försvårar det utvecklingsarbete som pågår inom hållbart småskaligt kustfiske och inverkar negativt på miljömålen intentioner om en levande kust och skärgård.

Sverige har beviljats ett undantag på grund av att Livsmedelsverket sedan länge informerar kontinuerligt om de eventuella riskerna med att äta fet fisk från Östersjön, och det är välkänt för svenskarna vilka eventuella risker detta medför.

Dioxinundantaget löper ut den 31 december 2011, och regeringen har gett Fiskeriverket och Livsmedelsverket i uppdrag att ta fram ett underlag inför beslutet om att förnya en ansökan eller inte till EU.

Jag har därför frågat ministern vad han kommer att göra för att säkerställa ett sådant undantag. I svaret påpekar Eskil Erlandsson att vi måste få bukt med miljöföreningarna i och kring Östersjön.

Det är ett par år sedan som det togs beslut om strategier för Östersjöområdet. Den strategin handlade bland annat om vad man kunde göra för att arbeta på ett miljömässigt hållbart sätt i olika så kallade flagships, det vill säga stora övergripande projekt, för att få bättre vatten i och kring Östersjön.

Det finns väl ingen som bor vid havet och som inte är medveten om den ökade algbloomingen på sommaren och vad den innebär. Sommaren är den tid då vi skulle ha möjlighet att ha många besökare här i stället för som det nu är när både de och vi flyr från havet. Det handlar bland annat om bättre reningsverk i länderna runt Östersjön och om säkrare och renare transporter.

Jag var själv verksam i processen när handlingsprogrammet och strategin för Östersjön skulle tas fram i något som heter ERB, Euroregion Baltic, som är en politisk organisation där sydostlänen i Sverige deltar tillsammans med Kaliningrad- och Klaipėdaregionen, Warmia–Mazury, Pomorze och Bornholm.

Vatten är en viktig fråga i ERB, och det arbetas med ett projekt som heter Moment. Nu avsattes det inga speciella pengar för att man skulle kunna arbeta med Östersjöstrategin. Men jag hoppas inför den nya programperioden att man från svenskt håll begär att de olika programmen ska ses över och att det ska finnas pengar för att vidta just de åtgärder som är nödvändiga för att man ska kunna leva runt Östersjön och kunna ta till vara på de naturresurser som bland annat fisket utgör.

Vi är helt överens om att miljön är viktig. Eftersom ministern tar upp detta i sitt svar är min fråga hur han tänker agera i denna fråga.

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 10 PETER JEPPSSON (S):

Fru talman! Efter att ha hört och läst landsbygdsminister Eskil Erlandssons svar, eller egentligen icke-svar, blir jag både oroad och funder-sam. Varför blir jag det? Jo, det blir jag därför att ministerns i alla fall upplevda passivitet i frågan med all sannolikhet innebär ett slut för lax-fisket och till stora delar även sillfisket.

Då är min fråga: Vart tog Eskil Erlandssons vision om Matlandet Sverige vägen? Eller rättare sagt: Hur kan den försvaras om ministern med ena handen säger detta och med andra handen i praktiken tar bort fisket av strömming och lax?

Ministern och regeringen påstår sig vilja gynna det småskaliga kust-fisket. Men då är frågan: Hänger ambition och budskap ihop med den faktiska handlingen och i så fall hur?

Jag vill också påminna om att Livsmedelsverket sedan år 2000 när undantaget förhandlades fram har byggt argumentationen för ett undan-tag på just sina kostråd och att nyttan med ett anpassat intag av fet fisk för vissa grupper överstiger riskerna. Var det fel på den bedömningen?

Det blir tydligt att Livsmedelsverket underkänner sig självt helt plöts-ligt, i alla fall vad gäller kostråden. Menar ministern, när det gäller kostråden i övrigt, att de inte fungerar och bör skrotas i och med detta?

Jag kan inte låta bli att ha en egen stilla undran om ministern får be-stämma själv över sitt ansvarsområde. Det verkar tyvärr som att svaret är nej och att dragkampen vinnas av andra intressen och intressenter. En hel närings framtid står faktiskt på spel i och med denna fråga.

Fru talman! Jag hoppas att jag har fel, men motbevisa det gärna. Det känns nämligen som att ministern och regeringen av någon märklig an-ledning är beredda att offra fisket. Men, som sagt, jag hoppas att jag har fel.

Sverige har ett gyllene tillfälle att få ett undantag. Om ministern inte kan ordna detta kommer han tyvärr att gå till historien och bli ihågkom-men som den som sänkte fiskenäringen i Sverige. Jag hoppas att det inte är ministerns avsikt. Europeiska kommissionen erbjuder nämligen möj-lighet till undantag. Det är alltså upp till Sverige och Sveriges regering att hantera denna fråga.

Jag har dessutom träffat och pratat med människor i min närhet som tillhör den så kallade riskgruppen. Man ska inte underskatta riskerna, men dessa människor har ätit lax och sill i hela sitt liv. De har testats, och det har inte visat sig vara något större fel på dem relaterat till dioxin. De pratar och står fortfarande upp. Man ska, som sagt, inte underskatta ris-kena, men jag vill bara påpeka detta.

Dessutom har ett stort antal länsstyrelser yttrat sig i frågan, även läns-styrelsen i mitt eget hemlän Blekinge. Där tar man upp kostråden, och man tar upp de regionala och lokala starka negativa effekterna som det innebär om man inte får ett undantag. Länsstyrelserna anser att ett undan-tag bör förlängas.

Jag hoppas i och med detta att landsbygdsministern arbetar väldigt aktivt med frågan därför att det är en ödesfråga för landets fiskare. Jag hoppas att ambitionsnivån i denna fråga är hög i Regeringskansliet.

Fru talman! Jag har stor respekt för landsbygdsministrarnas engagemang, inte minst när det gäller Matlandet och har stora förhoppningar om att ministern ska lyckas när det gäller detta aktuella undantag.

Jag brukar ta till orda när det gäller Västerhavet och fisket där. Jag har mina rötter där. Jag är uppvuxen i en familj med rötter i yrkesfisket sedan Gustav Vasas tid ungefär och känner mycket starkt för det. Men jag känner också starkt för fiskenäringen i Östersjön. De yrkesfiskare som finns kvar längs vår kust, som är Europas längsta kust, måste vi värna om. De har i stort sett ensam fått klä skott under lång tid för att förekomsten av fisk minskar i våra hav trots att det finns många andra orsaker.

Suzanne Svensson tar i sin interpellation upp ett viktigt problem som behöver lösas. Sedan 2002 har Sverige haft ett tillfälligt undantag från EU:s gränsvärden för dioxiner i viss fisk i Östersjöområdet. Det gäller bland annat lax, sill, eller strömming som den kallas norr om Kalmar, öring och röding. Undantaget innebär att fiskarterna inte får säljas annat än på den svenska marknaden förutsatt att ett system med kostråd för att informera konsumenterna om säker konsumtion av fisken finns.

De ansvariga myndigheterna i Sverige utredde frågan om dioxiner för omkring åtta år sedan och tog beslut, och EU-kommissionen föreslår nu att Sverige och Finland ska få fortsätta med detta. EU-kommissionen är helt inne på att bevilja Sverige undantag, och det löper fram till den 31 december.

Landsbygdsministern talar ofta om Matlandet. Jag tycker att det är ett vackert uttryck. Jag hoppas att han inte har ensamrätt på detta uttryck. Men det är ett fint uttryck för vad som kan hända vid våra kuster och runt om i vårt land.

Jag hoppas att landsbygdsministern och regeringen nu ser till att Sverige får fortsätta ha sitt undantag för yrkesfiskets skull och för att de som vill ska kunna njuta av fisk från våra hav. Det handlar också om vikten av att skapa stabilitet som kan ge framtidstro för företagare. Man kan inte ändra förutsättningarna hur som helst för dem som satsar på fiske. Efter att Livsmedelsverket, regeringen och EU-kommissionen för bara cirka åtta år sedan tog ställning för att systemet med kostråd var fullt tillräckligt för att medge Sverige ett undantag investerade många fiskeföretag i allt från förädlingsanläggningar till olika fångstredskap.

Fru talman! Enligt Livsmedelsverkets råd kan vuxna äta fet fisk från Östersjön en gång i veckan utan att få i sig för mycket dioxin. Barn och gravida kvinnor ska vara försiktigare. Dessa kostråd är naturligtvis väldigt viktiga.

I sammanhanget kan jag också nämna när det gäller fisk och fiskprodukter att det är mycket annan fisk än den som nämns här som äts av människor i vårt land och runt om i regionen. Vi importerar fisk bland annat från Norge.

Man kan förutse att tillgången på färsk fisk av andra fiskslag än de som undantaget gäller kommer att påverkas om Sverige avstår från att behålla undantaget.

Över en miljon människor i norra Sverige har i dag tillgång till färsk fisk från det småskaliga kustfisket i regionen. Fisket i Bottniska viken och i Östersjön har, likt min egen släkt, anor från Gustav Vasas tid.

Vi kristdemokrater har – precis som landsbygdsministern, tror och hoppas jag – ambitionen att det här undantaget ska fortsätta att gälla för Sverige.

Anf. 12 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag vill tacka för den interpellation som jag har fått i det här viktiga ämnet. Interpellationen är viktig av det skälet att fisk är en viktig del i min och regeringens vision om Matlandet Sverige.

Jag värnar om och jobbar på bred front med det småskaliga fisket, liksom med andra aktiviteter i kustbanden. Jag gör det därför att jag vill ha jobb, tillväxt och utveckling i alla delar i vårt land, bland annat genom att anpassa nya och förändrade fiskeregleringar så att de till exempel inte oproportionerligt drabbar det småskaliga kustfisket.

När det gäller dioxiner och även PCB:er är det emellertid viktigt att vi fortsätter arbetet för att minska tillförseln av dioxiner till våra miljöer. Det är bara på det sättet som vi i grunden kan lösa problemet och på så sätt få bukt med det.

Vi har, tycker jag, kommit långt på hemmaplan med att reducera utsläppen. På den internationella arenan, som det ju efterlysts synpunkter på här i debatten, lägger Sverige stor vikt vid arbetet inom ramen för olika internationella överenskommelser, till exempel luftvårdskonventionen om att begränsa utsläppen av luftföroreningar och Stockholmskonventionen om långlivade organiska föreningar, för att nämna två av de aktiviteter som är i gång för att minska de problem med PCB:er och dioxiner som vi har i vårt samhälle.

Livsmedelsverket är en av våra expertmyndigheter. Vi har varit tidigt ute, vilket jag också vill påpeka. Redan 2009 bad vi Livsmedelsverket och vårt fiskeriverk att bedöma konsekvenserna av det undantag som skulle gå ut 2011, alltså två år tidigare, bedömde vi. I tid ligger vi nu, tycker jag, bra till för att kunna göra de övervägningar och bedömningar som vid alla typer av så här svåra avvägningar måste göras. Det är alltid avvägningar som måste göras, speciellt när det handlar om mat, livsmedel, som konsumeras av såväl vuxna som barn.

För att komma till ett slut: Jag vill alltså tro att det finns en lösning som gör det möjligt för oss att behålla det småskaliga yrkesfisket och att runt detta utveckla andra verksamheter och näringar så att vi får tillväxt och nya jobb i de kustnära områdena – detta samtidigt som vi värnar folkhälsan.

De avvägningar som behöver göras sker i en beredning som just nu pågår i Regeringskansliet – därav det kanske inte helt klagande svaret; ett sådant kan jag vid det här tillfället inte ge eftersom beredning pågår. Men min tro är, som sagt, att det är fullt möjligt att fortsätta med det småskaliga fisket samtidigt som vi värnar folkhälsan.

Anf. 13 SUZANNE SVENSSON (S):

Fru talman! Eftersom jag kommer från Blekinge utgår jag från läget där, men situationen är naturligtvis likadan i hela Östersjön.

Fisket i Blekinge har alltid stått på fyra ben – sill, torsk, ål och lax. Ålfisket får i dag utövas endast av ett fåtal fiskare. Man måste också ha en viss inkomst från sitt ålfiske för att få fiska och få licens. Detsamma gäller för trålfiske efter sill.

Torskfisket dominerar, men tillgången varierar år från år. Då återstår laxfisket som för många fiskare är ett viktigt komplement till annat fiske. Till dem som inte vet det kan jag säga att fisket är säsongsbetonat. Man fiskar alltså inte en och samma sort året runt.

Man väljer i dag att äta lokalt fångad lax hellre än odlad norsk lax eftersom andra fiskarter används till matning av denna. Bland annat sägs andra hotade arter användas. Östersjölaxen däremot föder sig själv.

Många konsumenter vill i dag använda lokala produkter och köpa direkt av fiskaren och därmed bidra till den lokala ekonomin. Surströmming, som naturligtvis inte finns i Blekinge, samt böckling och närproducerade sillinläggningar är ytterligare produkter som skulle försvinna från marknaden.

När det gäller halterna av miljögifterna PCB och dioxin finns det studier som bland annat Naturhistoriska riksmuseet och Livsmedelsverket har redovisat och som visar att halterna sjunkit under de senaste decennierna. Man har också gjort studier av halterna av dessa ämnen i blodet på mönstrande män och i bröstmjölken hos kvinnor. Enligt alla miljöindikatorer fortsätter halterna att sjunka.

Man kan konstatera att ytterst få barn i dag äter stora mängder fisk. Ännu färre äter sill eller lax från Östersjön. Vuxna har tillgång till en bra kostrådgivning, som tidigare sagts här.

Man har också påtalat att kommissionen vill ge bland annat Sverige ett nytt undantag. Det gäller då sill som är större än 17 centimeter och vild lax från Östersjön.

Jag har fått veta att man i mars ska rösta om förslaget. Ministern får gärna korrigera mig där; det brinner ju i så fall i knutarna. Regeringskansliet skulle också, har man sagt, under perioden från den 1 mars till den 14 mars ta fram Sveriges ståndpunkt. I så fall är det kanske lite konsigt om det ännu inte är klart. Dock kan det vara så att jag har felaktiga uppgifter.

Fisket har länge varit på tillbakagång i Blekinge. Men ett arbete med ett flertal åtgärder har påbörjats för att främja ett hållbart småskaligt kustfiske och vända den nedåtgående trenden. Dessa åtgärder har styrkts av regeringens strävan att satsa på ett hållbart småskaligt fiske. Biofärkandidaten Blekinge Arkipelag arbetar mycket bland annat tillsammans med fiskenäringen för en hållbar utveckling inom fisket. Man har tillskapat ett leaderområde inom Europeiska fiskerifonden som också verkar för att utveckla fiskenäringen.

Fiskeriverket driver utvecklingsprojekt tillsammans med fiskenäringen inom området sälsäkra burfiskemetoder för torsk. Ett uteblivet undantag skulle medföra att arbetet med att utveckla småskaligt fiske avsevärt försvåras. Möjligheten att uppfylla visionerna inom miljökvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård försämras.

Anf. 14 PETER JEPPSSON (S):

Fru talman! Jag kan ha den största respekt för hur man hanterar saker i Regeringskansliet – det ska man självfallet ha – men det här är en högaktuell fråga. Jag vet att många just nu lyssnar på den här debatten och som på något sätt känner att det är viktigt för egen del och för omgivningen att få klarlagt att detta hanteras på ett bra och förnuftigt sätt också internt i regeringen.

Jag tror att landsbygdsministern har en god ambition när det gäller den här frågan. Men jag är lite rädd för att andra delar kanske lyckas överrumpla med argumentationen internt. Det är dock bara ren spekulat-
ion. Jag hoppas att ministern är så pass stark i sin åsikt att han kan driva frågan så långt som möjligt.

Givetvis är detta ett viktigt ämne. Det är också viktigt med det arbete som bedrivs för att minska utsläpp av dioxin och PCB – självklart; ingen ifrågasätter det.

Fiske är, som sagt, en viktig del i visionen om Matlandet Sverige. Jag skulle vilja säga att det egentligen har en nyckelroll.

Det gläder mig att landsbygdsministern i debatt efter debatt, i svar på skriftliga frågor med mera har talat sig varm för det kustnära fisket. Det är bra. Men jag hoppas att det i slutändan när resultatet ska redovisas inte bara var vackra ord och ingen handling, för mer än så förtjänar det svenska fisket.

Jag såg att Livsmedelsverket hänvisade till att man kan köpa och äta odlad lax. Då vill jag bara säga att om man kör med den argumentationen, har man då tänkt på att den odlade laxen medicineras och äter massvis av annan fisk som antingen är överfiskad eller utrotningshotad? Sedan ska vi inte tala om transporterna av den.

Anf. 15 ROLAND UTBULT (KD):

Fru talman! Tack, landsbygdsministern, för svaret och uttrycket för tron på en lösning! Det finns många oroliga fiskare runt om, som vi hörde Peter Jeppsson säga, och det är säkert många som ser på detta nu. Vi hoppas att det må lyckas ministern att få detta undantag att fortsätta.

Suzanne Svensson har samma iver för detta för Blekingefiskare, och jag från Bohuslän känner också starkt för fiskare runt om i vårt land.

Jag tänkte säga någonting om hur vi kristdemokrater ser på det här. Vi ville ju ha ett fortsatt undantag från EU:s gränsvärden för dioxiner i viss fisk i Östersjöområdet, som det här handlar om. Vi tror att det är behövligt, givet det småskaliga och kustnära fiskets fortlevnad och detta som handlar om en levande kust och skärgård.

Det här gäller betydelsen av att till exempel kunna framställa och saluföra surströmming. Jag måste ärligt säga att det inte är någon av mina favoriter – jag gillar mer sill, makrill och sådant. Men det är naturligtvis en viktig vara att kunna sälja och saluföra på marknaden.

Vi menar att hälsoaspekten är viktig, speciellt information från Livsmedelsverket om kostråd till framför allt gravida kvinnor och barn. Som kristdemokrat tror jag att svenska konsumenter är kompetenta att göra egna och korrekta val utifrån den information och de kostråd som ges av Livsmedelsverket. Om någon vill äta surströmming varje dag bör det självfallet påtalas att det finns risker med det. Vi måste få ned förekomsten av dioxin.

Anf. 16 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Låt mig först ge någon kommentar till de referat som har gjorts kring Livsmedelsverkets bedömningar i den här frågan.

Låt mig konstatera att Livsmedelsverket är en av våra expertmyndigheter i samhället. De baserar sina utlåtanden på data som är insamlade och på den kunskap som finns tillgänglig. Det är deras uppgift att göra

det som de nu har gjort, och de har gjort det inom den tid som vi har begärt från regeringen. Vi har därför god tid på oss att värdera de värderingar som vår expertmyndighet har gjort tillsammans med andra värderingar som görs av olika myndigheter men också inspel som görs av myndigheter och organisationer.

Låt mig bara verifiera att jag är mycket medveten om att ett icke fortsatt undantag skulle få stor betydelse för dem som bedriver verksamhet runt fisket. Jag är självfallet väldigt medveten om detta. Men jag upprepar: Jag är övertygad om att vi kan finna en lösning som skyddar konsumenters hälsa. Det är också mitt uppdrag att se till att den mat som serveras på olika ställen är sund, frisk och hälsosam att äta, samtidigt som vi medger ett livskraftigt nyttjande av den naturresurs som finns bland annat i Östersjön genom att det småskaliga kustnära fisket på ostkusten men också i de stora sjöarna kan fortsätta att bedriva sin verksamhet.

Jag har inte fått frågan, men jag svarar ändå på den: När kan regeringen förväntas ta ställning i den här frågan? Om inget oförutsett inträffar kommer regeringen att ta ställning den 8 april. Det är då – jag upprepar det – i ovanligt god tid i förhållande till det datum som vårt undantag gäller till, nämligen den 31 december. Det är alltså mer än sex månader innan undantaget går ut, och det är mycket ovanligt att det är på detta sätt. Det beror bland annat på den vikt som frågan har för många yrkeskvinnor och män men också för oss alla som är konsumenter av fisk.

Anf. 17 SUZANNE SVENSSON (S):

Fru talman! Jag ska börja där också Roland Utbult började. Jag är en person som hela mitt liv har levt vid och emellanåt på havet. Min far och min släkt har varit yrkesfiskare sedan lång tid tillbaka, och när jag var yngre serverades det ofta fisk i mitt hem. Jag tillhör de personer som sällan äter fisk ute på restaurang, inte för att jag inte tycker om fisk utan för att jag vill veta att fisken jag äter är färsk. Framför allt vill jag inte äta någon fisk på restaurang som jag inte kan uttala namnet på och som har färdats runt halva jordklotet för att jag ska få den på min lunchtallrik.

Eftersom jag bor i en kuststad pratar vi mycket om hur vi ska kunna utveckla turismen, bland annat framhålla vår vackra skärgård och möjligheten att njuta av atmosfären runt en fiskehamn och att äta fisk som är närfiskad och närproducerad. Jag tror att jag delar den synen – jag tror det egentligen fortfarande – med Eskil Erlandsson, men efter det svar som jag fick på min interpellation i dag är jag osäker på vad ministern menar med Matlandet Sverige och dess utveckling. Jag hoppas att det inte är avveckling vi pratar om.

Om inte Sveriges regering agerar nu – ministern sade att det kommer ett besked den 8 april, och från Finland har det redan kommit – kommer den nya förordningen att börja tillämpas den 1 juli 2011. Även om vi har undantaget året ut gäller den nya förordningen från den 1 juli, och det är inte så lång tid till dess. Jag hoppas att det blir ett positivt svar, och kanske lite raskare också.

Anf. 18 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Tack, allesammans, för den debatt som vi har haft kring ett angeläget ärende!

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

Låt mig i slutinlägget än en gång påpeka att fisk är en viktig del av Matlandet Sverige. Det ger jobb och utveckling i olika och alla delar av landet, och dessutom är det viktigt ur många aspekter för konsumenten att nu och då äta fisk.

Jag vill också göra kommentaren att vi redan 2009 i regleringsbrev gav två myndigheter speciella uppdrag att titta på den här frågan, detta för att vara väl föreberedda inför den prövning och beredning som just nu pågår och som jag förväntar mig kan vara en del av beslutsfattandet senast den 8 april i år.

Tack, fru talman, för den här debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2010/11:246 om skydd av fjällnära skog med särskilt höga naturvärden

Anf. 19 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Åsa Romson har frågat miljöministern:

Vad avser miljöministern att göra för att förtydliga skogsvårdslagens 18 § så att tillstånd inte ges till skövling av fjällnära skog med mycket höga naturvärden?

Vad avser miljöministern att göra för att förhindra att nyckelbiotoper, värdekärnor och annan skyddsvärd skog avverkas på grund av brist på medel hos våra skogsvårdande myndigheter?

Vad avser miljöministern att göra för att vi ska ha gällande etappmål för skydd av skog som vägledning för våra myndigheters agerande?

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

För att börja med frågan om skogsvårdslagens 18 §: Det är Skogsstyrelsen som är tillsynsmyndighet och därmed den som har ansvaret för att göra bedömningar i det enskilda fallet. Jag anser att lagen är tillräckligt tydligt formulerad, men inser att det kan finnas gränsdragningsproblem. Det är mycket svårt – och knappast önskvärt – att detaljreglera hur och när avverkningsstillstånd ska ges. Det är Skogsstyrelsen som expertmyndighet som har att väga samman alla faktorer och förutsättningar i det enskilda ärendet. Det är viktigt att framhålla att när tillstånd till avverkning ges har Skogsstyrelsen även möjlighet att besluta om *hur* avverkningen ska genomföras, det vill säga vilka hänsyn som ska tas till naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen samt till rennäringens intressen, men också om vilka åtgärder som ska vidtas för att trygga återväxten.

Den svenska skogspolitiken ger skogsbruket stor frihet och stort ansvar för att nå skogspolitikens jämställda miljö- och produktionsmål. Det innebär att skogsbruket har ett stort ansvar för att ta miljöhänsyn vid skogsbruksåtgärder och att säkerställa en god föryngning och god tillväxt i skogen. I de områden som har de högsta naturvärdena ska inte skogsbruk förekomma alls, och därför skyddas dessa områden som naturreservat, biotopskyddsområden, genom naturvårdsavtal eller genom markägarens frivilliga bevarande. Det är viktigt att vi kan bruka den skogliga resursen i alla delar av landet utan att förbruka den. Ett hållbart skogs-

bruk ger möjligheter till sysselsättning och inkomster i många delar av vårt land där det annars kan vara svårt att hitta en försörjning.

Så till den andra frågan angående skyddsvärd skog. Regeringen lade under den förra mandatperioden fram propositionen *Hållbart skydd av naturområden* som beslutades av riksdagen i november 2009 och där den frågan diskuterades. Regeringen anser att såväl det allmänna som skogsägarna måste ta ett ansvar för att skyddsvärda skogar inte ska påverkas negativt. Att skydda naturvärden behöver inte innebära att staten tar över marken eller att det blir ett absolut förbud mot skogsbruk. Vi vet att många markägare gärna vill vara med och bidra i naturvärden, och det finns ofta möjligheter att hitta skogsbruksmetoder som gör att naturvärden kan utvecklas positivt i kombination med fortsatt virkesproduktion.

I propositionen presenterar regeringen en strategi för arbetet med långsiktigt skydd av skog och föreslår flera nya arbetsformer för att öka skyddet av värdefull skogsmark i Sverige. Det handlar bland annat om det så kallade Kometprogrammet, ett program för markägarinitiativ till skydd av skogar med höga naturvärden. Vi har också möjliggjort en ökad användning av naturvårdsavtal genom att låta både länsstyrelser och Skogsstyrelsen teckna naturvårdsavtal på skogsmark. Ersättningsnivåerna har höjts, och det finns numera möjlighet att teckna både långa och korta avtal. Med de olika nya verktygen och arbetssätten inom naturvärden finns det nu flera lösningar för att trygga naturvärdena, antingen genom frivilliga åtaganden i avtalsform eller genom områdesskydd.

När det gäller den tredje och sista frågan har regeringen, i enlighet med miljömålspropositionen från 2010 som beslutades av riksdagen i juni 2010, tillsatt en parlamentarisk beredning som har till uppgift att ta fram förslag till etappmål, styrmedel och åtgärder för det fortsatta miljömålsarbetet. En första delredovisning med förslag till strategier gjordes till regeringen i december 2010, och ytterligare en redovisning kommer att ske senast den 31 mars i år. Dessa förslag kommer att beredas inom Regeringskansliet. Arbetet med att lägga fram förslag till nya etappmål för miljö kvalitetsmålet Levande skogar pågår därmed redan, och regeringen anser att vi bör invänta det arbetet innan andra åtgärder vidtas.

Anf. 20 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag skrev den här interpellationen därför att jag är allvarligt oroad över den svenska skogen och tillståndet när det gäller alla de tjänster som skogen ger oss i form av biologisk mångfald, rekreationsmiljöer, ren luft, vattenrening och naturligtvis virke med gott rykte och goda kvaliteter.

Det finns inom skogsbruket i dag och i skogsdiskussionen med alla de engagerade medborgare, små markägare och naturligtvis även skogsbolagen, en ökad oro, som jag uppfattar, när det gäller vartå det svenska skogsbruket leder. Vi fick nyligen en rapport om att närmast en tredjedel av de kalavverkningar som genomförs i Sverige inte når ens till minimikraven i skogsvårdslagen. Den svenska skogsvårdslagen bygger på att man utöver lagens krav på frivillig bas under ansvar som skogsägare ska vidta åtgärder för ytterligare skydd. Att man inte ens klarar minimikraven är ett dåligt tecken och tyder på att diskussionen om ett ökat miljömedvetande och ökad hänsyn till de värdefulla krafter vi har i form av biolo-

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

gisk mångfald för framtiden när det gäller vår skogsresurs inte har nått skogsbruket. Det är därför, tror jag, som vi ser alla dessa problem.

Ett väldigt tydligt exempel som jag nämner i interpellationen handlar om den kalavverkning av 40 hektar flerhundraårig skog som Skogsstyrelsen nyligen godkänt i Jokkmokks kommun i Änokdeltat. Det är på gränsen till det Unescoklassade världsarvet Laponia. Det är många som har engagerat sig kring detta. Det är en så oerhört unik miljö, också fjällnära. Jag trodde, fru talman, att 2011 var ett år när skogsdiskussionen i Sverige hade nått så långt att vi åtminstone var ense om att fjällnära skogar med sådana utpekat mycket höga naturvärden som det här området har – Skogsstyrelsen har själv pekat på att det har starka nyckelbiotoper – inte ska kalavverkas i den omfattning som här har godkänts. Det trodde jag tillhörde historien, men uppenbarligen inte. Jag tycker att det är ett tydligt exempel på att svenskt skogsbruk är på fel väg.

Jag blir inte heller lugnad av det svar jag har fått av ansvarig minister. Regeringen avser med anledning av alla mina tre konkreta frågor inte att vidta några som helst åtgärder och har därmed inte heller samma problembild som jag har. Man ser inget problem med att Skogsstyrelsen är enda tillsynsmyndigheten enligt 18 §, som den själv har bestämt aldrig ska tillämpas. De tycker uppenbarligen att man ska kunna skövla fjällnära skog med mycket höga naturvärden trots att detta förbjuds i paragrafen, men det finns ingen som kan klaga.

Så har jag frågat hur man kan skydda nyckelbiotoper. Då säger ansvarig minister att man från regeringens sida tycker att det är bra med de frivilliga avtal som ingås. Det är bra att den möjligheten finns, men vad är resultatet, ministern? Vad är resultatet i form av ett ökat skydd för den biologiska mångfalden?

Fru talman! På den sista frågan, vad ministern tänker göra avseende de miljömål där man i dag inte har nått gällande etappmål, svarar ministern att han är helt tillfreds med att det inte kommer att finnas några delmål före 2013. Han hänvisar till en utredning som har den typen av strategier i sikte. Det betyder att vi har fått ett hållrum. Trots att det fanns konkreta förslag från det tidigare Miljömålsrådet på nya delmål som skulle löpa från i år, 2011, har man fördröjt hela processen och lagt allihop i en långbänk som kommer att resultera i nya miljömål tidigast 2013.

Jag tycker att hela den här hanteringen tyder på att regeringen inte tar skogens skyddsvärden och miljövärden på allvar.

Anf. 21 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Låt mig inledningsvis även i detta fall tacka för interpellationen. Det är en angelägen frågeställning som tas upp där.

Skogspolitiken har två jämställda mål, vilket innebär att avvägningar hela tiden måste göras. Det är viktigt att vi brukar den skogliga resursen med alla dess värden och att vi gör det i alla delar av vårt land utan att vi förbrukar den. Ett hållbart skogsbruk ger möjligheter till sysselsättning och inkomster. Men det ger också andra värden. De här avvägningarna måste hela tiden göras. Det förekommer brister, och vi kan bli bättre och effektivare, både när det gäller den biologiska mångfalden, som är föremål för diskussionen, och i produktionsfrågesammanhang.

Jag anser att vår skogspolitik ger möjlighet och förutsättningar för att skogens alla värden i vid bemärkelse även fortsättningsvis ska både fin-

nas kvar och kunna utvecklas. Men för att kunna göra det här är det klart att vi måste ha kunskaper. Just nu vet jag att vår expertmyndighet på det skogliga området, Skogsstyrelsen, håller på att bygga upp en kunskapsplattform.

För att komma närmare interpellationen: Om en avverkning bedöms vara oförenlig med intressen som är av väsentlig betydelse för naturvården eller kulturminnesvården beslutar Skogsstyrelsen normalt om bildande av ett biotopskyddsområde, eller så beslutar länsstyrelsen om att inrätta ett naturreservat. Det är det normala. Jag kan inte gå in på något enskilt ärende, men det är det normala om ett intresse starkt överstiger ett annat intresse. Men mitt generella svar är att de skogliga värdena, som är många, måste bevaras i alla typer av skogsmark, även så kallad produktionskogsmark.

Hur är det då med de miljömål vi har satt upp? Den regering som verkade 2006–2010 gjorde stora insatser på detta område. Anslaget, för att tala om pengar, ökade sedan perioden före från 6 miljarder kronor till 7,5 miljarder kronor. Det var en anslagsökning i ett ekonomiskt läge då vi hade en finanskris i världen, märk detta!

Vi gjorde stora avsättningar i form av att det statliga bolaget Sveaskog avsatte och skyddade 70 000 hektar, Fastighetsverket 42 000 hektar och Fortifikationsverket 9 000 hektar av de marker som myndigheterna eller bolagen förfogar över. Därtill ökade alltså anslaget för inköp. Till detta kommer att det har fattats ett beslut om att 100 000 hektar mark ska avsättas från Sveaskog för att de ska kunna byta till sig privata marker som är skyddsvärda.

Detta gör att vi har uppnått det som ingen trodde skulle kunna uppnås, nämligen det etappmål som fanns fram till 2010. Nu är vi där, och det är jag jätteglad över. Vi har alltså kommit väldigt långt på det här området med de instrument som regeringen har givit berörda myndigheter.

Anf. 22 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag måste säga att jag fortfarande inte är lugnad, eftersom det vi i praktiken ser i skogen i dag, herr minister, är att stora värdekärnor avverkas.

Jag har hört även din kollega miljöminister Carlgren stå här och slå sig för bröstet med anledning av den Sveaskogssatsning som man fick loss genom att man skulle kunna byta skogarna. Det är naturligtvis jättebra. Du måste bara vara ärlig och säga att vi ännu inte har sett hur det bytet har skett. Vi har ännu inte sett hur man har lyckats skydda värdefull skog, just de värdekärnor vi behöver, generellt över hela Sverige genom det här bytet. Möjligen har ni tagit ut segern i förskott. Men vi är väldigt positiva till att man gör den ansträngningen.

Problemet som jag pekade på i min interpellation ligger snarare i regeltillämpningen hos era myndigheter, som ni inte ger en tillräckligt tydlig inriktning på att det behövs ett stopp för avverkning av värdekärnor i den svenska skogen. Vad är det för fel i svensk skogslagstiftning när flerhundraårig fjällnära skog får kalavverkas?

Jag vet inte i vilken skogspolitisk debatt landsbygdsministern rör sig, men i den debatt som jag rör mig i blir jag orolig för ryktet hos det svenska skogsbruket och den svenska skogsvården. Vi vet att även våra

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

skogsvårdsföretag har haft problem vid försäljning av sina produkter utomlands därför att vi har avverkat fjällnära skog i Sverige.

Fru talman! Det ärende som jag tog som exempel i min interpellation gäller Änokdeltat nära Lapponia, som är ett världsarvsområde i Sverige. Turistsektorn är naturligtvis oerhört viktig däruppe, men vi ser också hur utländska engagerade miljöorganisationer och andra trycker på här. De har uppmärksammat detta. De känner sig inte alls lugna och trygga med att den svenska skogspolitiken ger skydd, går framåt med högre miljövärden och ligger före med moderna och bättre brukningsmetoder och en bättre dialog som säkerställer att värdekärnor inte avverkas.

Här avverkas det! Då är det någonting som inte fungerar, och jag blir inte trygg när den ansvarige ministern i den borgerliga regeringen står här i talarstolen och slår sig för bröstet över alla möjligheter och alla pengar som man har spenderat i sektorn. När det gäller pengarna ska vi säga att den ökning av det totala anslaget för biologisk mångfald i Sverige som har varit stadig sedan 70-talet och framåt har avtagit med den borgerliga regeringen. Det märker vi när dessutom länsstyrelsen, trots denna vädjan från väldigt många människor, i det här fallet avstår från att använda sitt instrument att göra ett naturreservat av de här markerna. Det är en partikollega till landsbygdsministern som är högste ansvarige för de besluten. Det gör man alltså i ett område där vi har helt unika miljövärden.

Då frågar man sig: Vad händer med områden som inte är fjällnära och inte ligger inom miljömålet Storslagen fjällmiljö, men väl ska uppfylla krav på biologisk mångfald? Sådana områden har vi på många ställen i Sverige. En tredjedel av kalavverkningarna uppnår inte miniminormerna för avverkning. Där pågår en översyn hos Skogsstyrelsen, men det finns inga instrument eller anvisningar från regeringen avsedda att tydligt skärpa de bedömningar som görs och som – fru talman, jag måste återigen peka på det – ingen i Sverige har rätt att klaga på. Det blir lite problematiskt. Vi har en myndighet som har att hantera ett regelverk som innebär ett förbud, som vi tycker när vi läser det. Man kan enligt 18 § inte ge tillstånd till att kalavverka fjällnära skog med höga skyddsvärden. Men samma myndighet tillämpar det och säger: Jo, i det här fallet ser vi inga problem.

Och ingen kan klaga på detta! Inte undra på att vi får en dålig regel efterlevnad hos myndigheterna när regeringen inte tar tag i eller ser problemen!

Anf. 23 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Allmänna medel är en begränsad resurs, och vi måste säkerställa att de allmänna medel som ställs till alla områdets förfogande används effektivt och att de gör mest och bäst nytta ur det allmännas perspektiv. Därför har vi på det här området, likaväl som på väldigt många andra områden, tagit fram strategier och kriterier för urval av områden som ska eller bör skyddas för att se till att det blir de mest skyddsvärda och högst prioriterade områdena som staten med allmänna medel tar ansvar för.

Dessa strategier är dessutom regionaliserade. Strategierna har därmed ett tydligt låt oss kalla det landskapsperspektiv. Det tycker jag är väsentligt. Vi kan inte bara se till det enskilda skogsbeståndet när vi beslutar

om åtgärder, på myndighetsnivå eller på någon annan nivå i vårt samhälle. I ett landskap där redan en stor andel är skyddad är varje ytterligare hektar skog som undantas från skogsbruket mindre värd än i ett landskap där mindre är skyddat och undantaget från skogsbruk. Om det som är kvar att brukas därtill brukas med förstånd och nytta på andra sätt i vår skogspolitik tycker jag att det är en grund för att göra bedömningen och avvägningen att pengarna kanske gör bättre nytta någon annanstans, i ett annat landskapselement, pengar från det anslag som för övrigt, jag säger det igen, var större den mandatperiod vi har bakom oss än vad det var under den regeringsperiod då Åsa Romson hjälpte till i regeringsarbetet och beviljade pengar till olika saker.

Jag vill dock samtidigt säga att även i det som vi kan kalla för den brukade skogen kan vi bli bättre på att ta andra hänsyn än bara till de rena produktionsvärden som finns i en skog. Vi kan göra det på många sätt i stort och smått. Det förutsätter emellertid att vi har kunskap. Speciellt viktigt är att de som gör det praktiska arbetet i skogen har kunskap.

Andra sätt är, för att ta några exempel, att vi gör barmarksplaneringar så att vi kan se de landskapselement och den flora och fauna som finns i alla biotoper. Vi kan också försöka undvika avverkningar i perioder där vi förstör landskapet, genom körskador till exempel. Detta är hela tiden avvägningar som måste göras. Med det styresskick vi har i vårt land görs dessa avvägningar inte av regeringen utan på myndighetsnivå.

Anf. 24 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Den här debatten visar tydligt att vi har lite olika syn på hur mycket den biologiska mångfalden och skogsekosystemen är värda. Ministern pratar om att avvägningar är en del av den svenska skogspolitiken. Det är ju självklart. Men avvägningar finns i en kontext, i en debatt och i ett sammanhang med vad samhället vill få ut: Hur värderar man resurserna?

Under lång tid har man ständigt nedvärderat det som kanske är den högsta kvaliteten i den svenska skogen, nämligen den rikedom och mångfald som finns – det vill säga på de ställen där man har den kvar, för man har tyvärr med gamla skogsbruksmetoder förstört ganska mycket av den. Där vi har värdekärnor kvar blir det ännu viktigare.

Jag blir förvånad över att den ansvarige ministern står här i kammaren och säger att i områden där det finns mycket skyddad skog är det inte lika värdefullt att skydda andra delar. I det specifika fall som jag tog som exempel gäller det en buffertzon till ett världsarvsområde. Unesco har redan kritiserat att man har för dåligt skydd i buffertområdena. Då kommer ansvarig minister till riksdagen och säger att i områden där man redan har skyddat mycket är det inte så konstigt att man inte vill lägga pengarna på att skydda ytterligare skog. Detta gör att 40 hektar av fjällnära skog med utpekade mycket höga skyddsintressen ska kalavverkas, alldeles på gränsen till världsarvet Laponia, för att pengarna tydligen skulle göra mer nytta någon annanstans. Jag tycker inte att det låter som en sund skogspolitik för Sverige.

Jag tror inte att de skogsbrukare som vill vara ute i världen och säga att vi vidareförädlar våra produkter, använder våra resurser på ett resursnålt sätt och sätter värde på våra skogsresurser har särskilt mycket att sälja om man har den typen av skogsvårdspolitik.

Anf. 25 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag är glad över att det finns en bred debatt som spänner över många frågeställningar när vi pratar skog och skogspolitik. Det är viktigt för mig att det finns många som intresserar sig för de skogliga frågorna, både ur produktionssynpunkt och ur andra synvinklar – sociala värden, miljö- och kulturintressen och så vidare som finns i våra skogar.

Återigen vill jag säga att detta gör att myndigheter likaväl som regeringar hela tiden måste göra avvägningar: Vilket är mest väsentligt – produktionen, naturvärden, något socialt intresse eller ett kulturintresse? Ibland går det att samverka och förena de här intressena, dock inte alltid. I de fall det inte går att förena, när man till exempel ska skydda, måste det göras avvägningar. Är det då viktigare att använda tillgängliga resurser på att skydda något som vi har en reell brist på, till exempel skyddad mark i södra Sverige, med de bok- och ekskogsrudiment som bara finns kvar i den delen av landet, än att använda pengarna på att ytterligare skydda områden i en annan del av landet som inte har de allra högsta skyddsvärdena? Om man har en överfull plånbok och har hur mycket pengar som helst, och det brukar oppositionen alltid ha, är det klart att man har råd till bådaderna, men om man lever i verkligheten och vet att pengarna är begränsade måste man ibland göra avvägningar och välja bort.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellationerna 2010/11:216 och 225 om likvärdig tillgänglighet till specialistsjukvård

Anf. 26 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Isak From har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att likvärdiga förutsättningar uppnås, så att akut sjuka människor inte dör på grund av att ambulansflyg inte kan landa och lyfta på natt- och helgstängda flygplatser. Marie Nordén har även frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att patienter i Jämtlands län får samma tillgång till specialistvård som övriga medborgare i landet genom exempelvis möjligheten att också i fortsättningen kunna flyga till vården i Umeå.

Varje landsting har det övergripande ansvaret för hälso- och sjukvården inom sitt område. Enligt hälso- och sjukvårdslagen ska de bland annat svara för att det finns en ändamålsenlig organisation för att till och från sjukhus eller läkare transportera personer. Det finns inte något närmare angivet krav på om transporterna ska ske på väg eller i luften utan det väsentliga är att landstingen även i detta led av vårdkedjan uppfyller lagens krav på en god vård.

Jag kan inte se att denna fråga, som gäller struktur och organisation av transporter inom hälso- och sjukvården, skiljer sig från övrig hälso- och sjukvård på ett sådant sätt att det skulle motivera att vi frångår landstingens ansvar för att styra och finansiera hälso- och sjukvården. Det är de folkvaldas representanter i Jämtlands läns landsting som har fått medborgarnas förtroende att styra landstinget. Regeringen har inte för avsikt att börja inskränka det kommunala självstyret genom att detaljstyra hur ett landsting ska organisera sin verksamhet eller att överpröva de folk-

valda representanternas beslut. Staten har däremot en roll i att sätta ramarna för verksamheten genom lagstiftning och att utöva tillsyn och följa upp verksamheten. För detta har vi myndigheter som till exempel Socialstyrelsen, som har rätt att ingripa om vården inte håller tillräcklig kvalitet eller på annat sätt brister. Jag har fullt förtroende för att våra myndigheter sköter tillsynen på ett tillfredställande sätt och ingriper om det behövs.

Det handlar alltså inte om att regeringen skulle undandra sig sitt ansvar för transporter inom hälso- och sjukvården, utan det handlar i slutändan om att alla aktörer inom hälso- och sjukvårdssystemet måste ta sitt ansvar för sin del av systemet.

Den 12 mars 2009 redovisade Transportstyrelsen ett uppdrag från regeringen som innebär att myndigheten skulle lämna ett förslag på ett system som skapar en tillgänglighet för så kallade SAR-helikoptrar, luftburna sjuktransporter, polisflyg med mera, till flygplatser på tider då de normalt inte är öppna. Transportstyrelsens förslag är att det bör finnas en beredskap om högst en timmes inställelsetid dygnet runt för att vid behov och med säkerhet kunna öppna trafikflygplatser på tio orter i Sverige. Transportstyrelsens redovisning har varit föremål för remiss och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har i ett frågesvar den 31 januari i år framhållit att hennes ambition är att ett system med beredskapsflygplatser ska bli verklighet inom en så snar framtid som möjligt. Jag ser med intresse fram emot Näringsdepartementets beredning av frågan.

Anf. 27 ISAK FROM (S):

Fru talman! Socialministern har valt att besvara min och Marie Nordéns interpellationer samtidigt. Det visar att socialministern inte har förstått frågornas innebörd och vikt, för det handlar egentligen om två helt olika saker. Men trots allt tackar jag socialministern för svaret och kan i vart fall av svaret se att han verkar halvt yrvaken. Efter den här debatten får vi väl se om vi kan väcka socialministern och regeringen så att de blir vakna på riktigt.

Sedan snart ett år har inte landstingen i norr tillgång till alla flygplatser dygnet runt vid akuta sjuktransporter. Det är ett allvarligt problem som hotar patientsäkerheten. Det har redan lett till att det inträffat incidenter, och minst två fall har lett till lex Maria-anmälan.

Det är av yttersta vikt att livsavgörande sjuktransporter kan utföras inom den struktur med universitetssjukhusens olika specialistområden som vi har byggt upp i vårt land. De fyra norrlandstingen kräver nu att staten tar sitt ansvar för att se till medborgarna i landstingen ska ha tillgång till alla flygplatser dygnet runt vid akuta sjuktransporter.

Förut kunde till exempel landstinget ringa upp till Lycksele eller Gällivare för att öppna flygplatsen mitt i natten. Det går inte längre eftersom nya regler har införts i samband med bolagiseringen av flygplatserna. Det var viktigare att bolagisera ett antal flygplatser snabbt än att se till konsekvenserna för de enskilda medborgarna.

Helge Brändström, som är flygmedicinskt ansvarig i norra sjukvårdsregionen, ser det som ett allvarligt säkerhetsproblem för patientsäkerheten. Sedan reglerna trädde i kraft har det blivit allt svårare att få till-

gång till flygplatserna. De fyra norrlandstingen ser det som väldigt allvarligt, och det hotar patientsäkerheten.

Problemen ser likadana ut i hela norra sjukvårdsregionen. I värsta fall har patientsäkerheten inte längre kunnat garanteras. Redan för två år sedan lade Transportstyrelsen fram ett förslag för regeringen som innebar att staten skulle ta den grundläggande dygnetruntberedskapen i hela landet.

Det har hittills inte hänt något med det förslaget, även om det nu påstås att ett arbete pågår i Regeringskansliet om tio prioriterade flygplatser. Men hur är det med de andra flygplatserna, socialministern? I förslaget från Transportstyrelsen nämns inte kommunala flygplatser. Nu vill vi och landstingen i norr att staten tar ansvar även för dessa. Det är en viktig jämlikhetsfråga och en rättighet för hela landet.

Fru talman! Landstinget anser att samhället via staten bör som förr ta ansvar för att säkerställa tillgängligheten till samtliga flygplatser inom norra sjukvårdsregionen såväl statliga som kommunala när det gäller beredskapsverksamheten. Det borde också vara så att den aktivitetsberoende delen av kostnaden för att nyttja flytplatserna inte ska belasta landstingen.

Detta var tidigare en statlig angelägenhet. Vi anser fortfarande att det är en statlig angelägenhet. Vi vill nu ha svar på vad socialministern tänker vidta för åtgärder för att rätta till bekymren.

Anf. 28 MARIE NORDÉN (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaret. När jag hör ministrernas svar får jag samma fundering som Isak From gav uttryck för. Jag undrar om ministern har förstått vad vi försöker beskriva för problem och att det är två helt skilda frågor som vi har lyft fram här.

När jag hör ministrernas svar undrar jag om han verkligen har läst min fråga när han skrev svaret. Inte någonstans i min fråga finns en tillstymmelse till att försöka lyfta över landstingens uppgifter till staten. Inte någonstans kan man läsa att Jämtlands läns landstingspolitiker försöker smita från ansvaret att styra landstinget.

Jag efterfrågar inte heller att regeringen ska börja inskränka det kommunala självstyret genom att detaljstyra hur Jämtlands läns landsting ska organisera sin verksamhet eller genom att ompröva folkvalda representanters beslut, som ministern uttrycker sig i svaret. När han sedan i svaret blandar in Socialstyrelsens tillsyn i frågan visar det ännu mer på att ministern inte har förstått min fråga.

Ministern säger att alla aktörer ska ta sitt ansvar för sin del av systemet. Ministrernas ingång i denna fråga är att säga att det inte handlar om att regeringen ska undandra sig ansvaret för transporter inom hälso- och sjukvården. Det är ju bra. Det konstaterandet gäller precis det som min interpellation handlar om och det jag vill försäkra mig om. Det är att regeringen i fortsättningen tar sitt ansvar för fungerande transporter och i det här fallet flyget mellan Östersund och Umeå.

Det finns anledning att känna oro för att det kan komma förändringar och försämringar vad gäller möjligheterna att resa snabbt och bra för Jämtlands läns regionvårdspatienter. Det handlar också om regionalpolitiskt och näringspolitiskt viktiga flygkommunikationer i Norrland.

Jag vill för dem som tittar på debatten från läktaren och kanske på tv säga att det här sträcker ganska långt tillbaka i tiden. Så tidigt som i december 1980 beslutade riksdagen om riktlinjer för den framtida region-sjukvården. För att Umeåregionen skulle få ett större patientunderlag utökades den regionen med Medelpad, Västernorrland och Jämtlands län.

Riksdagen slog då också fast att om Jämtlands län ska tillföras Umeåregionen är det nödvändigt att länets invånare får en försäkran om att kommunikationsfrågan löses. En självklar förutsättning för en utökning av Umeåregionen med Jämtlands län är att resemöjligheterna förbättras för patienter från länet som ska få regionsjukvård i Umeå. Snabba och bra kommunikationer måste finnas mellan Jämtlands län och Umeå.

Detta är ett riksdagsbeslut som fortfarande gäller. Tidigare regeringar har vid flera tillfällen förtydligat det statliga åtagandet för flytlinjen mellan Östersund och Umeå. Landstingspolitikerna i Jämtland har tagit sitt ansvar och gjort vad de kunnat för att uppmärksamma infrastrukturministern på frågan. Tyvärr har man ännu inte fått något svar.

Jag försöker med denna debatt få socialministerns uppmärksamhet. Det är ett område som socialministern trots allt har ansvar för. Jag vill få en försäkran från ministern att riksdagens tidigare beslut ligger fast. Vi vill också i framtiden få en försäkran om att vi har ett fungerande flyg för sjuka patienter som ska vårdas i Umeå men bor i Jämtland.

Anf. 29 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Om det är så att man tycker att mina svar inte riktigt ansluter till frågan kan det bero på två saker. Det kan vara att frågan inte är ställd på det sätt som man hade tänkt sig eller att den är missförstådd av den som har varit mottagare av frågan. Jag har försökt att svara på de frågor som har ställts i de direkta frågorna från de båda frågeställarna.

Det är väldigt viktigt att ha klart för sig den arbetsfördelning som finns. Staten bedriver inte hälso- och sjukvård i Sverige. Staten bedriver heller inte transportverksamhet å landstingens vägnar. Däremot, och jag tror att det är poängen från frågeställarnas sida, har staten ett ansvar för att det finns en fungerande infrastruktur.

Jag har i mitt svar försökt beskriva hur arbetet, som frågeställarna vet ligger på ett helt annat departement, fortgår med sikte på att hitta en lösning som gör att vi får väl fungerande transporter. Utgångspunkten för det är precis som när det gäller hälso- och sjukvården ur mitt perspektiv att vi ska skapa förutsättningar för en likvärdig vård i hela landet.

Det pågår utöver det, som jag har sagt i svaret, ett arbete inom ramen för SKL, Sveriges Kommuner och Landsting. Det är ett särskilt projekt som i stor utsträckning bygger på förslaget från Helikopterutredningen. Syftet med projektet är att ta fram ett underlag om samverkan när det gäller luftburen ambulansverksamhet mellan olika aktörer. Projektet ska slutrapporteras till landstingsdirektörerna, det vill säga kretsen av de högsta tjänstemännen inom våra respektive landsting och regioner, i juni 2011, det vill säga om några månader.

Jag har förstås inget annat mål för min verksamhet än att alla människor i vårt land ska ha tillgång till bästa möjliga vård alltid. Det gäller också under transportskedet. Men alla propåer som handlar om att staten ska ta över en del av landstingens verksamhet kommer jag att avvisa. Jag föreställer mig att frågeställarna så småningom kommer att säga i talar-

stolen att det verkligen inte är det som är deras syfte. Det är i så fall bra, för då är vi överens om detta.

Anf. 30 ISAK FROM (S):

Fru talman! Riksdagen beslutade den 3 december 2009 i enlighet med regeringens förslag att dela Luftfartsverket och bolagisera flygplatsverksamheten. Det nya flygplatsbolaget Swedavia bildades den 1 april 2010.

Det är efter detta som problemen har börjat. Luftfartsverket har fortfarande ansvar för flygtornen. Swedavia har ansvar för flygplatsen i många fall. I andra fall är det kommunerna. I vissa fall är det också olika entreprenörer som flyger på en viss sträcka. Det kan även finnas en entreprenör som sköter snöröjningen.

I det läge som nu råder måste man i vissa fall ha fyra olika organisationer i gång. Vi tycker att när man nu fattade beslut om bolagisering borde man ha sett att det skulle bli så här. Det stod också remissvaren från landstingen att denna del inte var tillräcklig. Nu har man hållit på i över två år.

Tycker socialministern att det är landstingen som ska betala dyra pengar för att sköta verksamheter som tidigare har legat på staten, som de faktiskt gör i dag? I den mån det ens är möjligt att öppna flygplatser är det vad landstingen gör i dag. De använder pengar som borde gå till vården. Norra sjukvårdsregionen med sina speciella geografiska förutsättningar med mycket långa avstånd är mer beroende av flygplatser som är tillgängliga dygnet runt än vad övriga landet är.

Enligt landstingens mening är det en primär uppgift för staten att säkerställa att samhällets infrastruktur, i detta fall flygplatser, är tillgängliga för samhällsviktig verksamhet.

Ambitionsnivån i Transportstyrelsens förslag är enligt landstingens mening inte tillräcklig. Det är ändå enligt landstingens uppfattning angeläget att åtminstone de förslag som Transportstyrelsen lade fram 2010 så snabbt som möjligt förverkligas. De allvarligaste konsekvenserna av att flertalet av regionens flygplatser inte är tillgängliga dygnet runt är att det hotar patientsäkerheten. Under det senaste året har ett antal allvarliga incidenter inträffat när flygplatser bland annat i Gällivare inte har kunnat öppnas.

Sjukvårdstransporter har fördröjts och förlängts med befarade och konstaterade negativa konsekvenser för enskilda patienter. I åtminstone två ärenden har det lett till lex Maria-anmälningar, där den mest ifrågasatta komponenten i händelsen var bristande tillgänglighet till ambulansflyg vilket ledde till fördröjd transport till specialistsjukvård.

Fru talman! Moderaterna gjorde ett stort nummer i valrörelsen av att kommunerna bara ska syssla med välfärdens kärna. Samtidigt lämnar regeringen över ansvaret för flygplatser och annan viktig infrastruktur till kommunerna. Hur ska vi tolka det?

Regeringen gör neddragningar i välfärden som lämnar hål i skyddsnäten. Landstingen och kommunerna lappar efter bästa förmåga, men det som händer är att enskilda drabbas.

Nu vill jag veta vad socialministern ska säga. Vad händer om det om några veckor föds ett för tidigt fött barn i Sveg eller i Gällivare som snabbt behöver tas till Umeå universitetssjukhus? Vad händer om vi har en allvarlig brännskada i Lycksele som snabbt behöver tas till Uppsala?

Vad händer om det sker en lördagskväll? Är det då kört för dessa människor när det enda alternativet är 50–60 mil i ambulans på mörka, kalla vintervägar?

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

Anf. 31 MARIE NORDÉN (S):

Fru talman! Jag är ledsen, men jag måste säga att ministerns svar oroar mig. Staten har redan ansvaret för den flyglinje som vi just nu diskuterar. Det handlar inte om att lyfta över något ansvar.

Min fråga är varken felställd eller felriktad. Den lyder: Riksdagen beslutade 1980 att Jämtlands län tillhör norra sjukvårdsregionen och i och med det upptagningsområdet för Norrlands universitetssjukhus i Umeå. Beslutet har förtydligats sedan dess ett antal gånger av regeringen och riksdagen. Beslutet innebär att det ska finnas goda kommunikationer till sjukhuset, och med det avser man i huvudsak flygtrafik och järnväg.

Rikstrafiken upphandlar flygtrafiken mellan Östersund och Umeå och har nu återigen ifrågasatt fortsatt upphandling av trafiken, vilket skulle vara ett brott mot riksdagens beslut om regionjukvården.

Det skulle också innebära orimliga restider för de sjuka eftersom avståndet mellan Östersund och Umeå är omkring 40 mil. Med buss tar resan sex timmar. Med nuvarande tågförbindelser tar resan ännu längre tid. Den långa resan kan innebära att situationen för den sjuke ytterligare försämrats.

En hög och säker tillgänglighet till flygtransporter är av väsentlig betydelse för att alla medborgare i landet ska få sjukvård på likvärdiga villkor. Detta är särskilt viktigt för boende i den norra delen av landet med långa avstånd.

Min fråga lydde till sist: Vilka åtgärder avser socialministern att vidta för att patienter i Jämtlands län får samma tillgång till specialistvård som övriga medborgare i landet genom exempelvis möjligheten att också i fortsättningen kunna flyga till vården i Umeå?

Den centrala frågan är just att staten ska ta ansvar för denna flyglinje. Man slog fast redan i slutet av 1980 att staten har ett särskilt ansvar för den. Nu får vi signaler om att linjen är hotad och att den inte är värderad på samma sätt som tidigare. Vi har inte fått något svar från infrastrukturministern om hur hon ställer sig till detta och hur hon ser på frågan. Därför vänder jag mig till ansvarig minister på området.

Ingenstans i min interpellation kan jag se att jag ställer frågan om huruvida tillsynen fungerar eller inte och om att vi ska lämna över ett ansvar som landstinget har i dag till staten. Det handlar i stället om att regeringen ser behovet av denna linje och att man har ett åtagande sedan långt tillbaka att leva upp till.

Anf. 32 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag har försökt att i svaret beskriva det arbete som pågår delvis i form av utredningen från Transportstyrelsen, som kom med ett förslag som har varit ute på remiss. Jag har beskrivit hur det är under bearbetning på Näringsdepartementet. Syftet är att landa på ett förslag.

Jag har också berättat om SKL:s pågående arbete utifrån förslagen från Helikopterutredningen för att se hur man tillsammans med olika aktörer skulle kunna hitta lösningar. Jag har berättat att detta uppdrag kommer att slutrapporteras i juni månad 2011.

Inom det ansvarsområde som jag har finns det en del saker som vi enkelt kan göra. I en del saker som gäller infrastrukturlösningar är vi beroende av ett samarbete med andra departement, som har mer av det direkta ansvaret för detta. Jag har beskrivit hur arbetsfördelningen är på området. Därför ligger ansvaret just där, och vi är beroende av besked därifrån.

Isak From har en del frågor och påståenden om att regeringen gör neddragningar som drabbar välfärdens kärna och så vidare. Isak From vet att detta inte är sant. På kommun- och landstingsnivå har vi aldrig haft så mycket pengar att röra oss med. Min uppfattning är att vi framöver kommer att behöva ha ännu mer pengar till området, inte minst i ljuset av att vi har en åldrande befolkning där sjukvårdsbehoven och omsorgsbehoven kommer att göra sig alltmer påmind framöver. Därför är det oerhört viktigt att vi har en helhet som fungerar för alla dessa personer oavsett var man lever i landet.

För regeringens del gäller det att i samarbete med landstinget bidra till att hitta en praktisk lösning som gör att också människor som bor långt ifrån de sjukhus som har specialiteter av olika slag ska kunna ha en trygg och säker transport. På så vis lever vi upp till kraven som finns i hälso- och sjukvårdslagen. Ytterst handlar det om människors väl och ve, som vi som politiker har ett mycket stort ansvar för att få att fungera på bästa möjliga sätt.

Anf. 33 ISAK FROM (S):

Fru talman! Jag håller med socialministern om att landstingssektorn har höga kostnader att vänta genom den demografiska utvecklingen och en åldrande befolkning. Just därför är det väldigt viktigt att landstingen kan syssla med det de är bäst på och det de gör väldigt bra i dag, nämligen vårda patienter.

Nu har man fattat ett beslut som innebar att landstingen och kommunerna var tvungna att gå in med egna pengar för att kunna öppna flygplatser i den mån det ens gick. För närvarande är det faktiskt så, och det kommer Näringsdepartementets utredning också att visa, att det inte finns någon som har det sammanhållande ansvaret för de här flygplatserna. Det är väl bra att vi får åtminstone tio flygplatser till, men det är faktiskt två år sedan Transportstyrelsen presenterade detta.

Det är därför som vi interPELLERAR socialministern i dag. Vi har ställt frågan ett antal gånger, och infrastrukturministern har även uppvaktats av landstingen i just den här frågan. Efter två år har faktiskt ingenting hänt. Det här är en sjukvårdspolitisk fråga, och då måste det vara socialministern som tar tag i detta i regeringen och börjar styra upp arbetet så att det händer någonting. Vi kan inte ha det som det är i dag. I dag har vi inte en likvärdig sjukvård i hela landet, som socialministern påstår, i alla fall inte på obekvämtid efter kl. 18 på vardagar och på helger efter ordinarie öppettid. Här behöver vi få en lösning, och här har socialministern ett verkligt ansvar. Det är bara att sätta i gång.

Anf. 34 MARIE NORDÉN (S):

Fru talman! Ministern vill inte riktigt känna ansvar för den fråga som jag har ställt. Han skulle kanske ha lämnat över den till infrastrukturmi-

nistern. Jag vet att man många gånger gör det när ministern tycker att frågan är felriktad.

Jag vill lyfta upp den här frågan eftersom den är så viktig för många människor i min del av landet, Jämtlands län. Jag har själv erfarenheter av föräldrar som har åkt på behandling i Umeå. Resan börjar långt innan man sätter sig på planet till Umeå. Det är många mil för många som ska ta sig till ett annat län för behandling. Det här samarbetet är väldigt viktigt.

Jag kanske upprepar mig, men vi har ju slagit fast i riksdagen att staten har ett uttalat ansvar för att det finns ett grundläggande trafikutbud mellan Östersund och Umeå. Det ska tryggas och säkras, och den trafiken finns med hänsyn till sjukvårdens organisation. Man sade också i ett beslut i mitten av 90-talet att detta har en särställning som motiverar särskilda insatser för att trygga en direkt förbindelse. Riksdagen har också förtydligat kraven på flygplan av viss storlek och standard för att motsvara de regionala sjukvårdsorganisationernas krav.

Man har i detalj talat om att det här inte bara är viktigt för länet utan att det är en riksangelägenhet utifrån det ministern sade, nämligen att alla har rätt till en trygg sjukvård.

Nu pågår en upphandling av just den här flygtrafiken. Det är svårt för oss att avgöra om riksdagens tidigare beslut kvarstår vad gäller prioriteringarna eller om Trafikverket har getts andra förutsättningar i upphandlingsunderlaget. Det är det jag skulle vilja att ministern kunde ge ett svar på.

Anf. 35 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag är glad att de här interpellationerna har ställts. Det här är en principiellt viktig fråga, och den är framför allt viktig för alla människor som bor i Jämtland. Den är särskilt viktig för dem som behöver den, men det handlar också om tryggheten för dem som inte är i omedelbart behov av den genom själva vetskapen om att vi har trygga och bra transporter.

Saker och ting har hänt, och jag tänker nu på Isak Froms resonemang om att det har gått två år utan att någonting har hänt. Det är inte sant. Här har det pågått väldigt mycket arbete. Infrastrukturministern har också för en kort tid sedan framhållit att det är hennes ambition att vi ska kunna lösa den här frågan om beredskapsflygplatser inom en mycket snar framtid, och det är Näringsdepartementet som har ansvaret för det.

Det här är en viktig fråga. Det handlar om att säkerställa att alla människor har tillgång till en vård på jämställda villkor vare sig man bor i Jämtland, Stockholm, Göteborg, Skåne, Västra Götaland eller var man än bor. Transporterna är en mycket viktig del av hälso- och sjukvårdsapparaten i vårt land. Därför kommer jag naturligtvis att fortsätta att följa detta utifrån mitt särskilda perspektiv för att säkerställa att vi får en lösning som är god för jämtar och andra i vårt land.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

10 § Svar på interpellation 2010/11:244 om klagomålshanteringen i hälso- och sjukvården

Anf. 36 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Lena Hallengren har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att Socialstyrelsen ska ges möjligheter att hantera klagomål från patienter på ett snabbt och rättssäkert sätt.

Den nya patientsäkerhetslagen som trädde i kraft den 1 januari 2011 öppnar för helt nya förutsättningar att bedriva en säker vård. Vårdgivarens ansvar att bedriva ett systematiskt patientsäkerhetsarbete blir större och tydligare, och det förebyggande arbetet för att förhindra vårdskador blir viktigare i den nya patientsäkerhetslagen. Lagen innebär också en förändring i hanteringen av klagomål mot vården. Ansvaret tydliggörs genom att det är en händelse som ska utredas och inte en person, som tidigare. Det handlar till exempel om att utreda om en vårdskada har orsakats av brister hos en enskild yrkesutövare eller av vårdgivarens brister i rutiner och förebyggande patientsäkerhetsarbete. Tidigare lades ansvaret i de flesta fall uteslutande på den enskilde, trots att bilden ofta är mer komplex än så.

I samband med att den nya lagen trädde i kraft överfördes också ansvaret för klagomålshanteringen från Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd, HSAN, till Socialstyrelsen. Detta är således en ny roll för Socialstyrelsen.

Precis som Lena Hallengren skriver finns det vid Socialstyrelsen i dag ett stort antal klagomålsärenden som ännu inte är utredda. Socialstyrelsen anger att det kommer in ca 100 nya ärenden varje vecka. Det är bra att fler anmäler händelser. Det ökar chansen att rätta till felaktigheter som tidigare föll mellan stolarna därför att prövningsprocessen såg anorlunda ut. Det ligger delvis i sakens natur att utredningen av dessa ärenden kommer att ta tid, vissa lite kortare tid och andra lite längre. Reformen går ut på att klagomålsärenden ska utredas ur ett brett perspektiv och att samtliga uppgifter ska kommuniceras med såväl den anmälde som anmälaren.

Men jag vill understryka att det stora antalet ärenden som ännu inte har utretts av Socialstyrelsen inte är tillfredsställande. Jag anser att det är viktigt att Socialstyrelsen snabbt hittar fungerande rutiner för att klara sin nya roll i patientsäkerhetsarbetet. Regeringen tar frågan på största allvar och har en dialog med Socialstyrelsen om detta.

Anf. 37 LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack för svaret, socialministern! Föga förvånande känner jag mig inte helt lugn och inte helt trygg med det svar som jag får. Jag kan konstatera att svaret börjar med en genomgång av den nya patientsäkerhetslagen, och det är väl känt att det inte var någonting som Socialdemokraterna motsatte sig. Inriktningen i den nya patientsäkerhetslagen är i alla avseenden klok. Vi tror att det var ett viktigt skifte som skedde, men övergången till Socialstyrelsen har inte riktigt gått som det var tänkt, hoppas jag. Det var inte så meningen var.

Därför undrar jag var självkritiken finns när man fattar ett beslut i juni, som genomförs i januari, och ännu inte ett enda ärende har avgjorts av Socialstyrelsen, samtidigt som hundra nya ärenden tillkommer varje

vecka. Inser ministern att denna bristfälliga hantering, om jag uttrycker mig försiktigt, skadar tilltron till den svenska hälso- och sjukvården?

Internationella studier visar att nästan 10 procent av alla patienter som vårdas på sjukhus, och Sverige är dess värre inget undantag, riskerar att drabbas av vårdskada och till följd av detta får en förlängd vårdtid eller extra vårdinsatser. Det är naturligtvis vår gemensamma uppgift att minimera dessa skador. Men så länge de kvarstår är det en trygghet för patienterna att veta att det finns någon instans som möter dem, lyssnar på dem och rättar till så gott det är tänkt.

När ministern avslutar sitt inlägg med att säga att det är viktigt att Socialstyrelsen snabbt hittar fungerande rutiner och att regeringen har en dialog med Socialstyrelsen känns det inte riktigt att det finns den kraft bakom orden som jag hade önskat i svaret.

Det har varit ganska mycket skriverier från det att jag lämnade in min interpellation till i dag. Jag kan konstatera att till exempel Dagens Medicin är mycket engagerad i frågan och liksom jag bekymrad när det gäller detta. Det är inte bra, skriver Dagens Medicin, att Socialstyrelsen får en så långsam start. Nu gäller det att den nya enheten får de resurser som krävs för att börja behandla alla liggande klagomål.

Om jag förstår ministerns tillvägagångssätt rätt fick Hsan, den tidigare myndigheten, extraresurser för att hantera ärendena innan överlämnandet, men generaldirektören för Hsan beskriver det som att resurserna inte var tillräckliga för att kunna lämna över noll ärenden. Oavsett om de hade lyckats beta av allting kommer det hundra nya ärenden i veckan. Socialstyrelsen har inte avgjort ett enda, och det har snart gått tre månader.

Jag vill gärna citera patienten Ingela Berglund som nämns i Svenska Dagbladet och i en lång artikel, som jag inte ska återge från talarstolen, beskriver att hon förlorat sitt förtroende för akutvården. Som det är nu, säger hon, är det bristande rutiner och allt verkar vara kaos. Hon tillägger att hon är orolig för patientsäkerheten.

Det handlar inte bara om att folk får vänta lite längre utan om själva grunden för att det finns en tilltro till vår gemensamma hälso- och sjukvård, som i många avseenden har hög kvalitet och får goda betyg. Jag undrar, socialministern, var självkritiken finns. Var det så här det skulle gå? Vad har regeringen för planer för att se till att Socialstyrelsen börjar beta av sina högar?

Anf. 38 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Socialstyrelsen ärvde av den tidigare myndigheten Hsan i storleksordningen 2 300 ärenden. Delvis var det till följd av att generaldirektören för Hsan gjorde en annorlunda tolkning av hur man skulle se på det beslut som riksdagen hade fattat när det gällde nyordningen. Hon valde att börja tillämpa den nya lagen innan den började gälla från den 1 januari. Det var ett av skälen till att det blev som det blev. Detta var inte tillfredsställande. Det gjorde att Hsan trots rätt mycket nya pengar från Socialdepartementet lämnade över 2 300 ärenden. Det var inte en bra ingång för den nya myndigheten.

Samtidigt ska det sägas att det fanns ett skäl till de förändringar vi har gjort, och jag är glad att Socialdemokraterna och Lena Hallengren ställer upp bakom dessa förändringar. Vi tyckte inte att den gällande ordningen

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

var tillfredsställande, och vi ville se en nyordning. Är det något jag lärt mig under den tid jag haft den här uppgiften så är det att stora förändringar sällan går så smidigt som man tänkt sig. Det är sällan man i detalj kan förutse exakt var problem kommer att uppkomma. Vid nästan varje större förändring uppkommer det saker och ting som man inte lyckats förutse. Man gör så gott man kan. Problem uppkommer ändå, ibland på områden som man inte kan förutse.

Det betyder i det här fallet att den nya instansen för att hantera de inkomna ärendena, Socialstyrelsen, fått en sämre start än den borde ha fått. Jag tror att uppgiften är fel när Lena Hallengren säger att inte ett enda ärende har avgjorts. De uppgifter jag får är att ganska många ärenden avgjorts, men att man fortsatt har en stock att arbeta med.

Lena Hallengren kan inte gärna ta upp det som kritik att det inkommer hundra ärenden per vecka. Det är precis det vi önskar, inte hundra naturligtvis men att det inkommer ärenden. Vi vill ha anmälningar för att kunna identifiera riskfyllda situationer och farliga moment i sjukvården och för att kunna hitta rutiner som är bättre än de som hittills har praktiserats, eftersom de är farliga.

Vi för en dialog med Socialstyrelsen, och jag tror att det är viktigt att vi gör på det viset. Lena Hallengren efterlyser mer kraftfulla grepp. Det är sådant som låter sig sägas, men jag tror att man gör fel om man inte lyssnar på dem som har ansvaret och tittar på vad vi tillsammans kan göra. Om vi från Socialdepartementet inte kan bidra på olika sätt för att säkerställa att vi får fart på hanteringen, kan arbeta bort den stora stocken och komma ned till en väl fungerande hantering, då får vi bekymmer.

Min uppgift är att föra samtal med Socialstyrelsen och hitta vägar att arbeta bort den stora stock av ärenden som finns. Jag är helt övertygad om att den inriktning vi valt är den rätta. Det gör att vi sammantaget kommer att få en mycket bättre patientsäkerhet i Sverige än vi haft tidigare. De satsningar vi gjort i form av dels en ny lag, dels i storleksordningen 2 ½ miljarder kronor under fyraårsperioden kommer att leda till att vi får fokus på ett område som varit eftersatt. Vi får mekanismer för att kunna förstärka till exempel sådant som rör fallskador, som alltför ofta inträffar. Vi kan ta itu med antibiotikaanvändningen, som långsiktigt är ett av de stora hoten mot hälso- och sjukvården, samt många andra problem som vi har att brottas med för att kunna nedbringa antalet skador i vården.

Anf. 39 LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Vi kan naturligtvis ha en interpellationsdebatt om patientsäkerheten, även om min fråga specifikt handlade om de högar som finns på Socialstyrelsen.

Jag har givetvis ingenting att invända mot att det varje vecka inkommer hundra nya ärenden. Det tror jag att socialministern förstår. Det är dock ett problem om inte ungefär lika många avgörs varje vecka, för då läggs de på hög. Då känner inte den patient som har ett klagomål att han eller hon tas på allvar. Och detta handlar inte bara om klagomål utan om att man i många fall behöver personlig upprättelse för ett fel som begåtts.

Det är ett stort problem om jag känner att mitt ärende bara läggs på hög, att jag inte är så viktig, att ingen lyssnar på mig, att mitt ärende väl hanteras någon gång. Det kan bli liggande i årtal. Jag tror inte att vi ska

underskatta vad det kan innebära för den enskilde patienten att känna att inte någon ser den skada man blivit utsatt för. Därför fortsätter jag att fråga socialministern vad regeringen gör åt detta.

Det räcker inte att ha goda intentioner, för det är jag alldeles övertygad om att Göran Hägglund har, och vi hade också ett gemensamt patientsäkerhetsbetänkande och beslut i riksdagen. Det räcker inte med goda intentioner om resultatet inte blir som man tänkt sig. Då måste man fundera på vad man gjorde för fel. Man behöver kanske ha lite självkritik och fundera över om det var rätt att lämna över så många ärenden till Socialstyrelsen och om det var rimligt att tro att Hsan skulle lämna över noll ärenden. Jag kan villigt erkänna att det under de senaste veckorna visst kan ha hanterats några ärenden, men för tre veckor sedan hade inget ärende avgjorts. Den exakta siffran känner jag inte till.

Det hela går alldeles för långsamt. Det är nog inte så att Socialstyrelsen har för lite resurser, utan det är sannolikt ganska många som arbetar med detta. Frågan är dock om de är tillräckligt många. Hur allvarligt tycker ministern att det är att högarna växer?

Ekot har också satt sig in i ärendet och ställt frågan till Göran Hägglund, som säger att Socialstyrelsen uppenbarligen har fått ta över alltför många gamla ärenden, att det under alla förhållanden är otillfredsställande och att ärendena därför naturligtvis ska arbetas bort. Så säger Göran Hägglund. Socialstyrelsen får helt enkelt kavla upp ärmarna? frågar journalisten. Ja, blir svaret, det kommer de att få göra. Det är en tuff uppgift, men den måste genomföras för patientsäkerhetens skull.

Lite lättvindigt tycker jag att det är att bara lägga problemet i knäet på dem som arbetar på Socialstyrelsen. Min uppfattning är att de säkert vill göra ett gott jobb, men frågan är om de verkligen har tillräckliga förutsättningar. Jag är mycket tveksam till det. Problemet är inte patientsäkerhetslagen och förändringen i hanteringen av de ärendena utan problemet är att frågan lämnats över, sannolikt med otillräckliga resurser, och att ministern i dag egentligen inte har så mycket mer än dialog att erbjuda. Jag tror inte att det räcker för dem som har ärenden som ligger på hög.

Jag vill gärna lyfta fram ytterligare en sak, och det är hur vi ska hantera frågan om meddelarskydd, som behandlas i samband med patientsäkerhet. De ambitioner som vi gemensamt har är att ha så få skador som möjligt inom vården. När skador uppkommer ska det vara så enkelt som möjligt att hantera och utreda hur de uppstått. Hur ser ministern på den frågan som tidigare väckts om meddelarskydd? I fråga om privata vårdgivare har man inte samma källskydd och samma säkerhet när man som medarbetare ser brister och uppdagar dem.

Jag tycker att den frågan är väsentlig att lyfta fram i sitt sammanhang. Det vore bra om jag möjligtvis kunde få något besked om dagsstatus beträffande meddelarskyddet, om den frågan inte borde vara lika oavsett arbetsgivare. Och återigen: Vilka möjligheter kommer Socialstyrelsen att få för att beta av dessa högar, förutom att kavla upp ärmarna?

Anf. 40 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag håller med Lena Hallengren: Om vi skulle få en långvarigt utdragen situation med ökande högar, då kommer vi att få ett stort bekymmer som ytterst handlar om förtroendet för hälso- och sjukvården när saker och ting har gått fel. Därför måste idén naturligtvis vara

att Socialstyrelsen betar av flera ärenden per vecka än vad som kommer in, eftersom man har en stor ärendestock att hantera.

Vad gör då regeringen mer exakt? Det går att göra sig lite lustig över att man har en dialog med Socialstyrelsen för att hitta vägar. Men det sämsta vi kan göra tror jag är att hitta på dådkraftiga saker som inte har bäring på verksamheten.

Socialstyrelsen gör rekryteringar av ytterligare personal. Man tar in en del extra personer, som naturligtvis måste ha ett stort kunnande. Många av dem måste ha ett juridiskt kunnande för att kunna bidra till att avgöra ärenden. Man har satsat stort.

Vår uppgift är att se: Är det något ytterligare vi kan stötta med, för idén är att vi inte ska ha en stor ärendebalans, utan det ska betas av ungefär lika många ärenden som kommer in, och under en tid kommer det att behöva betas av fler ärenden än som kommer in, för att få ned den olycksaliga ärendestock som man har fått med sig.

Därför är det i dag för tidigt att säga exakt vad regeringen kommer att göra. Vi kommer att stötta Socialstyrelsen med det som behövs för att åtgärda problemet. Jag hoppas att Lena Hallengren kan skriva in i sin almanacka: Skriv interpellation någon gång i mars nästa år, så kan vi göra en avstämning och se hur det ser ut då.

Så till meddelarskyddet. Det är otroligt viktigt att allt det som handlar om eventuella misstag, felaktigheter inom vården och sådant som rör en kultur som kan befrämja misstag i vården hela tiden avslöjas, så att det kommer fram, och att personalen känner att de har stöd för att påtala sådant som är brister. Så ska det vara i hela svenska sjukvården oavsett vem som är huvudman.

När det gäller sådant som rör företagshemligheter, ekonomi och annat är det klart att inte samma skydd gäller för den som är anställd i en privat verksamhet som i det offentliga. Man när det gäller sådant som rör brister i vården ska det alltid finnas största möjliga öppenhet, för att möjliggöra att vi tar itu med problem som uppkommer, vare sig vården bedrivs i offentlig form eller i privat form.

Anf. 41 LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag hoppas att det inte ska ta ytterligare år, även om jag kan ställa interpellationer löpande under den tiden.

Hsan fick extra resurser för att kunna beta av kön. Då ställer jag mig frågan: Har tanken möjligtvis slagit socialministern att Hsan skulle behöva extra resurser för att nu beta av och komma i fas, eller ska de kavla upp ärmarna så pass mycket att befintlig personal klarar av högen på många tusen anmälningar, som vi vet att det handlar om, även om vi kan diskutera hur många det är exakt?

Det är min ena fråga, som det möjligtvis skulle hinnas med ett svar på innan tiden är slut.

Problemet är att det går lite för snabbt. Regeringen har i det här fallet goda intentioner och vill ganska snabbt fatta ett beslut med ett snabbt genomförande. Men myndigheterna, tillsynen och verksamheten hinner inte riktigt med. Vi ser precis samma problematik när det gäller den sociala tillsynen. Där har jag ställt en fråga till Maria Larsson, som är ansvarig för de frågorna, så jag ska inte tvinga socialministern att svara på dem. Men vi ser samma tendenser där. Man är för snabb. Man ger inte

myndigheter och verksamheter tillräckliga resurser för att klara av de nya uppdrag som de tilldelas. Och det räcker inte med goda intentioner om inte resultatet blir gott.

Jag undrar om Göran Hägglund möjligtvis har några planer för hur man ska beta av köerna, så att han inte bara talar om att kavla upp ärmarna och att Lena Hallengren kan interpellera om ett år. Jag tycker att det känns lite uppgivet, måste jag säga.

När det gäller meddelarfriheten kan jag däremot lova att jag återkommer. Frågan är ju inte alls så enkel som Göran Hägglund försöker beskriva den, utan tvärtom är det snarare väldigt komplext. Vi kommer att se alltmer av dessa konsekvenser framöver.

Vill man på riktigt komma åt de brister som finns i vården behöver man tränga in djupare och göra de förändringar som krävs. Det är inte så enkelt som att säga att företagshemligheter bara handlar om ekonomi och att det är lätt att skilja sådant från brister i vården. Det kan mycket väl hänga ihop.

Anf. 42 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag är ingalunda uppgiven. Tvärtom är jag otroligt entusiastisk inför de förändringar som vi har kunnat genomföra på det här området. Det har varit efterlängtat väldigt länge från personal inom hälso- och sjukvården. Vi har nu fått på plats en lagstiftning. Vi satsar stora resurser för att få ett ökat fokus på patientsäkerhetsfrågorna. Det är inte en slump, utan det beror på att väldigt många människor felbehandlas och ibland till och med dör därför att vi gör saker och ting på ett felaktigt sätt i vården. Det måste vi ta itu med.

Ett av oppositionens privilegier är att om man inte tycker att det går tillräckligt fort säger man "Regeringen drar benen efter sig – varför gör ni ingenting?" och om det går för fort säger man "Regeringen hafsar fram". Jag har själv varit oppositionspolitiker, så jag vet att det ligger lite i rollen att man har det privilegiet.

Ibland går det fort. Vi vill göra mycket, och vi vill göra saker och ting rätt. Även om vi tar väldigt lång tid på oss kan vi inte alltid förutse hur det kommer att fungera exakt i praktiken, utan man får lära sig samtidigt som man går, så att säga. I det tycker jag att det ligger något viktigt: att vi som politiker har ett mått av ödmjukhet inför sakernas komplexitet.

Man tänker så långt man kan. Man tar hjälp av de allra bästa experterna. Man lyssnar på dem som har den allra största kunskapen. Man lägger fram ett förslag efter noggranna överväganden, och riksdagen landar på det, i bästa fall.

Sedan möter det verkligheten. Men verkligheten är inte alltid beskaffad så som vi har förutsett. Då får man ha ett prestigelöst provande av regler, resurser och annat, för att se till att det landar på bästa möjliga sätt. Den ödmjukheten vill jag gärna ha.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

11 § Svar på interpellation 2010/11:257 om barns rätt till glasögon

Anf. 43 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Eva Olofsson har frågat barn- och äldreministern om hon avser att vidta några åtgärder för att alla barn med nedsatt syn ska få rätt till glasögon. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Enligt hälso- och sjukvårdslagen ska landsting erbjuda god hälso- och sjukvård på lika villkor åt dem som är bosatta inom landstinget.

Landstingens rätt till självbestämmande innebär samtidigt att de väljer hur de vill prioritera inom sin verksamhet och på vilket sätt de vill organisera sin vård. Grundtanken i detta system är att det är sjukvårdshuvudmännen som är bäst lämpade att göra de prioriteringar av resurserna som behövs för en bra vård inom det egna landstinget.

Landstingen kan ge frivilliga subventioner till barns glasögon. Liknande frivilliga subventioner kan lämnas också på andra områden där landstingen gör bedömningen att behov finns. Däremot har landstingen ansvar för att erbjuda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

I de fall ett synfel är så svårt att det definieras som ett funktionshinder ska landstinget erbjuda de hjälpmedel som den enskilde har behov av utifrån den påverkan synfelet har på det dagliga livet. En sådan bedömning ska göras av hälso- och sjukvården i varje enskilt fall.

När det gäller barnens situation har vi i Sverige ett väl utvecklat stöd till barn och deras familjer. Den ekonomiska familjepolitiken bidrar till förutsättningarna för en god ekonomisk levnadsstandard för alla barnfamiljer genom att höja den disponibla inkomsten. De behovsprövade stöden är direkt riktade till de hushåll som har de lägsta inkomsterna. Ett exempel är bostadsbidraget, där regeringen avser att föreslå att det särskilda bidraget för barnfamiljer höjs från och med den 1 januari 2012. Även barnbidraget verkar inkomstutjämnande och kommer familjer i ekonomiskt utsatta hushåll till del.

Den som inte själv kan tillgodose sina behov eller kan få dem tillgodosedda på annat sätt har enligt socialtjänstlagen rätt till bistånd för sin försörjning och för sin livsföring i övrigt. Bistånd till livsföring i övrigt kan till exempel vara kostnader för hälso- och sjukvård, tandvård och glasögon. Om det finns ett styrkt behov av glasögon finns det således en möjlighet att få bistånd till detta.

Barns ekonomiska situation är en viktig fråga för regeringen, och vår ambition är att se till att alla barn kan växa upp under goda förutsättningar.

Anf. 44 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Först vill jag tacka Göran Hägglund för svaret, även om jag inte känner mig helt nöjd.

Under politikerveckan i Almedalen 2006 fanns det en knatterreporter, David Lindvall, då 11 år, från S:t Hansskolan i Visby, som ställde partiledarna mot väggen. Den fråga han ställde var:

Barn som har nedsatt hörsel får en hörapparat för att kunna hänga med i skolan och på fritiden. När barn har nedsatt syn blir begränsningarna lika stora för barnet. Men de får inte bidrag för sina glasögon. Tycker du att alla barn som behöver glasögon ska kunna få bidrag till detta?

Så här svarade Göran Hägglund, som ännu inte var socialminister, i Almedalen 2006:

När du beskriver frågan så här låter det väldigt konstigt. Vi har inget i vårt valprogram som tar upp den här frågan, men jag ska undersöka detta och återkomma till dig när jag har gjort det och ge dig ett svar.

Vi kan väl säga att ett svar i alla fall finns i svaret på min interpellation om barns rätt till glasögon. Väldigt kort handlar det om att det inte ska göras något på nationell nivå. Det är landstingens sak. De kan ge frivilliga subventioner. Är synfelet svårt är det ett funktionshinder, och utifrån bedömningar i de enskilda fallen kan man få hjälpmedel. Barn i Sverige har det bra. De som inte har råd med glasögon till sina barn kan vända sig till socialkontoret och få prövat om de kan få pengar till barnens glasögon.

Ja, visst har många barn i Sverige det bra. Rädda Barnens rapport om barnfattigdom, som kom för några månader sedan, visade dock att 220 000 barn lever i ekonomiskt utsatta familjer och att trenden som har varit med minskade klyftor och minskad barnfattigdom bröts 2008. Jag skulle gissa att det inte ser bättre ut när vi får Rädda Barnens rapporter om ett år och två år, för 2009 och 2010.

År 2008 kom Majblommans rapport *Briller och barn*. På en fråga från Novus Opinion till föräldrar som har barn svarade fyra av tio att de inte haft råd med glasögon när deras barn behövt det. Många har också vänt sig till Majblomman för att få hjälp när det gäller glasögon.

Hur kan då verkligheten se ut för dessa barn?

Jag har hämtat ett par citat från Majblommans rapport. Först är det ett intyg från en skolsköterska:

”I början av terminen gick flickans glasögon sönder och hon är i stort behov av glasögon. Vid min undersökning av henne konstaterar jag att hon ser 0,15 med sitt vänstra öga och 0,5 med sitt högra öga. (normal syn är 1,0). Hon ser inte vad läraren skriver på tavlan, kan inte arbeta vid datorn och har ofta huvudvärk. Familjens ekonomi är ansträngd då modern är sjukskriven och pappan är avliden.”

Sedan är det ett intyg från en kurator på en skola:

”Mamman har varit i kontakt med undertecknad med anledning av familjens svaga ekonomi. Skolan har kunnat hjälpa pojken med diverse skolmaterial. Han behöver också glasögon men skolan kan inte hjälpa till med det. Familjens inkomst ligger strax över bidragsnorm och de får inte hjälp av socialtjänsten. Bifogar kostnadsförslag på 3.360 kr från optiker.”

Min fråga till socialministern var: Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att alla barn med nedsatt syn ska få rätt till glasögon? Jag vill gärna fortsätta med den frågan. Finns det verkligen inga åtgärder socialministern kan tänka sig för att även barn i ekonomiskt utsatta familjer ska ha rätt till glasögon, rätt att kunna se vad läraren skriver på tavlan och rätt att kunna ha en fritid som andra barn?

Anf. 45 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Det här är förstås oerhört ömmande. Det är angeläget att alla kan se klart i klassrumssituationer, när man sparkar fotboll på fritiden eller leker i sandlådan eller vad man nu gör.

Vi har ju den ordningen i Sverige, sedan lång tid tillbaka, att det här är en fråga för landstingen. Och vi ser att landstingen fattar beslut på lite

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

olika sätt. I Stockholm, där vi nu befinner oss, ges inga bidrag alls. I Gävleborg, Norrbotten, Kronoberg och Västmanland ger man glasögonglas för barn upp till sju år – det är alltså bara glaset. I övrigt varierar glasögonbidraget ganska mycket i pengar från landsting till landsting. Men ordningen är den att det är landstingen som gör detta.

Jag tänker inte medverka till att göra det här till en statlig angelägenhet. Däremot tycker jag att det är viktigt att landstingen prövar den här frågan och fattar beslut som är kloka i det här avseendet.

Vad jag tycker att vi som är ansvariga på den nationella nivån ska göra är att satsa på att fler människor ska få en möjlighet att komma i arbete, som gör att de kan försörja sig själva och därmed betala utgifter, till exempel för glasögon.

Jag tycker också att det är viktigt att det finns ett bra stöd för barnfamiljer, och jag har redogjort för några av de sakerna. Vi har nyligen höjt flerbarnstillägget, som hjälper många av flerbarnsfamiljerna. Vi är också i färd med att höja barndelen i bostadsbidraget, vilket kommer att betyda jättemycket för de barnfamiljer som har små ekonomiska marginaler.

Det tror jag är vägen framåt. Det tror jag är den viktigaste åtgärd som vi kan göra. Återigen: Grunden för en god ekonomi hos alla och envar är faktiskt att vi har en möjlighet att försörja oss själva. Därför är arbete A och O i det här sammanhanget.

Jag vet inte – det kanske Eva Olofsson kan redogöra för – om Vänsterpartiets förslag i det här avseendet är att införa ett allmänt glasögonbidrag till barn och ungdomar i Sverige och hur det i så fall skulle vara konstruerat. Jag tror att det är fel väg att gå, för det innebär att det offentliga kommer att ikläda sig väldigt mycket mer kostnader. Jag tror i stället att det är bättre att öka möjligheten för barnfamiljer och andra att ha ett utrymme i sin ekonomi som gör att de kan klara av de här kostnaderna.

Anf. 46 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Det första jag vill säga är: Självklart ska alla människor ha arbete. Rätten till arbete är en viktig fråga för oss. Det handlar om att satsa så att människor verkligen får jobb, att satsa på utbildning och arbetsmarknadsåtgärder i stället för att sätta folk i fas 3 för att göra ingenting nästan gratis. De håller sig sysselsatta, men det blir inte mer jobb. De får inte en utbildning så att de kan ta de jobb som kommer. Det är inte den vägen vi vill ha.

Men huvudinvändningen mot det här, skulle jag vilja säga, är att barn inte kan vänta på att deras föräldrar ska få jobb. De får kanske jobb om ett, två eller tre år och har inte råd att köpa glasögon till sina barn. Barn har behov här och nu.

Jag tycker inte att det i ett välfärdsland som Sverige är acceptabelt att barn ska vara utan glasögon. När glasögonen går sönder får man kanske gå med tejpade glasögon som inte sitter rätt. Eller man byter kanske inte lika ofta som man behöver, eftersom man inte har råd med det. I Sverige ska barn kunna ha glasögon. Därför tycker jag att barn ska ha rätt att kunna se världen klart även när föräldrarna inte har jobb, är sjukskrivna och arbetslösa eller har så lågavlönade tillfälliga jobb att de inte får pengar över till glasögon.

Jag vill säga lite om varför detta är så viktigt. När barn är små är synen inte färdig. Den utvecklas i upp till åtta tio år för vissa barn. Många

har synen färdigutvecklad vid sex års ålder. Om man inte ser riktigt får man inte den stimulans som gör att synen utvecklas som den ska. Man får alltså fel som man får bära med sig hela livet. För att se riktigt måste den bild som träffar näthinnan vara tydlig och klar. Har man ett brytningsfel som barn och inte får glasögon blir inte bilden tydlig och klar.

Jag tycker också att det är viktigt att peka på de exempel som jag drog förut. Det handlar om barn som går i skolan och som inte kan följa skolan på ett riktigt och bra sätt för att de inte har glasögon därför att föräldrarna inte har råd med glasögon. Det handlar om barn som inte kan läsa på tavlan, som får huvudvärk och som inte kan titta på en dator när det ingår i skolundervisningen, för de kan inte se ordentligt vad som står där.

Jag tycker inte att det räcker att säga att man satsar på att människor ska få jobb. Det ska vi självklart göra. Men det handlar om de barn som lever i familjer där föräldrarna just nu inte har jobb.

Då vill jag bara påminna om att det nu pågår ett påskuppror med bland annat många diakoner och andra som liksom Majblomman har upplevt att fattigdomen har ökat och att många kommer till dem för att be om hjälp till livets nödort.

Sveriges Kristna Råd har också pekat på bristerna i sjukförsäkringen där människor ramlar emellan och inte får någon inkomst alls eller hamnar i försörjningsstöd. Det är alltså breda reaktioner på att det finns stora grupper människor som ramlar emellan, och en del av dem har barn.

När det gäller glasögon har vi drivit kravet på att göra en utredning och titta på hur man ska kunna komma till rätta med detta, för vi inser att det kan man behöva göra. Vi smäller inte bara till och säger ”glasögon-bidrag, pang”.

Frågan är så viktig. Göran Hägglund tog själv upp hur olika det ser ut i olika landsting. I Stockholm får man inga bidrag alls. I fyra andra landsting är glaset gratis men inte bågarna. Kostnaden varierar från ungefär 250 kronor upp till 1 250 kronor.

Självklart ska det inte se så olika ut beroende på var barn bor i Sverige. Självklart går det också att göra insatser. Kanske socialministern skulle kunna ta ett samtal med SKL. Kanske man skulle kunna fundera på riktlinjer på området och titta på frågan på något sätt.

Det är ju inte så att vi inte gör någonting nationellt när det gäller hälso- och sjukvården. Det görs saker på en massa plan, och jag tycker att det är dags att göra något för barns rätt till glasögon.

Anf. 47 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Det låter lite bestickande när Eva Olofsson säger att barn inte kan vänta på att föräldrarna får jobb, det med anledning av att jag sade att det viktigaste är att människor kan försörja sig själva och täcka sina kostnader.

Vad jag ville peka på var vikten av en politik som gör att människor får jobb i vårt land. Regeringen har lagt ned väldigt mycket möda och satsat stora resurser på att skapa goda villkor som gör att fler människor kommer i arbete och kan försörja sig själva. Det är en oerhört viktig inriktning, och jag är glad att regeringen hittills har fått stöd i parlamentet för den inriktningen och inte har valt en annan väg som jag menar att Eva Olofsson står för.

Sedan kommer det naturligtvis alltid att finnas personer som av ett eller annat skäl inte kan försörja sig. Det kan handla om att man har en dålig ekonomi till följd av långvarig sjukskrivning, funktionsnedsättningar eller annat som gör att det är kärvare. Då finns det olika typer av skyddsnet i form av socialförsäkringar och – om vi nu pratar glasögon – i form av det stöd som ges i de allra flesta landsting. För dem som har de allra lägsta inkomsterna finns också försörjningsstöd, och i det ingår möjligheten att få glasögon.

Förmodligen tycker Eva Olofsson att man ska få glasögon, men man ska av något skäl inte få dem på just det sättet. Men det finns ett regelverk som är till för att alla ska kunna få ersättning om man inte har en ekonomi för att finansiera det själv.

Jag konstaterar också att Eva Olofssons kraftfulla vänsterpartikrav på det här området blir till att man har drivit kravet på en utredning. Det är ju bra. Jag inser att en utredning är första steget för att genomföra någon förändring, men jag ser inte i Vänsterpartiets ekonomiska politik några som helst steg när det gäller satsningar på att genomföra reformer på detta område. Det kanske ändå är intressant att veta för den som lyssnar på debatten.

Anf. 48 EVA OLOFSSON (V):

Fru talman! Jag tror att socialministern vet lika bra som jag att många barnfamiljer inte går till socialkontoret och ber om försörjningsstöd. Glasögonen får vänta i stället. Andra familjer ligger precis på gränsen eller lite över men klarar inte kostnaden för glasögon.

Barns glasögon fungerar heller inte som vuxnas. Barn växer. De behöver byta oftare. Barn sliter på glasögon på ett annat sätt. Man leker, busar och bråkar och glasögonen går sönder. Någon sade att det inte är frågan *om* utan *när* barns glasögon går sönder.

Jag tycker därför att det är cyniskt att säga att skydds nätet ska vara försörjningsstöd och att gå till socialkontoret när det gäller en så viktig sak som att kunna se och följa med i skolan och annat. Jag tycker att vårt Välfärdssverige borde kunna mer.

Jag kan bara konstatera att hade jag sagt att vi ska lägga pengar till glasögon bara så där hade nog socialministern frågat hur det skulle se ut. Som socialministern sade gäller det att börja med att utreda en fråga.

Jag tycker inte att barn kan vänta. Jag tycker inte att barn vars föräldrar har en dålig ekonomi tillfälligt eller permanent på grund av sjukdom, arbetslöshet eller på grund av att de enda jobb de får är timanställning i lågavlönade sektorer ska behöva vara utan glasögon eller att föräldrarna ska behöva gå till socialkontoret. Att som barn kunna se och följa med i skolan och att kunna hänga med kompisarna och få hjälp så att synen utvecklas på rätt sätt tycker jag borde vara en grundläggande rättighet för barn.

Vi har kunnat göra nationella insatser när det gäller väntetider i vården. Regeringen har lagt sig i sjukvårdens organisation när det gäller vårdval. Vi har regionala cancercentrum. Det har gjorts en mängd saker på nationell nivå, och det går också att ta initiativ när det gäller barns rätt att kunna se.

Anf. 49 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Fru talman! Jag vet att den fråga som Eva Olofsson har tagit upp är jätte viktig för varje barn som behöver glasögon. Det finns många familjer som klarar av att finansiera detta för egen maskin, men det finns också en del familjer där man inte har det ekonomiska utrymmet. Där finns naturligtvis ett problem för oss som politiker att försöka hantera på bästa möjliga sätt och fråga oss vad vi kan göra.

Den ordning som vi har haft hittills och som jag tycker är klok är att landstingen är ansvariga för dessa beslut. Det är inte något jag vill ändra på. Vi har också ett regelverk som gör att försörjningsstödet finns till hands för den som har de allra minsta ekonomiska marginalerna. Där hamnar vi väldigt ofta i den här underliga diskussionen som går ut på att vi har det här skyddet – men vi vill inte att någon ska använda det. Och det vill vi ju inte; vi vill att alla ska klara sig själva, men det är som det på något sätt är för fullt för att användas.

Jag tycker naturligtvis att om en familj har en så liten ekonomi att man inte har råd att köpa glasögon så är det självklart att försörjningsstödet finns där för att barnen ska kunna förses med glasögon. Alla barn har rätt till en god syn och till att kunna fungera i klassrumssituationer, på fritiden och överallt annars.

Återigen: Det viktigaste vi har att göra över huvud taget är att se till att fler människor får en möjlighet att försörja sig själva. Regeringen gör stora satsningar för att förbättra situationen för de barnfamiljer som har de allra minsta marginalerna som gör att ännu fler ska kunna leva på sin egen lön och med hjälp av det generella stöd som finns.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2010/11:205 om studier för deltagare i fas 3

Anf. 50 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Gunilla Svantorp har frågat mig om jag avser att skyndsamt vidta åtgärder för att ta bort förbudet mot att delta i utbildning för deltagare i fas 3.

Som jag sade i kammaren för några dagar sedan är uppgiften att minska långtidsarbetslösheten när nu konjunkturen vänder en av regeringens viktigaste uppgifter. Bland de långtidsarbetslösa ingår deltagarna i jobb- och utvecklingsgarantin. Denna är bara ett av många verktyg med detta syfte; ytterligare exempel är det särskilda anställningsstödet som förstärktes från årsskiftet och nystartsjobben som samtliga deltagare i jobb- och utvecklingsgarantin har möjlighet att få del av.

Arbetsförmedlingens senaste rapport om jobb- och utvecklingsgarantin – *En studie av sannolikheten att få jobb under programtiden* – visar att 70 procent av de personer som skrivs in i jobb- och utvecklingsgarantin lämnar programmet före den tredje fasen av garantin och att 60 procent av de individer som har lämnat jobb- och utvecklingsgarantin befinner sig i arbete, med eller utan stöd, en månad efter utskrivningen ur programmet. Av resultaten framgår också att 19 procent av dem som når den tredje fasen av jobb- och utvecklingsgarantin har lämnat garantin.

Prot. 2010/11:72

15 mars

*Svar på
interpellationer*

Dessa resultat baseras på information avseende samtliga individer som varit inskrivna i jobb- och utvecklingsgarantin från och med att programmet startade den 2 juli 2007 till och med den 23 april 2010. Det är alltså *inte* som Gunilla Svantorp skriver en återvändsgränd att delta i den tredje fasen av jobb- och utvecklingsgarantin. Detta är viktigt att komma ihåg och kommunicera, eftersom även förväntningar påverkar utfallet.

Intentionen med den tredje fasen av jobb- och utvecklingsgarantin är att personer som har varit arbetslösa under lång tid ska få möjlighet att bygga upp nya referenser, nätverk och en arbetsgemenskap. Det är viktigt att Arbetsförmedlingen arbetar för att alla deltagare i fas 3 erbjuds en sysselsättning med utgångspunkt i individens behov. I denna fas ska deltagarna sysselsättas hos anordnare som kan vara offentliga eller privata, sociala företag eller ideella organisationer.

Då insatserna syftar till en övergång till arbete är det viktigt att deltagarna fortsätter att söka jobb. Deltagarna ska därför få fortsatt stöd av en arbetsförmedlare eller en coach. I juni 2010 förtydligade därför regeringen i förordningen (2007:414) om jobb- och utvecklingsgarantin att det ska ges utrymme för eget arbetssökande även inom denna fas av garantin.

Arbetsförmedlingen har ett mycket viktigt ansvar att kontrollera de anordnare som tar emot deltagare i den senare fasen av jobb- och utvecklingsgarantin. Detta innebär att Arbetsförmedlingens uppgift bland annat är att kontrollera så att deltagarna får en kvalitativt god insats. I regleringsbrevet till myndigheten för 2011 är regeringen därför tydlig med att den senare delen i jobb- och utvecklingsgarantin noggrant ska följas upp och redovisas senare i år. Trots detta finns det alltid en risk att insatser av det här slaget kan missbrukas av oseriösa aktörer som inte vill människor väl. Det är oacceptabelt, och kontrollfunktionerna måste därför förbättras. Det finns också skäl att skärpa åtgärderna mot de anordnare som missköter sig.

Självklart är jag bekymrad över att inte fler personer har lämnat den tredje fasen i jobb- och utvecklingsgarantin för att få ett arbete. Jag följer därför denna utveckling noga. Jag för närvarande diskussioner med Arbetsförmedlingen där denna fråga är central. Jag har också bett myndigheten att återkomma med information om vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att öka möjligheterna för människor att få ett arbete efter den tredje fasen.

Självfallet ska kvaliteten i de arbetsmarknadspolitiska insatserna kontinuerligt följas upp på bästa möjliga sätt. Vi arbetar med att ytterligare förbättra formerna för en fortsatt uppföljning och utvärdering av den förda politiken.

Regeringen kommer givetvis att fortsätta följa utvecklingen av jobb- och utvecklingsgarantin som helhet och ha ett särskilt fokus på den tredje fasen.

Anf. 51 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Först vill jag tacka för svaret. Jag har ställt en interpellation där jag frågar ministern om hon skyndsamt tänker ta bort utbildningsförbudet för personer inom fas 3. Vi är många riksdagsledamöter som de

senaste dagarna har ställt samma fråga, och svaret vi får är nej. Det är i mitt tycke ett helt obegripligt svar.

Jag påstod i min fråga att fas 3 är en återvändsgränd, vilket tydligen har upprört arbetsmarknadsministern. Men det är ju ett faktum att det är så. Det räcker med att läsa ministerns svar för att förstå att det är så det ser ut. Där sägs ju att 19 procent av dem som hamnar i jobb- och utvecklingsgarantins sista fas, alltså fas 3, lämnar garantin för att de får jobb eller för att göra någonting annat. Men de övriga 81 procenten då? De är ju kvar, inlåsta i något där de inte får kollektivavtalsenliga löner, där de inte tillåts studera, där kontrollen av deras arbetsgivare fram till i dag har varit väldigt dålig och så vidare. Vad är det om inte en återvändsgränd? Det pratar ministern inte alls om. Varför inte?

I går kväll kunde vi i tv:s nyheter höra rapporteringen om misslyckandet med fas 3. Man sade att det är ”en slutstation för arbetslösa”. Man redovisade att det hittills har kostat runt 5 miljarder kronor. Nyheternas analys är alltså ungefär samma analys som alla vi socialdemokrater här i kammaren också har gjort, att det måste gå att använda de här pengarna på ett bättre sätt.

Det är många fina ord i ministerns svar. Jobb- och utvecklingsgarantin ska erbjuda en sysselsättning med utgångspunkt i deltagarnas behov, hörde vi nyss ministern säga. Hur kontrolleras detta, kan man fråga sig. Inte alls, att döma av alla dem som vi har träffat som finns i fas 3. Visst finns det bra anordnare av fas 3 också. Det vill jag framför allt framhålla. Men det finns för många dåliga för att de fina orden ska ha någon som helst betydelse. Det är ändå bra att det nu stramas upp och att det blir fler kontroller. Men det borde ju ha varit med från allra första början.

Tillbaka till frågan om utbildning. Många av dem som har hamnat i fas 3 är sådana som har varit arbetslösa väldigt länge och som har en gammal utbildning, om de har någon utbildning. De borde mer än väl vara i behov av just studier.

Tillbaka till det som arbetsmarknadsministern har med i sitt svar, att jobb- och utvecklingsgarantin ska erbjuda en sysselsättning med utgångspunkt i deltagarnas behov. Om behovet är att man behöver mer studier för att få ett jobb, varför får man inte det då? Vad är det för vits med att titta på behovet om man sedan ändå inte går i den riktning som behovet visar?

Fru talman! Det är högst obegripligt för mig och för många andra att det inte ska gå att studera när man är i fas 3. Det verkar också vara ganska obegripligt för arbetsmarknadsministerns myndighet i frågan, alltså Arbetsförmedlingen, som också har ställt den frågan utan att få svar.

Fru talman! Jag skulle vilja att arbetsmarknadsministern utvecklar varför regeringen inte ser över möjligheterna att få studera för den som är i fas 3.

Anf. 52 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Jag tackar för frågan. Jag har diskuterat den väldigt många gånger, och jag tror att det är ganska tydligt vad vi i regeringen är stolta över men vad vi inte är nöjda med. Vi är väldigt glada över att långtidsarbetslösheten har sjunkit med 23 000 personer det senaste året, att det går bra, att många också lämnar innan de kommer in i den senare

fasen av jobb- och utvecklingsgarantin, att man till och med lämnar innan man kommer in i jobb- och utvecklingsgarantin över huvud taget.

Jag har haft nöjet att resa runt i Sverige en hel del och har träffat människor som tidigare har varit bortglömda, som ingen har sett, som har bollats runt i systemen, som har stämplat, gått på en åtgärd, stämplat och placerats i en insats. Många vittnar om att de faktiskt är nöjda med att ha en meningsfull sysselsättning, någonstans att gå, någonstans att få en gemenskap och känna sig behövd.

Senast i går tittade jag på filmen *Hur många lingon finns det i världen*. Det var uppenbart vad ett arbete betyder för att få en gemenskap. Jag tycker att den beskrivning som Gunilla Svantorp ger inte är riktig, även om jag kan hålla med om att vi måste rensa bort dem som missbrukar ett system. Där är vi helt överens.

De här personerna har i genomsnitt varit arbetslösa i åtta år. Så många som var femte person har varit arbetslös och inskriven på Arbetsförmedlingen i mer än tio år. De har sett högkonjunkturer komma och gå utan att de har kommit in på arbetsmarknaden. Nu är de i sysselsättning hos en anordnare: privata företag, ideella organisationer och många kommuner. Det stora flertalet är steget närmare en anställning än de någonsin har varit tidigare.

De flesta har också genomgått utbildning genom Arbetsförmedlingens försorg. Lösningen är inte så enkel som det Socialdemokraterna för fram när man säger utbildning, utbildning och utbildning. Jag brukar ställa en motfråga: Vad är det för utbildning som Gunilla Svantorp tror är lösningen, om det är en sådan quick fix-modell som ska till? Det är faktiskt så att väldigt många får utbildning genom Arbetsförmedlingens försorg, så många som 70 000 under förra året. Vad är det för kurser som Gunilla Svantorp tror är den enda lösningen på ett väldigt mångfasetterat och svårt problem?

Anf. 53 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jag tycker att det är märkligt att ett statsråd som hela tiden påtalar vikten av utbildning i sin retorik sedan går åt det helt motsatta hållet när det gäller verkligheten. Vad är det för utbildning vi menar att man ska ha? Framför allt borde man kanske ha diskuterat med branscherna i stället för att plocka bort branschråden. De var jättebra. Det fördes diskussioner med just branscherna om vilken kompetens de tyckte att arbetstagarna skulle ha. Man skulle kanske ha behållit dem. Då hade man verkligen vetat vilken kompetens som efterfrågades just nu. Men dem har man plockat bort. Det verkar som att det går bra att prata, men sedan handlar det om att göra något.

Det är märkligt att arbetsmarknadsministern hela tiden pratar om dessa människor – de 19 procenten. Nu finns det olika siffror. På tv sades i går att det var 12 procent, men statsrådet sade i sitt svar 19 procent. Vi får hålla oss till det.

Det handlar alltså om de 19 procent som tar sig ur fas 3, men ingenting sägs om de 81 procent som blir kvar och som inte ser några framtidsutsikter över huvud taget. Dem pratar man inte ett dugg om. Det är konstigt. Det är ändå dem man borde satsa på.

När jag satt här i kammaren som alldeles ny riksdagsledamot den 5 oktober – dag två för min del som riksdagsledamot – och hörde stats-

ministerns regeringsförklaring fanns några delar som är värda att lyfta upp i den diskussion vi för just nu. Då sade statsministern: Att ge varje människa möjlighet att utvecklas och inhämta kunskaper är en av samhällets viktigaste uppgifter.

Fru talman! Jag skulle vilja be arbetsmarknadsministern utveckla hur hon menar att ett förbud mot studier i fas 3 uppfyller statsministerns och hela regeringens målsättning, som ju en regeringsförklaring ändå är. Det är dessutom en målsättning för det år vi befinner oss mitt i just nu. Det är ingen långsiktig vision som sträcker sig över flera år. Hur menar ministern att hon genom det hårdnackade nej till utbildning för deltagare i fas 3 bidrar till att uppfylla den mening jag tog upp här?

Statsministern fortsatte i regeringsförklaringen med att säga: Genom att ta till vara varje människas möjlighet och vilja att lära lägger vi grunden för framtidens Sverige.

Tyvärr är dessa uttalanden helt utan innehåll. Människor som vill lära sig mer men som har haft otur att hamna i fas 3 utestängs. De kan inte lära sig mer. Jag har inte hört någon vettig förklaring i kammaren på varför de inte får fortsätta läsa. Många deltar, säger arbetsmarknadsministern, men tydligen inte alla de 81 procenten som har hamnat i fas 3 och aldrig mer kommer att ta sig ur som det ser ut i dag.

Jag har inte fått något svar, och jag vill fortfarande gärna få ett svar från arbetsmarknadsministern. Varför får inte människor i fas 3 läsa vidare?

Anf. 54 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Jobb- och utvecklingsgarantin är ett program med flera olika delar. Det är viktigt att veta att man först genomgår fas 1 och 2. Där får man förutom fördjupad kartläggning och insatser också arbetsmarknadsutbildning som en viktig del. När man har gått tre år i jobb- och utvecklingsgarantin ska alla möjligheter vara uttömda. Man ska ha fått den utbildning som kan kvalificera till att få ett jobb inom ett av de bristyrken som finns. Det är fråga om kortare arbetsmarknadsutbildningar.

Det är inte fråga om att det inte finns utbildningar. Som jag sade tidigare i mitt svar fick 70 000 personer en utbildning genom Arbetsförmedlingens försorg under förra året. Det ska definitivt finnas kvar en lagom mängd arbetsmarknadsutbildningar.

Men om vi tittar på den forskning som finns, till exempel i Långtidsutredningen, framkommer en del om arbetsmarknadsutbildning. Där påtalas vikten av en rimlig balans, att det inte blir inflation i antalet utbildningsplatser – som det var tidigare. Det ledde till inläsningseffekter.

En viktig del är de stora satsningar som görs inom det reguljära utbildningssystemet, som så klart är öppet för alla människor i Sverige, till exempel yrkesvux. Det kan vara ett bra komplement för en långtidsarbetslös person att studera vidare.

Det är ovisst hur mycket Socialdemokraterna vill satsa på arbetsmarknadsutbildning. Det är en utbildning som är tre gånger så dyr som all annan utbildning. Det är också tveksamt när det blir stora volymer att den får en bra effekt.

Det finns en del som är intressant angående de bristyrken som finns i Sverige. Det är något som det finns bra koll på. De kräver i allmänhet långa utbildningar. Det är fråga om kvalificerade hantverksutbildningar,

IT-teknikerutbildningar och den typen av utbildningar. Jag tror att till och med Gunilla Svantorp inser att det är svårt att fylla upp de platserna med hjälp av arbetsmarknadsutbildning.

Det känns lite förmätet att påtala detta, men den grupp som har varit borta lång tid från arbetsmarknaden har också svårigheter. Till stor del är det fråga om personer som inte är fullt arbetsföra utan som har funktionsnedsättningar. Den stora utmaningen jag tycker att vi kan enas om är att arbetsgivare måste vilja öppna dörren och välkomna personer med nedsatt arbetsförmåga men som både vill och kan bidra. Många av dessa personer har bra erfarenheter med höga och fina utbildningar, men ingen vågar ge dem chansen. Det är den stora utmaningen, inte att ge dem en mängd olika utbildningar.

Anf. 55 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Låt mig återknyta till det sista som arbetsmarknadsministern sade. När man träffar dessa fas 3-personer som har fått en fas 3-anställning handlar det ofta om människor som upplever sig göra jobb som någon annan hade kunnat göra på ett vanligt jobb. Varför får de inte en vanlig anställning, frågar de?

För de människor som arbetsmarknadsministern hänvisar till som har varit utan jobb länge handlar det ofta om att de förr i tiden kunde få en lönebidragsanställning. Varför får de inte längre en lönebidragsanställning i stället för att hamna i fas 3 där de inte får kollektivavtalsenliga löner och där många ska leva på en inkomst – om de över huvud taget har en inkomst – som det inte går att leva på? De måste gå till socialkontoret. Det är märkligt att hela tiden höra arbetsmarknadsministern prata om dem som ändå lyckas ta sig ur fas 1, 2 eller 3 i stället för att prata om de 81 procent i fas 3 som inte tar sig ur.

Vi får aldrig svar på frågan: Varför får de inte studera? Få av dem som har hamnat i fas 3 har studerat under fas 1 och 2. Det finns det statistik på. Då hjälper det inte att i talarstolen säga att många har fått studera under tiden. De 81 procent som fortfarande finns kvar har uppenbarligen inte fått något som ger dem jobb.

Anf. 56 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Jag vill påtala att det har blivit betydligt ljusare på arbetsmarknaden. 136 000 fler är sysselsatta i dag än för ett år sedan. 40 000 personer finns i nystartsjobb. Nystartsjobben är en bra arbetsmarknadsåtgärd för långtidsarbetslösa personer. 60 000 fler unga har fått jobb.

Det som Gunilla Svantorp tar upp när det gäller lönebidragsanställningar är viktigt. Det finns mycket resurser, närmare 1 miljard kronor, kvar för lönebidragsanställningar. Det finns resurser, och det finns långtidsarbetslösa personer med nedsatt arbetsförmåga.

Men, Gunilla Svantorp, det som fattas är fler arbetsgivare som säger att de långtidsarbetslösa är välkomna till deras arbetsplatser. De får en nästan full kostnadstäckning för lönen. Ändå vill inte arbetsgivare – privata, offentliga, ideella – ge dessa personer en chans. Än så länge kan vi vara överens om att varken Gunilla Svantorp eller jag anställer personer på det sättet. Det är den stora utmaningen.

I morgon har jag en träff med arbetsmarknadens parter om lönebidragsanställningar. Jag hade en träff för två veckor sedan. Vi är villiga att lyssna in om det finns något mer i stöden vi kan förbättra. Det finns fördomar och problem som gör att arbetslivet blir så pass slimmat att de inte har ork eller tid, och det finns orosmoment; dessa personer har varit borta så länge. Problemet är mer mångfasetterat än att, som Gunilla Svantorp säger, låta dem studera. Det är inte så enkelt.

Jag är ändå förhoppningsfull inför de möten vi ska ha med arbetsmarknadens parter, nämligen att de också tar sin del av ansvaret så att människor som har varit borta länge från arbetsmarknaden kan komma in. Där är vi överens. Lösningen är inte bara utbildning. Då hade vi sett en mycket bättre situation för de långtidsarbetslösa.

Tack för frågan och för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.58 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

13 § Svar på interpellation 2010/11:213 om återinförande av friåret

Anf. 57 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Annika Lillemets har frågat mig om och i så fall hur jag avser att agera för att återinföra friåret. Hon har också frågat mig på vilket sätt jag har beaktat resultatet för friårsvikarierna under det svenska friåret och om jag även har tagit del av erfarenheterna från den finska alterneringsledigheten.

Mitt svar på den första frågan är enkelt – nej, jag avser inte att verka för att återinföra friåret. Att återinföra friåret skulle innebära att arbetsutbudet hålls tillbaka i ett läge där arbetskraftsefterfrågan ökar. I stället vill jag främja arbetsutbudet och sysselsättningen, vilket är viktigt inte minst för att möta den demografiska utmaningen samt för att öka den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Men framför allt vill vi fokusera resurserna på dem som står allra längst från arbetsmarknaden. Deltagarna i jobb- och utvecklingsgarantin samt jobbgarantin för ungdomar ska erbjudas insatser av hög kvalitet. Jag har också bett Arbetsförmedlingen att återkomma med information om vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att öka möjligheterna för människor att få ett arbete efter jobb- och utvecklingsgarantins fas 3.

Nu till frågorna om hur jag har beaktat resultatet för friårsvikarierna under det svenska friåret och om jag har tagit del av erfarenheterna från den finska alterneringsledigheten.

Såväl i Sverige som i Finland visar forskningen att arbetsmarknads-effekterna för friårslediga är negativa, men att vikarierna för de friårs-lediga i viss mån kan stärka sin ställning på arbetsmarknaden. Regeringen har valt att fokusera på mer effektiva och riktade insatser för att se till att resurserna går till dem som har störst behov. Vi har genomfört en rad satsningar för att arbetslösa ska kunna upprätthålla den viktiga kontakten med arbetslivet, exempelvis genom anställningsstöd och praktikinsatser.

Från och med den 1 februari 2011 är det mer förmånligt för arbets-givare att med särskilt anställningsstöd anställa personer som varit arbetslösa under lång tid. Även instegsjobben har förstärkts i syfte att ytterligare öka möjligheterna för dem som har en svag förankring på arbetsmarknaden.

För att förhindra att människor hamnar i långvarig arbetslöshet har regeringen i samband med den djupa lågkonjunkturen genomfört stora satsningar på arbetspraktik. Regeringen bedömer att det finns utrymme för ca 14 000 årsplatser i praktik under 2011. Vidare har regeringen infört nystartsjobb, en insats som tar sikte på människor som av olika anledningar har varit borta från arbetsmarknaden en längre tid och som behöver hjälp att få fotfäste på arbetsmarknaden.

Åtgärden friår krävde stora arbetsförmedlingsinsatser. Betydande administrativa resurser togs i anspråk på arbetsförmedlingskontoren och skapade mindre tid över till Arbetsförmedlingens egentliga jobb – att förmedla arbeten till arbetssökande.

Anf. 58 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Först vill jag tacka arbetsmarknadsministern för svaret på mina frågor. Att ministern väljer att inte verka för att återinföra friåret är svårt att förstå utifrån flera perspektiv. Det gäller inte minst dess nytta för de arbetslösa och även synen på människor och arbete.

Friår innebär enkelt uttryckt att en person med anställning byter plats med en arbetslös under en tid. I Sverige kunde, på Miljöpartiets initiativ, ett antal anställda ta ledigt i tre till tolv månader medan en arbetslös vikarierade för den friårsledige. Det gällde från 2005 fram till att den moderatledda regeringen tog bort möjligheten 2007. Den friårsledige fick ersättning motsvarande 85 procent av den arbetslöshetsersättning som hon eller han skulle ha fått som arbetslös, och vikarien fick vanlig lön.

Friårsreformen var en kombinerad frihetsreform och arbetsmarknadsreform. Intresset var stort, och långt ifrån alla som ansökte om friår fick det.

I Finland finns en motsvarighet till friåret, nämligen alterneringsledighet. Efter en försöksperiod som inleddes 1996 infördes en visstidslag 2002. Nu har man valt att permanenta alterneringsledigheten. I Finland har fackföreningar, arbetsgivarorganisationer, samtliga partier och allmänheten gått från att vara kritiska till reformen till att i stället se dess fördelar. En saklig och sansad debatt och omvärdering vore välgörande även i Sverige.

Statsrådet påpekar helt riktigt att forskningen visat att friårsvikariernas ställning på arbetsmarknaden stärks. Ja, friårsvikariat innebär ju

riktiga arbetsuppgifter och riktig lön, en fot in på arbetsmarknaden och värdefull erfarenhet som ökar chansen att få nytt jobb därefter. Friår är alltså en utmärkt arbetsmarknadsåtgärd. Det är inte den enda, men den är utmärkt.

Jag undrar på vilket sätt det är bättre att betala människor – om än alldeles för lite – för att utföra meningslösa och rent av förnedrande aktiviteter i mer eller mindre konstlade arbetsmarknadsprojekt, vilket tyvärr förekommer.

Arbetsmarknadsministern anför som skäl mot friåret att arbetskraftsefterfrågan ökar. Arbetslösheten är dock fortfarande hög. Att dela mer rättvist på lönearbete och fritid vore alltså till nytta för alla. De friårslidiga får en önskad och för många välbehövlig paus i arbetslivet samt möjlighet att förverkliga sina drömmar. Friårsvikarierna har jag redan nämnt, och arbetsgivarna är inte att förglömma. De får fler personer med större erfarenhet och kompetens att välja på när de behöver anställa.

Chansen att matcha arbetslösa med lediga jobb borde alltså rimligen öka om friåret återinförs.

Stora arbetsförmedlingsinsatser anförts vidare som ett argument mot friåret. Men att friåret skulle kräva stor administration är ingen naturlag – i Finland har arbetsförmedlingarna inte behövt förstärka för att hantera alterneringsledigheten. Varför skulle friår vara besvärligare att hantera i Sverige? Det finns alltså all anledning att lära av Finland även där.

Ministern menar att administrationen av friårsvikariat skulle ta tid i anspråk från arbetsförmedlarnas verkliga jobb, som är att förmedla arbeten till arbetssökande. Men det är ju precis det de gör när de förmedlar friårsvikariat. Vad är det för skillnad på dessa och andra jobb?

Nej, motståndet mot det svenska friåret är enligt min mening inte sakligt grundat. Det handlar som jag förstår det om helt andra saker, vilka jag återkommer till strax.

Anf. 59 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! I grunden har vi olika syn på arbete. Vi har en arbetslinje där vi tycker att alla som har möjlighet ska kunna ha ett jobb att gå till. Ett jobb betyder väldigt mycket. Det tror jag framför allt att man förstår om man har varit utanför arbetslivet.

Friår – att få betalt för att vara fri och ha en paus – är precis tvärtom. Vi behöver alla arbetade timmar på arbetsmarknaden, inte minst för att möta den demografiska utvecklingen. Vi behöver jobba mer, inte mindre. Jag kan ta ett exempel: Om man i Dalarna i dag har 100 personer som arbetar för att försörja äldre, sjuka och barn kommer dessa 100 personer inom en väldigt snar framtid – inom tio år – att behöva försörja drygt 90 personer.

Om vi ska klara av en skola i hög klass, sjukvård och alla våra utmaningar i samhället behöver vi fler som kan och vill bidra på arbetsmarknaden. Det är också därför alliansregeringen – tillsammans med Miljöpartiet, vill jag säga – också tycker att det är positivt med arbetskraftsinvandring. Vi vill att människor ska kunna komma till Sverige, starta företag eller bli anställda och bidra till att fler kan försörjas här i Sverige. I grunden har vi alltså olika syn på arbete.

Jag tror även att det finns en betydande risk, vilket också friåret i Sverige bevisade, att det blir en kvinnofälla. Det var nämligen en väldigt stor

andel kvinnor som utnyttjade friåret. Kvinnor har som vi vet sämre förutsättningar på arbetsmarknaden och jobbar ofta inom vård, omsorg, handel och så vidare. Jag skulle tvärtom uppmuntra till ett arbetsliv som är inkluderande och där man orkar, kan och vill arbeta ända fram till pension eller, ännu hellre, längre upp i åldrarna. Det måste vara det som är den politiska utmaningen, i stället för att kvinnor ska ta en paus och försämra sina pensionsmöjligheter, sin livsinkomst och i längden också sina karriärmöjligheter.

I grunden delar jag alltså inte Miljöpartiets analys när det gäller friår.

Anf. 60 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Visst behöver skattesystemet ses över. Det är fantasilöst att tänka sig att vi bara ska finansiera välfärden med skatt på alltmer arbete och konsumtion. Det är en stor diskussion som jag inte kan gå in på helt och hållet här.

Ministern anför alltså att arbetsmarknadseffekterna för de friårslediga varit negativa, och det är sant att de som varit friårslediga i Sverige inte arbetade i större omfattning efter friåret. De fick något lägre månadslön i genomsnitt, minskade inte sin sjukfrånvaro och gick något tidigare i pension. Men att utifrån detta avfärda friårsreformen ger enligt min mening uttryck för en snäv människosyn och en föråldrad och inskränkt syn på arbete och arbetsliv. De som varit friårslediga kanske prioriterar annat i livet än att maximera lön och tid på jobbet och en ständigt ökad konsumtion och materiell standard. I så fall är de föredömen för oss alla. Ska vi klara att hejda klimatförändringarna och utarmningen av naturresurser måste vi nämligen finna vägar bort från överdrivet lönearbete och den miljöbelastande överkonsumtion som det möjliggör.

Därtill visar forskningen att människor som har mindre materialistiska värderingar mår bättre än andra. De är helt enkelt i allmänhet mer nöjda och lyckliga. Ser man det så kan IFAU:s utvärdering tolkas som att friåret varit en framgång för de friårslediga på andra sätt än strikt ekonomiska. Människan är så mycket mer än en kugge i produktionsmaskineriet och en otillfredsställd konsument och så mycket större än sitt anställningsnummer och sitt kundnummer. Arbetslivsinstitutet utvärderade för övrigt också friårsreformen, men ur andra perspektiv, och drog andra och mer positiva slutsatser än IFAU.

Regeringen vill främja sysselsättningen, säger ministern. Men varför ska vuxna människor till varje pris ständigt sysselsättas, som om de vore barn som gör ofog om de inte hålls upptagna med något, meningsfullt eller ej. Friåret är ett sätt att åtminstone tillfälligt befria arbetet från den nu överspelade – borde vara det i alla fall – funktionen av disciplineringsinstrument. Det grundläggande mänskliga behovet av att behövas och få bidra till det gemensammas bästa efter sin förmåga och få utlopp för skaparkraft kan tillgodoses på olika sätt, varav lönearbete bara är ett. Bara för att någon avlönas för att utföra något är det inte säkert att det är meningsfullt eller nyttigt, och det finns också mycket oavlönat arbete som är väldigt viktigt. Lönearbete är bara en del av arbetet, och arbetet är bara en del av livet.

Redan 1848 beskrev socialliberalen John Stuart Mill i sitt huvudverk *Nationalekonomins principer* hur samhället skulle kunna se ut när kampen för överlevnad inte längre upptar all energi. När de industriella fram-

stegen minskar behovet av arbete i samhället såg Mill framför sig hur det kommer att finnas utrymme för kultur och andliga och sociala framsteg. Även nationalekonomen John Maynard Keynes förutsåg en ny epok i mänsklighetens historia när effektiviteten i produktionen ökat så att vi inte längre behöver slita så hårt. När människor fått sina materiella behov uppfylla tänkte sig även Keynes att vi skulle inrätta oss själva och samhället därefter.

Vi är där nu. Friår vore inte det enda, men ett sätt att ta till vara möjligheterna till social och kulturell utveckling, ett steg på vägen framåt, i Sverige likaväl som i Finland – där går det ju bra. Jag är övertygad om att väldigt mycket kreativitet kan släppas loss när människor väl får frihet och förtroende, om vi vågar ge dem det.

Anf. 61 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Det var intressant att lyssna på interpellanten. Det är en ganska annorlunda syn, som jag respekterar men inte alls delar. Jag tycker att vi har en väldigt stor utmaning framför oss. De personer som står utanför ska kunna komma in på arbetsmarknaden. Det är det som mitt arbete fokuserar på. Alla som kan bidra till en arbetsgemenskap ska också få göra det.

Jag vill ändå återkomma till att jag tror att det skulle vara en enormt stor kvinnofälla. Det skulle sannolikt framför allt vara kvinnor som tog en paus från arbetslivet. Eftersom föräldraledigheten är så pass ojämnt fördelad kan man se otroligt negativa faktorer och vad det leder till att kvinnor aldrig kommer i kapp männen. Jag skulle över huvud taget vilja se ett mer jämställt samhälle, men att säga att man kan ta en paus och vara hemma i stället skulle inte vara lösningen. Jag tror, som jag sade i mitt första inlägg, på fler och bättre jobb, ett hållbart arbetsliv och ett inkluderande arbetsliv där man inte blir utslagen och där var och en får bidra efter förmåga. Inte minst tänker jag på de utrikesfödda som har svårt att komma in på arbetsmarknaden, på våra funktionshindrade med nedsatt arbetsförmåga och på de ungdomar som inte har fått gå igenom en bra skola.

Jag tror att jag har utvecklat argumenten som regeringen har mot friår ganska väl. Jag vill bara återkomma till att min utmaning är att arbetslösheten ska sjunka ännu mer och att alla som vill ska kunna komma tillbaka till arbetsmarknaden, inte att de som inte vill arbeta ska ta en paus. Det får man gärna göra, men då får man kanske också räkna med att man får bekosta den på annat sätt än genom skattemedel, för dem behöver vi använda på ett annat och bättre sätt.

Anf. 62 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Jämställdhet kan också vara att män borde göra mer som kvinnor, inte bara att kvinnor borde göra mer som män. Jag menar att det finns all anledning att återinföra friåret, för det är något så sällsynt som en sann vinna–vinna-lösning. De friårslediga får makt över sina liv och chans att frigöra sin kreativitet och samla nya krafter, samtidigt som arbetslösheten, som ger så mycket olycka, minskar.

Friåret är en unik livskvalitetsreform, eftersom ledigheten är kravlös. En friårsledig är fri. Han eller hon har verklig makt över sitt liv under en begränsad tid. Kanske är det därför friåret väcker så starka känslor. De

som fick chansen att ta en paus från arbetslivet var förstås mycket nöjda, liksom de arbetslösa som fick friårsvikariat. Friåret möter dock djupt känsloladdat och väldigt irrationellt motstånd i Sverige, men inte längre i Finland. Det här handlar om grundläggande värderingar, människosyn och vilket samhälle vi vill ha.

Vår gröna människosyn uttrycks så här i Miljöpartiets partiprogram: ”Människan är en aktiv och skapande varelse som vill och kan ta ansvar. Människors kreativitet och vår ständiga förmåga att finna nya lösningar är en förutsättning för att vi ska nå ett långsiktigt hållbart samhälle.”

Men låt mig också citera Moderaternas idéprogram: ”I tider av snabba förändringar passar den positiva synen på människans möjligheter bättre in än misstrons och missunnsamhetens ideologier.”

Att ta ledigt utan krav är nu förbehållet några få lyckligt lottade med god ekonomi och förstående arbetsgivare. Ett friårssystem skulle kunna öppna en möjlighet för alla att utveckla sig, om vi unnar varandra det och inte misstror varandra. Jag hoppas därför för de arbetslösa och alla andra skull att ministern är beredd att omvärdera sin ståndpunkt och verka för att människor i Sverige får samma frihet och chanser som i Finland. Friåret skulle gagna både individer och samhället, och vi i Sverige har allt att vinna på att följa det finländska exemplet.

Anf. 63 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Jag tackar för debatten. Det var intressant att höra lite andra utläggningar. Man lär sig alltid någonting av det. Men jag kan inte utlova något nytt friår inom den närmaste tiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 2010/11:249 om sysselsättningseffekter av sänkta arbetsgivaravgifter

Anf. 64 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Gustav Fridolin har frågat mig hur jag ser på att en så stor satsning som de sänkta arbetsgivaravgifterna för unga har gett så få och så dyra jobb och om jag kommer att vidta några åtgärder för en mer effektiv politik för ungdomsarbetslöshet.

Arbetslösheten bland unga är en utmaning som regeringen tar på stort allvar. Regeringen har en bred jobbstrategi för att bekämpa ungdomsarbetslöshet. En del i den strategin är att sänka trösklarna in på arbetsmarknaden för unga, vilket vi gjort genom att halvera arbetsgivaravgiften för alla under 26 år.

Vad gäller det räkneexempel som Gustav Fridolin ger i sin interpellation kan jag bara konstatera att det är omöjligt att bedöma resultatet av en åtgärd som hjälper unga att komma in på arbetsmarknaden med hjälp av enkel matematik. Vi har haft en finanskris som medfört stigande arbetslöshet och fallande sysselsättning. Många ungdomar har tillfälligt lämnat arbetsmarknaden för att utbilda sig, vilket gör att de står bättre rustade att möta arbetsmarknaden nu när konjunkturen vänder. De sänkta arbetsgivaravgifterna har ökat incitamenten för arbetsgivare att anställa

ungdomar, vilket sannolikt bidragit till att sysselsättningen bland ungdomarna – trots krisen – ändå inte sjunkit mer än vad den faktiskt har gjort. Regeringen har inga planer på att avskaffa den sänkta arbetsgivaravgiften och göra det dyrare att anställa unga.

Under mandatperioden stärker vi bland annat kopplingen mellan skola och arbetsmarknad genom att införa ett lärlingssystem. En bra skola förebygger arbetslöshet. Flera viktiga utbildningsreformer ligger framför oss redan i år. Regeringen satsar dessutom 6 miljarder kronor på att stärka utbildningsväsendet de kommande åren.

I budgetpropositionen för 2011 presenterade regeringen en rad satsningar för att motverka att fler unga personer blir arbetslösa under lång tid. Arbetsförmedlingens förvaltningsanslag förstärks till exempel under 2011, bland annat för att ge deltagarna i garantierna insatser av hög kvalitet. Dessutom kommer ungdomar även under 2011, liksom tidigare, att kunna ta del av förstärkt matchningsverksamhet med personliga coacher redan från dag ett i arbetslöshet, det vill säga innan inträdet i jobbgarantin för ungdomar.

Från årsskiftet har kravet på tre månaders sammanhängande arbetslöshet för en anvisning till jobbgarantin för ungdomar tagits bort. I stället infördes en ramtid så att ungdomar som varit arbetslösa i sammantaget tre månader av fyra, kan anvisas till garantin. Ändringen gör att arbetslösa ungdomar kommer att kunna ta korta, tillfälliga jobb utan att riskera att därigenom inte omfattas av jobbgarantin.

Under 2011 kommer dessutom arbetslösa ungdomar mellan 20 och 24 år som saknar fullständig grundskole- eller gymnasieutbildning och som kvalificerat sig för jobbgarantin för ungdomar eller jobb- och utvecklingsgarantin, att med den högre bidragsnivån inom studiemedlet kunna påbörja kompletterande studier vid komvux. Vidare kommer regeringens folkhögskolesatsning att fortsätta under 2011. Syftet med satsningen är att motivera arbetslösa ungdomar som saknar slutbetyg att återgå till utbildning för att slutföra sina studier.

Detta är bara några exempel på regeringens politik för att bekämpa ungdomsarbetslösheten genom aktiva arbetsmarknadspolitiska insatser och satsningar på utbildning.

Arbetslösheten bland unga sjunker nu, och antalet sysselsatta ungdomar uppgick till 454 000 i januari 2011, vilket är en ökning med 60 000 på årsbasis. Det är positivt, men det räcker inte. Jag kan försäkra att vårt arbete för att förbättra situationen för unga kommer att gå vidare.

Anf. 65 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Tack, Hillevi Engström, för svaret på min interpellation! Det är inte utan att man funderar på om man ska varsko finansministern, för Hillevi Engströms departement torde väl vara det enda där man inte ska utvärdera de förslag, krav och åtgärder som görs, också med matematiska metoder. Jag förutsätter att Finansdepartementet vill utvärdera också arbetsmarknadspolitiken och räkna på vad de åtgärder man vidtar leder till. Hur ska man annars kunna prioritera mellan olika förslag och olika åtgärder?

Det handlar inte om att använda enkel matematik. Det handlar om att se om åtgärderna har varit effektiva, vad de nya jobben – i de fall det har blivit några – har kostat och vad man annars skulle ha kunnat lägga re-

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

surserna på. Jag förstår möjligen varför man lite vänder sig mot att göra den typen av utvärderingar. Flera av de tunga reformer som regeringen har genomfört på det arbetsmarknadspolitiska området – fas 3, jobb-coacher eller nedsättningen av arbetsgivaravgifter – har varit dyra reformer som ändå lett till väldigt få jobb. Vi fick härom dagen en siffra på att endast 1 procent av dem som har varit inne i en del av fas 3 faktiskt har fått ett jobb. Det har varit mycket pengar, många miljarder, som har gått till olika utförare utan att människor har fått möjligheten att komma in på arbetsmarknaden, få ett jobb och få makt över sitt arbetsliv.

Tydligen räcker det inte att tala om arbetslinje i politiska debatter. Tydligen räcker det inte att försöka förändra de arbetslösa, att coacha, ändra villkor, skapa större skillnader och att se till att man söker fler jobb, om det finns för få jobb att söka. Tydligen räcker det inte heller med att försöka subventionera fram jobb – att ge skattesubventioner eller betala delar av löner, skatter och avgifter – om man inte gör de investeringar som krävs för att människor faktiskt ska göra det som behövs, så att människors kraft, engagemang och arbetstid ska börja efterfrågas.

Jag tror mer på en politik som handlar om att förändra samhället än på att försöka förändra de arbetslösa, att se till att det finns fler jobb snarare än att se till att det söks fler jobb.

Fru talman! Politik är i grund och botten ofta en fråga om prioritering. Vi har inte obegränsat med resurser, och vi måste använda de resurser vi har på det absolut mest effektiva sättet. Vi har tittat på nedsättningen av arbetsgivaravgifter till den arbetsplats som har diskuterats allra mest här i kammaren och som också sannolikt fått störst del av nedsättningen, och det visar sig att den har lett till väldigt få jobb. År 2009 fick Svenska McDonalds 36 miljoner kronor i skattesubvention. Det ledde till att man nyanställde 89 personer. Det ger en kostnad på 400 000 per nytt jobb. Det är en kostnad som är betydligt större än vad det kostar att anställa en ny person i äldreomsorgen. Till och med om man räknar in skatteeffekten är kostnaden betydligt större än den för att anställa en ny lärare.

Under krisen fick man på många arbetsplatser inom äldreomsorgen eller inom skolan se att krisen fick bäras där. Man fick vara med om att kolleger fick lämna jobbet för att kommunerna inte längre hade råd att ha dem anställda. Enligt budgetpropositionen var det ungefär 25 000 jobb som försvann från skolan, vården och omsorgen. Jag undrar om prioriteringen verkligen är rätt. Är det rätt att lägga 400 000 kronor på ett nytt jobb på McDonalds, eller skulle man ha kunnat lägga de pengarna på att en lärare hade fått behålla jobbet?

Anf. 66 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Sverige sticker ut i förhållande till övriga Europa. Vi har kommit ur jobbkrisen och tagit tillbaka de tappade jobben efter en finanskris, den allvarligaste på 80 år. Vi kan se att det är 23 000 fler ungdomar som har fått ett jobb jämfört med hur det var för ett år sedan. Det är 136 000 fler som är sysselsatta, och arbetslösheten sjunker.

Man kan tolka detta på olika sätt, som att det har skett av en händelse, av en slump. Man kan också tolka det som att regeringens politik har varit framgångsrik.

Gustav Fridolin påstår att regeringens reformer inte utvärderas. Det är klart att de gör! Vi ska ständigt förbättra och trimma alla de förslag vi tar fram och de åtgärder som vi vidtar. I dag pågår två studier på IFAU, Institutet för arbetsmarknadspolitiska studier i Uppsala, som rör just det som Gustav Fridolin efterfrågar.

Ett problem i Sverige är däremot att det finns för få företag som vill anställa en person som har varit utanför arbetsmarknaden en lång tid eller en person som har slutat skolan utan att ha godkända betyg. Det är den allra största utmaningen.

Jag skulle önska att ännu fler arbetsgivare anställde ungdomar, framför allt de ungdomar som saknar en bra skolunderbyggnad.

Gustav Fridolin nämner en stor ungdomsarbetsgivare, nämligen McDonalds. Under krisåret 2009, när väldigt många andra sade upp många anställda, ordnade man där 800 fler nya ungdomsjobb. Det är inte dåligt för de ungdomar som har fått jobb. Jag tycker att det är en tråkig attityd när man, som så ofta i debatten, säger att det är dåliga jobb. Tvärtom är nio av tio arbetsgivare positiva till den erfarenhet som ungdomarna har från just den typen av arbete.

Jag önskar att fler arbetsgivare såg möjligheten. Det är därför det är så viktigt att sänka kostnaderna för arbetsgivare, att sänka arbetsgivaravgifterna, vilket har gjorts i två steg. De är nu nere på 15 procent när man anställer en ung person som är under 26 år.

Också Miljöpartiet tycker att nedsättning av arbetsgivaravgifter är bra. Om jag har förstått rätt menar Miljöpartiet att man ska rikta detta mot dem som är arbetslösa. Men erfarenheterna säger att följden då blir att det blir ett stigma på den som har varit arbetslös. Nu har vi en reform som leder till att alla ungdomar behandlas lika. Det finns också en betydande risk, och det visar också erfarenheten, för att ungdomar inte får jobb förrän de har varit arbetslösa en tid för att det är så stor skillnad i kostnaden för arbetsgivaren att anställa.

Jag tror alltså att det är en klok politik att ha en generell nedsättning för arbetsgivare som anställer unga. Jag tror att det är ett av skälen till att många unga har kommit i jobb.

Jag vill ställa en motfråga: Tror Gustav Fridolin att det blir fler ungdomar som får arbete om man höjer skatten på arbete med 10 miljarder kronor? Är det då mer attraktivt för arbetsgivaren att anställa en dropout från skolan eller en ung, oerfaren person?

Anf. 67 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Denna stolthet över arbetsmarknadssituationen som regeringen visar tycker jag inte är särskilt klädsam när det fortfarande är så många unga människor som inte har möjlighet att få ett jobb. De mest positiva prognoser som finansministern och regeringen kan uppbåda säger att man kanske 2014 äntligen har fått ned arbetslösheten till de nivåer som gällde 2006. Då drev Moderaterna en valkampanj som handlade om det stora utanförskapet. Är nu målsättningen att utanförskapet ska vara så stort som det man bad om mandat att avskaffa 2006?

Hade Fredrik Reinfeldt fel 2006 och Anders Borg rätt nu? Eller är det så att arbetslösheten är och har varit ett stort problem för väldigt många unga och andra ända sedan 90-talskrisen och framåt? Det är ett gemensamt misslyckande som man inte ska slå sig för bröstet för och säga att vi

nu ska lösa. Det är någonting som kräver nya åtgärder och en ny politik. Det är någonting som det kanske inte räcker att tala om eller försöka förändra de arbetslösa utan som kräver att man gör de investeringar som behövs för att få nya jobb.

Fru talman! Jag är inte oäven när det gäller att göra riktade skattesänkningar som kan leda till jobb. Jag vill prioritera rätt. Jag tror till och med att man kan göra en större nedsättning av arbetsgivaravgiften, precis som arbetsmarknadsministern var inne på, just för de unga som har långt till arbetsmarknaden. Jag kan också tänka mig att man gör en nedsättning av arbetsgivaravgiften för de arbetsgivare som i störst utsträckning vill nyanställa.

Det är 65 000 småföretag i Sverige som vill nyanställa någon. En sänkning av arbetsgivaravgiften för småföretag skulle så klart leda till att en del av dem som sitter och räknar och vänder på kronorna känner att de har möjlighet att anställa den där personen till. Hade hälften av dem gjort det skulle vi ha haft 30 000 jobb till. Det handlar om företag där man har en vilja att anställa och har behov av att anställa fler. Där kan en nedsättning av arbetsgivaravgiften vara det som förändrar kalkylen och gör att man anställer.

Men stora generella skattesänkningar som innebär att McDonalds får 36 miljoner för att nyanställa 89 personer tror jag inte är rätt väg att gå. Då tror jag att man hamnar fel prioriteringsmässigt. Om 25 000 människor har fått gå, som regeringen säger i sin budgetproposition, från skolan, vården och omsorgen tror jag att de pengarna, 400 000 kronor per jobb, hade gjort bättre nytta genom att se till att lärarna hade fått vara kvar i skolan och händerna kvar i äldreomsorgen.

Vi ska inte glömma att det också är arbetsplatser som är stora ungdomsarbetsplatser. Det är för många den första vägen in på arbetsmarknaden. Att jobba inom äldreomsorgen är också en erfarenhet som olika arbetsgivare värdesätter. De som försvann först när 25 000 fick gå från skolan, vården och omsorgen var de unga. Det var de som sitter på osäkra anställningar, de som inte ens behöver varslas utan där telefonen bara slutar ringa.

Det var de som drabbades hårdast när kommunerna, skolan, vården och omsorgen fick bära krisen. I den prioriteringen hade det varit vettigare att se till att läraren hade fått ha kvar jobbet än att försöka subventionera fram mindre än 100 nya jobb på McDonalds.

Fru talman! Jag återkommer till att på ett sätt är arbetslöshetsdebatten något lite märkligt. Det finns hur mycket som helst som behöver göras. Någonstans vet vi det alla. Vi skulle behöva fler lärare i skolan och fler händer i omsorgen. Vi måste bygga om våra samhällen, se till att lägga järnvägsrälsen och rusta upp miljonprogrammets bostäder och skolor. Vi måste modernisera energisystemet, som inte minst är aktuellt nu.

Ser vi till att göra de investeringarna får vi möjligheter till nya jobb. Jag skulle vilja ha en arbetsmarknadspolitik som handlade mer om att försöka förändra samhället och se var framtidens jobb kan komma än att försöka förändra de arbetslösa.

Anf. 68 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! För en liten stund sedan hade jag en annan interpellationsdebatt med en av Gustav Fridolins kolleger där man propagerade för

att man skulle ta en paus och ha ett friår medan Gustav Fridolin propagerade för fler händer i vården och fler lärare. Jag undrar vad som gäller egentligen. Men det handlar inte den här interpellationen om.

Först vill jag göra ett tillrättaläggande. Det är 60 000 ungdomar som har fått ett jobb under det senaste året. Jag sade en lite lägre siffra tidigare. Regeringen har en bred jobbpolitik. Det som är allra mest väsentligt och mest förebyggande på lång sikt – där tror jag att Gustav Fridolin och jag delar uppfattningen – är en skola som inte lämnar ett enda barn eller en enda ungdom efter, där alla barn blir sedda och får möjlighet att förverkliga sina livschanser.

Det är det absolut viktigaste. Men det tar tid att förändra. Vi satsar 6 miljarder kronor på en bättre skola. Jag tror att inte minst gymnasie-reformen kommer att gynna många av de elever som är praktiskt orienterade och gärna vill komma ut i arbetslivet. Vi genomför också en lärlingsutbildning i skolan. Under senare delen av detta år kommer vi att komma med förslag med en lärlingsprovanställning för ungdomar för att kunna lära sig ett yrke ute i arbetslivet.

Jag vill också nämna folkhögskolesatsningen. För de ungdomar som inte har trivts så bra i skolan tror jag att folkhögskolan kan vara en väldigt bra utbildningsform. Det gäller framför allt för att motivera unga att se att det kan vara viktigt och bra att kunna gå i skolan, gå i en annan typ av skola och kanske till och med gå i en folkhögskola senare.

Vi tycker att det är viktigt att sänka trösklarna in till arbetsmarknaden och att det ska bli billigare att anställa för arbetsgivare. I dag har vi en väldigt sammanpressad lönestruktur i Sverige. Det är en fråga som vi överlåter med varm hand till parterna. Regeringen kan inte påverka arbetsgivarens lönekostnader, men regeringen kan påverka bikostnader och sociala avgifter.

Det är väldigt tydligt när man talar med Företagarna och Svenskt Näringsliv att det har stor betydelse. Det är en stor kostnad att anställa en ung ganska oerfaren och relativt okunnig person till en lön som är ganska snarlik den som den äldre personen har. Jag tror att det har haft stor betydelse i krisen att vi ändå har kunnat hålla sysselsättningen på en så pass hög nivå.

När vi talar om kommunerna och vikten av att värna välfärden har kommunerna aldrig fått så mycket bidrag som under den här krisen. Det har också gjort att de kunnat upprätthålla vård, skola och omsorg.

Jag tror att sänkta arbetsgivaravgifter är en av flera viktiga delar. Det skulle vara helt förödande att i dagsläget säga till arbetsgivarna: Nu kommer vi att höja arbetsgivaravgifterna för ungdomar i åldern 15–26 år. Vi kommer att höja era kostnader med 10–13 miljarder. Varsågod och anställ de unga oerfarna. Jag tror att det skulle ge en tvärtomeffekt så att färre ungdomar fick chans att komma in på arbetsmarknaden.

Det skulle vara fel att rikta det bara till dem som råkar vara arbetslösa. Det skulle kunna vara ett stigma för de ungdomarna. Ta mig, jag är billigare än vad du är, eftersom jag är arbetslös! Det tror jag vore olyckligt. Det visar också IFAU:s utvärdering. Risker finns att arbetsgivaren säger: Kom tillbaka till mig när du har varit arbetslös i tre månader så kan jag anställa dig, eftersom det blir så pass mycket billigare för mig som arbetsgivare.

Prot. 2010/11:72

15 mars

*Svar på
interpellationer*

Det finns ingen reform som är helt utan problem. Den här reformen när 60 000 unga kommer i jobb under ett krisår visar ändå att det har betydelse att det är billigare att anställa en ung person.

Anf. 69 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru talman! Det är lite som att arbetsmarknadsdebatten har genomgått ett systemskifte. Det har gått från att vi såg arbetslösheten som ett samhällsproblem, ett gemensamt problem som krävde gemensamma åtgärder, till att det har blivit ett individuellt tillkortakommande. Det är de arbetslösa som har problem. Det är dem vi ska förändra. De ska coachas. Det är skillnaderna som ska ökas så att de söker ännu fler jobb. Vad spelar det för roll om det inte finns tillräckligt med jobb att söka?

Nu säger till och med arbetsmarknadsministern att det är ett problem att lönerna är för höga. Kanske parterna kunde sänka lönerna. Då kanske det skulle bli annorlunda. Hela erfarenheten av den här reformen är att det inte hjälper. Ni har sänkt lönekostnaden och subventionerat jobb väldigt kraftigt. Det har inte lett till speciellt många nya jobb. Hos den som fått den största subventionen, 36 miljoner, har det lett till 89 nya jobb. Det är uppenbarligen inte där skon klämmer.

Det är uppenbarligen inte de arbetslösa det är fel på utan samhället som det är fel på. Arbetslösheten är ett samhällsproblem och ett gemensamt problem och inte ett individuellt tillkortakommande. Vill man ändra samhället tror jag att man måste börja investera. Man måste se till att det finns fler lärare i skolorna och fler händer i äldreomsorgen. Man måste se till att vi rustar miljonprogrammets bostäder och skolor, lägger järnvägsräls och moderniserar energisystemen. Det är allt det som behöver göras.

Det ger mer makt över människors arbetstid. Det ger möjlighet för människor som stängts utanför arbetsmarknaden att få ett jobb. En del av den politik som handlar om mer makt över sin arbetstid kan också vara att den som jobbar så hårt, så mycket och så mycket över att den riskerar att få lämna arbetsmarknaden tio år före den officiella pensionsåldern för möjlighet att ta ett år ledigt. Samtidigt släpper man in någon som har varit utanför arbetsmarknaden.

En av mina bästa vänner fick sitt första jobb som ett friårsvikariat. Han har sedan dess ett stadigt jobb på samma ställe trots att den friår-lediga kommit tillbaka. Han fick en tydlig kontakt med en arbetsgivare. Jag trodde inte att flexibilitet på arbetsmarknaden var någonting som Moderaterna var emot.

Anf. 70 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M):

Fru talman! Under det senaste året har 60 000 fler ungdomar kommit i jobb, som jag har sagt tidigare. Det är förstås bra, men inte tillräckligt bra.

Jag vill ge några synpunkter på det som Gustav Fridolin säger när han nästan lägger orden i munnen på mig – att detta skulle bero på människors tillkortakommanden. Det är inte min uppfattning. Min uppfattning är att det finns ett problem på svensk arbetsmarknad för de personer som har stått utanför länge och för dem som är unga eller utrikes födda. Det gäller också personer med nedsatt arbetsförmåga. De får inte chansen att komma in. Det är den stora utmaningen. Den stora utmaningen är att ge

alla barn och ungdomar chansen i skolan och chansen att förverkliga sina jobbdrömmar och utbildningsdrömmar. Det är det vi har framför oss.

Jag tycker inte att Gustav Fridolins resonemang hänger ihop. Om man tittar på länder i Europa som inte har haft ordning och reda i sina statsfinanser ser man att det är stora neddragningar i välfärden. 500 000 personer i Storbritannien kommer att bli av med jobben. Det kommer att drabba skolan, vården och inte minst omsorgen. Det gäller Spanien, Grekland och Portugal – det finns många exempel.

Sverige hade en rekordstor tillväxt under det sista kvartalet 2010. Det har aldrig varit så hög tillväxt. Varför är det bra? Jo, då kan vi göra det som Gustav Fridolin påpekar och efterlyser. Vi kan satsa på välfärd. Vi kan satsa på infrastruktur, på forskning och på nya jobb. Antalet jobb i ett samhälle är inte statiskt. Vi behöver fler som vill starta företag. Vi behöver göra det enkelt för företagare och för människor att starta företag, anställa, utvecklas och tjäna pengar. Det är det som genererar nya jobb.

Avslutningsvis: När det gäller företaget McDonalds, som nämns så ofta, har detta enligt företagets egna uppgifter och beräkningar genererat 800 nya ungdomsjobb under ett av de värsta krisåren på 80 år.

Tack så mycket för en bra debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

15 § Svar på interpellation 2010/11:254 om trafiksäkerhet som en klassfråga för barn

Anf. 71 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Siv Holma har frågat mig om jag avser att ta initiativ till att barn från socioekonomiskt svaga miljöer får en ökad trafiksäkerhet. Siv Holma har också frågat om jag avser att verka för att skaderisken i trafiken för barn i allmänhet, och barn i socioekonomiskt svagare miljöer i synnerhet, minskar påtagligt.

Vi kan notera att trafiksäkerhetsutvecklingen för barn i Sverige är och har varit mycket positiv under de senaste decennierna. Sedan 60- och 70-talen har antalet dödade barn som fotgängare och cyklister reducerats med 90 procent. I ett internationellt perspektiv är Sverige bland de länder som har lägst andel dödade barn i trafiken. Det är särskilt de yngre barnen i Sverige som har haft en mycket gynnsam utveckling när det gäller reduktionen av dödade i trafiken.

I trafiksäkerhetsarbetet är det viktigt att förutsättningar och behov hos olika grupper beaktas. De mest utsatta gruppernas behov av trafiksäkerhet bör vara normgivande vid utformning av vägtransportsystemet. I det sammanhanget ska oskyddade trafikanter, och speciellt barn, ges särskild uppmärksamhet. Risken att omkomma eller skadas allvarligt är väsentligt högre för trafikanter på cykel, motorcykel och moped än för dem som sitter i en bil eller buss. Det är de först nämnda färdmedlen som barn i stor utsträckning använder sig av. Detta faktum utgör en stor utmaning i trafiksäkerhetsarbetet och kommer fortsatt att kräva att åtgärder identifieras och vidtas.

Regeringen har på senare tid vidtagit en rad åtgärder i syfte att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Vi har infört körkort för

moped klass I och förarbevis för klass II. Därmed har utbildningsnivån höjts avsevärt. Vi har även infört en riktad riskutbildning för motorcykel. Regeringen har nyligen tillsatt en utredare i syfte att åstadkomma en ökad och säkrare cykeltrafik genom att se över de regler som påverkar förutsättningar för cykling. För att ytterligare stärka arbetet med cykel har Trafikverket och Transportstyrelsen fått i uppdrag att ta fram en strategi för säker och ökad cykling i samarbete med främst kommunerna men även andra berörda. Jag kan också berätta att åtta organisationer och myndigheter i samverkan nyligen har tagit fram en gemensam strategi för säkerhet på moped och motorcykel.

Förutom att vidta trafiksäkerhetsåtgärder riktade mot barn är det även viktigt att verka för att öka barns möjligheter att på egen hand under säkra och trygga former förflytta sig i vägtransportsystemet. Detta finns också avspeglat i våra transportpolitiska mål och i styrningen av våra transportmyndigheter. Att utveckla, bygga och förbättra utomhusmiljöer för att öka säkerheten för barn är en fortsatt viktig strävan för mig liksom för alla kommuner.

Dessa strategier och åtgärder är generella och riktar sig inte till vissa socioekonomiska grupper eftersom nollvisionen gäller för alla. Merparten av de lyckade trafiksäkerhetsåtgärder som har vidtagits i Sverige de senaste åren bygger på denna filosofi. Mitträcken på högtrafikerade vägar och hastighetskameror minskar till exempel antalet döda oberoende av socioekonomisk grupp, ålder och kön. Med dessa arbeten i gång har jag gott hopp om att vi successivt kommer vidare mot nollvisionen i trafiken, för alla barn liksom för oss andra.

Anf. 72 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag får tacka för svaret. Men som statsrådet säkert förstår är jag inte nöjd med det.

Det verkar som att infrastrukturministern själv är rätt så nöjd med regeringens trafiksäkerhetsarbete. Det verkar också som att ministern mer eller mindre rycker på axlarna när hon tar del av att barn till arbetare löper 20–30 procents högre risk att skadas som fotgängare och cyklister jämfört med barn till tjänstemän på mellannivå och högre nivå.

Marie Hasselberg är sociolog vid institutionen för folkhälsovetenskap vid Karolinska Institutet. Hon har publicerat en avhandling där hon visar på att klassbakgrund har betydelse för barns och ungas trafiksäkerhet. En persons klassbakgrund påverkar tydligt risken att skadas i trafiken såväl under uppväxten som under perioden som yngre vuxen. Skador är den främsta orsaken till för tidig död, allvarlig sjukdom och permanent handikapp bland barn och unga. Detta är uppseendeväckande förhållanden, och här borde infrastrukturministern ha kunnat tillsätta en utredare för att följa upp de redovisade förhållandena. Har exempelvis betydelsen av klassbakgrunden för barns och ungas risk att skadas i trafiken ökat eller minskat under de senaste fem åren?

I svaret säger infrastrukturministern att trafiksäkerhetsutvecklingen för barn har varit mycket positiv under de senaste decennierna. Ja, och det kan vi alla vara tacksamma för. De uppräknade åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten är alla behjärtansvärda. Samtidigt förstår jag inte logiken i att å ena sidan hävda att ”de mest utsatta gruppernas behov av trafiksäkerhet bör vara normgivande vid utformning av vägtransport-

systemet”, å andra sidan inte vilja följa upp och utvärdera vilka effekter de gjorda insatserna har fått. Har klassbakgrundens betydelse minskat eller ökat barns och ungas risk att skadas i trafiken?

Fru talman! Infrastrukturministern har tillsatt en utredare som ska se över regler som påverkar förutsättningarna för cykling i syfte att öka och säkra cyklingen. Varför kan inte ministern ge ett uppdrag till en utredare med syfte att följa upp hur klassbakgrunden påverkar barns och ungas risk att skadas i trafiken? Det skulle vara en utredning som fortsätter på Marie Hasselbergs avhandling.

Jag har en stilla undran: När man inte tydligare lyfter upp klassbakgrundens betydelse – handlar det om att osynliggöra eller till och med förneka barnfattigdomens existens och att den också har konsekvenser på trafiksäkerhetsområdet?

Jag delar infrastrukturministerns uppfattning om att nollvisionen ska gälla alla. Men kan ministern vara helt säker på att de redovisade åtgärderna minskar skadefrekvensen lika mycket för alla, även för de fattiga i samhället?

Anf. 73 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M):

Fru talman! När man läser Siv Holmas interpellation får man intrycket att det inte görs någonting för barns säkerhet i trafiken i allmänhet och för barn från socioekonomiskt svaga miljöer i synnerhet. Så är inte fallet.

De flesta barn dör eller skadas i föräldrarnas bil. Därför måste vi arbeta för att minska antalet bilolyckor. För att minska risken för allvarliga olyckor tycker vi i Alliansen att det är viktigt att fortsätta med en åtgärd som får mycket tydliga resultat, nämligen utbyggnaden av mötesseparerade vägar. Trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder och ett ökat säkerhetstänkande kan bidra till ett minskat antal olyckor, och vi kan spara både barnens och deras föräldrars liv.

År 2009 dog 34 barn i trafiken. 67 procent av alla trafikdödade barn är 15–17 år enligt Trafikverkets uppgifter. Eftersom många av dessa är mopedister införde vi i enlighet med alliansregeringens proposition obligatorisk utbildning och ett nytt körkort för dem som ska köra moped klass I och förarbevis och obligatorisk utbildning för dem som ska köra moped klass II. Kör man för fort eller riskfyllt eller trimmar sin moped kan man få en varning eller till och med sitt körkort eller förarbevis återkallat.

Fru talman! Det är viktigt att infrastrukturen planeras och utformas så att alla trafikantgruppers säkerhetsbehov tas upp. Detta innefattar även barns säkerhet och deras möjlighet att ta sig fram på egen hand i trafiken. Det är ingen tvekan om att skolskjutsverksamheten måste vara säker för barnen. Det farligaste momentet är av- och påstigning. De flesta olyckor sker dessutom vid hållplatsen nära hemmet. Det finns intressanta projekt där man till exempel testat intelligenta system som varnar bilister när barn befinner sig nära vägen.

År 2007 dödades enligt Trafikverket sammanlagt tre cyklister i åldern 0–17 år och åtta gående barn, också i det i hela åldersgruppen 0–17 år. Varje barns död är tragisk i sig, men det är mycket svårt att komma åt de sista få olyckorna.

Vi måste självfallet ständigt verka för att öka cykelhjälsanvändningen. Det är redan obligatoriskt med cykelhjälm för barn under 15 år.

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

Barn som cyklister är den största skadegruppen. Det gäller dock ej antalet dödade barn. Jag skulle vilja lyfta fram föräldrarnas roll. Den är mycket viktig. Det är föräldrarna som kan se till att deras barn använder cykelhjälm. Genom att använda rätt skyddsutrustning på ett korrekt sätt i bilen kan vi minska antalet barn som bilpassagerare som dödas.

Till sist, men absolut inte minst, bör vi titta på oss själva och hur vi beter oss i trafiken. Barn gör inte som man säger utan som man gör.

Anf. 74 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tror att vi är överens om att ett skadat eller dödat barn är ett barn för mycket oavsett vilken bakgrund man har. Därför tror jag att det är viktigt att vi har den gemensamma ansatsen med en nollvision. Vi måste ständigt utvärdera det vi gör och om det vi gör är tillräckligt.

Det är fantastiskt att Sverige har kommit långt när det gäller trafik-säkerhet. Vi är faktiskt världsledande när det gäller att minska antalet allvarligt skadade eller dödade i trafiken. Det är till och med så att rätt många andra länder vänder sina blickar till Sverige för att se vad det är vi gör och ta del av det.

Jag nämner att det är de mest utsatta gruppernas behov som ska ligga till grund och vara normgivande. Det är viktigt att vi fångar in den kunskapen, och den är inte statisk. I hela visionsarbetet ligger att ständigt vara i förändring och ta till sig kunskap för att nå målet i nollvisionen.

Jag hörde Eliza Roszkowska Öberg nämna situationer där framför allt barn skadas. Det som görs i trafiksäkerhetsarbetet i övrigt är nog så viktigt, till exempel när man färdas i bil eller buss och hur man använder säkerhetsbälten. Där har vi också kommit långt på vägen genom att ta hjälp av tekniken. Vi har ett svenskt bilföretag som har en egen vision om att i just deras bilar ska ingen skadas allvarligt eller dödas. Det är nu vi ser hur man kan jobba i stadsmiljöer med bilar som bromsar själva när det dyker upp en trafikant.

Det är också intressant att se hur små barn fungerar när de hastigt kastar sig ut i trafiken. Hur gör man en stadsplanering? Hur jobbar kommunerna med miljöer där barn ofta rör sig och säkrare skolvägar?

När det gäller möjligheten att ta sig till och från skolan själv jobbar bland annat Trafikverket efter en svensk modell med skolvägsplaner för att barn på egen hand tryggt ska kunna gå eller cykla till skolan. Man inventerar också busshållplatser, inte minst på landsbygden där olyckor ofta sker vid av- och påstigningar. Nu har vi också förlängt försöksverksamheten med att andra bilister ska hålla 30 kilometer i timmen när man passerar ett fordon i linjetrafik.

Det finns många olika saker, men jag är inte nöjd på något sätt, vilket jag tyckte att Siv Holma försökte ge sken av. Vi har ett aktivt arbete som vi inte kan sluta upp med, utan det måste fortgå hela tiden.

Jag kan däremot förstå oron över och funderingarna kring det som Siv Holma tar upp. Många gånger är det en fråga om föräldrar som kanske har starkare resurser och en annan utbildning och många gånger är starka som föräldrar. Men här spelar också skolan och kommunernas planering en viktig roll eftersom barn ofta umgås i grupp och i olika miljöer.

Jag tror att det är viktigt att vi också jobbar generellt för att nå långt. Insikten och kunskapen om hur det står till ska hjälpa oss i det arbetet.

Anf. 75 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Den sociolog som jag nämnde i mitt förra anförande, Hasselberg, menar också att skillnaderna ökar när unga börjar använda moped, motorcykel och bil. Då har barn från arbetarhem ända upp till 70 procent högre risk att skadas. Hasselberg menar också att när det gäller unga bilförare är klasskillnaderna större ju allvarigare skador det handlar om. Jag delar Hasselbergs uppfattning att jämlikhet är en viktig ansats i trafiksäkerhetsarbetet. Det gynnar alla barns och allas ungas trafiksäkerhet i framtiden. Jag frågar: Delar infrastrukturministern den uppfattningen?

Jag läste på Trafikverkets hemsida om FN:s konvention om barnets rättigheter. Alliansregeringen säger i sin strategi för att stärka barnets rättigheter i proposition 2009/10:232 följande: "Aktuell kunskap om barns levnadsvillkor ska ligga till grund för beslut och prioriteringar som rör barn."

Konsekvensen av den meningen måste bli att i trafiksäkerhetsfrågorna måste också barnens levnadsvillkor ligga till grund för beslut och prioriteringar. Då behövs det en uppföljning och utvärdering av klassbakgrundens betydelse för barns och ungas risk att skadas i trafiken.

Fru talman! Jag noterar att regeringen under senare tid vidtagit en rad åtgärder i syfte att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Men i detta sammanhang saknar jag ett klassperspektiv. Hur påverkar de vidtagna åtgärderna fattiga barns och fattiga unga människors trafiksäkerhet?

Låt mig ge ett exempel. Att ta körkort har i dag blivit en klassfråga. Unga med sämre ekonomiska förutsättningar har inte råd med exempelvis mopedkörkort eller förarbevis för moped. Vad får det för konsekvenser? Blir konsekvensen den att arbetarbarn blir utan viktiga trafiksäkerhetspolitiska utbildningsinsatser? Höga kostnader för att ta körkort ökar risken att unga med arbetarbakgrund i ökad utsträckning skadas i trafiken.

Fru talman! I en studie som Beth A Mueller gjort visas att barn som bor i flerfamiljshus löper fem och en halv gång större risk att råka ut för en fotgängarolycka jämfört med dem som bor i villa. Vore det inte viktigt att i trafiksäkerhetssammanhang rikta åtgärder mot de mer olycksdrabbade miljöerna? Borde det inte vara av stort intresse att se över trafiksäkerheten i tätbefolkade bostadsområden med små lekutrymmen och där familjer har mindre tillgång till bil, i områden där föräldrarna inte har råd att skaffa rätt skyddsutrustning, exempelvis cykelhjälm? Det är faktorer som gör barnen mer utsatta i högtrafikerade miljöer. Deras skolväg är särskilt viktig att uppmärksamma.

Infrastrukturministern tog upp en del saker, men jag skulle gärna vilja fråga ministern: Vad är ministern beredd att göra för att förbättra trafiksäkerheten när det gäller barns och ungas skolväg?

Anf. 76 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M):

Fru talman! Det gäller att börja tidigt för att barnen ska få nödvändiga kunskaper om hur man ska bete sig i trafiken. Jag nämnde tidigare föräldrarnas ansvar. Det är viktigt att även skolan, polisen och olika organisationer är engagerade och samarbetar på detta område och arbetar för barns säkerhet. Det gäller barn i alla socioekonomiska grupper.

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

När det gäller barns beteende i trafiken bör vi tala om trafikuppföstran, inte bara om utbildning. Vuxna bör inse att de är förebilder och därför agera på ett ansvarsfullt sätt i trafiken. Vi måste alltså se hela bilden. Det är viktigt med samspel i trafiken, och då är det flera aktörer som bär ansvaret för barns säkerhet i trafiken. Egentligen är vi alla som trafikanter ansvariga för barns trafiksäkerhet. Därför är det viktigt med säkerhetstänkande, attityder i trafiken och rätt utbildning.

Trafiksäkerhetsåtgärder riktar sig inte bara till vissa socioekonomiska grupper utan gäller alla, eftersom, precis som infrastrukturministern säger, nollvisionen gäller alla.

Anf. 77 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! När Siv Holma säger att skillnaderna ökar bland ungdomar som kör moped, motorcykel eller bil – jag tolkar det som att Siv Holma tolkar Marie Hasselbergs uppgifter så – betvivlar jag det inte alls. Jag har inte läst rapporten, men jag vet i alla fall vem Marie Hasselberg är. Och då är frågan: Kommer körkortet att bli en klassfråga?

Siv Holma drar slutsatsen att dessa ungdomar tenderar att skadas mer i trafiken. Vi har valt att lägga vikt vid förarbevis och körkortsutbildning för att de som faktiskt för fram fordonen ska få mer kunskap. Jag tolkar det inte som att Siv Holma tror att de som inte har råd ändå kör moped eller bil. Tyvärr sker också det, men det kanske är av andra orsaker.

Det arbete som sker mellan polisen, som är ute och jobbar mycket i trafiksäkerhetsförebyggande syfte, NTF och andra innebär att man tillsammans med Trafikverket lite grann gör en riskbedömning utifrån var olyckorna sker och vilka som drabbas för att kunna göra rätt insatser och åtgärda dessa problem.

Siv Holma nämnde skolvägarna och frågade vad som görs för att få säkrare skolvägar. Det är där alla barn på ett eller annat sätt möts. Det är en stor del av dagen. Vi vet av erfarenhet att föräldrar som lugnt och försiktigt lämnat av sina barn kör desto snabbare när de åker därifrån. Därför arbetar polisen förebyggande till exempel med att upplysa om hastigheten.

För inte så länge sedan hade man en stor drive där man tittade på hur bilbälte användes, hur barnen var fastsatta och hur man använde bilbarnstol. Inte heller där är kunskapen fullgod. Det gäller till exempel att barn ska vara rätt vända i bilen. Man tog vara på tillfället att på plats inte i första hand bötfälla utan informera och sprida kunskap till dem som kanske inte annars får den.

Jag nämnde tidigare det uppdrag som Trafikverket har för att titta på en svensk modell vad gäller skolvägsplan med syftet att alla barn ska kunna gå och cykla till skolan på ett tryggt och säkert sätt.

Jag tvivlar inte alls på att det inte ligger någonting i det som Siv Holma säger. Jag ska be att få titta lite mer på det och kanske fråga Trafikverket, som jobbar med att följa upp detta, för att höra hur mycket de känner till om det kunskapsunderlaget och för att få veta mer om på vilket sätt man jobbar med det i sitt arbete över huvud taget.

Uppgifter är inte statiska, och vi måste därför hela tiden vara med i den verklighet som finns för att kunna jobba vidare med nollvisionen. Vi måste uppmärksamma de mest utsatta gruppernas behov när vi talar om trafiksäkerhet för att kunna göra rätt insatser på rätt ställen.

Anf. 78 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag uppskattar det initiativ som infrastrukturministern tog när hon sade att hon skulle kontakta Trafikverket för att undersöka de siffror som Marie Hasselberg presenterat i sin avhandling. Det borde även finnas ett uppdrag där man har jämlikhet som en viktig ansats i dessa frågor. Dessutom ska man hela tiden vara beredd att utvärdera och följa upp att nollvisionen gäller alla barn, även barn i utsatta socioekonomiska sammanhang.

Låt mig säga att min interpellation ställde jag till infrastrukturministern, och i debatten här har nämnts mycket om vad andra kan göra. Det är klart att jag hade kunnat skriva en sådan interpellation, men jag tycker att det faktiskt är viktigt att resonera och ta ansvar på den nivå där vi befinner oss, alltså ett nationellt ansvar.

Jag vill informera infrastrukturministern om att körkortet är en klassfråga. Jag såg en siffra på att det kunde kosta upp till 5 000 kronor. Då förstår vi att om man har ekonomiska problem är det inget man så lätt kan betala. Jag menar att det är viktigt att dessa barn inte blir utan den utbildningen. Den är viktig för att få ned siffrorna och minska skillnaderna. Klassbakgrund ska inte ha betydelse, inte år 2011.

Anf. 79 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ett delmål av våra transportpolitiska mål är tillgänglighetsmålet, som ett sätt att fånga upp möjligheten, likvärdigheten, att kunna vara med som en viktig del över huvud taget när det gäller transportpolitiken, som vi alla på ett eller annat sätt berörs av.

Siv Holma noterar och tar upp att jag i det jag säger nämner mycket av vad andra gör. Trafikverket är exempelvis en myndighet som jag har som mitt verktyg. Det är sällan jag själv är ute och gör saker.

Men det är klart att det ändå faller tillbaka på att om vi ska vara riktigt generella är det kanske än mer viktigt att vi fortsätter att hålla fanan högt när det gäller arbetslinjen och ser till att människor verkligen har arbete och har möjlighet att leva upp till sina drömmar och mål och förverkliga en bra vardag. Det gör vi också, även om jag inte gör det ensam, utan det jobbar hela regeringen med.

Den frågeställning som Siv Holma har tagit upp är viktig och ska inte alls negligeras. Ska vi klara nollvisionen gäller det att vi riktar insatserna där de mest gör skillnad. Det arbete som vi nu jobbar med, i fråga om utbildningsnivå, där vi försöker höja kunskapen för dem som är ute i trafiken och för fram fordon, hur vi jobbar med vuxna och hur vi jobbar med kommuner och landsting till exempel i fråga om stadsplaner eller ute på landsbygden där barn och unga tar sig fram är viktigt.

Jag tar med mig från den här debatten att till Trafikverket återkoppla inte minst Marie Hasselbergs uppgifter, för att se på vilket sätt de kommer in. Det tar jag med mig.

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på interpellationerna 2010/11:184 och 195 om järnvägens kvalitet

Anf. 80 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta dels på kort sikt, dels långsiktigt för att ordentligt förbättra kvaliteten på svensk järnväg och därmed skapa förutsättningar för leveranssäkerhet för bland annat exportindustrin. Pia Nilsson har vidare frågat mig dels vad jag avser att göra för att svenskt näringsliv även fortsättningsvis ska välja att transportera sitt gods på järnväg, dels vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa förtroendet för svensk järnväg.

Jag väljer att besvara dessa två interpellationer i ett sammanhang.

Att värna och respektera näringslivets behov av tillförlitliga godsleveranser och den enskilde arbetspendlarens tid är något som jag prioriterar mycket högt i mitt arbete. Inte minst de problem vi alla upplevt denna vinter och den föregående visar vilken nyckelroll kommunikationerna spelar för hela samhället.

Regeringen har nyligen beslutat om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till år 2021. Vidare har regeringen den senaste mandatperioden kraftfullt ökat resurserna för drift och underhåll, särskilt för det svenska järnvägsnätet. Sedan år 2006 fram till i år har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med ca 40 procent i löpande prisnivå. Därmed har regeringen lagt grund för ett bättre underhåll och nya investeringar i järnvägen de kommande åren.

Regeringens särskilda utredare i frågan, Per Unckel, har lämnat betänkandet *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen*. Betänkandet har därefter remitterats. Betänkandet och remissvaren kommer att sammanvägas för att därefter ligga till grund för eventuella nödvändiga åtgärder. Men det bör tilläggas att ansvaret för förbättrad vinterberedskap ligger hos samtliga aktörer inom järnvägsbranschen. Endast med ett samarbete mellan alla berörda aktörer kan liknande situationer som den nu pågående och den gångna vinterns väderproblematik motverkas.

Den krisövning som Per Unckel på regeringens uppdrag genomförde i början av november visar också att behovet av utökat samarbete är nödvändigt. Per Unckel föreslår också att en sådan övning för järnvägs-systemets aktörer bör genomföras minst vart tredje år. Regeringen har beslutat att Trafikverket ska upprätthålla och till regeringen årligen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap.

I en proposition till riksdagen i oktober 2010 har regeringen föreslagit åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet. Syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ekonomiska incitament att förebygga störningar i järnvägstrafiken. Genom förbättrat underhåll

av fordon och infrastruktur ska driftstörningar i järnvägssystemet förebyggas.

Regeringen gav i januari Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan för hur ett banavgiftssystem med kapacitetsstyrande inslag kan införas. Ett syfte med uppdraget är att ge ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. För att avgifterna ska kunna få en reell styreffekt är höjda avgiftsnivåer nödvändigt. De ökade banavgiftsintäkter som detta leder till kan utgöra ett tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen.

Regeringen har i förra veckan, den 10 mars, givit Trafikverket i uppdrag att med nu gällande nationell plan för utveckling av transportsystemet som grund utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet och lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet.

Utgångspunkten för förslagen ska vara den så kallade fyrstegsprincipen. Trafikverket bör även beakta betänkandet om *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) avseende förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige.

Åtgärder som föreslås för tidsperioderna 2012–2015 samt 2016–2021 ska delrapporteras till Regeringskansliet senast den 1 oktober 2011. Uppdraget ska i sin helhet redovisas till Regeringskansliet senast den 29 februari nästa år.

Min vilja är att med utgångspunkt i de stora resurser som regering och riksdag har avsatt för järnväg för perioden 2010–2021 se till att dessa resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt för att minimera risken för störningar och förseningar för godstransportörer och arbetspendlare.

Anf. 81 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Det står illa till med svensk järnväg. En rapport från Trafikverket helt nyligen visar att järnvägen inte möter upp mot kundernas förväntningar. Kapacitetssituationen i dagens järnvägssystem är mycket ansträngd. Infrastrukturen åldras snabbare än vad dagens nivå på underhåll och reinvesteringar klarar av att motverka.

Situationen förvärras eftersom kraven på järnvägens kapacitet hela tiden ökar. Den nationella planen innehåller inte tillräckliga åtgärder för den kapacitetsökning som krävs för att hålla jämn takt med den ökade efterfrågan.

Så ser verkligheten ut.

Några fakta som ytterligare stärker den bilden är att punktligheten för persontrafik mellan åren 2008 och 2010 har minskat från 92 procent till 87 procent. Punktligheten för godstrafik har på samma tid minskat från 76 procent till 66 procent. Antalet inställda tåg har ökat med 130 procent från 12 000 till 29 000.

Det måste man betrakta som ett mycket allvarligt läge. Regeringen måste inse det, eftersom det får negativa effekter för bland annat den svenska exportindustrin. Det finns stora exportföretag som har förlorat kunder på grund av förseningar, vilket hotar jobben, investeringarna och framtiden i de viktiga företagen. Det är ett resultat som vi kan notera efter den senaste vinterns stora problem med förseningar.

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

Nu talar infrastrukturministern om en historisk satsning fram till 2021. Hon närmast skryter över de pengar som avsatts för drift och underhåll, men i verkliga världen upplevs det inte på det här sättet. Gapet mellan regeringens propagandabild och den upplevda verkligheten är stor.

Jag vill påminna lite om historien sedan 2006. När det körde ihop sig ordentligt i Stockholm, Mälardalen och Västsverige under vintern 2006 tog Banverket och SJ själva initiativ till en så kallad kraftsamling. Genom att dammsuga Banverkets konton och dra in på annat, exempelvis reinvesteringar, fick man fram 500 miljoner extra per år, 2007–2010, för bland annat akut felavhjälpning i storstadsregionerna. Nu har regeringen avbrutit den här satsningen. Åter ser vi att felavhjälpning tar längre tid, vilket leder till blockeringar och förseningar i tågtrafiken långt utanför storstadsregionerna.

Samtidigt har man minskat med cirka en halv miljard på reinvesteringarna. Pengarna för drift och underhåll 2011 räcker inte. Dessutom har man fått 19 mil Botniabana och en Citytunnel att ta ansvar för. Sanningen är att det är för lite pengar. De räcker inte. Vi har ett järnvägsnät där hela bandelar behöver bytas ut, där sliprar behöver bytas ut och där en femtedel av kontaktledningarna är för gamla. Så ser verkligheten ut.

Sedan har vi en finansminister som pratar om att det har satsats för mycket på järnvägen och att det är dags att växla över till väg.

Fakta om att det inte fungerar tillfredsställande och att det sker en successiv försämring är så tydliga att man inte kan blunda för den verkligheten.

Min fråga till ministern är: Kommer det mer resurser, så att nedslitningen och den successiva försämringen av svensk järnväg kan upphöra?

Anf. 82 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Tur att vi inte transporterar mer på järnväg – ja, så säger ett av skogsindustriernas medlemsföretag efter att ha tappat 20 procent av leveranserna till en större kund i vintras. Ett annat bolag vittnar om försenade råvarutransporter, allt från ett par timmar till flera dagar.

I en skrivelse till Näringsdepartementet ger skogsindustrierna uttryck för den frustration som många företag känner över de senaste vintrarnas kaos, som har påverkat svensk exportindustris trovärdighet negativt.

Konkurrenskraften för svensk skogsindustri riskerar att försvagas, vilket kan komma att äventyra tusentals industrijobb. När punktligheten för godstrafiken når bottenivåer, som 48 procent, kan man förstå om förtroendet för järnvägssystemet hamnar på samma låga nivå.

Fru talman! Infrastrukturministern skriver att tillförlitliga godsleveranser är högt prioriterade. På vilket sätt går däremot inte att utläsa mer än att en historisk satsning är beslutad med, som det påstås, kraftigt höjda anslag till drift och underhåll. Verkligheten ser dock helt annorlunda ut. Varför skulle annars Stora Enso överväga att flytta sin tillverkning till ett annat land? Varför ser Tetra Pak, som är en stor kund för svensk skogsindustri, över vilka kartongtillverkare som har de säkraste leveranserna om man nu tycker att regeringens insatser är tillfyllest?

Nej, ministrarnas svar lugnar ingen. Det liknar mest en retorisk rundgång, eller snarare tomgång, där de så kallade historiska satsningarna blir mer och mer urvattnade för var gång de upprepas. 30 mil dubbelspår

fram till år 2021 är vad det handlar om, en 5-procentig ökning jämfört med i dag. Så historisk är den satsningen.

Fru talman! 83 000 förseningstimmar blev facit för förra vintern. 60 000 av de timmarna drabbade godstrafiken, enligt Trafikverket. Då kan man inte slå sig till ro och på allvar mena att resurserna till drift och underhåll är tillräckliga. Per Unckel, Trafikverket och Svenskt Näringsliv kräver ökade anslag och bättre organisation av dessa. Men regeringen väljer i stället att minska anslaget.

Från Green Cargo, fru talman, sägs det att det har funnits en stor förståelse för svårigheten att bedriva rimlig godstrafik när landets rangerbangårdar inte hålls öppna. Men det finns också tydligt uttalade förväntningar från näringslivet när det gäller att få besked från Näringsdepartementet kring vilka slutsatser som dras och vilka förstärkningar som görs inför kommande vintrar.

Infrastrukturministern nämner samarbete mellan aktörerna som väsentligt, och det är bra. Men vem håller i styråran? Den krisövning som ministern hänvisar till gav vid handen att några ytterligare åtgärder inte behöver vidtas. Åtgärdsprogram finns uppenbarligen. Men att få dessa att fungera samordnat är den stora utmaningen. Som sagt: Vem styr?

Något förvånat konstaterar jag att ministern, trots allt vackert prat om regeringens historiska satsning, uppenbarligen inte är nöjd utan nu har gett Trafikverket i uppdrag att ännu en gång utreda behovet av ökad kapacitet. Det måste väl ändå tolkas som ett stort underbetyg, ett stort nederlag, för regeringen om ministern bara ett knappt år efter att beslutet om den nationella åtgärdsplanen fattades ännu en gång vill utreda det som Trafikverket redan har utrett. Vad hände, ministern, med det 15-procentiga alternativet, som Trafikverket presenterade?

Fru talman! Svensk järnväg befinner sig i en djup förtroendekris. Hur ska svenskt näringsliv fortsättningsvis våga lita på järnvägen som transportmedel?

Anf. 83 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! När jag hörde Peter Hultqvist dra en historisk beskrivning från 2006 kände jag att det nog fanns skäl att gå upp i den här debatten.

Det pratas om att det fattas stora resurser. Av en tillfällighet hade jag med mig Socialdemokraternas motion för utgiftsområde 22, för 2011. Där kan man se, när ni nu pratar om hur ödesdigert det är med satsningen på drift och underhåll, att ni inte har några pengar till ökade anslag för drift och underhåll.

Ni har pengar för att projektera strategiska infrastruktursatsningar, alltså för att bygga en höghastighetsjärnväg som inte hjälper någonting i fråga om den debatt som förs här.

Peter Hultqvist glömde en viktig sak när han pratade om tiden sedan 2006. Han glömde den närtidssatsning som regeringen har gjort, den närtidssatsning på järnvägsområdet som innebar att vi till fullo följde godstransportörernas önskemål om vilka satsningar vi skulle göra för att höja kapaciteten på järnvägsnätet.

Peter Hultqvist glömde också bort hur det var 2004 när den dåvarande socialdemokratiska regeringen anslog pengar, 38 miljarder till drift och underhåll av järnvägen. Då sade Banverket att det fattades 8 miljar-

der kronor. Den dåvarande regeringen satsade för lite pengar, tyckte Banverket.

Vad gjorde då alliansregeringen? Jo, fyra år senare, när alliansregeringen tillträdde, satsade vi inte 38 miljarder på drift och underhåll i infrastrukturplanen. Vi satsade 64 miljarder. Vi gjorde en ökning på 26 miljarder.

Fru talman! Mitt inlägg är mest riktat till Peter Hultqvist. Det bör kanske vara en tillrättavisning. Men framför allt handlar det om att få en nyanserad bild av historieber beskrivningen. För ibland kan man bli lite irriterad när ni glömmer bort och får så stora minnesluckor.

Anf. 84 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist refererar till Trafikverkets rapport, som jag antar är den som kom i mitten av februari. Det är mycket bra, för precis den utvärderingen eller den utredningen har jag bett Trafikverket att göra. Vi behöver få se hur det ser ut för att ha kunskap, för att kunna fatta bra beslut.

I den rapporten kan man också se att det finns en hel del ny kunskap. Även om jag tycker att det är ett historiskt beslut med tanke på vad som faktiskt har satsats, i synnerhet, fru talman, om man jämför med perioden innan när det saknades 65 miljarder, är det viktigt att inte sitta med armarna i kors i tolv år, som den här planen omfattar. Vi måste hela tiden se på det här. Det är nämligen mycket tydligt att det som skedde den här vintern och förra vintern egentligen inte handlar om ett vinterproblem. Men det blir desto mer sårbart när det är mycket snö och kyla.

Det handlar om att vi har ett stort eftersatt underhåll som inte har blivit så bara över en natt. Det har släpat efter. Vi har brist på reinvesteringar. Det är oerhört viktigt att veta livslängden på kraftförsörjningen och på våra kontaktledningar, hur bärigheten är på våra spår och hur rälsen ser ut så att vi inte står där överraskade om fem tio år och måste göra om alltihop, för det kostar betydligt mycket mer.

Vi har också brist på kapacitet. Ändå finns det med 100 olika objekt i den här åtgärdsplanen. Det jag tycker är viktigt är att även om vi har fattat beslut som en bra grund för att komma vidare måste vi ändå lägga kartan över Sverige och se hur det kommer att se ut om tolv år. Vi vet att vi då, om vi inte gör mer, fortfarande kommer att ha kapacitetsbrist och flaskhalsar, och systemet blir fortsatt sårbart.

Jag trodde att såväl Pia Nilsson som Peter Hultqvist skulle tycka det var bra att vi fokuserar på vad vi kan göra åt detta och möjligtvis tidigare än de tolv år som har gått. Det handlar ju inte bara om att lite ironiskt säga att nu kommer ännu en utredning. Jag tolkade det faktiskt på det sättet. Vad det handlar om är att Trafikverket nu har fått i uppdrag att se vad vi kan göra för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. De ska återrapportera till mig den 1 oktober med vad som går att göra 2012–2015, vad man kan göra 2016–2021 men också och kanske ännu viktigare, vad som händer efter 2021 med blicken fram mot 2050.

Det handlar både om att säkra godstransporter så att vårt näringsliv som har affärsrelationer med sina kunder och måste jobba med förtroende känner tillförsikt i att vi är inte nöjda med den här situationen. Men det handlar lika mycket om att se till att alla de människor som är frustre-

rade för att de inte kan komma till jobb och studier kan känna en trygghet i att järnvägstrafiken också är ett sätt att arbetspendla.

Det är precis vad som ska göras. Vi ska titta på vad man kan man göra, när det kan göras, vad det kostar och hur det ska finansieras. Jag tänker inte slå mig till ro på något sätt och tycka att det är bra så som det ser ut nu, utan jag jobbar varje dag för att människor ska kunna lita på svensk järnväg och ta sig fram med tåg, och framför allt, för att vårt näringsliv ska kunna känna att järnvägen är robust och tillförlitlig även framöver.

Anf. 85 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Ska man klara tillförlitligheten och robustheten krävs det framför allt ekonomiska resurser. Det krävs stabilitet i planeringen. Det krävs att de myndigheter som är ansvariga för investeringsverksamheten känner att man menar allvar från den politiska sidan.

Därför har vi föreslagit en utökad ram på 101 miljarder kronor mer fram till 2021 än vad regeringen har. I detta ingår 8 miljarder mer till drift och underhåll fram till 2021 än vad regeringen har.

Det krävs alltså en omprioritering i statens budget. Jag noterar bara det att vi har en finansminister som tydligt har uttalat att det är dags att växla om till väg från järnväg. Jag delar inte den uppfattningen. Med den inställningen blir det liksom inga större förändringar.

Vi kan också notera att siffrorna i den här rapporten som ministern berömmar, Trafikverkets rapport, är så allvarliga så att det i sig borde lägga grunden för en rejäl omläggning av regeringspolitiken när det gäller järnvägen. Vi har en punktlighet på godstrafiken som minskar från 76 procent, vilket inte är speciellt bra, till 66 procent. Det är en oerhört allvarlig utveckling. Antalet inställda tåg ökar med 130 procent.

Följande är ett konstaterande som Trafikverket har gjort i en utredning: ”Eftersom planen för de kommande fem åren innehåller ca 6 miljarder kronor för reinvestering och behovet snarare är 25–30 miljarder kronor finns det ett gap mellan tillgängliga medel och underliggande behov.”

Jag tycker alltså inte att det finns särskilt mycket att vara imponerad över i de här sammanhangen.

Jag vill också notera att vi även har en situation där det läggs ned lågfrekventa järnvägar. Persontrafiken läggs ned. Västerdalsbanan mellan Malung och Borlänge är ett sådant exempel. Nedläggningar av det här slaget minskar bygdens attraktionskraft. Det skapar ett starkt beroende av vägtransporter, försvårar näringslivets utveckling och skapar en negativ stämning.

Det här är en del av utarmningen av svensk landsbygd, där skillnaden mellan stad och land ökar. Vi har i vår budget och i det vi gick till val på också med en satsning på så kallade lågfrekventa järnvägar. Det här skulle vara ett typexempel på en järnväg som man skulle kunna göra någonting för.

I grunden är det också för lite koncentration på godstransporter i den järnvägspolitiska debatten. En missad godstransport är en förlorad intäkt, men det hörs inte så mycket i den allmänna debatten. Näringslivet kanske inte vill ta upp dessa frågor. Men faller transporter bort eller om det blir

Prot. 2010/11:72

15 mars

*Svar på
interpellationer*

starka förseningar så är det förödande för kunderna och det är jobb, investeringar och exportinkomster i potten.

När man räknar på olika typer av investeringar är den samhällsekonomiska kalkylen, det samhällsekonomiska värdet när det gäller godstrafiknätet inte av samma slag som exempelvis pendeltågssystemet i storstäder. Därför har vi i dag en stark förslitning på Malmbanan, Norra stambanan och i Bergslagen och nedåt.

Det krävs nu något annat. Det krävs en förändring med mer resurser, och där har ministern inte svarat på min förra fråga: Är ni beredda att göra en radikal omläggning och lägga mer resurser på järnvägen? Vad är ni specifikt beredda att göra för att rusta upp godstrafiknätet som är starkt nedslitet?

Anf. 86 PIA NILSSON (S):

Fru talman! I går hade jag ett samtal med Karolina Boholm som är transportpolitisk chef på Skogsindustrierna. Hon är djupt oroad. Ju fler stopp vi har i tågtrafiken, desto mindre litar utländska kunder på att svenska företag kan leverera, säger hon.

Kunder tappat förtroendet. Det blir droppen som urholkar stenen till slut. Det är dessutom olyckligt att Anders Borg ser järnvägen som överinvesterad, menar hon, för vilken status får godstrafiken på järnväg då?

Det är så illa att förtroendet för svensk skogsindustri rasar i samma snabba takt som för svensk järnväg, och ministern har inte presenterat någon som helst konkret förbättringsåtgärd. Det här slår naturligtvis väldigt hårt mot godstrafiken.

Vi har till exempel bristen på snöröjning. Godstågen isas ned, och när godstågen leds in på spår helt utan snöröjning för att släppa förbi andra tåg, vilket ofta görs, så ökar problemen med nedisning och hjulskador ytterligare. Det här är precis vad som har hänt de två senaste vintrarna.

Vad kan svenskt näringsliv förvänta sig av den nya utredningen som ministern har tagit initiativ till? Varför inte införliva de redan utredda förslag som Trafikverket presenterade i sitt alternativ för plus 15 procent? Det skulle verkligen gynna godstrafiken.

Vilken tyngd kommer den nya utredningen att ha jämfört med de tidigare? Många utredningar finns det. Ministern säger i sitt inlägg att det här ska handla om vad som händer om tolv år. Men det är det inte alls det, i alla fall inte efter vad som står i svaret, utan det är vad som ska åtgärdas mellan 2012 och 2021. Det är inget sikte bortom 2021.

Regeringen har beslutat om en nationell åtgärdsplan som gäller fram till 2021. Det beslutet fattades för knappt ett år sedan. Den åtgärdsplanen ska väl om någon innehålla kapacitetshöjande åtgärder och identifierade flaskhalsar. Man börjar fundera om det är andra parametrar som regeringen har utgått ifrån när man har fastställt den åtgärdsplanen.

Nu ska man titta på det här ännu en gång. Det är för mig helt obegripligt och för svenskt näringsliv som med all rätt kan ställa krav.

Fru talman! Läget är allvarligt, inte bara för skogsindustrin utan för en stor del av det svenska näringslivet som har valt att förlägga sina transporter till järnväg i stället för på väg. Förtroendet för järnvägssystemet har inte varit lägre än det är i dag. Många väljer nu att lägga över transporter på väg i stället, stick i stäv med de miljöpolitiska målen.

Vi socialdemokrater vill att mer gods ska överföras från väg till järnväg. Då måste jag ställa frågan till ministern: Är regeringen av samma åsikt? I sådana fall, vilka konkreta åtgärder kommer ministern att vidta för att skapa tillförlitliga och kapacitetsstarka system för godstransporter? Kraven på leveransprecision ökar.

Prot. 2010/11:72

15 mars

*Svar på
interpellationer*

Anf. 87 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! Jag är fortsatt förvånad över de inlägg som har gjorts av interpellanterna. Det pratas mycket om vikten av att vi ska få en fungerande järnväg, en än bättre järnväg. Det är viktigt. Det kan jag till fullo hålla med om. Vi ska satsa på drift och underhåll. Vi ska satsa på att få ett så bra system som möjligt. Det är en bra satsning och bra åtgärder som regeringen vidtar. Det kommer vi att få se av Trafikverkets ytterligare analys.

Peter Hultqvist pratar om betydelsen av järnväg i glesbygd och skogsbygder. Ja, det är bra. Men jag tror att Peter Hultqvist när han kommer hem till Dalarna och lovordar det han har sagt här i kammaren glömmer bort att tala om hur han ska finansiera detta, med en kilometerskatt som drabbar Dalarna, Norrland och skogslänen med enorma summor. Han glömmer också att tala om att satsningen som oppositionen vill göra på järnvägsnätet är att bygga en höghastighetsbana mellan Borås och Göteborg, som inte går att trafikera med gods. Han glömmer också att säga att han vill satsa på Ostlänken som är ganska långt ifrån Dalarna och de delar av landet som han pratar sig varm för. Den ska finansieras med lån.

Höjd kilometerskatt för skogslänen och resten finansieras med ökade lån. Det är det som är den minnesbild som jag kommer att ha efter den här interpellationsdebatten och det som har sagts av oppositionen. Det är märkligt, tycker jag. Jag tror att vi kunde ha en betydligt mer seriös debatt än den vi har hört hittills.

(Applåder)

Anf. 88 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! När regeringen fattade beslut om sin inriktning på infrastrukturiområdet, som sedan också ledde fram till den åtgärdsplanering som har tagits för de kommande tolv åren, fanns det en grundförutsättning med. Varje trafikslag för sig ska vara rejält och robust. Ännu hellre ska man kunna se ett trafikslagsövergripande, för varje val ska göras av den som behöver resan eller transporten utifrån givna förutsättningar för vad som är mest kostnadseffektivt, miljömässigt effektivt eller andra värden.

Som svar på Pia Nilssons fråga om jag tycker att det är viktigt eller rimligt att mycket av godstransporterna sker på tåg vill jag säga att jag tycker att det är rimligt och att det också är viktigt, även om mycket av godset också kommer med sjöfart, icke att förglömma. Väl i landet handlar det om ett smidigt och robust sätt när man använder järnvägen.

Sedan får jag då frågan, fru talman, om regeringen har tänkt fel, beslutat fel eller inte har tänkt rätt hela vägen. Jag tror att såväl Peter Hultqvist som Pia Nilsson känner till att både den fysiska och den ekonomiska planeringstiden är väldigt lång. Det gjordes ett gediget arbete ute i

regionerna inför det här beslutet om vad som var viktigt i prioriteringarna.

Det jag gör nu är att titta på helheten. Med givna förutsättningar, med den grund som är tagen och som i sig är bra, måste vi ändå fundera på vad vi kan göra mer, eftersom situationen just nu är frustrerande. Den frustrationen har inte uppkommit bara på grund av de två senaste vintrar. De har slagit ut desto mer, för vi ser mer av sårbarheten och inte minst det som är det grundläggande problemet, kapacitetsbristen.

Peter Hultqvist nämner rapporten från Trafikverket. Jag tycker att det är bra att den har kommit. Jag har efterfrågat den. Vi måste ha den riktiga situationen klar för oss. Vi måste se konsekvenserna. Vi måste belysa statusen för att fortsatt också kunna fatta lika bra beslut. Det handlar också om att även om man skulle bygga nya spår kan de heller inte komma till i morgon. Både Pia Nilsson och Peter Hultqvist vet att det också krävs fysisk planering.

För att det inte ska bli otydligt kan jag säga att det som jag har bett att Trafikverket ska göra är inte det som kommer efter 2021. Det handlar om att plocka ut vad som kan göras med den givna ramen, med de givna objekten inom den tilldelning som sker varje år, till att börja med. Det handlar också om att se om det finns saker som vi kan göra i den givna åtgärdsplanen, där vi kanske förskjuter vissa satsningar mellan åren och ser vad det får för konsekvenser. Vi tittar också närmare på vad som kan behövas därutöver.

Fru talman! Frågan om regeringen kommer att tillföra mer pengar, vilket blir retoriskt rätt att fråga, kommer jag inte att svara på i dag. Även den här riksdagen vet hur budgetens formalia går till. Det finns givna tillfällen när sådant rapporteras, redovisas eller tillställs också riksdagen.

Det jag tycker är viktigt är att framför allt vårt näringsliv, hela råvaruindustrin, alla de som har behov av tillförlitliga transporter ska kunna få förutsägbarhet både när det gäller tid och när det gäller kostnad för att kunna ha en bra planering. Det är en grundförutsättning. Jag vet också att deras affärsrelationer bygger på förtroende. Därför är min målsättning att se till att vi får ett järnvägssystem som, trots alla brister i 20 års tid på grund av eftersatthet, måste få en chans att komma i kapp och nå framåt.

Anf. 89 PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag vet inte om det är Anders Borgs syn att vägar är viktigare än järnvägar och att det är dags att satsa på vägen i stället för järnvägen som gäller eller om det är de lite vaga förhoppningar som Elmsäter-Svärd försöker sprida omkring sig, att hon ska göra allt hon kan, jobba hårt och så vidare. Det är möjligen så att vi får avvakta en kommande match i någon sorts intern budgetberedning i regeringen och se vem som har gått vinnande ur den striden, om det blir finansministern eller Elmsäter-Svärd.

Åtminstone skulle Elmsäter-Svärd i sitt sista anförande kunna svara på om hon delar finansministerns uppfattning att det är dags att växla över från järnväg till väg. Det skulle vara intressant att höra en kommentar på den punkten.

Sedan kan jag bara konstatera att i vår alternativbudget har vi 101 miljarder mer att disponera fram till 2021, vilket också innefattar en ökad satsning på drift och underhåll. Man kan fråga sig varför regeringen drar

ned en halv miljard på reinvesteringarna. Det är inte riktigt riktigt att göra på det sättet. Det är inte riktigt klokt, därför att det leder till en situation med en ökad förslitning och en ökad försämring av stora mått i järnvägsnätet.

Vad som skulle krävas är egentligen lite visioner och framåtanda. Vi hade en gång i tiden en finansminister som hette Gripenstedt som 1857 höll ett tal i Riddarhuset där han sade så här:

”Jag har därför kommit till följande slutsatser: att jernvägar, i anseende till deras stora nytta och nödvändighet för utvecklingen af våra hjälpkällor, böra här i landet byggas; att staten dervid kraftigt måste medverka; och att den lämpligaste formen för en sådan medverkan är, att staten omedelbart öfvertager hufvudbanornas utförande och förvaltning.”

Det han tog initiativ till sedan var en gigantisk satsning och utbyggnad av svensk järnväg, i en minst sagt vansklighet ekonomisk tid dessutom. Han banade väg för någonting nytt. Kan Elmsäter-Svård bryta med finansminister Borgs passiva linje kan vi ta ett steg framåt.

Anf. 90 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Förtroendekris var ordet! Det svenska järnvägssystemet befinner sig i en djup förtroendekris som får enorma konsekvenser för svenskt näringsliv och svensk export. Nu slår man larm och undrar vilka åtgärder regeringen har för avsikt att vidta för att skapa ett tillförlitligt system för godstransporter. När en bottennivå nås på 48-procentig punktlighet är gränsen nådd. Det är helt oacceptabelt.

Ministerns svar, fru talman, är att utreda kapacitetshöjande åtgärder än en gång – knappt ett år efter regeringsbeslutet om den nationella åtgärdsplanen. Ett rejält misslyckande – med andra ord. Den historiska satsningen uteblev. Trafikverket har tillsammans med landets samtliga länsstyrelser redan utrett allt som går att utreda. Nu är det omtag återigen.

Infrastrukturministern vill inte här och nu lova för mycket om det ska bli en höjning eller ej till anslaget till drift och underhåll, men jag undrar ändå om ministern tycker att anslaget är tillräckligt. Svenskt näringsliv, Per Unckel, vi socialdemokrater och hela oppositionen ställer oss frågan om varför det inte satsas mer på drift och underhåll.

Elmsäter-Svård nämnde den fysiska planeringen så där i förbigående. Jag har själv deltagit i en parlamentarisk kommitté där vi jagade tidsjuvar just för att förkorta och effektivisera planeringstiden. Om detta har det inte blivit något. Det finns inte en enda proposition om detta så långt ögat når. Var finns de ambitionerna mer än i retoriken?

Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Så, fru talman, lyder det övergripande målet. Det är ett mål som förpliktar och ett mål som skapar förväntningar. Regeringen har onekligen en del att göra.

Anf. 91 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Peter Hultqvist nämner den store man som var så framsynt, herr Gripenstedt. Hans satsning var så fantastisk, vilket den var, att Socialdemokraterna uppenbarligen har levt på den satsningen under i stort sett hela den moderna tiden, så pass att man glömde bort att både

underhålla och bygga nytt. Här står vi i dag på grund av detta. Men jag, fru talman, kommer inte att vara bitter eller skylla på någon annan utan snarare titta framåt. Det är vad som behövs.

Ja, det handlar om tidstjuvar. Pia Nilsson har helt rätt i det. Bylunds utredning – som jag antar Pia Nilsson syftar på, som dessutom var politiskt enig – innehåller en hel del som är riktigt bra. Den utredningen finns i avvaktan på Nils Gunnar Billingers utredning om medfinansiering. Det finns delar som länkar samman, men avsikten är att utredningen ska läggas fram senast till våren 2012, före ett datum i mars för att hinna fatta beslut innan sommaruppehållet i riksdagen. Jag hade förhoppningar om att lyfta ut utredningen för sig, men det visade sig inte vara riktigt görligt med tanke på vad som behöver kompletteras.

När det gäller järnvägen får jag hela tiden höra om Anders Borgs citat. Ta det med i ett perspektiv när det behövde byggas vägar, inte minst satsningar i Göteborgsområdet och i Stockholmsområdet.

Min uppfattning, som regeringen delar i sin helhet, är att vi måste ha trafik och transportslag som når målet om framkomlighet, tillförlitlighet och robusthet. Det behövs oavsett om man använder sig av väg eller järnväg. Just nu jobbar jag mer aktivt, tillsammans med regeringen, för att se till att järnvägen klarar att uppnå målet.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på interpellation 2010/11:248 om avregleringens konsekvenser för tågresenärer

Anf. 92 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Stina Bergström har frågat mig hur jag avser att agera för att förbättra situationen för tågpendlare som drabbas av stora kostnadsökningar och dålig samordning mellan tågoperatörer i och med avregleringen, om jag avser att agera för att det ska finnas en samordning av operatörer så att det återigen ges möjlighet att åka med alla tåg i Sverige med ett och samma kort till ett rimligt pris, hur jag avser att agera för att säkra resenärernas intressen, nu när avregleringen genomförs i full skala, hur jag avser att agera för att öka incitamenten för samordning mellan olika tågoperatörer, nu när avregleringen genomförs i full skala, och om jag är beredd att göra ett omtag kring avregleringen av tågtrafiken då dess konsekvenser för resenärerna i allt större omfattning visar sig vara negativa.

Stina Bergström och jag delar uppfattningen om att det är viktigt att det finns en grundläggande samordning av tågresandet. Vi skiljer oss dock uppenbarligen åt vad gäller synen på vad en öppen och konkurrensutsatt marknad kan innebära för positiva effekter för resenärerna.

Den avreglering som Stina Bergström tar upp – eller marknadsöppning för kommersiell persontrafik på järnväg som jag tycker är en mer korrekt beskrivning – får i praktiken effekt först i slutet av detta år. Därför kan vi konstatera att det förhållande som Stina Bergström redogör för i sin interpellation gäller när SJ AB i stort sett fortfarande har monopol för kommersiell trafik. Det har dock funnits flera säljare av tågtrafik under många år eftersom det även funnits upphandlad trafik. Det var

alltså många år sedan det var möjligt att resa med all tågtrafik i landet med ett och samma kort. Sedan dess har tågresandet ökat kraftigt, vilket tyder på att denna differentiering inte bör ha varit alltför hämmande för resenären utan snarare ett verktyg för järnvägsföretagen att utveckla sina erbjudanden till resenärerna.

Jag tror att marknadsöppningen successivt kommer att leda till förbättringar för resenären genom att järnvägsföretagen kommer att bli effektivare och att de därmed kan erbjuda resenärerna bättre kvalitet och mer konkurrenskraftiga priser på tågresor. Följaktligen anser jag att nyttan av öppen marknad för persontrafik på järnväg vida överstiger nyttan av att det endast finns en enda produkt för resenären att köpa.

Även riksdagens beslut från förra året om att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna rätt att organisera länsgränsöverskridande tågtrafik som domineras av arbetspendling och annat vardagsresande syftar till att öka samordningen och att förbättra för resenärerna. Jag vill alltså förbättra för såväl kommersiella som offentliga organisatörer av tågtrafik. Jag tycker att det är bra att det har införts resenärsrättigheter för tågresenärer. På så sätt ges ytterligare incitament för järnvägsföretagen att sätta resenären i centrum. Resenärsrättigheterna reglerar bland annat vilken reseinformation som ska ges och vilken ersättning som resenären har rätt till vid inställda eller försenade tåg.

För att det ska vara rimligt lätt för resenären att hantera en situation där det finns fler säljare på marknaden har branschen själv infört ett väl utvecklat samarbete i form av det gemensamma bolaget Samtrafiken. Jag ser mycket positivt på denna typ av frivilliga lösningar för att ur ett resenärsperspektiv skapa en bra samordning. Samtrafiken möjliggör bland annat kombinationer av olika trafikföretag och färdmedel på en och samma biljett, en så kallad Resplusbiljett. Vidare är reseplaneraren Resrobot ett för resenärerna värdefullt verktyg vid planering av resor. De gemensamma samordningslösningarna kommer att bli alltmer betydelsefulla i och med den stundande marknadsöppningen. Jag vill dock poängtera att det är viktigt att de frivilliga samverkanslösningarna även fortsatt behöver vara konkurrensneutrala.

Avslutningsvis svarar jag på frågan om jag är beredd att vidta åtgärder för att förbättra för resenärerna efter att marknadsöppningen är genomförd i praktiken. Självklart är det min och regeringens avsikt att noga följa utvecklingen och vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra för resenärerna. Regeringen fattade av den anledningen den 3 mars i år beslut om att ge Trafikanalys i uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet. Jag kommer att med stort intresse ta del av resultatet av utvärderingen och kommer även på andra sätt att följa utvecklingen.

Anf. 93 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaren. Det är dock ett svar som oroar mig, och säkert många tågresenärer.

Som resenär bryr man sig egentligen inte om vem som kör tågen. Man vill resa en bestämd sträcka på en bestämd tid till ett rimligt pris. Man vill att biljetten ska gälla hela vägen, och man vill komma fram i tid. Man vill också att någon tar ansvar för att man tar sig vidare om tåget

Prot. 2010/11:72

15 mars

Svar på
interpellationer

är försenat och man missar sin anslutning. Att det inte alltid är så i dag vet vi, och det är många resenärer som vittnar om att det kan bli än krångligare och dyrare när man ger sig ut på en tågresä där mer än en operatör kör tågen.

Det vet till exempel Pia Sandström och Lars Hallenberg från Motala, som har arbetspendlat till Stockholm i 14 år. Sedan 2008 trafikeras sträckan av två bolag – SJ och Tågkompaniet. Sedan dess har kostnaderna för tågresorna ökat med 62 procent. 62 procent! Förut kunde Pia och Lars boka hela resan på ett ställe. Det går inte längre. Än värre är att tidtabellerna inte är samordnade och att den ena operatören inte väntar in den andra operatörens försenade tåg, även om det bara handlar om någon minut.

Motala kommun är förstas oroad över utvecklingen. I början av januari 2011 skrev kommunen ett brev till SJ och Tågkompaniet där man önskade sig en överenskommelse om att förbättra årskortens giltighet och att samordna trafiken bättre. Man undrade också om det möjligen gick att justera tidtabellen något så att bytet skulle underlättas för dessa resenärer. Det är inga orimliga önskemål, kan man tycka.

Svaret från SJ, Tågkompaniet och Samtrafiken var dock nedslående. SJ och Tågkompaniet konstaterade helt krasst att Motala kommuns önskemål inte gick att uppfylla eftersom avregleringen innebär frihet för aktörerna att skapa egna förbindelser. Samverkan, menade de, skulle bara utvecklas om aktörerna kan se att det gynnar dem ur ett företagsekonomiskt perspektiv. Det samhällsekonomiska perspektivet är i sammanhanget ointressant för ett enskilt företag – även för ett statligt bolag som SJ.

Det är denna utveckling som gör mig orolig. Det ska vara enkelt, bekvämt och prisvärt att åka tåg. Just nu blir det i stället svårare, osmidigare och dyrare i de många fall där det är flera aktörer inblandade – trots att vi, precis som ministern säger, bara har sett början på avregleringens och marknadsöppningens effekter för resenärerna. Fullt genomslag kommer det att få först om ett år.

Jag tycker inte att vi behöver diskutera vad som beror på att länstrafikbolagen kör tågtrafik eller vad som med den nya kollektivtrafiklagen handlar om att även öppna upp för kommersiell persontrafik. För resenären är detta ointressant. Det handlar om samordning mellan olika aktörer, och det måste någon ta ansvar för. Jag hade hoppats att Catharina Elmsäter-Svärd skulle ta detta ansvar, men hennes svar om konkurrensneutrala, frivilliga samverkanslösningar oroar mig. Jag skulle gärna vilja veta vad de innebär i praktiken.

Anf. 94 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! Jag tycker att infrastrukturministern på ett mycket förtjänstfullt sätt har svarat på de frågor Stina Bergström har ställt i sin interpellation. Att jag går upp i debatten beror på att Stina Bergströms bakomliggande orsaker till interpellationen gör mig orolig.

Det handlar nämligen om att Miljöpartiet liksom Vänsterpartiet är emot en avreglering. Det står också tydligt i interpellationen. Jag tog därför och tittade lite grann på hur Miljöpartiet egentligen kan tänka i sådana här frågor. Jag läste motion 2010/11:T377 som Miljöpartiet har skrivit

och som handlar om bland annat konkurrens. Där tycker de att Trafikverket bör utföra banunderhåll i egen regi.

Samtidigt skriver Miljöpartiet i motion 2010/11:T10 om Riksrevisionen: ”Det finns uppgifter om att brister i konkurrensen inom byggbranschen trissar upp priserna med upp till 20 %.” Detta är väldigt insiktsfullt av Miljöpartiet. De ser att ett monopol, en icke-konkurrens, gör att det blir dyrare. Ändå hävdar de när det gäller järnvägstrafik att det ska vara monopol.

Jag har fortsatt att titta på vad det egentligen är Stina Bergström och Miljöpartiet tycker. De skriver, återigen i motion 2010/11:T377, att SJ ska ha huvudansvaret för nationell tågtrafik. Då måste jag ställa frågan till Stina Bergström om hon vill att Tågåkeriet i Bergslagen inte ska få vara en aktör på marknaden. Stina Bergström besökte själv Tågåkeriet i Bergslagen den 23 februari, vilket man kan läsa på hennes blogg, och då var hon så entusiastisk till att de finns på marknaden.

Jag måste fråga om Stina Bergström samtidigt sade att hon tycker att de inte ska få finnas på en konkurrensutsatt marknad. Det kunde jag tyvärr inte läsa i hennes blogginlägg, men jag kanske kan få svar i dag på frågan om hon vill att de ska försvinna från marknaden.

Stina Bergström tar också upp någonting som kanske förvånar mig än mer, och det är det hon sade även i detta inlägg, nämligen att resenären inte är beroende av vem som kör utan bara att det fungerar. Ja, kanske är det så att det är bra med konkurrens för att det ska fungera.

Stina Bergström sade även att det måste vara prisvärt att åka tåg. Då måste jag fråga en sak. I dag gick jag in och tittade på SJ:s och Veolias hemsidor. Om man vill åka med ett bolag som är fullt konkurrensutsatt och som agerar på marknaden kan jag konstatera att en biljett Malmö–Stockholm kostar 199 kronor. Det är det billigaste alternativet, för student. Det billigaste jag kunde finna hos SJ var 400 kronor. Varför vill Stina Bergström ta bort möjligheten att åka billigt? Hon vill att den som ska åka tåg ska ha färre alternativ att åka med, och man ska dessutom betala ett högre pris.

Jag ser fram emot Stina Bergströms förklaring till varför hon vill att Veolia ska försvinna från den svenska marknaden och att tågresenärer ska betala mångdubbelt högre priser bara för att monopolet ska få gälla.

Anf. 95 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Vi har just lyssnat på marknadsfundamentalismens talare. Han menar på fullaste allvar att ökad konkurrens, det vill säga fler operatörer på spåren, leder till förbättrad och utökad trafik. I dag är dock inte det stora problemet att vi har för få operatörer. Vi har i stället kapacitetsbrist, dels i form av för lite spår och dels i form av låga anslag till banunderhåll. Fler operatörer kommer alltså inte att ge fler tågavgångar, eftersom det inte får plats fler tåg.

Fru talman! Om man vill sätta resenären i centrum behövs en sammanhållen järnväg. Resenären blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det inte fungerar. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning tvingar fram försämringar inom järnvägstrafiken, vilket inte gynnar vare sig miljön eller resenären.

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

Vi i Vänsterpartiet menar att avregleringar i grunden handlar om att minska demokratin.

Om infrastrukturen och annat samhällsviktigt i stället styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbart. Den privata infrastrukturen minskar demokratin. Avregleringar försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan försämrast. Detta är oroande. Vänsterpartiet anser att det är viktigt att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik fram till 2020.

Avregleringar leder till att företag plockar russin ur kakan och överlämnar allt icke-kommersiellt till samhället. Då blir det svårare att bedriva kollektivtrafikresande. Med ett sammanhållet system kan de lönsamma sträckorna i stället bidra till att finansiera de olönsamma. Kollektivtrafiken är oftast inte företagsekonomisk lönsam när den är isolerad, även om den kan vara samhällsekonomiskt lönsam.

Det finns också en mytbildning om att konkurrens leder till lägre priser. I SOU 2005:4 visas exempel på det motsatta, det vill säga där det har blivit dyrare efter att man liberaliserat och ökat konkurrensen på en marknad. Det här gäller för post, el, flyg och taxi. Varför är det så? Jo, privata företag har inget intresse av att i allmänhet vara snälla, utan de är vinstdrivande företag som har till uppgift att skaffa vinst till ägaren. För dem är det inte konstigare att tjäna pengar på kollektivtrafik än att sälja korv eller blommor. Ett privat företag kommer att sätta priset så att intäkterna blir så optimalt höga som möjligt.

Det har visat sig att en avreglering blir väldigt dyr för staten. Rikstrafiken har kommit fram till att regeringens avreglering ökar Rikstrafikens framtida åtaganden. Kostnaderna kommer att öka med ca 100 miljoner kronor. Det var väl inte tanken?

Anf. 96 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! I en monopolsituation finns det egentligen inte mycket att välja mellan. Det är dessutom ganska svårt för kunden eller den som är i behov av någonting att påverka. Om vi har en monopolsituation, säger Siv Holma – jag tolkar det så, fru talman, om man inte har en avreglerad och konkurrensprövad situation – finns det i stället möjlighet för samhället att påverka. Det är en fantastisk möjlighet. Det blir lika för alla, oavsett vilket behov man har. Men det finns åtminstone något.

Jag tror snarare på det omvända, att konkurrensen i sig är ett incitament för att trimma och hela tiden söka det bästa, i det här fallet för den som är resenär. Det kan handla om tider, olika typer av komfort eller möjligheter eller vad som helst.

Jag tror inte att det som Stina Bergström var inne på, det här med att drömma sig tillbaka till tiden med en enda utförare, är ett sätt att vara framtidsyftande. Det kan låta som lite nostalgi att gå tillbaka till det som var förut. Men fram till 1990 var det enbart det statliga SJ som man hade möjlighet att boka resor hos och åka med. Sedan blev det möjligt för trafikhuvudmän att upphandla av andra. Uppenbarligen fanns det då ett behov som man kanske inte tyckte tillgodosågs. Under tiden har också antalet resenärer ökat rätt kraftigt. Det var, som jag sade tidigare, väldigt länge sedan man kunde använda ett enda kort och betala överallt när man bokade.

Det finns några utmaningar. Jag ska ge Siv Holma ett rätt: Kapacitetsbristen är ett bekymmer. Det är alldeles riktigt. Det är en annan fråga, som vi har resonerat om tidigare. Men här handlar det också om konsekvenserna när en stor aktör i en monopolistisk ställning, som i dag SJ, drar in olika tågsträckningar. Då blir det dyrt, eftersom andra måste kliva in och ta täckning, oftast länstrafiken. Det som öppnar upp möjligheterna är den nya kollektivtrafiklagen i kombination med att vi marknadsöppnar för konkurrens inom persontrafik på järnväg även för den kommersiella sidan, något som ännu inte har skett, men som är på väg att ske. Då kan vi se det som vi hörde Jan-Evert Rådström tala om, med tågoperatörer som Veolia som på en sträcka kan konkurrera genom pris och avgångar med till exempel SJ.

Vi kan jämföra med samordningen av bankomater som ett exempel. Det finns många olika bankföretag. Där har man lyckats hitta en gemensam lösning, där man använder samma bankomat och har kort utan att vi har reglerat det. Det finns också ett driv från de olika operatörerna att bli så resenärsfokuserade som möjligt. Men här har även SJ en nyckelroll i det system som de har för bokning och avräkning med de centrala tekniska delar som förutsätter samverkan. Jag tycker att det är oerhört viktigt att vi får ett operatörsneutralt system för till exempel bokning och information.

Jag tycker i alla fall att det finns många saker som är på väg att bli bättre, men vi ska också vara observanta på att detta kommer att ta tid. De som verkligen vill konkurrera om de tåglägen som finns har en tuff utmaning, och det är att få fordon. Det är nog den svåraste utmaningen. Den måste vi också ta med oss.

Anf. 97 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Catharina Elmsäter-Svärd tar upp det här med ett kort som ska gälla för resor med alla tåg i Sverige och säger att det inte har funnits något sådant på väldigt länge. Det är en sanning med modifikation. SJ:s guldkort gällde i alla fall fram till den 1 januari i år på så gott som alla tåg i Sverige. Visserligen är det kortet mycket dyrt, 80 000 kronor per år. Jag undrar om det är några andra än riksdagsledamöter som har det. Men tidigare har det funnits olika billigare varianter av sådana här kort. De finns också i andra länder, till exempel i Schweiz, där de är så billiga att de köps av många, och även i England, som har återreglerat en del av sin tågtrafik och också infört regler för privata aktörer om samordning. Där finns det också olika kort med olika giltighetstid som gäller för alla bolag.

Att tågresandet har ökat de senaste åren är både sant och glädjande. Men jag är rätt säker på att det inte gäller den grupp resenärer som vi diskuterar nu, det vill säga de som reser med flera bolag och som har drabbats av krångel och förseningar. Jag är övertygad om att resandet skulle öka ännu mer om det fanns olika kort som gällde på alla tåg i Sverige, kort som gällde en vecka, tre veckor eller ett år, kort för turister, för dem som åker mycket i jobbet och för dem som vill resa på fritiden. Men då måste någon få ansvar för dessa resenärer. Då måste det finnas någon som tar huvudansvaret för nationell tågtrafik och får i uppdrag att se till att man samverkar och att det fungerar med gemensamma biljetter och rabattkort. Jag tycker att det vore en bra uppgift för SJ. Det vore väl

bättre om SJ ägnar sig åt det i stället för att som i dag ägna sig åt att säga upp sina samverkansavtal med andra tågoperatörer, som i fallet med Motala och Tågkompaniet.

Jag vet inte vilka erfarenheter ministern har av tågpendlande. Men jag vet hur det känns att från en dag till en annan få reda på att årskortet som jag har köpt för dyra pengar inte gäller på den avgång som jag måste ta för att kunna hämta mina barn på fritids i tid. Sorry! Det här året kom inte SJ och länstrafikbolaget överens. Bättre lycka nästa år! Det har varit lite som ett lotteri. När du köper ett årskort vet du inte om du kommer att kunna åka på det under året, eller som det står på SJ:s hemsida: "Årskortets förutsättningar kan ändras under giltighetstiden. Sträckor som SJ trafikerar kan förändras som en följd av olika upphandlingar."

Lotteri börjar det också handla om när det gäller samordning mellan länstrafikbolagen och SJ:s tidtabeller, och snart också de privata operatörernas. Kommer mitt länståg eller mitt privata tåg in innan eller efter att tåget till Stockholm har gått? Det är en fråga många resenärer har anledning att ställa sig vid varje tidtabellsskifte. I dag är det ingen som har ansvar för att försöka samordna detta. Trafikverket, som delar ut tåglägena, har det inte, även om jag tycker att det vore naturligt att de fick det.

Därför skulle jag vilja fråga Catharina Elmsäter-Svärd om hon skulle kunna tänka sig att ge detta uppdrag till Trafikverket.

Anf. 98 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! Siv Holma kallar mig för marknadsfundamentalist. Det var nog att ta i, men det är ju inte var dag som Siv Holma över huvud taget tar ordet "marknad" i sin mun, och det är väl i det sammanhanget som hon kan säga det.

Nu finns Veolia på marknaden. Stina Bergström vill inte ge någon kommentar till varför hon vill få bort dem från marknaden. Jag rekommenderar ändå Stina att gå in och se på Veolias hemsida på resealternativ. Det är märkligt att ett sådant företag, som nu är en sådan nagel i ögat på Siv Holma och Stina Bergström, visar olika resealternativ. De visar vilka tåg som går mellan Malmö och Stockholm, alltså även SJ:s tåg. De erbjuder alla som går in på hemsidan att välja om de vill åka med SJ eller Veolia.

Jag behöver knappast kommentera om den möjligheten finns hos monopolbolaget SJ. Där får man nog leta med ljus och lykta om man vill finna information om ett konkurrerande företag. Det finns naturligtvis inte. Men ett marknadsföretag ser fördelen med att erbjuda många alternativ, och då erbjuder man även tjänster som konkurrenter har.

Stina Bergström nämnde England. Vi träffade Brian Simpson, som är ordförande i transportutskottet, när vi var i Bryssel nyligen. Han lovordade den svenska avregleringen av järnvägsmarknaden. Han är labourpolitiker och såg Sverige som ett föredöme. Det är glädjande att se.

Jag frågar mig: Vill ni också återreglera flygmarknaden? Vill ni återreglera telekommarknaden och få tillbaka gamla Televerket?

Anf. 99 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag läste nyligen en artikel om just avregleringarna i Storbritannien. Jag noterade att Margaret Thatcher inte var pigg på att avreglera järnvägen, för det var viktigt att den var sammanhållen och

robust. Nu var det hennes efterträdare som genomförde avregleringen. Jag kan anta att den labourman som Jan-Evert Rådström talade om jämför avregleringen i Sverige med det som förstördes i Storbritannien. Allting är ju relativt.

Marknadsfundamentalism är tragiskt. Det är när en fri marknad och konkurrensutsättning blir ett överordnat mål och man glömmer bort resenärens behov. Tyvärr verkar regeringen vara helt ideologiskt förblindad av företags rätt att etablera sig på marknaden.

Vänsterpartiet talar hellre om individens frihet att få ett sammanhållet system med god överblickbarhet. Det kallar Catharina Elmsäter-Svärd för monopolism. Här är skillnaden. Sätter man företagen i centrum, eller sätter man resenären i centrum?

Det ska vara lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg är en klimatsmart samhällelig nytthet som kräver stabilitet och pålitlighet. Detta har regeringen glömt bort.

Anf. 100 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Siv Holma bör nog i sammanhanget nämna att man i Storbritannien avreglerade även infrastrukturen som sådan. Det är inget vi har gjort här i Sverige. Man såg heller inte att det blev särskilt bra när det gällde rådigheten.

Stina Bergström ställde frågan om jag inte kunde ge Trafikverket ett uppdrag när det gällde ansvaret att fördela tåglägen. Det är ett ansvar som Trafikverket redan har. Jag hoppas att jag inte missuppfattade frågan. I uppdraget ingår också prioritering. Man ser på hur godståg ska prioriteras – det finns olika typer av gods – och också persontrafiken.

I det uppdrag vi gav till Trafikanalys för snart en månad sedan att titta på arbetspendling är detta också en viktig förutsättning. Allt fler behöver ha de här styva tidtabellerna, både de som arbetspendlar och de som planerar länstrafik. Vid ett tidigare tillfälle har Stina Bergström och jag diskuterat hur man värderar arbetspendling kontra fjärrtåg. Detta finns med i det uppdrag som Trafikverket har.

Att villkoren för SJ:s årskort, som Stina Bergström refererade till, kan komma att ändras är ett av de problem som finns när det är en stor aktör som ganska självsvåldigt kan styra över sin och andras situation.

Ibland känns debatten ganska sammanblandad. Det verkar som om man menar att det är avregleringens fel att saker och ting är som de är, och då har den inte ens kommit fram dit den ska vara.

Just nu söker olika tågoperatörer olika tåglägen, alltså vissa sträckor och tider, och man har fram till april på sig. Det är först därefter vi ser hur många nya aktörer som kommer att vilja komma in. Effekten börjar vi kunna se först efter nästa år.

Inte minst just därför beslutade vi i regeringen för lite drygt två veckor sedan att ge Trafikanalys ett uppdrag att särskilt följa och utvärdera effekterna av marknadsöppningen för kommersiell persontrafik på järnväg. Dessutom ska man i utvärderingen följa hur det blir med den nya kollektivtrafiklagen. Den kommer i sig nog också att vara bra för människor. Då har man möjlighet att med både tåg och buss köra över länsgränser utan att regeringen först måste fatta beslut om att det är tillåtet. Då måste man fundera över var människorna finns och behoven av att resa finns.

Prot. 2010/11:72
15 mars

*Svar på
interpellationer*

Jag tror att när flera aktörer är inne och söker bästa möjliga nytta för enskilda kommer också fler att få sina behov bättre tillgodosedda.

När det gäller den svenska kollektivtrafikbranschen gjorde jag tidigare en jämförelse med bankkort och bankomater. Det finns ganska långt gångna tankar på ett system med betalkort som kan användas oavsett vem som är aktör eller operatör. Systemet registrerar sedan vem som ska ha betalningen oavsett om man reser inom ett län eller mellan olika län. Här är man inte riktigt framme, men jag är fullt övertygad om att detta är något som vi kommer att få se på järnvägssidan också.
(Applåder)

Anf. 101 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Jag tycker att det är väldigt bra att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg. Det är väldigt bra att ministern säger sig vilja följa utvecklingen och vidta nödvändiga åtgärder. Men varför inte också mota Pelle i grind? Varför inte börja med att göra något åt dagens problem för de tågresenärer som redan har drabbats?

Varför ska man utsätta kollektivresenärerna för ett storskaligt försök som kan äventyra det ambitiösa mål som kollektivtrafikbranschen ställt sig bakom, en fördubbling av kollektivtrafiken? Jag är övertygad om att även branschen skulle välkomna en bättre styrning av detta ostrukturerade försöksprojekt.

Det handlar om någon som tar ansvar, ställer krav och delar ut ansvar till SJ och Trafikverket och också de privata aktörerna som Tågkompaniet och Veolia. Jag skulle vara väldigt glad om Catharina Elmsäter-Svärd skulle ta det ansvaret.

Anf. 102 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! När jag hör aktörer som jobbar med till exempel godstrafik är det en trafikering som för rätt många år sedan öppnades för fler aktörer att kunna vara med. Det har varit en ovan tid under lång tid, men det har börjat sätta sig. Det är inte många som säger att de skulle vilja gå tillbaka till det som rådde tidigare. Det driver en förändring och en vilja att hela tiden söka nya möjligheter. Stina Bergström kallar detta för ett försöksprojekt. Det handlar mer om att våga, vilja och kunna. Vi är inte nöjda med hur det ser ut i dag.

Det finns en del spännande idéer som dyker upp som jag hör när jag är ute och träffar många aktörer. Vi har till exempel flygplatser som nu tas över av andra. Därför försöker man att hitta lösningar framför allt vid långa avstånd till Stockholm. Tänk om vi kunde få jobba med flygresenärer på sträckan och kombinera det med att erbjuda tågresor på sträckan och se det som en helhet för att få bästa möjliga lösning för dem som måste åka denna långa sträcka. Det kommer upp olika tankar och idéer som jag tror är värdefulla för resenärerna.

Det är viktigt att vi följer utvecklingen. Trafikanalys har just fått det uppdraget. Det är bra att Stina Bergström också delar den uppfattningen. Kan vi utveckla detta med att boka på ett ställe, som faktiskt går i dag med Resplus, med mer av samordning? Det drivet kommer att finnas efter årsskiftet när fler aktörer kommer in. Alla kommer att vilja måna

om sina resenärer. Det är bra att det även på EU-nivå finns rättigheter och garantier som ska gälla för alla.

Prot. 2010/11:72
15 mars

Överläggningen var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

18 § Svar på interpellation 2010/11:252 om Öresundstågens framtid

Anf. 103 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Leif Jakobsson har frågat mig vad jag avser att göra för att inte danskarna ska avbryta samarbetet om Öresundstågen. Bakgrunden är ett brev som Danmarks transportminister Hans Christian Schmidt ställt till de svenska parterna i samarbetet om Öresundstågen. I brevet säger han att det kan bli en beklaglig men nödvändig konsekvens att skilja den danska delen från den integrerade trafiken om punktligheten på den svenska sidan inte förbättras.

Jag har förståelse för min kollegas frustration över tåg som inte kommer i tid. Det är lätt att också känna frustration för tågtrafiken i stora delar av Sverige denna vinter, men jag tror inte på att resenärerna tjänar på en delning av integrerade trafiksystem. Alla parter bör i stället, i hela resans anda, göra mer för att integrera trafiksystemen. Det gäller även över landgränser om EU ska kunna utveckla en väl fungerande inre marknad. Vi bör inte glömma att en viktig tanke bakom skapandet av Öresundstågen var en förbättrad integration mellan våra två länder. Jag tror att min danske kollega i grunden delar min uppfattning.

Att vi har haft en svår vinter är ingen nyhet, inte heller att Citytunneln invigdes nyligen och att det tar tid innan ny infrastruktur fungerar väl fullt ut. Jag utgår ifrån att parterna gör sitt bästa för att trimma in systemet så att det motsvarar de krav som resenärer på bågge sidor om sundet ställer. Trafikverket har ett ansvar att se till så att brister i infrastrukturen inte leder till problem i trafiken. Fordon är däremot ett gemensamt ansvar för de danska och de regionala svenska parterna.

Regeringen gav år 2007 fyra trafik huvudmän ett gemensamt ansvar för Öresundstågstrafiken. Det är därför olämpligt att regeringen ingriper i verksamheten. Däremot beslöt regeringen den 3 mars att låta utvärdera bland annat Öresundstågstrafiken, som formellt är ett tidsbegränsat försök med trafik huvudmannansvar för trafiken.

Anf. 104 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret, även om frågan var vad ministern avsåg att göra. Den fick jag inget som helst svar på.

Det är bra att vi är oroade över signalerna från den danska regeringen. Innan jag går vidare får jag ändå ta lite tid i anspråk för en dansk-svensk hembygds kunskapslektion. Det känns som att det behövs. Den uppfattningen är väldigt spridd i Öresundsregionen numera efter den debatt vi hade innan jul om Öresundstågen, synen på skatteavtalen och annat.

När vi talar om Öresundstågen talar vi om ett tågssystem som förbinder Göteborg med Öresundsregionen, Karlskrona med Öresundsregionen och Växjö med Öresundsregionen. Det är ett avancerat trafiksystem.

Det är framför allt huvudpulsådern i Öresundsregionen med över tre miljoner människor. Det är den kollektivtrafikpulsåder som ser till att arbetsresor och andra resor fungerar i en region som är större än Stockholmsregionen. Det är av absolut största intresse för Sverige som helhet att det fungerar.

Det som nu har hänt är att eftersom systemen är integrerade går även trafiken på den danska sidan mellan Helsingborg och Köpenhamn som en del av resten av Öresundstrafiken som går på svenska sidan.

De förseningar som har kommit på den svenska sidan har varit så frekventa att det inneburit att det interna danska pendlingssystemet har påverkats så kraftigt att den danska trafikministern har fått gå ut med detta väldigt dramatiska utspel.

Vi är överens om att detta inte får ske. Vi får inte avbryta samarbetet. Tvärtom måste det bli bättre. Det betyder att Sverige snabbt måste visa att man kan skärpa sin järnvägstrafik så att vi inte förstör för de danska pendlarna och ska behöva höra dessa resonemang.

Nu kommer frågan: Vad gör man då? Den första frågan är: Har ministern haft kontakt med sin danska kollega? Vad har ni i så fall kommit fram till i den frågan? Det är så pass alarmerande att det är rätt naturligt att ta en direktkontakt för att snabbt lösa det.

Det andra är att ministern svarar att Trafikverket har ett ansvar. Det är självklart. Men är det så att ministern uppfattar att Trafikverket borde göra mer? I så fall borde ministern se till att Trafikverket gjorde mer så att vi blev av med förseningarna.

Det finns en hänvisning till de regionala huvudmännen när det gäller fordonen. Men ingenstans framgår det av svaret: Är det den ena eller den andra som är att lasta?

Oavsett om det är regionala huvudmän som driver det på statens uppdrag eller Trafikverket som orsakar det hela har vi bara en infrastrukturminister i Sverige och en regering som företräder Sverige gentemot andra länder. Det är Catharina Elmsäter-Svärd som ansvarar för det. Därför menar jag att ansvaret ligger där oavsett hur man har fördelat de olika delarna.

Anf. 105 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Den beskrivning som Leif Jakobsson gör av hur tågen utgör huvudpulsådern i Öresundsregionen är alldeles riktig. Det var också ett av skälen till att samarbetet kom i gång.

Jag tror att det är viktigt att ha med sig i diskussionen att förseningar på den svenska sidan är en ganska ny företeelse. Snarare fanns det betydligt mer av brister på den danska sidan ganska lång tid under inledningskedet utan att det för den sakens skull föranledde Sverige att vilja gå in och avbryta samarbetet.

Jag var i Malmö för ungefär en vecka sedan och hade då möjligheten att på nära håll få en uppdaterad information om läget av bland andra Mats Persson som är ordförande i kollektivtrafiknämnden i Region Skåne. Man har bland annat tittat på tåg som kommer från den svenska sidan. Detta känner säkert också Leif Jakobsson till. När man har förseningar och ser att de börjar närma sig ungefär sex minuter har man nu ett tåg som står inne på Malmö station för att direkt kunna sätta in det och därmed minska eller till och med eliminera förseningarna.

Det ska sägas att punktligheten från båda håll är betydligt bättre nu. Man har dessutom dagliga avstämningar. Sedan den 21 februari i år har man också en särskild åtgärdslista för att verkligen följa upp detta. Nu är vi tillbaka på sådana nivåer som vi hade redan när vi hade gamla Malmö station. Det är klart att det fanns förhoppningar som grusades i samband med att Citytunneln invigdes och allting inte fungerade fullt ut.

Det är förvisso rätt att jag har ett ansvar. Men i första hand har brevet från min kollega ställts till dem på den svenska sidan som är trafik-huvudmän. Jag vet också att man därifrån har inbjudit min kollega till en träff. Jag tycker att det är viktigt att det fungerar som det ska, men med de åtgärder som har vidtagits har det visat sig att det fungerar bättre. Detta har skett under en begränsad tid; det är också viktigt att ha med sig i samarbetsdiskussionerna.

Anf. 106 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Begränsad tid – det är nog så att de som pendlar inte riktigt har den uppfattningen. Det här har varit ett samtalsämne under i alla fall tre fyra år.

Man kan ställa sig en fråga efter alla de inlägg vi har hört under denna kväll när det här har diskuterats. Det har talats om de enorma satsningar som har gjorts på underhåll, utbyggnad och allt annat. Hur kan det då komma sig att det är under de senare åren som förseningarna har upp-trätt? Det är underligt, måste jag säga.

Jag bryr mig som riksdagspolitiker inte så mycket om vilken huvudman som kör. Jag är ingen huvudmanskräm på det sättet. Men jag hävdar med bestämdhet att när det handlar om vår relation till ett annat land är det regeringen som företräder Sverige och som måste agera. Den kan inte bara svara att det vore olämpligt att regeringen blandade sig i. Det är snarare tvärtom.

Vi har hört i debatten här tidigare om hur Sveriges rykte som järnvägsnation svärtas ned på kontinenten därför att våra exportföretag har sådana problem med att leverera sina varor. Vi har precis samma situation här. De svenska järnvägarna är ett allmänt skämt i Danmark numera. Och det är inte bara i Danmark. Den 10 mars kunde man läsa i Syd-svenska Dagbladet om en tysk operatör som har sålt framför allt skid-resor till Sverige och som nu slutar med det. Detour heter företaget. Man vågar inte längre sälja resor till Sverige eftersom det är så många kunder i Tyskland och Österrike som reklamerar och som inte kommer till sina resmål därför att tågen ställs in. Företaget fortsätter med resor till Finland, för där kör man trafiken när den tydligen är omöjlig att köra i Sverige.

På område efter område får vi se hur den svenska järnvägstrafiken får ett allt sämre rykte. Det är mycket allvarligt, och det borde göra att regeringen tog detta på riktigt ordentligt allvar.

Jag tycker alltså inte att huvudmannafrågan är den viktiga. Men det enda svar man ger när jag frågar vad ministern tänker göra är att man ska utvärdera om de nuvarande huvudmännen sköter sig. När man svarar så i detta sammanhang får jag lite grann känslan av något slags hot. Diskussionen pågår rätt rejält. Det är mycket mummel nere i Skåne, inte minst bland borgerliga politiker, om att det på något vis kommer surt tillbaka av nederlaget att chockhöja priserna på Öresundsbron.

Jag har lite svårt att förstå formuleringen som den är gjord här. Jag tycker att regeringen mycket väl kan utvärdera. Men varför inte i stället ta tag i själva problemet, det vill säga förseningarna? Gör det i stället för att säga att ni ska utreda om de regionala huvudmännen ska få lov att fortsätta!

Om vi nu ska fortsätta med hembygdskunskapen menar jag att om vi ska kunna klara sysselsättningen och arbetslösheten nere i södra Sverige är Öresundsregionens sammankoppling och integrering oerhört viktig. Det är genom regionförstoring som vi klarar framtiden. Då måste vi få en kollektivtrafik som fungerar hundra procentigt och som folk vågar lita på så att de vågar säga upp sitt jobb och söka sig någon annanstans. Då måste man satsa på trafiken, och då måste regeringen förstå att kollektivtrafik inte är ett utgiftsområde utan ett tillväxtområde.

Anf. 107 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Om Leif Jakobsson känner att han inte bryr sig om vem som har ett ansvar får det stå för honom, i synnerhet i en region som verkligen kämpar för att om möjligt få ta över ännu mer av det ansvar som staten annars har.

När det gäller själva frågeställningen kanske det inte handlar så mycket om vem som ska ta kontakten med Danmark. Den underliggande oron, om jag ska tolka Leif Jakobsson rätt, gäller väl snarare de förseningar som har varit och som kan leda till att Danmark möjligtvis skulle vilja avbryta samarbetet.

Fru talman! Då blir frågan snarare: Vad gör man åt det som är det egentliga problemet? Vi har trafikhuvudmännen som 2007 fick ansvaret, som vill ha ansvaret och som tar ansvaret. Det är ingen nyhet att vi ska utvärdera. Det har inte regeringen kommit på nu, utan det gjordes egentligen i samma stund som man 2007 överlät ansvaret för att se om det var gångbart. Det tycker jag alltid att man ska göra.

Det är viktigare att titta på hur det har sett ut. Under en ganska lång tid är det på den danska sidan som vi har haft mycket av förseningarna. Det ser man när man tittar på statistiken, åtminstone i den jag fick se när jag var i Malmö. Under en period, inledningsvis under 2010 och fram till nu, har vi sedan haft problem på den svenska sidan.

Jag förstår att man är upprörd över att det påverkar hela systemet. Men det man har gjort och som börjar få effekter är att man på Malmö station – en station som har varit under ombyggnad ganska länge men där man ändå har klarat av att hantera mycket trafik – ser till att stoppa in ett tåg som står på plats. När man sedan noterar att det börjar bli en försening skickar man i väg detta tåg direkt för att hålla igen förseningarna och ta bort dem. Numera har man dagliga avstämningar för att se över det hela, och man har tagit fram en särskild åtgärdslista som gäller sedan den 21 februari.

Enligt de uppgifter som jag har fått av trafikhuvudmännen, som vill ta och som tar ett ansvar, räknar man med att man under året har trimmat in det nya systemet med både den nya stationen och den nya tunneln. Det ska fungera. Jag tycker egentligen att det är viktigare.

Eftersom brevet dessutom inte är ställt till mig utan till parterna har svar i första hand kommit från dem, och de inbjuder också till en träff. Jag tycker att det är helt rätt ordning. Det är självklart att om detta inte skulle räcka till har jag tillfällen när jag träffar min kollega Hans Christian Schmidt. Han är den minister som jag träffar mest av mina kolleger i EU. Om detta inte skulle räcka är det klart att även jag kan se om det finns mer man kan göra.

Men jag tycker inte, fru talman, att man ska negligera någon som har fått ett förtroende att ta ett ansvar och vill ta det ansvaret. Då ska man inte rycka ifrån dem ansvaret. Huvudsaken är att vi eliminerar förseningarna och det som upprör på bägge sidor. Jag tycker att det ser ut som att man är en god bit på väg.

Anf. 108 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Nu frångår ministern den del som handlar om Trafikverket, själva banorna och tillförlitligheten där. Det ligger ju inte på de regionala huvudmännen, utan de ska köra själva trafiken.

Man kan konstatera följande. Jag ställer en fråga: Vad avser ministern att göra för att det här inte ska eskalera och vi i allra värsta fall skulle få ett avbrytande av Öresundstågstrafiken? Då får jag svaret att ministern tycker att det är olämpligt att agera. Däremot, säger hon, beslöt regeringen den 3 mars att låta utvärdera bland annat Öresundstågstrafiken, som formellt är ett tidsbegränsat försök med trafikhuvudmannans ansvar för trafiken.

Då får man intrycket att det ministern tänker göra konkret är att utreda huruvida de här huvudmännen ska få lov att fortsätta med det i stället för att ta tag i själva sakfrågorna.

Ja, det görs många insatser för att försöka lösa de här problemen, men i grunden handlar förseningsproblemen om kapacitetsproblem över huvud taget i järnvägssystemet i södra Sverige och inte minst i passagen i Lund. Det är ingenting som de regionala trafikhuvudmännen kan lösa, utan det kräver faktiskt rejäla investeringar och underhållsåtgärder från statens sida. Det är sådant som vi har pratat om här hela kvällen i interpellationsdebatterna.

Anf. 109 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det är möjligt att Leif Jakobsson inte fick exakt det svar som han hade hoppats på, men å andra sidan borde det viktiga vara att problemet finner en lösning. Det är det jag har redovisat för.

Leif Jakobsson avslutar med att dra hela tankebanan vidare till att det i grunden handlar om kapacitetsproblemen. Det har vi ägnat en ganska lång debatt åt tidigare under kvällen. Där har jag ett stort ansvar, och jag har för avsikt att jobba vidare för att öka kapaciteten på järnvägsnätet i hela systemet för hela Sverige.

Jag tycker att de avstämningar som vi har fått när det gäller problematiken med Öresundstågens framtid har gått igenom väl här under kvällen.

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Svar på interpellation 2010/11:264 om fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

Anf. 110 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Kerstin Engle har frågat mig om jag anser att en väl utbyggd infrastruktur med två fasta förbindelser över Öresund är av ett sådant nationellt intresse att jag avser att prioritera planerna på att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Vid Öresundsmötet på ministernivå mellan Sverige och Danmark den 15 juni förra sommaren tillkännagavs i en särskild deklaration att man har enats om att inrätta en svensk-dansk tjänstemannagrupp för kunskapsutbyte om, och för att följa, de svenska undersökningarna av behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg. Undersökningen leds av Näringsdepartementet. Nyligen träffade jag transportminister Hans Christian Schmidt, och vi diskuterade bland annat Helsingborg–Helsingör. Under det nu pågående arbetet träffar tjänstemän från Näringsdepartementet regelbundet sina danska motsvarigheter för att diskutera undersökningen.

Den 28 mars kommer jag att hålla en hearing i frågan i Helsingborg, och jag hälsar även Kerstin Engle välkommen vid det tillfället.

Anf. 111 KERSTIN ENGLE (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaret och för inbjudan. Jag kommer naturligtvis att vara där.

Jag känner mig inte särskilt lugn och bekväm med svaret. Bakgrunden till interpellationen är den debattartikel som infrastrukturministern skrev för en månad sedan om planerna på att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I artikeln tycks ministern vilja dämpa förväntningen på en sådan förbindelse i närtid. Som skäl för att lägga det här projektet i malpåse anføres bland annat att i första hand ska Öresundsbronns kapacitet utnyttjas effektivt.

Men i dagens globaliserade värld krävs mycket samarbete över gränser. Inte minst har vi sett regioners betydelse under flera år. Ingen klarar sig själv oavsett om det gäller miljö, handel eller forskning. En väl utbyggd infrastruktur driver tillväxt, sysselsättning och utveckling. Öresundsbron är ett tydligt och framgångsrikt exempel på det. Sedan bron byggdes har integrationen ökat markant. Öresundsregionen är i dag en stark och konkurrenskraftig tillväxtregion som inte bara Skåne, södra Sverige och Själland har glädje av. Öresundsregionens fortsatta tillväxt är av nationellt intresse för såväl Sverige som Danmark.

I detta perspektiv är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör mycket mer än en stor infrastruktursatsning. Fasta förbindelser till Danmark i söder genom bron och i norr genom den så kallade HH-leden förstärker regionen, inte minst som integrerad arbets- och utbildningsmarknad, och därmed Öresundsregionens tillväxt och utveckling. Bronns kapacitet får inte vara ett argument för att lägga en fast HH-förbindelse i malpåse. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är en nationell angelägenhet.

Öresundsregionen är ett exempel på vilken fantastisk utveckling man kan få i en region. Det finns många förutsättningar som måste till för att det ska fungera. En fungerande infrastruktur är en viktig faktor för arbetspendling men också för näringslivets behov av arbetskraft. Godset ska ut i Europa och världen, och råmaterial och komponenter ska in i Sverige. Vikten av en fungerande järnväg har många tagit upp tidigare i debatter här i dag.

Jag känner mig som sagt var inte nöjd med svaret. Med respekt för att statsrådet inte vill föregripa utredningar måste vi väl ändå kunna få något slags ambitionsyttring från ministern om infrastrukturens betydelse för Öresundsregionen och för övriga Sverige. Regeringen vill väl att hela landet ska hålla ihop?

Anf. 112 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag hoppas att Kerstin Engle också har med sig insikten att om inte regeringen tyckte att det som händer i Öresundsregionen är viktigt såväl för regionen som för landet i dess helhet skulle inte regeringen ha gjort den här överenskommelsen på ministernivå sommaren 2010. Om det inte vore så att regeringen tyckte att det här var viktigt skulle vi inte heller ha tillsatt den här tjänstemannagruppen som särskilt har fått i uppdrag att titta på behovet av och förutsättningarna för en fast förbindelse för både väg och järnväg.

Det är väl inte obekant att just den här HH-förbindelsen inte finns med i den nuvarande fastställda planen för de kommande tolv åren. Och, fru talman, den finns inte heller i Socialdemokraternas budget under samma period.

Kerstin Engle frågar om jag har för avsikt att prioritera detta i närtid. Vad är närtid? Vi vet att såväl den ekonomiska som den fysiska planeringen tar tid. Jag tycker att man ska följa gången även om det kan kännas tråkigt och frustrerande ibland. Den här utredningen ska vara färdig i juni. Den här hearingen är en del av underlaget för den.

Jag skulle vilja nämna någonting som jag tycker att man ska ha med sig. Finansieringsmodeller ingår inte i uppdraget, utan vi börjar med att se på behovet och förutsättningarna. Det är inte alls omöjligt att det kommer att finnas ett behov av och förutsättningar för detta. Då blir nästa steg att titta på vad det kommer att kosta och hur det ska finansieras.

Vi måste också följa den utveckling som sker inte minst i förbindelsen mellan Tyskland och Danmark, Fehmarn Bält-förbindelsen. Den har troligtvis redan skjutits fram i planeringen. Det är inte längre 2018 som gäller, utan nu är vi snarare framme vid 2020–2025. Det är viktigt att det hänger ihop.

I den kapacitetsutredning som vi i förra veckan gav Trafikverket i uppdrag att titta på ingår att på lång sikt även se på detta, alltså det som gäller efter 2021 och bör vara på plats för att kunna utöka kapaciteten. Då är det inte omöjligt att en utredning som är nästan färdig kan finnas med i underlaget för den fortsatta planeringen. Jag har ingen möjlighet att i dag tala om, eller ens spekulera i, att det, när regeringen i höst presenterar sin budget, finns med en finansiering av HH-förbindelsen. Det är inte riktigt så det går till.

Jag tycker att vi ska börja med ansatsen, arbetet finns. Det är viktigt för landet som helhet att vi fortsätter att ta pulsen, som finns och har utvecklats under senare år inte minst tack vare den Öresundsförbindelse som i dag finns, för att se vad man kan gå vidare med och vad som behövs.

Hur tråkigt det än låter måste vi ha en struktur även för formen be-
träffande hur vi går vidare.

Anf. 113 KERSTIN ENGLE (S):

Fru talman! Visst är det viktigt att den analysgrupp som ministern hänvisar till nu får arbeta enligt planerna och analysera behoven utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Därför är det bra om ministern inte sprider oro i regionen och skriver tidningsartiklar som får oss att tro att detta nog inte är så allvarligt menat.

För mig är det inte bara en regionalt viktig fråga. En väl fungerande och växande Öresundsregion genererar fler jobb, vilket gynnar hela Sverige. Minskad arbetslöshet i södra Sverige är gynnsamt för hela landet med ökade skatteintäkter och bättre välfärd. Öresundsregionen klarar sig inte själv. Det krävs 10–15 miljoner människor för att ha en slagkraftig region. Därför är Fehmarn Bält-förbindelsen viktig även för Sverige. Dessutom kommer en fast HH-förbindelse att bidra till en positiv utveckling för hela landet.

Vi vill fortsätta att utveckla Nordeuropas mest dynamiska region. Det finns nog ingen annan region i Sverige som har en sådan utvecklingspotential. I en ny bok om Fehmarn Bält-tunneln kan vi läsa att när den dansk-tyska förbindelsen är klar, ungefär 2020, kommer det att markant förbättra förutsättningarna för Öresundsregionen. Fehmarn Bält-tunneln kan lyfta Öresundsregionen till världselitnivå vad gäller stora regioner.

Öresundsbron är en fast förbindelse som ytterligare bidrar till effektiva transporter. I det sammanhanget kan det vara intressant att påpeka att Helsingborg har en stor hamn som hanterar mycket frukt och grönt, och det finns en marknad på Själland för dessa. HH-leden kommer att avlasta de mest tätbefolkade områdena i regionen genom att godset kan ta en annan väg.

Min och många andras fråga blir naturligtvis om ministern menar allvar och tänker fullfölja de utredningar som aviserats. Jag kan bli lite orolig. Vi har i debatterna i dag hört mycket om utredningar, och ministern har också tillsatt en utredning om hur man ska finansiera infrastruktur. Den vill vi givetvis inte vänta på.

Enligt de prognoser som finns kommer Fehmarnförbindelsen att efter fem år, från 2020, öka trafiken på Öresundsbron med uppemot tusen bilar per dygn. Den nedskrivna prognos för Öresundsbron som nämnts, där kapacitetstaket flyttas framåt i tiden, bygger på 2007 års siffror då högkonjunkturen nådde sin höjdpunkt. Trafiken på Öresundsbron har ökat konstant så länge bron funnits. Vi har bara kunnat se en mindre nedgång på grund av finanskrisen.

Anf. 114 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ett av de verktyg man som statsråd har är att kunna tillsätta utredningar. Syftet med dem är inte att fördriva tiden, utan att få fram ett bra underlag för att kunna gå vidare och fatta så bra beslut som

möjligt. Varken livet eller tiden är statisk, och vi har de långa ledderna både när det gäller fysisk och ekonomisk planering. Vi kan ha ledder på 20–40 år från det att en tanke föds till dess att någonting ska invigas. Under tiden ändras verkligheten.

När det gäller Kapacitetsutredningen, som ska avlämnas relativt snart, görs den utifrån behovet att se hur vi så snart som möjligt kan öka kapaciteten och effektivisera det järnvägssystem som vi har över landet. Där är uppfattningen att det finns stora behov.

Vad gäller utredningen om hur vi ska finansiera infrastruktur är den föranledd av att vi har ett drygt femtiotal olika medfinansieringsavtal, och allt fler kommuner och regioner vill vara med och finansiera. Där finns också ett önskemål om att fördela roller, makt och befogenheter.

Framför allt när det gäller broar och tunnlar, vilket diskussionen skulle handla om, är det numera ingenting ovanligt att kunna finansiera det hela med hjälp av avgifter. Snarare är det en möjlighet. Så sker till exempel med den nya Sundsvallsbron och Motalabron. Det är dessutom ett sätt att få veta vad man får in. Trängselskatter är numera också något som används dels i Stockholmsområdet, dels i Göteborgsområdet för att kunna finansiera mer infrastruktur.

Jag tror inte att det är dåligt att reda ut vad som kan göras och vilka rollfördelningar som gäller därefter.

När det gäller förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör kan jag i mångt och mycket dela Kerstin Engles syn på vad som är viktigt för en region. Där spelar infrastrukturen stor roll. Det är just det som den utredning som ska vara färdig före sommaren ska ta fram underlag till så att vi ska kunna gå vidare. Det finns dessutom möjlighet att plocka in Kapacitetsutredningen så att vi får den gedigna genomgång som faktiskt behövs.

Är man från området har man säkert, som Kerstin Engle och många andra där nere, noggrant satt sig in i vilka behoven är. Det är det vi behöver få ett samlat grepp om. Jag hoppas att det ska komma till uttryck inte minst vid den kommande hearingen. Även det kommer att vara med som en del av underlaget.

Jag tycker att det är viktigt att följa kopplingen Sverige, Danmark, Tyskland, för det måste naturligtvis hänga ihop. Nu har åtminstone Danmark kommit så långt att de talar om en tunnel. Sedan blir kopplingen till oss. Hur ska vi göra? När kan det göras? Vad kommer det att kosta? Hur ska det finansieras? Vi har åtminstone kommit en god bit på väg. Inte minst gäller det diskussionen på hearingen och när vi får utredningen presenterad för oss; den görs av våra tjänstemän i samarbete med Danmark.

Anf. 115 KERSTIN ENGLE (S):

Fru talman! Det var roligt att läsa i tidningen att ministern nu har besökt Skåne och justerat lite av de tankar som fanns i den tidigare nämnda artikeln. Nu finns det lite mer positiva uttalanden om förbindelsen. Det har vi också hört här i dag.

Jag är rädd för att det ändå ska bli alltför defensivt. Vi måste ju ha en ny förbindelse klar innan bron slår i kapacitetstaket. Jag kan försäkra ministern att vi i Skåne kommer att göra allt för att driva på frågan om en fast förbindelse, inte minst i kontakterna med våra politiska vänner på andra sidan Sundet. Det gör vi inte för att vi har hembygdsglasögonen på

Prot. 2010/11:72
15 mars

Svar på
interpellationer

oss utan för att vi menar att det som är bra för Öresundsregionen är bra för hela Sverige. Därför vore det bra om Skåne framöver kunde få en större del av statens infrastrukturpengar – eftersom det gynnar hela landet.

Den befintliga Öresundsbron finansieras av resenärerna. Jag är inte så säker på att det står investerare i kö för att få investera i HH-tunneln. Jag för min del tycker att pengarna från de ideologiska utförsäljningarna, som den nuvarande regeringen sysslar med, skulle kunna användas till framtidssatsningar som skapar jobb och tillväxt.

Vi vet att planeringstiderna för stora projekt är mycket långa, liksom upphandling och byggnation. Därför är det rätt tid att nu intensifiera arbetet och göra satsningarna. Att investera för jobb och samhällsnytta är mycket sundare än skattesänkningar.

Anf. 116 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ibland hoppar jag till lite grann och tänker: Förstod jag rätt, eller hörde jag fel? Det kan ibland vara en kombination.

När Kerstin Engle avslutar med att säga att pengarna från de ideologiska utförsäljningarna borde gå till infrastruktur, som är viktig för samhället, blir det märkligt, eftersom samma parti som Kerstin Engle representerar kommer att vara emot de försäljningarna. Det skulle man kunna få till att det inte fanns några pengar till infrastruktur.

Men det är inte riktigt så vi jobbar i regeringen, utan vi kan prioritera historiskt sett mycket pengar även till infrastruktursatsningar.

Den artikel som skrevs går alltid att tolka på olika sätt. Företrädesrätten för att tolka ligger alltid hos den som läser.

Jag tycker inte att det är en felaktig princip att vid varje tillfälle se över hur befintlig infrastruktur står sig både nu och i framtiden, även när man ska göra överväganden av vad som behöver kompletteras eller göras därutöver. Det ska inte alls tolkas som att jag är negativ. Men det är också farligt om man har förhoppningar och tror att detta kommer att vara klart i närtid. Det finns inte någon som i budget har avsatt pengar eller sett till att det finns färdiga planer för att kunna få en HH-förbindelse i närtid.

Det som har gjorts är däremot att den här regeringen på ministernivå har tagit i hand med Danmark om att man ska fortsätta arbetet. Det har uttryckts en vilja om att detta är viktigt. Det är därför den undersökning som ska redovisas i juni görs, och det är också därför som jag åker ned till Helsingborg. Det var inte första gången som jag var i Skåne när jag var där i förra veckan. Jag har varit där ett antal gånger.

Jag kan säga det igen: Det som händer i Öresundsregionen är fantastiskt. Det är en otrolig utveckling, och den är bra för hela Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Hänvisning av ärenden till utskott

Prot. 2010/11:72
15 mars

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2010/11:86 till miljö- och jordbruksutskottet

EU-dokument
KOM(2011)118 till justitieutskottet
Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 maj*.

21 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Civilutskottets betänkande 2010/11:CU10
Justitieutskottets betänkande 2010/11:JuU14
Näringsutskottets betänkande 2010/11:NU7
Kulturutskottets betänkande 2010/11:KrU6
Civilutskottets betänkande 2010/11:CU13
Trafikutskottets betänkanden 2010/11:TU12 och TU14
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2010/11:MJU14
Socialutskottets betänkande 2010/11:SoU11
Socialutskottets utlåtande 2010/11:SoU13

22 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Proposition
2010/11:87 Utländsk näringsverksamhet i Sverige

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande
2010/11:MJU9 Nya lagar om avgasrening och drivmedel

Skatteutskottets betänkanden
2010/11:SkU22 Allmänna motioner om beskattning av företag, kapital
och fastighet
2010/11:SkU23 Allmänna motioner om inkomstskatter

Justitieutskottets betänkande
2010/11:JuU18 Hemlig teleavlyssning, hemlig teleövervakning och hem-
lig kameraövervakning vid förundersökning i brottmål under år 2009

Civilutskottets betänkande
2010/11:CU14 Konsumentfrågor

Konstitutionsutskottets betänkande
2010/11:KU17 JO som nationellt besöksorgan enligt Opcat

23 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 15 mars

2010/11:273 Ungdomars intresse för yrkesprogram

av *Mikael Damberg* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

2010/11:274 Utökade skjutövningar i Göteborgs södra skärgård

av *Hans Linde* (V)

till försvarsminister Sten Tolgfors (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 29 mars.

24 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 14 mars

2010/11:370 Utredningen om ny könstillhörighetslag

av *Marianne Berg* (V)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

2010/11:371 Riskkapital till svenska tillväxtföretag

av *Krister Örnfjäder* (S)

till statsrådet Peter Norman (M)

2010/11:372 Rättssäkerhet i skattemål

av *Krister Örnfjäder* (S)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

2010/11:373 Surströmmingens vara eller icke vara

av *Krister Örnfjäder* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

2010/11:374 Konsekvenser för Skåne till följd av indelning i elprisområden

av *Christer Nylander* (FP)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

2010/11:375 Skillnader i stödet till människor med funktionsnedsättningar

av *Per-Ingvar Johnsson* (C)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

2010/11:376 Nätneutralitet mellan olika hemsidor

av *Marianne Berg* (V)

till statsrådet Anna-Karin Hatt (C)

2010/11:377 Egen el

av *Gustav Fridolin* (MP)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

2010/11:378 Vaken jour i beslut om assistansersättning

av *Eva Olofsson* (V)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

2010/11:379 Förmånsbeskattning av tjänstebilar

av *Krister Örnffäder* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

2010/11:380 Nordisk samekonvention

av *Ann-Kristine Johansson* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

2010/11:381 Snatteri och tillträdesförbud till butik

av *Roger Haddad* (FP)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

2010/11:382 Tågkommunikationerna i Mälardalen

av *Roger Haddad* (FP)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2010/11:383 Minimibemanning inom äldreomsorgen

av *Gustav Fridolin* (MP)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

2010/11:384 Bostadsbolag på svaga marknader

av *Amineh Kakabaveh* (V)

till statsrådet Stefan Attefall (KD)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 29 mars.

25 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 11 mars

2010/11:352 Kvinnors skuldsättning på grund av mikrolån

av *Amineh Kakabaveh* (V)

till statsrådet Gunilla Carlsson (M)

den 14 mars

2010/11:354 Obligatorisk märkning av päls
av *Barbro Westerholm* (FP)
till landsbygdsminister *Eskil Erlandsson* (C)

den 15 mars

2010/11:341 Integritetsskydd på Internet
av *Désirée Liljevall* (S)
till statsrådet *Birgitta Ohlsson* (FP)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 29 mars.

26 § Kammaren åtskildes kl. 21.12.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen
kl. 15.58,
av tredje vice talmannen därefter till och med 17 § anf. 92 och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

KATHRIN FLOSSING

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Meddelande om frågestund.....	1
3 § Meddelande om nytt datum för aktuell debatt	1
4 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträde	1
5 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
6 § Svar på interpellation 2010/11:251 om rättsväsendets hantering av sexuella övergrepp mot barn	3
Anf. 1 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	3
Anf. 2 LENA OLSSON (V)	4
Anf. 3 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	5
Anf. 4 LENA OLSSON (V)	6
Anf. 5 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	6
Anf. 6 LENA OLSSON (V)	7
Anf. 7 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	7
7 § Svar på interpellation 2010/11:245 om undantag från EU:s regler om gränsvärden för dioxin.....	8
Anf. 8 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	8
Anf. 9 SUZANNE SVENSSON (S).....	9
Anf. 10 PETER JEPPSSON (S)	10
Anf. 11 ROLAND UTBULT (KD)	11
Anf. 12 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	12
Anf. 13 SUZANNE SVENSSON (S).....	12
Anf. 14 PETER JEPPSSON (S)	13
Anf. 15 ROLAND UTBULT (KD)	14
Anf. 16 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	14
Anf. 17 SUZANNE SVENSSON (S).....	15
Anf. 18 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	15
8 § Svar på interpellation 2010/11:246 om skydd av fjällnära skog med särskilt höga naturvärden	16
Anf. 19 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	16
Anf. 20 ÅSA ROMSON (MP)	17
Anf. 21 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	18
Anf. 22 ÅSA ROMSON (MP)	19
Anf. 23 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	20
Anf. 24 ÅSA ROMSON (MP)	21
Anf. 25 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	22
9 § Svar på interpellationerna 2010/11:216 och 225 om likvärdig tillgänglighet till specialistsjukvård	22
Anf. 26 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	22
Anf. 27 ISAK FROM (S)	23
Anf. 28 MARIE NORDÉN (S).....	24
Anf. 29 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	25
Anf. 30 ISAK FROM (S)	26
Anf. 31 MARIE NORDÉN (S).....	27

Anf. 32 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	28
Anf. 33 ISAK FROM (S)	28
Anf. 34 MARIE NORDÉN (S)	29
Anf. 35 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	29
10 § Svar på interpellation 2010/11:244 om	
klagomålshanteringen i hälso- och sjukvården	30
Anf. 36 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	30
Anf. 37 LENA HALLENGREN (S)	30
Anf. 38 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	31
Anf. 39 LENA HALLENGREN (S)	32
Anf. 40 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	34
Anf. 41 LENA HALLENGREN (S)	34
Anf. 42 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	35
11 § Svar på interpellation 2010/11:257 om barns rätt till	
glasögon	36
Anf. 43 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	36
Anf. 44 EVA OLOFSSON (V)	36
Anf. 45 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	38
Anf. 46 EVA OLOFSSON (V)	38
Anf. 47 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	39
Anf. 48 EVA OLOFSSON (V)	40
Anf. 49 Socialminister GÖRAN HÄGGLUND (KD).....	41
12 § Svar på interpellation 2010/11:205 om studier för	
deltagare i fas 3	41
Anf. 50 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	41
Anf. 51 GUNILLA SVANTORP (S).....	43
Anf. 52 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	44
Anf. 53 GUNILLA SVANTORP (S).....	44
Anf. 54 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	45
Anf. 55 GUNILLA SVANTORP (S).....	46
Anf. 56 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	46
Ajournering.....	47
Återupptagna förhandlingar	47
13 § Svar på interpellation 2010/11:213 om återinförande av	
friåret.....	47
Anf. 57 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	47
Anf. 58 ANNIKA LILLEMETS (MP).....	48
Anf. 59 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	49
Anf. 60 ANNIKA LILLEMETS (MP).....	50
Anf. 61 Arbetsmarknadsminister HILLEVI	
ENGSTRÖM (M).....	51
Anf. 62 ANNIKA LILLEMETS (MP).....	51

Anf. 63 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M).....	52
14 § Svar på interpellation 2010/11:249 om sysselsättningseffekter av sänkta arbetsgivaravgifter.....	52
Anf. 64 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M).....	52
Anf. 65 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	53
Anf. 66 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M).....	54
Anf. 67 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	55
Anf. 68 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M).....	57
Anf. 69 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	58
Anf. 70 Arbetsmarknadsminister HILLEVI ENGSTRÖM (M).....	58
15 § Svar på interpellation 2010/11:254 om trafiksäkerhet som en klassfråga för barn.....	59
Anf. 71 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	59
Anf. 72 SIV HOLMA (V)	60
Anf. 73 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M)	61
Anf. 74 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	62
Anf. 75 SIV HOLMA (V)	63
Anf. 76 ELIZA ROSZKOWSKA ÖBERG (M)	64
Anf. 77 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	64
Anf. 78 SIV HOLMA (V)	65
Anf. 79 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	65
16 § Svar på interpellationerna 2010/11:184 och 195 om järnvägens kvalitet.....	66
Anf. 80 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	66
Anf. 81 PETER HULTQVIST (S)	67
Anf. 82 PIA NILSSON (S).....	68
Anf. 83 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M)	69
Anf. 84 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	70
Anf. 85 PETER HULTQVIST (S)	71
Anf. 86 PIA NILSSON (S).....	72
Anf. 87 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M)	73
Anf. 88 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	73
Anf. 89 PETER HULTQVIST (S)	74
Anf. 90 PIA NILSSON (S).....	75
Anf. 91 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	75

17 § Svar på interpellation 2010/11:248 om avregleringens konsekvenser för tågresenärer	76
Anf. 92 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	76
Anf. 93 STINA BERGSTRÖM (MP).....	77
Anf. 94 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M).....	78
Anf. 95 SIV HOLMA (V).....	79
Anf. 96 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	80
Anf. 97 STINA BERGSTRÖM (MP).....	81
Anf. 98 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M).....	82
Anf. 99 SIV HOLMA (V).....	82
Anf. 100 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	83
Anf. 101 STINA BERGSTRÖM (MP).....	84
Anf. 102 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	84
18 § Svar på interpellation 2010/11:252 om Öresundstågens framtid	85
Anf. 103 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	85
Anf. 104 LEIF JAKOBSSON (S).....	85
Anf. 105 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	86
Anf. 106 LEIF JAKOBSSON (S).....	87
Anf. 107 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	88
Anf. 108 LEIF JAKOBSSON (S).....	89
Anf. 109 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	89
19 § Svar på interpellation 2010/11:264 om fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör	90
Anf. 110 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	90
Anf. 111 KERSTIN ENGLE (S).....	90
Anf. 112 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	91
Anf. 113 KERSTIN ENGLE (S).....	92
Anf. 114 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	92
Anf. 115 KERSTIN ENGLE (S).....	93
Anf. 116 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	94
20 § Hänvisning av ärenden till utskott	95
21 § Förnyad bordläggning.....	95
22 § Bordläggning.....	95
23 § Anmälan om interpellationer	96
24 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	96

25 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	97	Prot. 2010/11:72
26 § Kammaren åtskildes kl. 21.12.....	98	<u>15 mars</u>

Tryck: Elanders, Vällingby 2011