

Torsdagen den 9 mars

Kl. 14.30

Om skogsavverkningen i Bratteforsåns dalgång, m.m.

1 § Svar på frågorna 1988/89:452 och 507 om skogsavverkningen i Bratteforsåns dalgång, m.m.

Anf. 1 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Åsa Domeij har frågat miljö- och energiministern om hon avser att vidta några åtgärder, eftersom naturresurslagen inte förefaller ge ett tillräckligt skydd för värdefulla naturområden.

Frågan har överlämnats till mig.

Därefter har hon frågat mig om ordningen för besvarande av riksdagsledamöters frågor till statsråd.

Jag besvarar båda frågorna i ett sammanhang.

Bakgrunden till Åsa Domeijs första fråga är att regeringen gjort en förnyad prövning av arbetsplanen för väg E 6 såvitt gäller ett område vid Bratteforsåns dalgång och därvid beslutat att inte ändra det tidigare beslutet om vägens sträckning.

Först vill jag framhålla att utbyggnaden av väg E 6 tillgodoser ett angeläget behov av förbättrade trafikförhållanden på en hårt olycksdrabbad väg. Den nya vägen kommer att spara många människoliv.

Det är oundvikligt att ett vägbygge medför skogsavverkning och intrång av olika slag. Det intrång som nu måste ske vid Bratteforsån har emellertid minimerats så långt det över huvud taget är möjligt. En viktig utgångspunkt för regeringens beslut har varit att naturvårdsverket ansett att det berörda riksintresset för naturvården inte utgör något hinder för vägbygget.

Jag kan inte se att regeringsbeslutet om väg E 6 ger anledning till kritik mot naturresurslagen. Lagen är ett bra instrument för att skydda viktiga intressen för naturvården. Vid användning av mark och vatten måste emellertid ofta olika motstående intressen vägas mot varandra. Så var fallet i det överklagade ärendet om sträckningen av väg E 6 i anslutning till Bratteforsån. Vid denna samlade bedömning kom regeringen fram till att den nu beslutade sträckningen och utformningen av vägprojektet bäst tillgodoser kraven på god resurshushållning.

När det gäller Åsa Domeijs andra fråga är bakgrunden att hon inte anser sig ha fått ett tillräckligt snabbt svar på den första frågan.

Den frågan var ställd den 14 februari 1989 till miljö- och energiministern, som dock under den veckan var på utlandsresa. Först under veckan därefter, sedan frågan diskuterats mellan departementen, beslöts på ett ganska sent stadium att jag skulle besvara frågan. Tiden var emellertid då så långt framskriden att det inte var möjligt för mig att besvara frågan torsdagen den 23 februari. På grund av att förra veckan var sammanträdesfri kunde frågan inte heller besvaras torsdagen den 2 mars.

Jag beklagar att det inte varit möjligt att besvara frågan tidigare.

Prot. 1988/89:77
9 mars 1989

*Omskogsavverk-
ningen i Bratteforsåns
dalgång, m.m.*

Anf. 2 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Jag vill först tacka kommunikationsministern för svaret, men det var inte ett särskilt klargörande svar.

Ett syfte bakom naturresurslagen är att skydda värdefulla naturområden. Därför ges i lagen möjligheter att åstadkomma en klassificering av områden så att vissa blir av riksintresse. Man är visserligen så flummig i lagtexten att man inte talar om vad riksintressen är för något. Trots allt har vi dock ett statligt verk som har gått igenom olika områden och klassificerat vissa av dem såsom varande av riksintresse. Man kan då fråga sig om lagstiftningen är tillräckligt stark i fall man kan skövla ett område som faktiskt är klassificerat som riksintresse. Det är uppenbart att en motorväg påtagligt kan skada en sådan naturmiljö som det är fråga om i Bratteforsåns dalgång.

Jag skall gå lite vidare när det gäller naturresurslagen. I kapitel 3 finns en uppräknning av ett antal områden som skall vara skyddade mot exploatering. I samma kapitel står emellertid: "Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet." Innebär det att man får exploatera dessa områden om det t.ex. kan ge ytterligare arbetstillfällen på orten? Om det är möjligt finns det ju över huvud taget inget skydd. Moderaterna skrev att man med den här lagen kan skydda eller exploatera vad som helst. Det tycker jag verkar vara riktigt efter den här hanteringen.

Naturskyddsföreningen har yrkat avslag på hela den här lagen. Det har den gjort av flera skäl, bl.a. att lagen inte bygger på en ekologisk grundsyn och att man inte har definierat ett sådant begrepp som riksintresse.

Anf. 3 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag beklagar om svaret inte var klargörande, men det kan ju också bero på viljan att förstå.

Naturvårdsverket har klassificerat detta som ett naturintressant område, ett riksintresse. Mot detta står emellertid också andra intressen. Problemet i all politisk verksamhet är ju att det finns olika intressen som står mot varandra. Det innebär inte att denna lag gör det möjligt att exploatera vad som helst, som Åsa Domeij säger. Det måste naturligtvis vara mycket starka intressen som står emot för att man skall göra ett ingrepp.

I den specialmotivering till naturresurslagen som antogs av riksdagen i bred enighet sågs att frågan om hur mark- och vattenområden används för olika ändamål har stor betydelse från välfärdssynpunkt och med hänsyn till möjligheten att skapa goda levnadsförhållanden för människor. Vid valet mellan att bevara naturresurser eller att ta dem i anspråk bör i princip en samhällsekonomisk bedömning göras av vilken åtgärd som är att föredra. Den samhällsekonomiska värderingen måste göras bl.a. med utgångspunkt i målen för den ekonomiska politiken. Det innebär att effekterna på sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten måste tillmätas stor betydelse. Sedan räknas upp ett stort antal andra intressen som skall beaktas. Det framhålls att de ekologiska och sociala aspekterna naturligtvis också har ett ekonomiskt värde vid en sådan bedömning. Sammanfattningsvis säger man att naturresurslagen syftar till att god natur- och kulturmiljö skall bevaras, att landets

försörjning med naturresurser skall tryggas i ett långsiktigt perspektiv samt att ett ändamålsenligt samhällsbyggande skall främjas.

Både bevarande- och användarintressen skall alltså beaktas. Det är vad vi har att göra, och det kommer till uttryck i ett ärende som detta.

Anf. 4 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Ja, det är ju helt riktigt att lagen bygger på att man skall göra en avvägning. Men då hade det väl varit mycket förnuftigt att någonstans i lagen ge en ordentlig vägledning om hur den avvägningen skall gå till. Det har man t.ex. försökt sig på i miljöskyddslagen. Där finns det i alla fall en del riktlinjer för hur man skall göra avvägningen. Det finns i mycket liten grad i naturresurslagen.

Jag kan inte heller förstå varför ministern här hänvisar till utredningen. Vore det inte bättre att hänvisa till det betänkande som kom från bostadsdepartementet, där regeringen faktiskt fick en del backning när det gäller portalparagrafen? Det står där att marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt skall användas så att en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning främjas.

Ordet "långsiktigt" plockade alltså riksdagen in i regeringens förslag. Man sade att när det gäller samhällsekonomi skall ekologi och sociala synpunkter ingå. Man kan därmed säga att ekologi och sociala frågor får rösträtt två gånger. Hur kommer det sig att regeringen efter detta inte förtydligar sig när det gäller lagstiftningen på detta område?

Anf. 5 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag läste upp specialmotiveringen till det förslag till lagstiftning som regeringen lämnade till riksdagen. Sedan har jag också uppmärksammat bostadsutskottets skrivning och skärpningen däri. Det är riktigt på den punkten. Men det markeras i den specialmotivering jag läste upp att det är frågan om en bedömning i ett långsiktigt perspektiv. Begreppet "långsiktigt" är inget påhitt från bostadsutskottet. Jag medger emellertid att det var en skärpning. Jag tycker också att det är angeläget att man verkligen betonar långsiktigheten när det gäller resursanvändningen. Då skall naturligtvis naturvården tillmätas en mycket stor betydelse. Men det kan inte vara så att förklarandet av Bratteforsån som riksintresse omöjliggör alla ingrepp – även i de fall ingreppen är av mycket stor samhällsekonomisk betydelse. Hur skulle det vara om man skulle bestämma sig för att rusta upp järnvägen i området? Också detta måste uppenbarligen betyda ingrepp i området.

Anf. 6 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Vad man hade kunnat göra i stället tänker jag inte beröra nu, för det kommer i nästa fråga när det gäller detta. Ministern pratar om påhitt från bostadsutskottet. Bostadsutskottet tryckte faktiskt väldigt starkt på att ordet "långsiktigt" skulle in och att detta borde tillämpas. Nu när regeringen så tydligt och enkelt kunnat köra över detta, måste det föranleda att regeringen faktiskt tar initiativ till att skärpa lagstiftningen. Det är ju konstigt om det går så lätt att enligt lagen köra över lagens grundintention.

Jag förstår inte hur det kan vara ett långsiktigt intresse att bygga en väg för

att klara av trafiksäkerhetsfrågorna. Det hade varit lika enkelt att sänka hastigheten rejält på den vägsträckan. Då hade man också ökat säkerheten mycket. Här gäller det olika alternativ för att lösa ett transportbehov.

Anf. 7 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill bara betona att detta inte var ett beslut som fattades lättvindigt. Det gjordes en mycket noggrann bedömning, genomgång och avvägning, där vi i regeringen hade att bedöma alla de ingående intressena: trafiksäkerhet, sysselsättning, ekonomisk utveckling osv. i denna region. I den samlade bedömningen kom vi fram till att det förslag som vägverket lagt fram, med de förbättringar man gjort ur naturvårdssynpunkt, är tolerabelt. Det är också i linje med naturvårdsverkets yttrande.

Anf. 8 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Det är trots allt märkligt att man har en lag, där portalparagrafen är så pass stark – om man inkluderar förarbetena, som ministern inte verkar bry sig så mycket om, när de kommer från utskottet och inte från departementet – men där lagtexten är så vag, att det går att köra över lagens intentioner. Det måste vara något fel.

Jag skulle också vilja ha svar på det jag frågade om när det gäller det tredje kapitlet i naturresurslagen. Där står: "Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet – – ." Det måste innebära att man, så fort man vill exploatera i något av alla de skyddade områden som finns, t.ex. göra en vattenkraftsutbyggnad, kommer att kunna bygga, bara det ger några enstaka arbetstillfällen. Är det så?

Anf. 9 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Svaret på den frågan är nej. Blygsamma intressen får inte ställas mot tungt vägande naturintressen. Det är *starka* motstående intressen som kan leda till att naturintresset får vika.

Anf. 10 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Jag undrar om inte ministern trots allt efter denna debatt borde känna att det vore enklare, bättre, redigare och ärligare om det i denna lag faktiskt fanns någon vägledning till hur denna avvägning skall göras. Det står att detta är en lagstiftning som bygger på avvägning, men det finns inga regler, inga metoder, för hur avvägningen skall gå till. Då blir det ju bara frågan om ett allmänt tyckande från regeringens sida, och då är lagen verkningslös.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 11 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Tom Heyman har med hänvisning till regeringens beslut den 9 februari i år om att tillåta fartyg registrerade i de danska och norska internationella registren att gå i svensk kustfart frågat vilka motiv som fanns bakom detta beslut och vidare vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att svenskflaggade fartyg inte skall negativt särbehandlas när det gäller bl.a. svensk kustfart.

År 1958 enades regeringarna i Norge och Sverige om att ömsesidigt upplåta sin kustfart för varandras fartyg. Samma år förlängdes ett tidigare avtal om kustfart med Danmark.

Regeringens beslut, som Tom Heyman hänvisar till, innebär en bekräftelse på att fartyg registrerade i de danska och norska internationella registren skall anses som danska resp. norska fartyg och därmed omfattas av gällande avtal.

Gällande kustfartsavtal mellan Danmark, Norge och Sverige har sammantaget varit till fördel för svenska fartyg. Med de statliga stödåtgärder som riksdagen beslutat om får svenska fartyg en ökad konkurrenskraft i dansk resp. norsk kustfart. Avslutningsvis vill jag framhålla att sjöfartspolitiken ligger fast i enlighet med riksdagens beslut.

Anf. 12 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Låt mig också säga att jag är litet förvånad över det sätt på vilket regeringsbeslutet publicerades. Normalt är vi ju ganska bortskämda med att få pressmeddelanden och information från regeringskansliet. Om en minister nyser brukar vi få ett meddelande om det. Men i detta fall kom inget meddelande alls. De första rapporterna om detta beslut kom faktiskt via norska tidningar, och det spred en viss förvåning.

Regeringsbeslutet är också mycket kortfattat. Kommunikationsministerns svar är inte heller så uttömmande. Elaka rykten säger att detta från början var ett dispensärende för en mycket speciell båt för enstaka resor. Sedan utvecklades dispensen till att gälla generellt för samtliga NIS- och DIS-registrerade skepp under resans gång, så att säga. Beslutet är inte heller logiskt, eftersom de NIS-registrerade skeppen inte får gå i norsk kustfart och de danskregistrerade inte får gå i fart med anlöpande av dansk hamn. Däremot får dessa kategorier skepp gå i svensk kustfart och får på det sättet naturligtvis en konkurrensfördel gentemot de svenska redare som tidigare har varit aktuella här.

Jag fick omedelbart efter att detta beslut fattats ett mycket uppgivet brev från en svensk redare. Jag kan bara konstatera att vi har fått en svensk separatlösning som skiljer sig från vad som gäller i Europa och i Norden i övrigt, och att den svenska sjöfartspolitiken hamnar i en återvändsgränd. Jag tycker att det är beklagligt att kommunikationsministern säger att politiken ligger fast. Jag hade hoppats att vi möjligtvis skulle få se en omprövning av beslutet.

Anf. 13 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det är inte alltid så lätt att få ut pressmeddelanden om vad vi gör och beslutar. Det kan man bara beklaga. Om nu norska massmedia var snabbare i detta avseende kan rimligtvis inte regeringen lastas för det. Vi kan styra mycket, men inte massmedia, vilket man ibland kan beklaga.

Tom Heyman talade om uppgivna redare. Jag menar att det är utomordentligt överdrivet. Riksdagens sjöfartspolitiska beslut, som fattades så sent som i fjol, innebär att bemanningskostnaderna för svenska fartyg i fjärrfart kan reduceras med ca 40 %. Dessa fartyg kan utnyttjas i svensk kustfart och kan också, enligt avtal med Danmark och Norge, gå i dansk och norsk kustfart. Danmark och Norge har valt andra lösningar för att sänka bemanningskostnaderna. Att svensk sjöfart i detta läge är konkurrenskraftig tror jag mig på goda grunder kunna försäkra.

Det är mot denna bakgrund man skall bedöma denna fråga: Sverige ger nu sin sjöfartsnäring betydande ekonomiskt stöd. Vi har dessutom stora fördelar av den danska kustfarten, vilket vi också borde kunna erkänna i en sådan här debatt. När vi säger nej till de s.k. DIS- och NIS-fartygen i svensk kustfart, kan vi inte påräkna att svenska fartyg med ekonomiskt stöd skall få fortsatt tillgång till dansk och norsk kustfart.

Anf. 14 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Jag fick alltså ett brev från en svensk redare så fort detta blev känt. Han skriver att sista argumentet för svensk flagg försvann över en natt. Han skriver vidare att för många tankrederier som seglar i närsjöfart utgör kustfarten en betydande del av sysselsättningen, kanske 50 % eller mer. Denna fart har hitintills i någon mån kompenserat resterande del av sysselsättningen, som måste ske i mycket hård konkurrens med allt fler lågprisflaggade fartyg.

Det som vi ursprungligen diskuterade när det gällde ett internationellt register rörde storsjöfarten. I detta fall är det fråga om en annan sorts redare. Jag tror att investeringsbenägenheten kommer att visa sig vara liten. Redarna kommer inte att vilja fortsätta att investera i båtar när de hela tiden skall basera sin verksamhet på nya skatteundantagsregler som riksdagen skall fatta beslut om år från år.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på fråga 1988/89:491 om godstrafiken på järnväg

Anf. 15 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig om regeringen är beredd att "frysa" godstrafiken på järnväg på nuvarande nivå och om regeringen i samband därmed är beredd att ompröva trafikpolitiken i syfte att överföra godstransporter från väg till järnväg. Frågan är ställd mot bakgrund av SJ:s bedömning att ca 2 miljoner ton gods per år kommer att försvinna från SJ i samband med omstruktureringen av SJ:s godstrafik.

Det är riktigt att SJ kommer att förlora en del gods under en övergångs-

riod i samband med att godstrafiken struktureras om. Ambitionen i omstruktureringen är emellertid att skapa en trafik med sådana förutsättningar att SJ:s konkurrenskraft gentemot landsvägstransporter långsiktigt stärks. SJ:s bedömning är att verket efter omstruktureringen kommer att ha en bättre konkurrenskraft och därmed få en större del av den totala godstransportmarknaden än i dag.

Sedan länge har det varit nödvändigt att modernisera godstrafiken på järnväg. Den hittillsvarande godstrafikens utformning har inneburit att SJ har tvingats ta transportuppdrag med stora förluster för att behålla volymerna oförändrade. Det finns också exempel på transportuppdrag som SJ inte kunnat behålla ens om verket hade erbjudit transportköparen gratis transporter.

Mot denna bakgrund är jag inte beredd att "frysa" SJ:s godstransporter på nuvarande nivå. Om vi avstår från strukturförändringen i SJ:s godstransporter så kommer SJ snart att vara utkonkurrerat från den svenska transportmarknaden.

Trafikpolitiken utformades av riksdagen för bara nio månader sedan. Någon anledning att nu ompröva beslutet finns alltså inte. Regeringen kommer emellertid att noga följa utvecklingen. En korrigerigering som vi redan gjort är att ändra fördelningen av banavgifter för att stärka SJ:s konkurrenskraft på svaga bandelar.

Anf. 16 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret, även om det inte var det svar som jag, liksom många anställda inom SJ och trafik-kunniga personer inte minst i Norrland, hade hoppats på.

Jag anser att det är oförsvarligt att kallsinnigt acceptera att miljontals ton gods förs över från den miljövänliga, energisnåla och trafiksäkra järnvägen till den trafikfarliga, energislösande och kraftigt miljöförstörande vägtrafiken. Redan nu är stora delar av vägnätet, inte minst i skogs-länen, nedkörda av de tunga lastbilarna. Och dessa lastbilar kommer att bli många fler. Det handlar om 600 000 ton gods bara i Norrland.

Detta är också politiskt oansvarigt med tanke på de beslut som har fattats i regering och riksdag under det senaste året. Enligt dessa beslut skall gods föras över från landsväg till järnväg. Nu släpper man över en hel sektor av godstrafik, nämligen den som skall gå på medellånga avstånd, till landsväg och ökar därmed vägtrafiken.

Beslutet att utsläppen av kväveoxider skall minska med 30 % till 1995 är omöjligt att uppfylla om man ökar vägtrafiken på detta sätt. Detsamma gäller det centrala miljöpolitiska målet att utsläppen av koldioxid inte skall ökas. De kommer att öka i och med detta.

Är regeringen, inkl. kommunikationsministern, beredd att verkligen ta dessa tre centrala trafikpolitiska och miljöpolitiska beslut på allvar och vidta de nödvändiga åtgärder som krävs också inom transportsystemet för att klara detta?

Jag skall ta upp ett annat exempel, nämligen Holland. Där talar kommunikationsministern om att minska biltrafiken med 30 % av miljöskäl. När vågar Sveriges kommunikationsminister tala om att vi i Sverige faktiskt måste minska vägtrafiken om vi skall kunna anpassa oss till vad naturen tål?

Anf. 17 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Roy Ottosson talade i ganska allmänna termer, men det är litet svårt att föra diskussionen då. Vi är överens om inriktningen, nämligen att man skall föra över tung godstrafik från landsväg till järnväg, i synnerhet när det är fråga om långa avstånd. Regeringen tar miljöhänsynen på stort allvar. Det är därför regeringen har denna inriktning när det gäller trafikpolitiken.

Men när man diskuterar denna fråga är det viktigt att försöka vara konkret, och Roy Ottosson gör sina inlägg på ett lättvindigt sätt. Därför vill jag fråga Roy Ottosson följande: Vilka medel är Roy Ottosson beredd att tillgripa för att göra denna drastiska överföring? Vill Roy Ottosson tillgripa tvångsmedel och förbjuda transporter på väg och påbjuda transporter på järnväg, eller vill Roy Ottosson kraftigt öka kostnaderna för landsvägstransporterna? Jag tror att det är viktigt att tala om detta i debatten. Det är nämligen många transporter som måste ske på landsväg. Landsvägen är ju den dominerande transportleden. I många glesbygdsområden är lastbilen den enda möjligheten för att över huvud taget få ut gods från företagen inom skogsnäringen. Pläderar miljöpartiet för kraftigt höjda kilometerskatter för att kunna genomföra en så drastisk och snabb omställning av godstrafiken?

Jag vill också säga att Roy Ottosson räknar litet illa. I sin fråga talar han om 70 000 långtradare för att frakta 2 miljoner årston. Det skulle betyda att varje långtradare transporterar bara 29 ton om året. Sådana siffror snedvrider hela diskussionen. Vad det handlar om är ett betydligt mindre antal långtradare, cirka 300, för att frakta detta årgods.

Anf. 18 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Regeringen är ett verkställande organ som skall se till att de mål som man fattar beslut om verkligen uppfylls. Det ankommer alltså i första hand på regeringen att ta fram konkreta och bra förslag så att utsläppen av kväveoxider minskas med 30 % till 1995, så att koldioxidutsläppen inte ökar, och så att gods förs över från landsväg till järnväg.

Självfallet har vi i miljöpartiet en rad konkreta förslag på detta område. Dessa förslag har vi fört fram i motioner till riksdagen. Dessa motioner håller just på att behandlas.

I denna fråga har jag föreslagit en frysning för att man skall ta reda på hur man skall gå vidare med detta. Jag anser att en sådan omprövning av trafikpolitiken måste innebära att vägtrafiken inte skall gynnas med lägre samhällsekonomisk täckning som i dag. En sådan omprövning måste också innebära att pågående väginvesteringar i syfte att höja lastbilarnas totalvikt i Sverige med hela 44 % stoppas – det skulle få direkt förödande effekter på godstrafiken i skogslänen.

Det är några av våra förslag. Läs våra motioner så får ni många uppslag!

Anf. 19 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag är medveten om regeringens ansvar, men jag tycker också att partier som gör anspråk på att sakligt kunna kritisera regeringens politik bör redovisa ett samlat alternativ. Ett sådant har jag inte fått från miljöpartiet. Att frysa transporterna skulle innebära, som jag sade i mitt

frågesvar, att godstransporterna på järnväg snart blir helt utslagna.

Är det lagstiftning som miljöpartiet kräver, eller är det kraftigt höjda kilometerskatter på landsvägstransporterna? Lägg märke till att om transporterna för företag i glesbygder kraftigt fördyras, kan det innebära att dessa företag slås ut från marknaden. Sverige kan t.o.m. bli tvunget att importera virke i stället för att virket fraktas från norrländska skogar.

Anf. 20 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Repliktiden är en minut, och då är det naturligtvis svårt för mig att hinna läsa upp omfattande partimotioner på tiotals sidor för att redovisa miljöpartiets samlade alternativ. Jag bad ministern att läsa på partimotionen.

Javisst, jag sade att den samhällsekonomiska täckningen för långtradartrafiken måste bli densamma som den järnvägen i dag har – den är sämre för de tunga vägtransporterna. Det kan åstadkommas antingen genom att man höjer kilometerskatten eller genom att man på något sätt går in och ekonomiskt gynnar järnvägen. Det finns många olika recept.

Vi i miljöpartiet anser också att man måste satsa mycket mer på järnvägarna. Investeringarna måste bli mycket större. Banorna måste bli bättre och fler, inte minst fler för att kunna svälja mer trafik. Vidare bör man se över frågan om transportstöd till skogslänen just när det gäller järnvägen. Varför inte? Dessa förslag föreligger. De handlar bara om att ta vara på dem.

Det viktiga här är att man inte släpper en hel sektor av godstrafik ut på vägarna, eftersom det då blir mycket svårt för SJ att senare ta tillbaka den delen av godstrafiken.

Anf. 21 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! För att denna diskussion inte skall sluta i uppgivenhet vill jag avslutningsvis säga att det händer mycket positivt på detta område. Låt oss framför allt ta vara på detta.

Man kan konstatera att SJ skall köra ytterligare 400 000 ton stål från Luleå till Domnarvet – att jämföra med 40 000 ton vagnslast gods som det kan bli fråga om att släppa ifrån sig.

SJ förhandlar vidare med ASG och Bilspedition om en utökad kombitrafik. Från regeringens sida förväntar vi oss mycket positiva resultat av dessa förhandlingar.

Anf. 22 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det är riktigt att SJ nu satsar på att omforma sin transportpolitik när det gäller godssidan i syfte att vinna fler av de 200 stora kunderna, vilka redan i dag har 90 % av godstrafiken. Det är också självklart att om SJ utökar godstrafiken, får man – förhoppningsvis – stora godsmängder.

Den godstrafik som ligger på mellannivå, dvs. den som går kortare sträckor, har mindre volym osv., är man nu beredd att släppa. Man släpper egentligen en hel godsmarknad till vägarna, vilket medför att vägtrafiken ökar kraftigt. Detta måste man under övergångsfasen försöka förhindra för

Prot. 1988/89:77
9 mars 1989

*Om EG-anpassningen
och svensk transport-
politik*

att järnvägstrafiken skall kunna ökas på bekostnad av vägtrafiken, och inte tvärtom, som annars blir följden. Risken är uppenbar att man inte kommer att kunna kompensera bortfallet.

Vidare undrade ministern om miljöpartiet vill förbjuda transporter på väg. Svaret är nej. Det vill vi inte. Han påstod också att jag for med lögn, när jag i min fråga uppgav mängden 70 000 långradare. Den uppgiften kommer från ett TT-meddelande. Jag trodde att uppgiften härrörde från SJ, men så är kanske inte fallet. Den siffran kan ju kontrolleras hos TT.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på fråga 1988/89:499 om EG-anpassningen och svensk transportpolitik

Anf. 23 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Per Gahrton har med hänvisning till en debattartikel av Transportarbetareförbundets ordförande frågat mig om jag delar dennes farhågor beträffande konsekvenserna av den svenska anpassningen till EG inom transportsektorn samt vilka åtgärder jag i så fall är beredd att vidta för att denna sektor skall undantas från EG-anpassningen.

I artikeln tas frågan upp vilka möjligheter den svenska fackföreningsrörelsen har att göra sig gällande i olika fackliga frågor vid en eventuell framtida fri europeisk transportmarknad.

Integrationsarbetet i regeringskansliet är uppbyggt så, att de fackliga synpunkterna tas till vara. Transportarbetareförbundet är representerat i den referensgrupp som finns för transportområdet. Den höga svenska ambitionsnivån inom bl.a. arbetsmiljö- och arbetslivsområdet är vidare vägledande för Sveriges deltagande i integrationsarbetet.

Jag finner därför ingen anledning till att man inom transportområdet skulle avvika från den inriktning av integrationsarbetet som riksdagen står bakom.

Anf. 24 PER GAHRTON (mp):

Herr talman! Transportarbetareförbundets ordförande har i en artikel efterlyst en bred debatt kring de frågor som han tar upp. Han säger att det finns risk för att transportarbetarnas löner och övriga anställningsvillkor kommer att skadas genom EG-anpassningen. Denna innebär också en risk för att vid "en helt fri europeisk transportmarknad får företagen möjligheter att anlita transportföretag utanför Sverige", vilket kan leda till att risken "är stor att landet under konflikt invaderas av oorganiserade förare och enbilsåkare". Vidare säger Transportarbetareförbundets ordförande: "Risken finns att flera tillkämpade fackliga rättigheter ifrågasätts. För löntagarna vore en sådan utveckling förödande!"

Eftersom socialdemokratiska riksdagsmän nu tycks vara helt ointresserade av den oro som växer inom den fackliga rörelsen inför de konkreta, menliga konsekvenserna av EG-anpassningen, har jag tagit upp Transportarbetareförbundets uppmaning om en bred debatt. Svaret från regeringen är absolut ingenting alls.

Jag tolkar inte Transportarbetareförbundet så, att man enbart vill ha information i hemlighet bakom lyckta dörrar. Transportarbetareförbundet vill i stället ha en öppen debatt. Därför vill jag fråga:

Betyder svaret att Johnny Grönbergs oro för transportarbetarnas löner och arbetsvillkor är befogad?

Betyder det att hans oro för att transportarbetarnas fackliga möjligheter skall urholkas av en illojal konkurrens från enbilsåkare och oorganiserade förare är befogad?

Kan man tänka sig att hans oro för att detta kommer att försämrats ytterligare och att effekterna kommer att bli ännu mer förödande är befogad?

Jag tror att det är fler än jag – bl.a. transportarbetarna i landet – som är intresserade av att få ett offentligt tillgängligt svar, och inte bara höra att saken diskuteras bakom lyckta dörrar i Rådet för europafrågor.

Anf. 25 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag har med intresse tagit del av Johnny Grönbergs artikel. Den är ett viktigt inlägg i debatten. Debatten är öppen, och i den har vi nära kontakter med den fackliga rörelsen.

Jag kan försäkra att vi inom det socialdemokratiska partiet och inom den socialdemokratiska regeringen har betydligt närmare kontakter med den fackliga rörelsen – inkl. Transportarbetareförbundet – än vad jag tror mig veta att miljöpartiet har. Ni är välkomna i denna debatt, och vi tar naturligtvis alla uttryck för oro på allvar. Men det är genom att presentera denna oro och de farhågor som man i olika avseenden hyser inom den fackliga rörelsen – föra in detta i debatten och överläggningarna – som vi kan verka för att kraven kan tillgodoses.

Jag har inte upplevt att vare sig Transportarbetareförbundet eller den fackliga rörelsen i sin helhet motsätter sig det integrationsarbete som nu pågår. Men självfallet är det många olika faktorer som måste beaktas i det fortsatta arbetet.

Anf. 26 PER GAHRTON (mp):

Herr talman! Till skillnad från socialdemokraterna skryter vi inte med att vi är något arbetarparti. Vi är ett miljöparti, men miljön även för transportarbetare är viktig för oss, och vi tar en öppen vädjan från Transportarbetareförbundets ordförande om svar på de oroliga frågor han ställer på allvar.

Men tydligen ges inte några svar här i kammaren. Inom Transportarbetareförbundet undrar man om lönerna kommer att påverkas menligt. Transportarbetareförbundets ordförande undrar om arbetsmiljön och andra anställningsvillkor kommer att påverkas menligt. Han undrar om det kommer att bli en konkurrens från oorganiserade förare och enbilsåkare, som kommer att slå ut svenska transportföretag och göra det svårt för Transportarbetareförbundet att fungera starkt vid en konfliktsituation. Detta är raka, konkreta frågor som Transportarbetareförbundets ordförande ställer i en öppen debattartikel. Jag vidarebefordrar dessa frågor här i en

öppen debatt inför offentligheten. Hittills har kommunikationsministern under sina två anföranden inte med ett ord berört dessa konkreta frågor.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1988/89:502 om motorvägsbygget genom Bratteforsåns dalgång

Anf. 27 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Åsa Domeij har frågat mig varför regeringen inte tagit med ett alternativförslag från Naturskyddsföreningen i Göteborgs och Bohus län vid bedömningen av alternativa vägdragningar vid Bratteforsån.

Det förslag till vägsträckning som Åsa Domeij hänvisar till har funnits med i underlaget för regeringsbeslutet. Förslaget har bedömts som totalt sett sämre än vägverkets förslag.

Naturskyddsföreningens förslag innebär också ett intrång i det område som naturvårdsverket har bedömt vara av riksintresse för naturvården. Föreningens förslag beaktar inte att en lokalväg behövs bl.a. för motorfordon av olika slag, cyklister och gående. Anläggandet av en lokalväg medför att järnvägen måste flyttas, alternativt att intrånget i Bratteforsån ökar. Konsekvenserna blir ett ökat intrång i den bebyggelse som finns utmed den befintliga väg E 6 och att den mindre vägen 659 måste läggas om. Den av regeringen valda sträckningen, med de skyddsåtgärder som föreslagits, medför ett begränsat intrång till en lägre kostnad.

Anf. 28 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret.

Det är klart att det här förslaget har varit med i underlaget för regeringsbeslutet. Förslaget är ju inskickat till regeringen, men det var inte med i själva regeringsbeslutet. Förslaget var inte analyserat där, och det är därför jag har ställt frågan.

Ministern säger att "Naturskyddsföreningens förslag innebär också ett intrång", och det är helt riktigt. Men Naturskyddsföreningen har haft som utgångspunkt först och främst att man inte vill ha något vägbygge i området över huvud taget, men om det nu ändå skall byggas en väg har man velat lägga fram ett bättre alternativ, som gör att ingreppen blir mycket mindre.

Vidare säger ministern att Naturskyddsföreningens förslag skulle innebära ett större intrång i bebyggelsen. Men är då denna bebyggelse av riksintresse? Det kan man väl ändå inte säga. Förslaget leder till att kostnaderna ökar genom att man måste lösa in några fastigheter till, men de här fastigheterna kan ju trots allt inte vara av riksintresse. Eller är det så? Är begreppet riksintresse så luddigt?

I svaret sägs också att det förslag som det har fattats beslut om innebär bara ett begränsat intrång. Men hur kan det vara ett begränsat intrång i naturmiljön att bygga en motorväg rakt genom ett skyddsvärt naturområde, där många utrotningshotade växt- och djurarter finns? Det är ju en unik biotop det här är fråga om.

Anf. 29 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Men Åsa Domeij måste ju ändå uppmärksammas att även Naturskyddsföreningens förslag innebär ingrepp i det utpekade riksintresset. Man skall enligt det förslaget korsa samma å, Bratteforsån. Någon väsentlig skillnad mellan ingrepp i ån när det gäller Naturskyddsföreningens förslag och när det gäller det förslag som har fastställts av regeringen föreligger inte.

Därtill medför Naturskyddsföreningens förslag, precis som jag sade, att man måste ta i anspråk nuvarande E 6 in mot Ljungskile och därmed spoliera denna som möjlig lokalväg. Skall man då bygga en lokalväg för att tillgodose kommunikationsbehovet måste man flytta järnvägen, och man måste också lösa in ett betydande antal fastigheter. Gå ut till allmänheten i diskussionen i Ljungskile och fråga om man tycker att detta är ett så lysande alternativ! Jag vet att redan finns det en stor majoritet för regeringens förslag, men ställs vårt förslag mot det nämnda alternativet, tror jag att majoriteten skulle öka ytterligare.

Anf. 30 ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Naturligtvis vill varken jag eller Naturskyddsföreningen i Göteborgs och Bohus län ha något vägbygge över huvud taget i området. Men det jag diskuterar nu är regeringens intresse av att värdera och jämföra olika alternativ, och Naturskyddsföreningen har lagt fram sitt förslag i en akut situation, där ett väldigt dåligt förslag håller på att genomföras.

Vägverket lade fram tre förslag, varav två var ännu sämre för naturmiljön, men man har inte gjort något försök att lägga fram ett förslag som skonar miljön. Varför skall man behöva en extra lokal väg egentligen, om man i stället sänker hastigheterna rejält?

Det verkar faktiskt som om ministern tycker att fastigheterna i det här området är av riksintresse. Vad regeringens beslut innebär är ju högre kostnader för staten när det gäller inlösen. Eller är begreppet riksintresse så luddigt och flummigt?

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1988/89:503 om befordran vid SJ av cyklar som resgods

Anf. 31 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Paul Cizuk har frågat mig om jag vill medverka till att cyklar kan sändas som resgods till rimlig avgift. Frågan är ställd mot bakgrund av att det inom SJ finns förslag om ändrade regler och priser på resgods.

Enligt riksdagens beslut bestämmer SJ sedan länge om taxor, regler och priser, bl.a. för resgods. Enligt vad jag har inhämtat diskuterar SJ för närvarande med cykelintressenter om hur cyklar i framtiden skall hanteras på järnväg och vilka avgifter och regler som skall gälla. Jag avser mot denna bakgrund inte att vidta någon åtgärd.

Talmannen konstaterade att frågeställaren ej var närvarande i kammaren och förklarade överläggningen avslutad.

Om fartygsproduktionen för örlogsflottan

Anf. 32 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Göthe Knutson har frågat mig vilka åtgärder jag avser vidta för att vidmakthålla såväl den svenska örlogsflottan som förmågan att också i framtiden bygga såväl ytstridsfartyg som ubåtar av högsta klass i Sverige.

Sven-Olof Petersson har frågat mig vilka åtgärder regeringen nu är beredd att vidta så att kompetens, kunnande och kapacitet kan bibehållas och utvecklas vid Karlskronavarvet AB så att tidigare gjorda uttalanden kan stå fast.

Karl-Gösta Svenson har fråga mig om det är förenligt med svensk neutralitetspolitik att avveckla inhemsk nyproduktion av marina ytstridsfartyg.

Då frågorna rör samma ämne har jag valt att besvara dem i ett sammanhang.

Låt mig erinra om att enligt 1987 års totalförsvarsbeslut skall inriktningen av ytstridsförbandens framtida inriktning anstå till nästa försvarsbeslut. Intill dess bedrivs studier rörande ett nytt ytstridsfartyg för mångsidig användning och med ny teknik. Jag finner ingen anledning att förorda en ändring av detta grundläggande beslut.

Likasa anser jag att den i samma försvarsbeslut fastlagda målsättningen för ubåtsförbanden fortsättningsvis skall gälla i avvaktan på det nya försvarsbeslutet.

När den nu arbetande försvarskommittén presenterar sina förslag om bl.a. sjöstridskrafternas framtida inriktning och utformning kommer självfallet konsekvenserna för örlogsflottan och den industriella kapaciteten att vägas in i regeringens fortsatta bedömningar och förslag.

Anf. 33 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. När jag som ordningen föreskriver fick det skrivna svaret i kuvertet trodde jag att det saknades minst en sida. Men eftersom försvarsministern nu satte punkt efter denna första sida är detta tydligen allt han nu har att säga till Sveriges riksdag och en stor del av Karlskronas befolkning, nära 1 000 anställda vid Karlskronavarvet och deras familjer. Försvarsministern låtsas tydligen att det inte händer något i dessa dagar. Men faktum är att Celsius ledning i morgon skall lägga fram ett utredningsförslag till dessa båda varv. Om inte massmedia och bl.a. socialdemokratiska riksdagsledamöter är felunderrättade är alternativet en nedläggning av det ena eller det andra varvet, dvs. Kockums i Malmö eller Karlskronavarvet.

Försvarsministern säger att det inte kan bli tal om att lägga ned reparationskapaciteten vid Karlskronavarvet. Nej, det får vi innerligen hoppas. Men 500 arbetstillfällen vid Karlskronavarvet och nybyggnadskapaciteten för vårt svenska neutralitetsförsvar är hotade.

Jag är besviken över att inte försvarsministern här och nu ger tydliga och klara signaler till Celsius ledning om att det är alldeles självklart att vi i vårt land med vår politik som syftar till alliansfri neutralitet skall ha kvar vår kompetens att bygga vår egen örlogsflotta.

Jag kommer att här i talarstolen lämna kvar ett diagram över nybyggnadsbehovet i Sverige för de närmaste 20 åren. Jag låter det ligga kvar, eftersom jag utgår från, herr talman, att försvarsministern ger kompletterande svar på mina frågor och att han då tar del av det här programmet som han alldeles säkert känner till men som han nu inte vill låtsas om.

Anf. 34 SVEN-OLOF PETERSSON (c):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga. Även jag hade i och för sig förväntat mig ett något fylligare svar än vad som framgick av dessa rader som vi fått utdelade och som försvarsministern redogjorde för från denna talarstol.

I och med utgången av februari månad lämnade de anställda som blev uppsagda i den sista i raden av personalminskningar sitt arbete vid Karlskronavarvet. Det finns nu i runda tal 960 personer anställda. Det är av allra yttersta vikt att vi själva här i Sverige ser till att besitta och behålla sådan kunskap och kompetens att vi själva för vårt eget försvars behov skall kunna bygga såväl ubåtar som ytstridsfartyg. Därvidlag besitter Karlskronavarvet den yppersta kunskap och kompetens.

Det är givetvis också viktigt att slå vakt om kapaciteten. Den personalstyrka som nu finns på varvet kan klara av att producera det erforderliga antal fartyg som det svenska försvaret har behov av och kan komma att ha behov av.

Det skulle vara utomordentligt välgörande om statsrådet i dag från denna talarstol ville ge sådana signaler att det klart framgår att det är regeringens mening att vi även framgent skall ha en sådan inriktning på varvsproduktionen att vi har möjlighet att tillverka såväl ubåtar som ytstridsfartyg. Ett klagörande av detta slag är också viktigt som en signal till såväl personal som kommun och region.

Statsrådet säger i sitt svar att det i nästa försvarsbeslut skall anges ytstridsförbandens framtida inriktning. Men detta håller på att bli överspelat i och med att varvens framtid i mångt och mycket gjorts till en fråga för styrelsen och koncernledningen i Celsius. Är det så, att man på Karlskronavarvet inte kan förvänta sig att varvsproduktion skall upprätthållas i Karlskrona i framtiden och att statsrådet inte är beredd att medverka till att detta blir fallet?

Anf. 35 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min fråga. Redan i föregående års budgetförslag aviserade försvarsministern ett minskat behov av övervattensfartyg och att en inhemsk produktion av ubåtar prioriterades. Som framgår av min fråga förstärker försvarsministern sin hållning i årets budgetproposition. Han avvisar ÖB:s förslag om tidigareläggning av en beställning av ett ytstridsfartyg, trots att han medger att varvsindustrin redan år 1990 är i behov av nya beställningar.

Vad beträffar Karlskronavarvet finns det ingen handlingsfrihet. Sysselsättningen är i fara vid halvårsskiftet år 1990, och nya beställningar krävs omedelbart. Signalerna till vår omvärld kan inte tolkas på annat sätt än att regeringen har för avsikt att inte basera vårt framtida behov av övervattens-

fartyg inom marinen på inhemsk produktion. Motsvarande signal kan också uppfattas av ledningen för den statliga varvskoncernen.

Om vi i framtiden gentemot vår omvärld skall kunna hävda vår neutralitets- och säkerhetspolitik är behovet av nya övervattensfartyg för marinens räkning mycket stort. Försvarsministerns uppfattning i den här frågan rimmar illa med ÖB:s uppfattning. Eftersom marinens behov av nya fartyg till antalet kommer att domineras av övervattensfartyg är det enligt min mening självklart att man i den pågående diskussionen om varvsindustriens framtid kommer fram till att satsa på Karlskronavarvet.

På Karlskronavarvet finns en mycket hög kompetens både vad beträffar produktion av övervattensfartyg och produktion av ubåtar. Jag konstaterar att försvarsministerns agerande utgör ett allvarligt hot mot inhemsk produktion av nya ytstridsfartyg. Kompetens av världsklass kan därmed gå förlorad, och omvärlden nås av dubbla budskap om vår säkerhetspolitik. Staten tar i egenskap av ägare inte sitt ansvar för Karlskronavarvets framtid.

Herr talman, Sverige, örlogsflottan och Karlskronavarvet har inte råd med Roine Carlsson på försvarsministerposten.

Anf. 36 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Regeringens agerande har stöd i riksdagsbeslut, och för mig som försvarsminister är det mycket betydelsefullt att också ta ansvar för de beslut denna riksdag har fattat. Ledamoten Knutson m.fl. vill inte vidkännas denna riksdags suveränitet att fatta avgöranden i dessa frågor. Jag vill till framför allt Karl-Gösta Svenson och Göthe Knutson tillägga något som klarlägger en del saker som de tydligen inte riktigt har klart för sig. Regeringen kommer inom kort att vid Karlskronavarvet lägga ut en beställning på ett sjunde minröjningsfartyg.

Jag hörde här någon tala om det dubbla budskapet. Regeringen och riksdagsmajoriteten har i varje fall icke något dubbelt budskap. Jag vill inte upphöja ett påpekande från en moderat ledamot i denna kammare till att bli jämbördigt med ett beslut av riksdag och regering. Jag tar det därför mycket lugnt när det gäller påpekandet om det dubbla budskapet.

Jag vill också tillägga, herr talman, att vi under förra sommaren lade ut en beställning på en projektering av en testrigg för en provverksamhet för nästa generation ytstridsfartyg. Det visar att den bedömning och den atmosfär som Göthe Knutson och Karl-Gösta Svenson försöker framkalla i denna kammare inte är i överensstämmelse med de beslut som denna kammare har fattat.

Anf. 37 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Ordningen föreskriver att man bara har en minut på sig att svara. Jag hoppas att statsrådet använder sin möjlighet att svara, så att vi får klarlagt vad detta handlar om. Försvarsministern har ännu icke sagt ett ord om det som pågår och den framtid som framför allt oroar dessa tusentals människor i Karlskrona.

Är det fel, herr försvarsminister, att koncernen Celsius, f.d. Svenska Varv, har ett utredningsuppdrag där det är fråga om nedläggning av antingen

Kockums eller nybyggnadskapaciteten i Karlskrona? Ge signaler, bad jag. Det är tillfälle till det här och nu.

Jag kan förvisso tala om precis vad som står i detta försvarsbeslut, som jag själv i utskottet var med och lade grunden till för några år sedan. Men nu är det också frågan om att vi vill veta om dessa fartyg skall byggas i Sverige eller köpas i utlandet, som är alternativet till den fortsatta svenska produktionen, som är av den högsta kvalitet och kompetens.

Anf. 38 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Försvarsministern kritiserade oss för att vi talade om dubbla budskap. Nog är det fråga om dubbla budskap i detta fall, när försvarsministern, som jag nämnde i mitt inledningsanförande, redan föregående år ifrågasatte en fortsatt inhemsk produktion av ytstridsfartyg samtidigt som ÖB:s rapport visar det stora behovet av nya fartyg för marinens räkning. Omvärlden får då dubbla budskap från högsta ledningen.

Framför allt varvsledningen måste få signaler från ägaren: Är vi i vårt land fortfarande beredda att ha en inhemsk produktion av ytstridsfartyg? Det är klart att behovet föreligger, och vi kräver i dag ett svar från försvarsministern i det avseendet.

Anf. 39 SVEN-OLOF PETERSSON (c):

Herr talman! Nog är det så att det beslut som Celsiusledningen kommer att fatta under vårens lopp på ett avgörande sätt kan komma att ange hur vi skall ha möjlighet att här i Sverige framgent tillverka egna såväl ytstridsfartyg som ubåtar. Risken är helt enkelt att ett sådant beslut helt och hållet kan föregripa den sittande försvarskommitténs arbete.

Tittar man på var det finns en samlad total kapacitet för att klara att bygga för det svenska försvarets behov visar det sig att den finns i Karlskrona. Det skulle vara utomordentligt bra att i dag få höra att Karlskronavarvet skall bestå framöver och att det skall svara för det svenska behovet av såväl ubåtar som ytstridsfartyg.

Anf. 40 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Låt mig bara med anledning av Svensons påpekande tillägga, att det är rätt intressant att jag som ledamot av regeringen får stå här och hävda riksdagens suveränitet, när Svenson förvillar sig i det dubbla budskapet. Det är faktiskt regeringen och riksdagen som lägger fast handlingslinjer för denna verksamhet. När det är så kan det inte bli fråga om det dubbla budskapet, oavsett vad herr Svenson lägger in i det. Det är mycket angeläget för mig att hävda riksdagens suveränitet i denna fråga.

Anf. 41 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Jag ifrågasätter inte riksdagens suveränitet i detta fall, men regeringen har regeringsansvaret och skall ge en signal i egenskap av ägare till den statliga varvsconcernen. I egenskap av försvarsminister skall Roine Carlsson också ha en klar uppfattning om huruvida det skall bedrivas en inhemsk produktion av ytstridsfartyg i vårt land. Den uppgiften står inte klar för svenska folket och inte heller för Karlskronavarvets ledning. Det är

mycket viktigt att regeringen ger den uppgiften. De propositioner som hittills har kommit kan inte tolkas på annat sätt än att regeringen har för avsikt att lägga produktionen utomlands.

Anf. 42 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Försvarsministern valde att stanna i sin bänk, och därför ligger programplanen, Nybyggnadsprogram enligt ÖB:s FMI 2000, nivå C 2, kvar här i talarstolen. Jag kommer att överlämna den till honom – den förträfflige värmländske representanten i riksdagen, som dess värre i sin egenskap av försvarsminister inte har givit det svar som vi har efterlyst.

Nu är utgångspunkten för våra frågor huruvida försvarsministern avser att ge Celsius ledning sådana signaler att den förstår att det behövs en svensk nybyggnadskapacitet, att man skall ta vara på den unika kompetens som finns på fartygsbyggnadsområdet, med örlogsfartyg, ytstridsfartyg och ubåtar, i Sverige. Vi är världsledande. Det framgår av den information man kan få från bl.a. materielverket och Karlskronavarvet att andra länders intressen är riktade på Sverige och just Karlskronavarvet.

Jag vill också fråga: Är de uppgifter som har kommit i dag korrekta, om att Kockums har fått en order som regeringen välsignar?

Anf. 43 SVEN-OLOF PETERSSON (c):

Herr talman! Jag noterar att de frågor som jag under debattens gång har ställt till försvarsministern egentligen inte, såvitt jag kan tolka det, har fått några konkreta svar. Jag undrar bara om denna tystnad skall betraktas så att försvarsministern samtycker i de synpunkter som jag har fört fram.

Anf. 44 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Här har Svenson uppmanat mig att tala till Celsius styrelse och göra det ena och det andra med företaget. Om Svenson är osäker på frågan kan han studera i riksdagsordningen vad som ligger inom mitt område och vad som ligger inom andra statsråds områden.

Låt mig bara sluta med att säga att det är intressant att höra moderat näringspolitik, moderat upphandlingsteknik och moderata tankar om fartygsbeställningar. Först skall man alltså beställa det ytstridsfartyg man skall ha, och sedan skall man göra en testrigg. Den som har någorlunda bra kunskaper om någonting som har med industriell produktion och produktutveckling att göra agerar i stället i samma ordning som regeringen, dvs. att man först lägger ut projekteringen för en testrigg och vinner erfarenheter från det arbetet, för att sedan gå vidare i projektet. Den moderata politiken är tydligen omvänd, men den leder inte till något resultat, som bekant.

Anf. 45 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Jag vet mycket väl att huvudansvaret ligger på industriministern, men försvarsministern har i detta avseende också ett ansvar, eftersom han hanterar försvarsfrågor och de har stark anknytning till Karlskronavarvet.

Det finns ingen anledning för försvarsministern att raljera när det gäller beställning av fartyg. Vi är helt underkunniga om hur det går till. Marinen är i

dag i behov av flera kustkorvetter, och de kan beställas omedelbart. Det finns teknik och kompetens i världsklass för att bygga nya sådana fartyg som behövs för ubåtsjaksstyrkor. Det föreligger alltså inte något problem för regeringen och staten att göra den beställningen i dag hos Karlskronavarvet och därmed rädda sysselsättningen. Varvet behöver den beställningen.

Prot. 1988/89:77
9 mars 1989

*Om förbättrat bilstöd
till handikappade*

Anf. 46 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! En sak skall jag tacka försvarsministern för, och det är att han tar vara på sina möjligheter att åtminstone göra klarlägganden steg för steg – men fortfarande ingenting klart och tydligt. Vi har inte, åtminstone inte jag och inte heller Karl-Gösta Svenson, bett statsrådet att ge order. Vi är fullt på det klara med vilken ordning som gäller enligt vår konstitution och enligt regeringsformen. Och vi är helt på det klara med riksdagens suveränitet. Men nu är det ju så att riksdagens suveränitet inte hjälper när regeringen lägger fram förslag som får stöd av riksdagens majoritet, men som innebär att pengarna inte räcker. Det är en socialdemokratisk försvarspolitik som gör att vi upplever den största försvarskrisen sedan måhända 1600-talet. På 1680-talet skapades det varv som jag nu har talat om. Det har funnits i över 300 år, och det har byggt upp denna enastående kompetens.

Det enda vi vill veta är: Har statsrådet nu för avsikt att lägga fram sådana förslag att vi får bygga dessa fartyg i Sverige? Det är i försvarsdepartementet som de oroande ryktena går.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på fråga 1988/89:477 om förbättrat bilstöd till handikappade

Anf. 47 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Kenth Skårvik har frågat socialministern vilka åtgärder regeringen avser att vidta när det gäller behovet av ytterligare medel till bilstöd för handikappade.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Låt mig allra först konstatera att det nya bilstödet är en viktig handikappolitisk reform, som innebär att många fler handikappade nu kan erhålla bidrag till inköp av bil och att bidragets storlek kraftigt förstärkts.

När reformen trädde i kraft den 1 oktober 1988 fanns det ett stort uppdämt behov av stödet. För innevarande budgetår anvisades därför till ändamålet ett belopp på drygt 250 milj. kr., vilket innebär en mycket kraftig ökning av medelstillelningen.

Tillströmningen av bilstödsberättigade i reformens inledningskede har emellertid blivit ännu större än vad som kunnat förutses, vilket medfört att det anvisade beloppet för detta budgetår inte kommer att räcka till. Enligt riksförsäkringsverket innebär det stora antalet hittills beviljade stöd en tidigareläggning av sådana kostnader, som enligt antagandena skulle uppkomma något eller några år senare. Verket anser vidare att det i nuläget inte finns underlag för att revidera de tidigare antagandena när det gäller den totala kretsen bilstödsberättigade. Även jag gör denna bedömning.

Mot bakgrund av verksamhetens stora handikappolitiska betydelse har regeringen tidigare denna dag beslutat att på tilläggsbudget II till statsbudgeten för innevarande budgetår föreslå riksdagen att ytterligare medel skall tillföras bilstödsanslaget. Det föreslagna tillskottet ligger väl i nivå med den bedömning av medelsbehovet som riksförsäkringsverket gjort.

Anf. 48 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag ber om ursäkt för att jag ställde frågan till fel minister. Det svar som jag nu fått var ju mycket angenämt, och egentligen skulle väl inte mer behöva sägas här. Jag ställer mig helt bakom den beskrivning som statsrådet ger i svaret, men vill ändå göra några reflexioner.

Det är inte svårt att förstå eller sätta sig in i den känsla som måste finnas hos den handikappade som ansökt om bidrag för att kunna köpa en handikappanpassad bil och äntligen efter lång tid av väntan får sitt svar, att nu är ansökan beviljad, men på medföljande lapp konstateras att några pengar inte kan utbetalas, eftersom det anslag som regeringen beviljat är slut efter tre och en halv månad. Oron blev för många ännu större när försäkringskassorna inte kunde ge någon form av besked om när pengarna kunde utbetalas.

Som jag framhöll i min fråga till socialministern var det efter många års väntan som vi äntligen fick ett förbättrat bilstöd. Det är då också självklart att det måste finnas en hel del handikappade som länge har väntat på möjlighet att få ansöka om bidrag. Därför borde regeringen ha varit medveten om risken att pengarna skulle kunna ta slut och ha förberett detta på ett sådant sätt att de sökande inte hade behövt vänta eller fått sådana meddelanden som de nu har fått.

Försäkringskassornas personal har fått sitta emellan, och som vi alla vet är den personalen redan förut mycket arbetstygnd, vilket givetvis inte har gjort situationen lättare för någon inblandad. Men det hedrar regeringen att ni i dag fattat det här beslutet, och jag vill fråga: Kan statsrådet avslöja hur stort det belopp är som nu görs tillgängligt och om dessa pengar omgående ställs till förfogande?

Anf. 49 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Låt mig först säga att de rapporter som kom ganska tidigt om att medlen var slut var något ogrundade. I dag har ungefär 110 milj. kr. av de 250 miljonerna gått ut, och det har fattats beslut för väsentligt mer, dock inte för hela det belopp som står till förfogande. Alla berörda gör i dag den bedömningen att väsentligt mycket mer pengar behövs än de 250 milj. kr. som upptagits i budgeten. Detta är skälet till att vi fattat beslut om att tillföra bilstödsanslaget ytterligare medel i tilläggsbudgeten.

Herr talman! Jag vill gärna att Kenth Skårvik och andra ger sig till tåls beträffande summans storlek till dess att tilläggsbudgeten kommer. Men låt mig upprepa att den anvisade summan ligger väl i nivå med riksförsäkringsverkets bedömning av medelsbehovet.

Anf. 50 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Det finns väl inget annat att göra än att ge sig till tåls och vänta på pengarna.

Jag ingår själv i en försäkringsnämnd, och den 19 januari fick vi där besked om att dessa bilstödspengar inte fanns till förfogande och att man skulle sätta på en meddelandelapp om detta på beviljade ansökningar. Det är alltså nu i stort sett två månader sedan det beskedet kom, och jag antar att riksförsäkringsverket då visste att pengarna inte skulle räcka. Vi är nu tacksamma för att de som behöver bilstödspengar kommer att få sådana framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på fråga 1988/89:492 om barnmiljörådet**Anf. 51 Statsrådet BENGT LINDQVIST:**

Herr talman! Karin Söder har frågat socialministern om det är regeringens avsikt att avveckla barnmiljörådet.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

I rapporten "Socialstyrelsen i förändring" (Ds 1988:74) redovisas resultatet av socialdepartementets översyn av socialstyrelsens uppgifter och inriktning. I syfte att förstärka och samordna samhällets insatser för barn förordas i rapporten att barnmiljörådets verksamhet inordnas i socialstyrelsen.

Avsikten är att i en proposition till riksdagen redovisa regeringens överväganden om socialstyrelsens framtida uppgifter och inriktning. Därvid kommer även regeringens syn på barnmiljörådet att redovisas. Propositionen beräknas kunna avlämnas till riksdagen i slutet av denna månad. Då beredningen inom regeringskansliet ännu inte är avslutad är jag för närvarande inte beredd att göra några uttalanden om barnmiljörådet.

Anf. 52 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Lindqvist för svaret på min fråga, även om det inte var ett direkt svar på min fråga – vad som kommer att hända med barnmiljörådet. Jag är väl medveten om vad som står i den rapport som här omnämns, Socialstyrelsen i förändring. Jag kan också intyga att vad som där sägs om barnmiljörådet har åstadkommit stor oro bland barnorganisationer av olika slag, både frivilliga och andra.

Barnmiljörådet hette från början lekmiljörådet och hade då en begränsad uppgift, men rådet har så småningom fått allt vidare uppgifter när det gäller barnens situation i vår miljö. De har utvidgats till att omfatta både barnens mentala och deras fysiska hälsa. Barnmiljörådet har också spelat en mycket stor roll när det gällt opinionsbildning för barnens rättigheter i samhället. Under det här året, kanske just i dagarna, kommer också ett slutgiltigt ställningstagande att göras när det gäller barnkonventionen.

Jag skulle bli ytterst besviken om regeringen fattade ett beslut som innebar att barnmiljörådet skall inordnas i socialstyrelsen. Rådet behöver en egen plats och behövs som självständig myndighet för att kunna bevaka alla de

intressen som det är så nödvändigt att bevaka i vårt moderna samhälle. Vi hade förut en konvention om mänskliga rättigheter, men man ansåg att man behövde en särskild konvention för barnen. Vi behöver socialstyrelsen, men vi behöver också ett särskilt barnmiljöråd för att bevaka barnens intressen i olika avseenden.

Jag skulle vilja fråga om det inte går att få något mer konkret besked i den här frågan än statsrådet har givit i svaret.

Anf. 53 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Låt mig allra först säga att Karin Söder och jag är helt överens om att den verksamhet som bedrivs och som under flera år bedrivits av barnmiljörådet är av utomordentligt stor betydelse. Frågan har aldrig gällt om den verksamheten skall finnas kvar eller inte, utan frågan har hela tiden varit om den skall samordnas med socialstyrelsens verksamhet och därmed också bli ett väsentligt tillskott till den, som ju i mycket hög grad gäller tillsyn av hur barn och ungdomar har det.

Jag har också noterat de många protester som kommit in mot det förslag som arbetsgruppen lagt fram. Jag kan till detta också lägga att jag noterar Karin Söders uppfattning i den här frågan. Jag är alldeles övertygad om att Karin Söder också inser att jag inte har några möjligheter att här och nu diskutera sakfrågan, eftersom beredningen inte är avslutad.

Anf. 54 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag har respekt för statsrådets situation och förstår att han i det här läget inte kan ge ett definitivt svar. Men det som är viktigt i dagens läge är att vi på olika sätt stärker barnens situation. Jag är, som jag sade tidigare, av den uppfattningen att vi gör det bäst genom att förstärka barnmiljörådet och låta barnmiljörådet ta hand om de här frågorna och samarbeta med socialstyrelsen, som har tillsynen över många andra viktiga frågor när det gäller barn. Jag är övertygad om att det samarbetet kommer att förlöpa väl.

Men en fråga till skulle jag vilja ställa, och det är: Om det nu skulle bli så olyckligt att barnmiljörådet inordnas i socialstyrelsen, är det då ordet "förstärka" som är det viktiga i sammanhanget eller är det samordningen som kommer att vara det väsentliga? För mig är det viktiga att förstärka barnens ställning; jag skulle gärna vilja höra något om statsrådets syn på det.

Anf. 55 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Jag lade i Karin Söders förra inlägg märke till tonvikten på barnens rättigheter. Karin Söder vet ju att jag personligen har engagerat mig ganska mycket i utvecklingen av den internationella konventionen. Jag vet också att den organisation där Karin Söder är ordförande – Rädda Barnen – är mycket aktiv på det området. Vi har gemensamma intressen både när det gäller barns internationella situation och när det gäller att stärka och utveckla bevakningen av barns situation här hemma. Det är formerna för det arbetet

som vi nu diskuterar. Där ber jag att – med notering av vad Karin Söder säger – få återkomma när propositionen kommer.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1988/89:77
9 mars 1989

*Om de svenska social-
arbetarna i Köpen-
hamn*

10 § Svar på fråga 1988/89:493 om de svenska socialarbetarna i Köpenhamn

Anf. 56 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Karin Söder har frågat mig om regeringen avser att dra in socialarbetartjänsterna i Köpenhamn.

Sedan år 1971 har Sverige haft två socialarbetare placerade i Köpenhamn för att bl.a. bedriva uppsökande verksamhet bland svenska ungdomar som har narkotikaproblem och andra sociala svårigheter. Socialarbetarna är knutna till socialstyrelsen. På liknande sätt har Norge och Finland socialarbetare placerade i Köpenhamn.

Denna nordiska socialarbetarverksamhet i Köpenhamn startade efter krav från myndigheter i Danmark och Sydsverige och sågs som ett komplement till den nordiska konventionens bestämmelser om social trygghet. Det s.k. nordiska kontaktmannanorganet för narkotikafrågor har varit det organ där de nordiska länderna gemensamt har diskuterat denna verksamhet. Verksamheten är dock av bilateral karaktär; åtagande och finansiering är beslutade av varje land för sig.

I den översyn av socialstyrelsens uppgifter och inriktning som nyligen genomförts av en beredningsgrupp inom socialdepartementet (Ds 1988:74) diskuteras frågan, om verksamheten i Köpenhamn alltjämt framstår som berättigad eller inte. Gruppen har för sin del inte tagit ställning till detta, men menar att om verksamheten består, bör socialstyrelsen i fortsättningen inte vara huvudman för den.

På initiativ av nordiska kontaktmannanorganet för narkotikafrågor har en översyn nyligen genomförts av de nordiska socialarbetarnas verksamhet i Köpenhamn. Studien, som presenterades i februari i år, skall behandlas av kontaktmannanorganet vid dess sammanträde i juni 1989. Av studien framgår att antalet svenska klienter som man får kontakt med har ökat under de senaste åren. Klienterna utgörs av ungdomar i riskzonen liksom av grava alkohol- och narkotikamissbrukare. Socialarbetarna får också kontakt med ett ökat antal HIV-positiva missbrukare.

I studien rekommenderas att respektive länder skall behålla verksamheten under i första hand fem år. Kontaktmannanorganet föreslås löpande följa verksamheten.

De svenska socialarbetarnas arbete i Köpenhamn är nära samordnat med de övriga nordiska socialarbetarnas. Inga förändringar av verksamheten bör därför genomföras utan föregående diskussioner med de andra nordiska länderna. En sådan diskussion kommer att föras vid det nordiska kontaktmannanorganets möte senare i vår. Dessförinnan är jag inte beredd att ta slutlig ställning till om verksamheten i Köpenhamn bör bestå i nuvarande former eller inte.

Anf. 57 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret. Innehållet i svaret är mycket bra. Det beskriver mycket väl situationen i Köpenhamn och den utveckling som ägt rum, tyvärr också den negativa utveckling som vi har erfårit under senare år med en ökning av antalet klienter. Det betyder alltså att antalet svenska ungdomar som befinner sig i riskzonen i Köpenhamn är större än tidigare. Det betyder också att behovet av socialarbetare är oerhört stort.

Det är också bra att verksamheten skall samordnas med de övriga nordiska länderna, som statsrådet sade. Till syvende och sist befinner sig de svenska socialarbetarna i Köpenhamn för att i huvudsak hjälpa svenska ungdomar.

Visst är överläggningar mellan de nordiska länderna viktiga, men det kan väl ändå inte vara meningen – även om slutsatsen blir att socialstyrelsen inte längre skall vara huvudman för de socialarbetare vi diskuterar – att socialdepartementet som sådant tar på sitt ansvar att Sverige då inte längre kommer att ha några socialarbetare placerade i Köpenhamn?

Det vore ett utomordentligt svek emot ungdomarna. Det vore också mycket allvarligt om det arbete som har nedlagts under många år inte skulle få fortsätta.

Det borde vara möjligt att ge ett svar. På ett eller annat sätt måste det gå att ordna en fortsättning på denna verksamhet.

Anf. 58 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Någon förändring kommer som sagt inte att ske utan att frågan har diskuterats ytterligare på nordisk nivå. Detta utgör i sig en garanti för att frågan kommer att behandlas mycket ingående och i samarbete med grannländerna innan några ställningstaganden görs.

Jag har väl en viss förståelse för den utgångspunkt som den arbetsgrupp har som har gjort översynen av socialstyrelsens verksamhet då gruppen säger att – i den nya roll som arbetsgruppen har tänkt sig att socialstyrelsen skall få – socialstyrelsen inte bör vara ansvarig för det som kallas direkt klientarbete.

Arbetsgruppen har i och för sig framfört en del argument som talar för detta, men det behöver inte leda till att verksamheten skall upphöra. I ett sådant läge får huvudmannaskapet diskuteras. Det är därför jag menar att vi bör avvakta diskussionerna med övriga nordiska länder innan vi har någon slutlig mening om detta.

Anf. 59 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Kan jag då tolka statsrådet Hulterströms svar på så sätt att man från socialdepartementets sida även fortsättningsvis kommer att tillse att socialarbetare i Köpenhamn hjälper svenska ungdomar i svårigheter till rätta – oavsett vad diskussionerna kommer att leda till och oavsett hur det slutliga ställningstagandet till socialstyrelsens utformning kommer att bli?

Anf. 60 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag vill väl i dagsläget inte gå så långt att jag bejakar exakt den tolkning som Karin Söder gör.

Det finns ändå ganska långtgående garantier för att någon förändring inte

kommer att ske. Det är alltså inte någon akut fråga – att förändra verksamheten. Den skall nämligen först diskuteras på nordiskt plan, och det finns uttalanden om att verksamheten bör fortgå i minst fem år.

Om ett förändrat huvudmannskap blir aktuellt får lösningen på den frågan diskuteras då.

I nuläget har jag inte anledning att gå in på just detta. Vi får avvakta litet.

Anf. 61 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag tillåter mig ändå att tolka svaret som ett positivt sådant.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1988/89:495 om handläggningen av ärenden om förflyttning av barn från fosterhem

Anf. 62 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Ingrid Ronne-Björkqvist har frågat mig om regeringen avser att vidta några åtgärder för att tillräcklig hänsyn skall kunna tas till barns viljeyttringar i samband med att de förflyttas från ett fosterhem. Bakgrunden till frågan är att man nyligen i massmedia tagit upp olika fall där barn varit tvungna att flytta från familjehem som de bott i under många år.

Huvudprincipen för socialtjänsten är att insatser skall göras på frivillig väg. Men lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU) gör det möjligt för samhället att ingripa till skydd för den unga även om inte föräldrarna går med på det.

Utgångspunkten för ett omhändertagande för vård enligt LVU är att det inte skall pågå längre tid än nödvändigt. Även om en strävan bör vara att föräldrar och barn skall återförenas kan man inte bortse från att det förekommer fall där en återförening inom överskådlig tid ter sig orealistisk.

LVU föreskriver att vården skall upphöra när den inte längre behövs. Om det finns en risk som inte är ringa för att barnets hälsa skadas av en återförening med föräldrarna kan socialnämnden förbjuda föräldrarna att ta barnet från familjehemmet. Sådant förbud kan meddelas för viss tid eller tills vidare och är att anse som en temporär åtgärd för att förbereda barn och föräldrar för en återförening.

I vissa fall när barnet bor i ett familjehem kan det stå klart att det är bäst för barnet att få stanna där permanent. Detta är t.ex. fallet om barnet har rotat sig i familjehemmet och där funnit en sådan trygghet och gemenskap att barnet uppfattar detta hem som sitt eget. I sådant fall finns enligt föräldrabalken en möjlighet att flytta över vårdnaden om barnet till fosterföräldrarna även om de biologiska föräldrarna motsätter sig det. Det är socialnämnden som ansöker hos tingsrätten om en sådan vårdnadsöverflyttning. Vid prövning av vårdnadsfrågan skall stor hänsyn tas till barnets vilja. Om barnet är litet äldre finns möjlighet att höra barnet inför rätten.

Möjligheten att flytta över vårdnaden till fosterföräldrar har utnyttjats i mycket liten utsträckning under de snart sex år lagen varit i kraft.

Arbetet med en proposition om ändringar i LVU pågår för närvarande. I propositionen kommer familjehemsplacerade barns ställning i förhållande till fosterföräldrarna att uppmärksammas.

Anf. 63 INGRID RONNE-BJÖRKQVIST (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret.

Det är självklart att barn i fosterhem bör få bygga upp en bra kontakt med sina föräldrar och helst flytta hem igen. Men det finns föräldrar som helt släpper kontakten med barnen under en lång period – t.ex. för att de är nedknarkade, psykiskt sjuka eller har flyttat ut ur landet.

När biologiska föräldrar inte hälsar på och fosterföräldrar anstränger sig att älska "lagom" för att barnet inte skall rota sig och ta skada vid en eventuell återflyttning, föreligger det risk för att barnet får växa upp i ett känslomässigt vakuum utan några psykologiska föräldrar alls. Det är en katastrof för ett litet barn!

Därför är det viktigt att den möjlighet som socialministern nämnde i sitt svar och som redan finns enligt föräldrabalken, som innebär att vårdnaden vid långvarig placering kan överflyttas, verkligen börjar användas. Den utnyttjas alltför sällan.

Under 25 år som barnläkare har jag sett alltför många apatiska och matvägrande spädbarn, småbarn som kissat och bajsat på sig och barn som kräkts upprepade gånger för att de har skickats runt som paket på ständigt nya adresser. Deras språk måste översättas till begriplig svenska av dem som lärt sig tolka det.

Det är därför vi i vår partimotion talar om värdet av sakkunniga, och i vissa fall expertledamot i domstol, om att socialnämnden måste få behålla möjligheten att förhindra skadlig flyttning och om att den ökade sårbarheten hos små barn och spädbarn tydligt måste markeras i lagstiftningen.

Det vore roligt att höra om socialministern anser att dessa krav är rimliga.

Vilken princip kommer att vara den bärande i förslaget till ny lagstiftning? Kommer principen att bli barnets bästa eller en stärkt föräldrarätt? För mig är det naturligtvis självklart att det är barnets bästa som skall vara den vägledande principen.

Anf. 64 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Det framgår att vi håller på att arbeta med de här frågorna inför översynen av lagen om vård av unga. Jag vill inte nu förutsäga exakt hur dessa förslag kommer att utformas senare i vår.

När Ingrid Ronne-Björkqvist frågar om det är rimliga krav som hon har refererat ur folkpartiets motion, kan jag bara säga att jag tycker det är i sammanhanget relevanta synpunkter, som måste vägas in när man gör denna översyn och att vi alltså kommer att beakta dem.

I övrigt framstår det också för mig som självklart att det vägledande måste vara barnens rättigheter. Jag har uppfattat det så att det också är detta som kommer till uttryck i den lagstiftning som nu gäller, men kanske inte alltid i tillämpningen av den.

Anf. 65 INGRID RONNE-BJÖRKQVIST (fp):

Herr talman! Jag tackar för de synpunkterna.

Alltför ofta har barn flyttats som terapi eller som belöning för föräldrar som inte i längden klarar av att vårda dem. Det är ju en grym hantering, och det är mycket viktigt att den fås att upphöra – det är en misshandel från samhällets sida, som det är oerhört viktigt att man tar sig en ordentlig funderare på i arbetet med LVU.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1988/89:481 om tullbevakningen för en planerad färjelinje mellan Kungshamn och Skagen

Anf. 66 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Tom Heyman har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att möjliggöra privata initiativ, såsom att starta en färjelinje mellan Kungshamn och Skagen.

Regeringen har tidigare i dag beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av det aktuella ärendet om förnyade planer på en färjeförbindelse mellan Kungshamn och Skagen med privatfinansiering av tulltjänster. Enligt regeringens uppfattning är det inte lämpligt att föreslå riksdagen en särskild lagstiftning för att göra det möjligt för enskilda redare att bekosta tullverkets tjänster för klarering och kontroll av färjelinjer.

För att i större utsträckning kunna tillgodose nya anspråk på utökade tullinsatser från trafikföretagens och övriga näringslivets sida föreslog regeringen våren 1987 ett system med tullförrättningsavgifter som skulle täcka åtminstone en del av tullverkets kostnader. Förslaget vann majoritet i riksdagen mot en borgerlig opposition.

Genom det nya avgiftssystemet, som har varit i kraft sedan den 1 november 1987, har tullverket givits möjlighet att i en allt större omfattning – trots fortsatt volymtillväxt i utrikeshandeln – tillgodose särskilt angelägna krav på utökad tullservice från näringslivets sida.

För närvarande pågår ett arbete hos generaltullstyrelsen med att se över systemet med tullförrättningsavgifter i enlighet med vad skatteutskottet har förutsatt. Enligt vad jag har inhämtat kommer därvid bl.a. att prövas frågan om att göra avgiftssystemet mer flexibelt och därmed få en bättre täckning av tullens kostnader för det enskilda fallet. En rapport väntas bli klar inom kort. Det blir därefter regeringen som i första hand får ta ställning till eventuella ändringar.

Anf. 67 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern för svaret på min fråga. Jag tycker mig kunna tyda en viss positiv grundton, även om dess värre resultatet var negativt.

En bekymrad redare har tidigare i dag ringt mig. Tiden rinner snart ut, om han skall ha möjlighet att starta denna trafik i år, och han har nu hållit på i två och ett halvt år utan att få komma i gång.

I Sverige beklagar vi oss ju ibland över andra länders byråkrati, gärna länder som ligger söder om vårt, men vi är sannerligen själva inte dåliga på att skapa system som blir ogenomträngliga för medborgarna. Danskarna, som har att klara tullbevakningen i andra änden av linjen, i Skagen, löste problemet med tullbevakningen på tre veckor, men vi har alltså hållit på i mer än två år utan att lyckas lösa det.

En stor del av problemet är faktiskt tullverkets sätt att räkna. Man skall ha 10 tjänster för att klara bevakningen, vilket skall sättas i relation till de 100 tjänster som hela linjen kommer att kräva – 10 % av hela insatsen för linjen är alltså tullbevakning. Man säger att tjänstemännen måste bo i Uddevalla, trots att de gör arbetet i Kungshamn och trots att man redan har viss tullverksamhet i Lysekil, som ligger närmare. Vidare säger man att det skulle ta en och en halv timme för dem att köra från Uddevalla till Kungshamn. På det sättet skapar man naturligtvis extra svårigheter.

Jag tycker att detta vore ett bra exempel på hur man skulle kunna förbättra den offentliga sektorns service, som Kjell-Olof Feldt talade så varmt för så sent som under finansdebatten i onsdags. Vi bör inte själva skapa så svåra administrativa system att ingen orkar igenom dem, trots att egentligen alla är positiva till att lösa problemet.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på fråga 1988/89:494 om nytt mål för u-landsbiståndet

Anf. 68 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Karl-Göran Biörsmark har frågat mig om jag är beredd att formulera ett nytt långsiktigt åtagande för biståndsvolymen om 2 % av bruttonationalinkomsten.

Jag delar Karl-Göran Biörsmarks bedömning att biståndet till u-länderna behöver öka.

Den svenska biståndsvolymen har också ökat särskilt snabbt under senare år. I årets budgetproposition föreslog jag en ökning med 1 310 milj. kr.; innevarande budgetår ökade biståndet 480 milj. kr., året dessförinnan var ökningen 930 milj. kr. – för att bara nämna de senaste åren.

Dessa kraftiga ökning av den svenska biståndsvolymen är ett resultat av att regering och riksdag i Sverige lever upp till målet att 1 % av bruttonationalinkomsten skall gå till bistånd. Det är glädjande att det i vårt land finns en positiv opinion för bistånd.

Tyvärr har inte alla länder denna insikt om biståndsbehovet och de rika ländernas ansvar. Under de senaste åren har de samlade biståndssatsningarna stagnerat, i något fall t.o.m. minskat.

Sverige tillsammans med Norge, Nederländerna och Danmark är de enda OECD-länder som når upp till FN-målet om 0,7 % av bruttonationalinkomsten för bistånd.

Den generella tendensen för de rika ländernas biståndsvolym är inte uppmuntrande och svarar inte alls mot u-ländernas behov av bistånd. Vi har därför från nordisk sida beslutat att driva volymfrågan i FN och OECD. Det

måste vara ett gemensamt ansvar för de rika länderna att öka biståndet för att möta u-ländernas djupa ekonomiska kris, orsakad främst av den betungande skuldbördan. Behoven är också stora för återuppbyggnad i konfliktområden, för insatser för att stoppa miljöförstöring i tredje världen och för att åstadkomma en verklig utveckling i u-länderna.

Målet för den nordiska aktionen är att åstadkomma en substantiell ökning av biståndet till u-länderna tidigt under 1990-talet samtidigt som olika länders insatser blir mer jämbördiga. När en sådan utveckling kommit i gång vill jag gärna fortsätta diskussionen här hemma om ytterligare långsiktiga åtaganden för det svenska biståndet.

Anf. 69 KARL-GÖRAN BIÖRSMARK (fp):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet Lena Hjelm-Wallén för svaret, och samtidigt vill jag också tacka för den artikel som är upphovet till min fråga. Artikeln har rubriken "De fattigaste länderna måste få ökat bistånd". I denna artikel skriver statsrådet: "Det är glädjande att det finns en opinion i vårt land som önskar att Sverige ytterligare ökar biståndets andel av BNI, upp till ett tvåprocentmål."

Detta gjorde att jag fick den uppfattningen att statsrådet nu var beredd att gå in på en ökning av procentsatsen när det gäller andelen av bruttonationalinkomsten. I ryggen har vi i denna diskussion en opinion. Åtta av tio invånare i Sverige säger att biståndsandelen är lagom eller bör öka, och 20 % är också beredda att öka den ytterligare.

I januari läste jag en artikel av Inga Thorsson. Hon skriver: "Det finns en grund att stå på för en regering som vill satsa djärvt på att gå utöver delmålet 1 procent för att i varje fall nå de 2 procent som är ett minimum för en anständig målsättning - - -."

Folkpartiet föreslår också att vi nu skall ha ett nytt biståndsmål på 2 %. Inga Thorsson skriver vidare i artikeln: "Kan vi på nästa socialdemokratiska partikongress, 1990, få se parollen: Ett rättvisare Sverige, en rättvisare värld. 2 procent i utvecklingsbistånd."

Min fråga till statsrådet - som ju skriver mycket om andra länder i sitt svar, nu vill jag diskutera Sverige och vår roll i detta - blir: Är statsrådet ändå inte beredd att följa upp Inga Thorssons och statsrådets egen artikel, där det just pläderas för att man skall öka Sveriges bistånd till 2 % av BNI?

Anf. 70 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Det är mycket viktigt att vi politiker är med och stöder den positiva biståndsoptionen. Utan den skulle det inte vara möjligt att få beslut i den svenska riksdagen om så stora ökningarna som faktiskt sker och har skett under senare år vad gäller biståndsvolymen. Detta är vår roll, och den skall vi fortsätta med.

Men jag vore mycket inskränkt om jag, när jag resonerar om biståndet, bara tittade på Sveriges roll. För u-länderna är det än mer väsentligt att vi kan aktivt agera utåt i världen, så att andra länder kommer en bit upp mot den nivå där vi och de andra nordiska länderna är. Det är alltså en mycket viktig aktion som vi där företar. Det kan vi göra, eftersom vi själva har en hög nivå. Jag har aldrig sagt att denna enprocentsnivå skulle vara en slutpunkt.

Tvärtom har den socialdemokratiska partikongressen uttalat att 1 % skall uppfattas som en miniminivå för anslagen och att ansträngningar bör göras för att höja nivån i takt med växande resurser.

Jag är naturligtvis glad för att Biörsmark ställer positiva förväntningar på den socialdemokratiska partikongressen. Det gör jag också. Men vi får hantera denna fråga i partiet.

Anf. 71 KARL-GÖRAN BIÖRSMARK (fp):

Herr talman! Jag skulle vilja önska statsrådet lycka till i sitt opinionsarbete inom sitt eget parti. Inför kongressen nästa år kan hon kanske komma med förslag om ett nytt mål för biståndet, dvs. 2 % av bruttonationalinkomsten.

Det är viktigt hur Sverige hanterar denna fråga. De ökningar som vi nu ser är ju ett direkt resultat av enprocentsmålet. I och med att bruttonationalinkomsten ökar, ökar också bidragen som vi ger. Statsrådet skriver i sitt svar att hon föreslår en ökning. Det är kanske litet förmätet. I och med att vi har lagt fast enprocentsmålet finns det en viss automatik i detta. Jag tycker att det är viktigt att Sverige visar vägen. När enprocentsmålet lades fast hade det en mycket stor betydelse inom landet och för opinionen ute i världen. Samma sak kommer det att bli med tvåprocentsmålet.

Jag önskar statsrådet lycka till med arbetet, så att vi så småningom gemensamt kan rösta igenom ett nytt biståndsmål här i riksdagen, dvs. 2 % av bruttonationalinkomsten.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Föredrogs och hänvisades

Proposition

1988/89:112 till socialförsäkringsutskottet

15 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 9 mars

1988/89:511 av *Roy Ottosson* (mp) till kommunikationsministern om persontrafiken på järnväg i Norrland:

Persontrafiken på järnväg i Norrland är akut hotad. Till sommaren blir det ingen Lapplandspil. Trafiken till Örnsköldsvik läggs ner redan i maj. Trafiken mellan Sundsvall och Östersund tunnas ut till nästan ingenting. På andra håll försämras tidtabellerna. Listan på eländet har visat sig vara skrämmande lång! T.o.m. den växande metropolerna Umeå riskerar att berövas sin järnvägsförbindelse till övriga landet!

Orsaken är att det trafikpolitiska beslutet från 1988 inte fullföljs vad gäller

samhällets köp av samhällsnyttig, men företagsekonomiskt ej lönsam trafik. I stället minskar regeringen detta anslag i årets budgetförslag.

Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern:

Är regeringen beredd att se till så att persontrafiken på järnväg i Norrland utvecklas och förbättras, och i så fall hur?

1988/89:512 av *Roy Ottosson* (mp) till kommunikationsministern om tunga lastbilstransporter:

Tunga lastbilstransporter sliter mycket hårt på våra vägar. Den försämrade vägstandarden på en del håll i vårt land, främst i skogslänen, torde bero på de tunga lastbilstransporterna.

Normalt är den maximala vikten för tung lastbil med släp 41,5 ton. På senare tid har det dock blivit vanligare med dispenser för 60-tons lastbilar. De sliter naturligtvis mycket mer på vägarna.

60-tons lastbilar är sannolikt också en avgörande orsak till att godstransporter på järnväg fått svårare att hävda sig i konkurrensen. Därigenom förs gods över från järnväg till väg i ökande takt. Detta går stick i stäv med det trafikpolitiska beslutet från 1988.

Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern:

Är regeringen beredd att inta en mer restriktiv hållning vad gäller dispensgivning för 60-tons lastbilar?

1988/89:513 av *Carl-Johan Wilson* (fp) till statsministern om rättssäkerheten i utlänningsärenden:

I slutet av 1988 gav regeringen besked om en s.k. nollställning för vissa beslut i utlänningsärenden. Informationen om det beslutet spred stor glädje hos många flyktingar, som äntligen tyckte att de fått ett besked som de kunde lita på.

Några dagar in på 1989 fick åtskilliga flyktingar besked om att de skulle utvisas – trots att de hörde till de grupper som omfattades av regeringens nollställningsbeslut.

Regeringen svarar att utvisningsbeslutet togs några dagar före nollställningsbeslutet. Regeringen svarar också att skälet till att utvisningsbeskeden inte nådde mottagarna förrän nollställningsbeslutet var offentliggjort, var att det var ont om folk på departementet.

Prot. 1988/89:77
9 mars 1989

Meddelande om frågor

Med hänvisning till ovanstående vill jag fråga statsministern om statsministern anser att regeringen – i beslutet om nollställning av vissa utlänningsärenden – med tillbörlig omsorg följt principen om likabehandling och rättssäkerhet?

16 § Kammaren åtskildes kl. 16.24.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren