



### 1 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Tredje vice talmannen meddelade att *Tommy Waidelich* (s) skulle återta sin plats i riksdagen från och med den 14 april, varigenom uppdraget som ersättare skulle upphöra för *Jan Emanuel Johansson* (s).

### 2 § Ledighet

Tredje vice talmannen meddelade att *Hillevi Larsson* (s) ansökt om ledighet under tiden den 9 juni 2008–1 januari 2009.

Kammaren biföll denna ansökan.

Tredje vice talmannen anmälde att *Rose-Marie Carlsson* (s) skulle tjänstgöra som ersättare för *Hillevi Larsson*.

### 3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

#### *Interpellation 2007/08:535*

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:535 Konsekvenser för trafiken vid nedläggning av tullen i Kapellskär  
av *Jan Emanuel Johansson* (s)

Interpellationen kommer att besvaras den 25 april 2008.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresor samt andra åtaganden som inte gått att ändra på.

Stockholm den 10 april 2008

Finansdepartementet

*Anders Borg* (m)

Enligt uppdrag

*Lilian Wiklund*

Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:538 Arbetslöshet och aktivt idrottsutövande av Eva-Lena Jansson (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 22 april 2008.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 31 mars 2008

Arbetsmarknadsdepartementet

Sven Otto Littorin (m)

Enligt uppdrag

*Karin Renman*

Expeditions- och rättschef

*Svar på  
interpellationer*

#### **4 § Svar på interpellation 2007/08:479 om ökad kontroll av jordbruksstödet**

Anf. 1 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Fru talman! Carina Adolfsson Elgestam har frågat mig om jag kommer att verka för att tillräckligt med resurser tillskjuts, så att länsstyrelserna klarar att utföra de av EU-kommissionen ålagda kontrollerna.

Jag kan börja med att konstatera att jag delar Carina Adolfsson Elgestams uppfattning att jordbrukarna ska få de stödutbetalningar de är berättigade till i tid. En förutsättning för detta är att länsstyrelserna klarar handläggning och kontroller inom utsatta tidsramar. För att möjliggöra detta har regeringen såväl i år som föregående år skjutit till särskilda medel.

Utöver detta har regeringen tillsammans med Jordbruksverket agerat för att få till stånd en annan tillämpning av kraven för hur många gårdar som ska kontrolleras. Detta arbete har varit framgångsrikt. Kommissionens beräkningsunderlag för andelen gårdar som ska kontrolleras är nu i större utsträckning anpassat för våra svenska förhållanden. Detta innebär att Sverige totalt sett inte behöver höja kontrollfrekvenserna i förhållande till 2007. Situationen för fem veckor sedan såg helt annorlunda ut. Enligt kommissionens dåvarande regelverk hade det krävts en utökning av kontrollerna i Sverige, till en kostnad motsvarande 40 miljoner kronor, jämfört med situationen 2007. Detta bekräftar att vårt arbete gentemot kommissionen har varit mycket lyckosamt.

En annan fråga som jag prioriterar är att få ned antalet avvikelser. Färre avvikelser leder till färre kontroller och mindre risk för sanktion från kommissionen. En stor del av avvikelserna har kunnat härledas till brister i de underlag som jordbrukarna använder sig av vid stödansökan. Därför kommer regeringen att initiera en satsning för att uppdatera den så kallade blockdatabasen, vilken innehåller myndigheternas befintliga information om lantbrukarnas jordbruksmark och som i dag styr vilka arealuppgifter lantbrukarna använder i sina ansökningar.

Denna satsning kommer att underlätta för lantbrukarna när de ansöker om stöd. Antalet fel i ansökningarna kommer att bli färre, vilket i sin tur leder till färre sanktioner mot enskilda lantbrukare. Detta kommer även

att möjliggöra för Sverige att hålla antalet kontroller på en låg nivå, vilket minskar den administrativa kostnaden för såväl enskilda lantbrukare som myndigheter. Min förhoppning är att detta arbete på sikt ska kunna minska de resurser som staten i dag måste lägga på att kontrollera enskilda lantbrukare. Färre avvikelser minskar dessutom risken markant för sanktioner från kommissionen.

Anf. 2 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s):

Fru talman! Tack, jordbruksministern, för svaret. Det är ett mycket bra svar. Det känns som att Sverige har lyckats med att jobba gentemot kommissionen i den här frågan, så det är väl ett bra jobb som departementet och jordbruksministern och för den delen även Jordbruksverket har gjort.

Ändock vill jag utifrån svaret ställa några kontrollfrågor bland annat med anledning av det som handlar om att få ned avvikelserna. Hur tänker jordbruksministern arbeta vidare med detta? En av anledningarna till att jag ställer just den frågan är att vi har fått vissa propåer om att blockdatabaserna inte är helt tillförlitliga, att det inte är tillräckligt bra kvalitet på dem när man ska titta på hur marken, områdena eller arealerna ser ut.

En annan kontrollfråga handlar om jordbruksstödet. Ministern säger i sitt svar att beräkningsunderlaget för andelen gårdar som ska kontrolleras nu i större utsträckning är anpassat för våra svenska förhållanden. Kan jag, utifrån den rädsla som finns på länsstyrelserna vad gäller antalet kontroller, få lite mer utvecklat vad det innebär? I samtalet med kommissionen måste det ha funnits en argumentering från svensk sida som har gjort att kommissionen har ändrat uppfattning. Därför kan det vara bra att få det lite mer specificerat.

När det handlar om krass ekonomi är företagarna, det vill säga lantbrukarna, i alla fall många av dem, oerhört beroende av att jordbruksstödet betalas ut i tid. Det har varit en farhåga att stödet inte betalas ut om kontrollerna inte är utförda.

I svaret står: ”För att möjliggöra detta har regeringen såväl i år som föregående år skjutit till särskilda medel.” Jag vill gärna få veta lite mer om vad det handlar om. Vi har fått lite propåer om att regeringen har kommit till skott lite sent med att fatta beslut om utbetalningen av pengarna, så det har dragit ut på tiden innan länsstyrelsen i sitt steg har kunnat gå vidare med utbetalning till den enskilde.

Sist men inte minst vill jag ta upp ytterligare en fråga. Den handlar inte konkret om utbetalning av jordbruksstödet, utan den handlar om dungar i betesmarker. I Sverige har vi ett gammalt kulturlandskap, skulle man kunna säga, som vi har varit och är väldigt rädda om. Till exempel finns det gamla ekar på vissa av våra betesmarker. Det kan vara både tre och fem stycken. Nu finns det vissa farhågor om att vi inte ska få ha de här dungarna. Det skulle vara bra om ministern också kunde ge ett svar på hur det blir med detta inför framtiden.

Anf. 3 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Fru talman! Tack för frågeställningarna och tack för interpellationen! Jag tycker att det är en angelägen fråga att diskutera eftersom den berör så väldigt många människor i vårt land.

Svar på framställda frågor: Både denna och nästa säsong kommer all jordbruksmark i Sverige att inventeras, antingen administrativt eller i fält, detta för att vi ska få tillfredsställande blockdatabaser.

Det är ett mycket omfattande arbete som måste utföras, men det är nödvändigt för att vi ska få ned den felfrekvens som vi har i vår blockdatabas och därmed minimera den administrativa bördan såväl för lantbrukaren som för våra förvaltningsorgan inom statsförvaltningen.

Varför krävde man att vi skulle höja våra kontrollfrekvenser? Jo, det berodde på att vi fick in väldigt många nya, oftast mycket små, gårdar i systemet när vi gick över till det nya systemet år 2005. Många så kallade hästgårdar och mindre lantbruksfastigheter kom med, vilket innebar att förhållandevis små arealer ytterligare kom med i systemet. På dessa var det oftast ett litet detaljfel, vilket i en sammanställning kunde förefalla vara stora fel. Men genom vår argumentering kunde vi visa att felet visserligen var många men väldigt små, och därav lyckades vi få ned kontrollfrekvensen.

Jag vill också, på framställd fråga, poängtera i sammanhanget att utöver förvaltningsanslaget äskade länsstyrelserna gemensamt ungefär 75 miljoner kronor inför detta år för utökade kostnader i jordbruksverksamheten och för kontroll av jordbruksverksamheten. Av de äskade medlen tilldelade regeringen, hör och häpna, hela 72 miljoner kronor. Dessa medel fördelades via Jordbruksverket inom ramen för landsbygdsprogrammet för 2008 och inkluderar alltså kontrollen av det stora landsbygdsprogram som vi har i vårt land – detta för att vi ska klara av att administrera programmet som sådant och också utföra de rimliga kontroller som vi har att utföra så att vi kan bevisa såväl för kommissionen som för svenska skattebetalare att detta fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Slutligen gäller det definitionen av betesmark. Kommissionen har kritiserat Sveriges definition av betesmark. Kommissionen anser att Sverige tillåter för många träd på betesmarkerna. I kommissionens direktiv för hur betesmarksdefinitionen ska tillämpas säger man att gränsen är 50 träd per hektar. Det är något som Sverige tidigare inte har tillämpat. Nu har vi bett bland annat forskare vid Centrum för biologisk mångfald om hjälp för att kunna argumentera för vikten av att ha en annan definition i Sverige eftersom Sverige ser något annorlunda ut än vad Europa i övrigt gör.

Anf. 4 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s):

Fru talman! Jag tackar jordbruksministern, inte minst för det sista som han sade om att det ser lite annorlunda ut i Sverige vad gäller betesmarker och vårt kulturlandskap. Det är bra att vi är överens om att detta är viktigt och att jordbruksministern arbetar vidare med det. Det skulle annars kännas i många lantbrukares själ och hjärta, med tanke på kulturarvet, om de skulle tvingas att ta ned exempelvis sina ekar. Det skulle kanske också strida mot vissa andra lagar vi har.

Det är också jättebra att administrationen och blockdatabasen förbättras och att det blir förnyat för hela landet. Jag vill bara ställa en kontrollfråga angående kostnaderna för det eftersom det är klart att det finns en kostnad. Är ministern beredd att skjuta till ytterligare pengar för detta eller ska det belasta länsstyrelsernas ekonomi? Det kan vara bra att veta.

För övrigt kan jag inte annat än tacka för svaret och konstatera att det är ovanligt, fru talman, att vi är överens med regeringen. Men just i denna fråga är vi det.

Prot. 2007/08:94  
11 april

---

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 5 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Fru talman! Jag tackar än en gång för interpellationen. Det är värdefullt att sprida den typ av information som jag har fått möjlighet att göra i och med att Carina Adolfsson Elgestam interPELLERADE mig.

Jag har några avslutande kommentarer apropå framställda frågeställningar. Jag sade i mitt tidigare inlägg att vi har haft en annan definition i Sverige vad beträffar betesmarker. Kommissionens linje är att det ska vara högst 50 träd per hektar på en betesmark i Europa.

Undantag finns emellertid. Det ena gäller områden som har särskilda skötselplaner. Det är ganska stora arealer i Sverige som har särskilda skötselplaner. Det beror på att det finns särskilda värden på dessa marker. Det är värden som vi är rädda om för att vi vill behålla och utveckla den biologiska mångfalden.

Det andra undantaget gäller just det Carina Adolfsson Elgestam nämnde, nämligen det vi kan kalla hävdade träd, alltså vårdträd och liknande som inte räknas in i de maximalt 50 träd som får finnas på en betesmark enligt kommissionens direktiv.

Trots detta har vi begärt hjälp från forskare, bland annat på Centrum för biologisk mångfald, för att kunna argumentera för en annan definition i vårt land eftersom Sverige ser något annorlunda ut än vad Europa i övrigt gör vad gäller biologisk mångfald på våra hag- och betesmarker.

När det gäller frågan om blockdatabasen har jag här kungjort att vi kommer att göra en översyn. Självklart kommer det att kosta pengar. Den budgetordning vi har i vårt land tillåter mig emellertid inte att vid detta tillfälle kungöra hur detta ska lösas i den pengahantering vi har, både i riksdagen och i regeringen. Men jag kan lova Carina Adolfsson Elgestam att vi inte lägger på några bördor på vare sig länsstyrelserna eller några andra. Vi ser självklart till att det finns pengar så att det är möjligt att genomföra dessa verksamheter. Skälet till att vi gärna vill kungöra detta i sammanhanget är återigen att många fel beror på att det är fel i databaserna som staten en gång har tagit fram.

Anf. 6 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s):

Fru talman! Jag tackar för den form av tydliggörande som jordbruksministern gjorde om pengahanteringen. Då kan många länsstyrelser runt om i landet andas ut vad gäller den delen.

Jag vill också tacka för det arbete som är gjort i frågan om kontrollverksamheten och de ökade kraven. Med detta besked kan många småföretagare, som ju lantbrukare ofta är, dra en lättnadens suck i förhoppningen att systemet nu kommer att fungera, att kontrollerna kommer att kunna göras i tid och att pengarna kommer att betalas ut i tid, för många är i sitt företagande beroende av att det betalas ut i tid.

Med detta vill jag tacka för debatten. Jag kommer naturligtvis att följa frågan om våra dungar och betesmarker vidare eftersom dessa är viktiga i vårt kulturlandskap.

Anf. 7 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Fru talman! Jag tackar än en gång för interpellationen. Det är angeläget att denna information förs ut till alla de sökande som finns. De är många och brottas mycket med problematiken kring just denna typ av stöd, stödutbetalningar och kontroller.

Jag har sett till att lantbrukarna får sina stöd rätt år, vilket inte var fallet under den tidigare regeringen. Det är därför självklart att jag kommer att försöka se till att de administrativa åtgärderna är av sådan klass att stöden kan utbetalas i rätt tid och under rätt år.

Överläggningen var härmed avslutad.

## 5 § Svar på interpellation 2007/08:493 om Armenien

Anf. 8 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Kalle Larsson har frågat mig om vilka åtgärder jag är beredd att vidta för Sveriges del och inom Europeiska unionen mot bakgrund av den senaste tidens händelseutveckling i Armenien för att kritisera den armeniska regeringen, öka respekten för mänskliga rättigheter samt bidra till en demokratisk utveckling i landet.

Händelseutvecklingen i Armenien sedan presidentvalet – med flera dödsoffer och skadade samt långtgående inskränkningar av de demokratiska och mänskliga rättigheterna – är djupt oroande.

Sverige följer noga händelseutvecklingen och stöder de uttalanden som gjorts av OSSE och EU. Sverige ser positivt på att EU har agerat snabbt och samstämmigt.

EU har varit tydlig i sina uttalanden och genom den särskilde representanten för södra Kaukasien, Peter Semneby, på plats uttryckt djup oro över myndigheternas våldsutövande mot demonstranter samt uppmanat till dialog mellan regeringsföreträdare och oppositionen och därtill förespråkade ett omedelbart hävande av undantagstillståndet. Regeringen välkomnar att undantagstillståndet nu upphävts men konstaterar med oro att nya inskränkningar av demonstrationsfriheten införts.

Sverige stöder i dag främjandet av mänskliga rättigheter i Armenien genom vårt bilaterala bistånd. Armenien är ett av de länder där biståndet kommer att fasas ut till följd av den landsfokusering som genomfördes 2007. Stödet pågår 2008 och 2009 men planeras vara helt avslutat 2010.

Sverige följer hur de mänskliga rättigheterna efterlevs i Armenien. Utrikesdepartementet har publicerat en rapport i detta ämne, i vilken Armeniens begränsade respekt för politiska rättigheter och medborgerliga friheter lyfts fram. Europarådet har tillsatt en särskild övervakningsgrupp för att följa utvecklingen i bland annat Armenien i detta hänseende. Sverige innehar för närvarande ordförandeskapet i denna grupp och för en intensiv dialog med armeniska myndigheter i dessa frågor. Vi stöder också OSSE:s strävanden att hitta en lösning för Nagorno Karabach som i sin tur kan främja försoning i regionen.

Som EU-medlem och genom den europeiska grannskapspolitiken (ENP) kommer Sverige också fortsatt att stödja främjandet av respekten för mänskliga rättigheter i Armenien. ENP är med de incitament och villkor som handlingsplanerna för de enskilda länderna medför i dag vårt

viktigaste instrument för att påverka länder som Armenien i demokratisk riktning. Sverige driver på för att EU:s grannskapspolitik ska utvecklas, särskilt vad gäller relationen till EU:s östra grannar.

Prot. 2007/08:94  
11 april

---

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 9 KALLE LARSSON (v):

Fru talman! Jag vill förstås inleda med att tacka utrikesministern för svaret – även om det var återhållsamt formulerat i den skriftliga versionen. Jag ser fram emot den diskussion vi nu kommer att ha, som kanske tydliggör en del av dessa formuleringar.

Det är ju en mycket allvarlig situation som vi har beskådat under, egentligen, ett antal års tid i Armenien. Det handlar inte bara om det tidsintervall som den här interpellationen uttryckligen tar upp i sina frågor. Också under tidigare år har ju övergreppen mot oppositionen och mot de mänskliga rättigheterna varit ganska omfattande. Därför tycker jag kanske ändå att det svar som avges, där Sverige följer ett antal saker och stöder ett antal andra saker, visserligen är välkommet, för det finns ett antal formuleringar som för min del är nya och som är tydliga. Men jag tycker kanske ändå att man borde kunna säga något mer. Samtidigt, för att ha det sagt, är det här ett offentligt protokoll. Sverige uttalar nu genom utrikesministern mycket oroade formuleringar om de mänskliga rättigheterna i Armenien. Den signalen torde vara tydlig.

Samtidigt ska vi vara medvetna om att bara ett allmänt stödande och ett allmänt främjande inte är tillräckligt. Man måste också kunna ställa konkreta krav på förändringar. Därför är en av de frågor som jag vill att utrikesministern utvecklar svaret på hur man ställer sig till de krav som Europarådet, Thomas Hammarberg och Human Rights Watch har ställt. Det gäller att alla politiska fångar, det rör sig om över ett hundratal, ska släppas och att man utreder rapporterna som finns om övervåld och tortyr utförligt och oberoende. Det gäller att man tar bort ändringarna i lagarna om demonstrationer så att de här lagarna överensstämmer med något slags internationell standard och att man har rätt att uttrycka sina åsikter – också tillsammans på gatan. Jag undrar också om utrikesministern stöder kravet på att en oberoende utredning tillsätts för ta reda på vad som egentligen hände i samband med de händelser som vi nu diskuterar. En sådan oberoende, objektiv, transparent, förståelig, utredning vore helt enkelt på sin plats, för vi vet helt enkelt inte tillräckligt mycket. Vi saknar kunskap om de gripna oppositionsledare och riksdagsledamöter som i dag är fängslade eller på annat sätt omhändertagna; var de befinner sig och vilket tillstånd de är i. Hur är det egentligen med Sasun Mikajeljan, Chatjatur Sukiasian, Hakop Hakopjan och Mjasnik Malchasian? Var befinner sig dessa personer? Vi får inga svar i de kontakter vi försöker ha med den armeniska regimen. Den oppositionelle journalisten Nikol Pajinjan har just nu en hemlig vistelseort, för att han helt enkelt inte kan verka öppet. Det här är ju exempel på hur man förföljer människor som uttrycker oppositionella åsikter. Det är något som en demokrati aldrig kan tillåta.

Sedan säger utrikesministern i sitt svar att biståndet nu ska fasas ut. Det är klart; det är aldrig för evigt givet vilka länder som ska motta svenskt bistånd. Det måste alltid omprövas. Men är det verkligen ett rimligt läge att fasa ut det bistånd som ju handlar om demokrati och mänskliga rättigheter när brotten mot detta är allvarliga och djupgående?

Jag tror, fru talman, att det som utrikesministern kommer att svara har en viss betydelse, inte bara här i riksdagens kammare i en allmän debatt oss emellan och för dem som råkar läsa protokollet i efterhand. Det kan kanske också vara en signal som sänds direkt ned till den armeniska regimen och till stöd för dem som kräver demokrati och mänskliga rättigheter. Därför är det viktigt hur svaret formuleras.

Anf. 10 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Det ska ju i och för sig också inträffa då och då att vi ska ha lite mer samstämda åsikter när vi träffas här i riksdagens talarstol, och jag kan inte finna att vi har några alldeles avgörande meningsskiljaktigheter i just den här frågan. Sedan handlar det om vad vi kan göra. Kalle Larsson har en del specifika frågor. Det gäller oberoende utredning om vad som inträffade den 1 mars och att man ska släppa dem som fängslades i samband med det om man undantar dem som kan ha gjort sig skyldiga till våldsdåd av sådan art att de skulle falla under brottsbalken också i Sverige. De kraven har förts fram. EU:s specielle representant för södra Kaukasus, Peter Semneby, har varit där under de allra senaste dagarna. Jag kommer att träffa honom för uppföljande samtal om bland annat detta redan i eftermiddag. Det hör till de saker som han på Europeiska unionens vägnar har fört fram.

Så jag tror nog att vi från EU:s sida har varit mycket alerta, mycket uppmärksamma. Det gäller också den europeiska säkerhets- och samarbetsorganisationen OSSE. Det gäller också det som nämns mer *en passant* i mitt svar, nämligen Europarådet, som har haft en grupp ambassadörer där under svensk ledning under de senaste dagarna.

Det instrument som jag tror att vi har för att påverka utvecklingen i Armenien och en del andra länder i närheten är den europeiska grannskapspolitiken. Detta är något som de – oavsett vilka ”de” är – är mycket intresserade av. Det innehåller ett antal mycket kraftfulla incitament för dem på lång sikt som kan vara betydelsefulla för landets utveckling. Men det innebär också att det ställs krav på dem när det gäller utveckling i riktning mot demokrati och mänskliga rättigheter. Jag tror alltså inte att man ska övervärdera det faktum att de relativt begränsade svenska biståndsinsatserna kommer att fasas ut i ett läge där vi har skaffat oss ett långt mer verkningsfullt instrument i form av den europeiska grannskapspolitiken. På den punkten är det väl sannolikt att vi tvingas ha delade meningar.

Anf. 11 KALLE LARSSON (v):

Fru talman! Utrikesministern kan vara ganska trygg med att vi är överens om en del saker, bland annat om en del av de politiska krav som Sverige bör driva. Debatten kan ju också fylla det syftet att den klagör detta, att den tydliggör i den svenska debatten var regeringen står, vilka krav man verkligen stöder och har ställt. För det har varit relativt tyst om den armeniska frågan i svenska medier. Det är varken jag eller utrikesministern ansvariga för. De skriver förstås det de själva önskar. Det är därför vi kallar det yttrandefrihet. Samtidigt är en debatt i Sveriges riksdag en möjlighet att framföra åsikter offentligt.



Jag konstaterar att Sverige också som land står bakom kraven på att det tillsätts en oberoende utredning. Sverige står bakom att alla politiska fångar ska frigges. Med begreppet politiska fångar menar vi dem som inte har gjort sig skyldiga till annan brottslighet. Man utreder såvitt jag förstår de rapporter som finns om tortyr och övervåld.

Det är välkomna ställningstaganden. Jag tror inte att jag överdriver betydelsen av det svenska biståndet, men det är ju inte betydelselöst. Vad Sverige som enskild nation gör har viss betydelse i praktiken. De insatser man skulle kunna göra för demokrati och mänskliga rättigheter skulle förstås kunna vara värdefulla, även om andra insatser kan vara viktigare och större.

Det har också en symbolisk betydelse. Det visar ett engagemang från Sveriges sida, och det visar att Sverige är intresserat av och engagerat i hur utvecklingen fortskrider, inte bara genom de internationella organ som vi vet finns och verkar utan också som nation. Det är möjligt att det är där vi skiljer oss åt – huruvida Sverige ska ha en tydlig och klar självständig utrikes- och biståndspolitik eller om man bara ska verka inom de organ som Sverige är medlem i.

Tack för klargörandena på ett antal punkter. Vi får väl hoppas att man kommer att lyssna till vad som här sägs och att den informationen blir vidarebefordrad.

Fru talman! Jag vet att jag är i gränstrakterna av kammarens regler, men jag tror att det är värdefullt att veta att även personer från Armenien i dag har anledning att frukta förföljelse om man återsänds när man har tvingats i flykt i ett annat land. Det är ju migrationsministerns uppgift att svara på den typen av frågor, men det kan ju hända att ni har ett och annat samtal. Då kan det vara värdefullt att vidarebefordra att också armenier i dag i många fall kan frukta förföljelse vid ett återsändande.

Anf. 12 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Jag delar Kalle Larssons uppfattning att det har varit relativt sparsamt i svenska medier med uppgifter om utvecklingen i Armenien. Det varken kan eller bör vi göra så mycket åt. Det gäller dessvärre också många andra ställen i världen där det är en händelseutveckling som vi kanske tycker skulle föranleda större uppmärksamhet.

Mot den bakgrunden är interpellationsinstrumentet rätt bra. Det ger en möjlighet för enskilda ledamöter av kammaren att ta upp frågor, och det ger regeringen en välkommen möjlighet att deklarerat en ståndpunkt som den har och har deklarerat i andra sammanhang och som då kommer till protokollet på ett tydligare sätt än annars.

Det finns en punkt där vi möjligtvis har något delade bedömningar. Vi har nu väldigt effektiva instrument till vårt förfogande, i alla fall väldigt mycket effektivare än tidigare. Peter Semneby är visserligen svensk diplomat, men om vi bara hade sänt en svensk diplomat till Jerevan för att föra samtal med någon tjänsteman på mer eller mindre låg nivå i det armeniska utrikesdepartementet tror jag inte att det hade haft så stor effekt. Nu uppträder han som Europeiska unionens särskilda representant för regionen med ett mandat från samtliga 27 utrikesministrar. Det ger naturligtvis en helt annan tyngd i agerandet. Jag skulle önska att tyngden var ännu större i den europeiska grannskapspolitiken och det europeiska

engagemanget i de här frågorna. Då hade vi haft ännu större möjlighet att måhända utöva inflytande på utvecklingen i till exempel Armenien.

Södra Kaukasus är ett viktigt område. För några dagar sedan var jag i närheten – jag var i Tbilisi i Georgien – och förde diskussioner om situationen i Armenien.

Vi har instrument, och vi ska utnyttja dem. Det är framför allt de europeiska instrumenten. Med de instrument vi har, Europeiska unionen, Europarådet – där vi övertar ordförandeskapet i ministerrådet i mitten av maj – och OSSE som nu är under finskt ordförandeskap, ska vi, det kan jag försäkra Kalle Larsson, fortsätta att vara engagerade för att i mån av möjlighet påverka utvecklingen i Armenien i den riktning som han och jag är överens om.

Anf. 13 KALLE LARSSON (v):

Fru talman! Det är intressant hur personer som för en gångs skull är relativt överens ändå letar efter trättopunkter.

Jag får väl börja med att säga att utrikesministern och jag inte är oense om huruvida man ska använda de instrument som står till buds genom internationella sammanslutningar där Sverige medverkar. Däremot är min fråga – jag medger att jag söker träta – om Sverige också ska ha en självständig och egen politik och inte bara skicka andra representanter ännu obesvarad.

Låt inte det överskugga det faktum att vi relativt tydligt och klart från riksdagens kammare kan tydliggöra att Sverige är oroad. Sverige har en rad insatser. Vi har också kritik på ett antal relativt kontroversiella punkter i Armenien. Det är en kritik som på många sätt, om den nådde fram, kanske skulle påverka några ytterligare själar i Armenien.

Tack, utrikesministern för debatten.

Anf. 14 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Jag har slutanförandet och Kalle Larsson har ingen rätt till inlägg så jag ska avstå från att gå vidare i den diskussion som vi i brist på annat ägnade oss åt.

Utvecklingen i södra Kaukasus är viktig. Man kan diskutera om området är Europa eller inte, men det har europeiska värderingar och europeiska kulturer i ganska stor utsträckning. De har att uppfylla de åtaganden som de har gjort genom den europeiska grannskapspolitiken, Europarådet, OSSE. Vi har instrument, förvisso bilateralt, men effektiva instrument genom de internationella och europeiska organisationer som vi är verksamma i.

När vi ser händelseutvecklingar av den typ som vi just nu diskuterar i Armenien under de senaste veckorna ska vi utnyttja de instrumenten med all den effektivitet de har.

Jag tror att vi är överens om att vi också gör det i detta fall. Jag kan försäkra Kalle Larsson att vi kommer att fortsätta att göra det i enlighet med de politiska målsättningar som jag angav.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 15 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Amineh Kakabaveh har frågat mig vilka initiativ jag avser att vidta för svensk del och inom EU för att göra den kritiska dialogen med Iran mer effektiv när det gäller att öka respekten för mänskliga rättigheter och demokrati.

Iran har beskrivits som en av de största utrikespolitiska utmaningarna i vår tid och hur vi väljer att förhålla oss till den islamska republiken kan få stora framtida konsekvenser. Jag vill därför tacka för interpellationen som ger tillfälle till en värdefull debatt.

Amineh Kakabaveh framhäver den allt sämre situationen för de mänskliga rättigheterna i Iran och det ifrågasätts om omvärlden ger dessa frågor tillräcklig uppmärksamhet givet att så mycket fokus hamnat på konflikten kring Irans kärntekniska program.

Jag kan försäkra att Sverige och EU är fullt kapabla att hantera mer än en fråga åt gången. I Iran har vårt fokus på mänskliga rättigheter snarare skärpts under den tid den nukleära frågan diskuterats. Antalet kritiska *démarches* och offentliga uttalanden var större än på mycket länge under 2007 och utvecklingen har fortsatt under 2008.

Flertalet av de fall som Amineh Kakabaveh refererar till har vid upprepade tillfällen tagits upp av Sverige och EU i kontakter med företrädare för iranska myndigheter. Jag och andra representanter för den svenska regeringen har också öppet fördömt iranska övergrepp, bland annat stengångsdomar och dömandet av minderåriga till döden. Ett aktuellt fall är mitt engagemang för Parvin Ardalan i samband med att hon nekades utresa ur Iran för att ta emot Olof Palmepriset.

Fru talman! Iran är en regionalpolitisk realitet som på ett eller annat sätt måste hanteras. Landet går inte att isolera eller sanktionera bort. Sverige betonar därför, i linje med övriga EU, vikten av en kritisk men konstruktiv dialog med Iran.

Problemet är att vi för närvarande har en kritisk dialog *om* Iran snarare än *med* Iran. Iran har under de senaste åren valt att inta en alltmer konfrontatorisk hållning gentemot omvärlden och den politiska dialog som inleddes under president Khatamis tid, ligger nere sedan flera år. Det gäller också den särskilda MR-dialog som inleddes 2002 men som ligger nere sedan 2004 då Iran avbröt samtalen.

Anledningen till att Iran avbrutit denna formella dialog beror till stor del på att EU ställt tydliga krav på vad vi förväntar oss i form av ökad respekt för mänskliga rättigheter. Ett tydligt exempel är de förhandlingar om ett samarbets- och handelsavtal som avbröts 2002 på grund av att EU ansåg att den politiska utvecklingen i Iran gick åt fel håll.

EU och Sverige har alltså i hög grad gjort just det Amineh Kakabaveh efterlyser – ställt konkreta krav och tydliga villkor för dialogen – och när Iran inte levt upp till detta dragit tillbaka erbjudanden om samarbete. Detta har varit kännbart för Iran, inte minst för ekonomin som ligger långt under sin verkliga potential.

Den iranska regimen är i dag sluten och inåtvänd, mer inriktad på att bevara sin egen makt än att bidra till folkets väl eller landets utveckling.

Svar på  
interpellationer

Möjligheterna för EU och Sverige att utöva påtryckningar är begränsade så länge Iran tycks välja att vända omvärlden ryggen. Dialogen blir inte effektiv då bara en vill prata.

Samtidigt kan vi inte acceptera att i effektivitetens namn kompromissa kring formerna för dialogen. Vi ska heller inte – det måste understrykas – låta vår besvikelse slå över i krav på mer radikala lösningar. Politiska skiften i Iran ska initieras inifrån, inte påtvingas utifrån. Vi får heller inte drabbas av vanmakt och ge upp även om resultaten dröjer.

Grundambitionen måste vara att alltid hålla någon form av kanal öppen för att framföra vår kritik mot vad som sker i Iran och för att visa på vad som finns att vinna om Iran väljer rätt väg. Det är ett tålmodigt, långsiktigt och svårt arbete. EU måste i högre grad visa på det mervärde som unionen kan erbjuda Iran för att visa vad landet går miste om.

Jag förstår och delar den frustration över tillståndet för de mänskliga rättigheterna i Iran som Amineh Kakabaveh ger uttryck för. Men det är min bestämda övertygelse att situationen varit ännu värre om vi valt att skära av kontakterna med Iran. Utan fortsatta kontakter med diplomatisk representation och politiskt besöksutbyte, mister vi både möjligheterna till förståelse och till att framföra vår kritik. Omvärldens uppmärksamhet är bästa skyddet för de modiga kvinnor och män i Iran som hävdar sin rätt att bli behandlade med den respekt Iran enligt FN:s konventioner är skyldiga att ge dem. Det är vad våra kontakter i Iran säger oss, och det är vad som väglett och fortsatt vägleder den svenska regeringens ställningstagande.

Anf. 16 AMINEH KAKABAVEH (v):

Fru talman! Jag ber att få tacka utrikesministern för svaret. Det är ett intressant och gediget svar vars innehåll är värt ett meningsutbyte. Min grundtanke när jag ställde interpellationen liknar den som Bertolt Brecht en gång formulerade: De stora skriver viktiga traktater. Lilleman skriv ditt testamente.

När vi läser tidningar eller ser på tv har det mesta utrymmet ägnats åt frågor som: Har Iran kärnvapen? Är Iran på väg att skaffa sig kärnvapen? Samtidigt som det har spekulerats och pågått en stor medial gissningstävling om möjliga iranska kärnvapen har själva situationen i landet kommit i skymundan.

Den islamiska regimen under president Ahmadinejad har infört ett renodlat skräckvälde. Hur detta skräckvälde ser ut kunde svenska tv-tittare se när Teherans polischef Radan intervjuades i iransk tv om med vilka metoder han avsåg att hålla befolkningen i schack. Hårda straff utdöms för bagatellartade förseelser. Misshandel och prygelstraff kommer till flitig användning liksom dödsstraff för en lång rad olika brott. Kvinnor stenas till döds för äktenskapsbrott. De utsätts för andra barbariska straff för att de till exempel inte har burit enligt regimen korrekt klädsel. Det är inte våldtäktsmannen som bestraffas utan den våldtagna kvinnan.

Vad vi kunde se i tv när Radan intervjuades var en massmördare som när han kom till Europa omedelbart borde ha släpats iväg till Internationella domstolen i Haag. Men han fick göra studiebesök i Sverige, på Kriminalvårdsstyrelsen och i svenska fängelser.

Fru talman! Människors villkor i Iran har kommit i skymundan. Fackliga aktivister fängslas, författare mördas, kvinnor stenas, studenter arresteras och torteras. Detta gäller för hela Iran. Det finns dock ett område i landet som i detta avseende är speciellt – iranska Kurdistan. Där är förtrycket extra hårt och extra brutalt, och regimen övergrepp är grymmare än i övriga landet. Det förs en politik från regimen sida med syfte att på alla nivåer bryta ned det kurdiska motståndet, kampen för självbestämmande och möjligheterna till ett värdigt liv. Det handlar om alltifrån medveten och avsiktlig spridning av narkotika till fängslanden, deportationer, tortyr och politiska mord. Att detta sker har många vetat länge.

Utrikesministern har i sitt svar genomgående formulerat sig på det sättet att han konsekvent talar om Sverige och EU i ett och samma andetag. Vad jag är nyfiken på är i vilken utsträckning som Sverige har varit drivande inom EU när det gäller brotten mot mänskliga rättigheter i Iran. Sverige har ju ett anseende att leva upp till.

Anf. 17 FREDRIK MALM (fp):

Fru talman! Detta är en mycket viktig interpellation, och övergreppen mot de mänskliga rättigheterna i Iran har hårdnat sedan Mahmoud Ahmadinejad fick makten för några år sedan. De är hårdare nu. Avrättningarna är öppna för att statuera exempel gentemot befolkningen. Man stoppar kandidater – inte några stycken, inte några hundra, utan tusentals – från att ställa upp i val. Man förföljer sina medborgare i exil. Listan kan göras mycket lång. Jag tycker också att det tas upp förtjänstfulla exempel i interpellationen.

Men detta hänger också samman med Irans urananrikningsprogram, med atomenergiprogrammet. Jag tror att det är viktigt att vi verkligen förstår att detta har en närmast existentiell karaktär.

I efterkrigstidens värld talar vi om att det egentligen finns två centrala tabun. Det gäller aldrig mer Hiroshima och aldrig mer Auschwitz. Om den islamiska regimen i Iran får tillgång till världens farligaste vapen kommer man på en och samma gång, om det vill sig riktigt illa och om vi de facto ska ta presidentens ord på allvar, att kunna upprepa båda dessa saker på en gång.

Atomenergiprogrammet riskerar att leda till en rustningsspiral i regionen. Det riskerar att förskjuta maktbalansen i regionen. Vi har de uppenbara hoten mot Israel som jag indirekt nämnde nyss. Vi har efterverkningar i Europa där det diskuteras missilförsvar och annat inom denna kontext. Men framför allt är den avgörande frågan att om Iran blir en kärnvapenmakt finns det uppenbara problem i en demokratisering av landet, därför att den dag som oljepriserna faller, den dag som problemen ökar och den dag som befolkningen blir mer och mer missnöjd och börjar resa motstånd kommer regimen att kunna slå till ännu hårdare om man har tillgång till dessa vapen.

Fru talman! I svaret kan man läsa: ”Iran är en regionalpolitisk realitet som på ett eller annat sätt måste hanteras. Landet går inte att isolera eller sanktionera bort. Sverige betonar därför, i linje med övriga EU, vikten av en kritisk men konstruktiv dialog med Iran.”

Detta är mycket viktigt. Men samtidigt kunde vi häromdagen läsa att Iran nu har beslutat sig för att starta 6 000 nya centrifuger i urananrikningsprogrammet. Då måste vi ställa oss frågan: Har denna konstruktiva

dialog gjort någon nytta? Har vi förändrat något? Har Iran ändrat sitt beteende?

Ministern beskriver detta mycket bra några rader ned i interpellationen. Där står det: ”Dialogen blir inte effektiv då bara en vill prata.”

Nej, det är precis som Indira Gandhi har sagt tidigare, nämligen att man inte kan skaka hand med en knuten näve. Det som utrikesministern helt enkelt gör i interpellationssvaret är att han samtidigt underkänner hela den dialog som han några stycken upp i svaret omhuldar och säger att vi måste upprätthålla.

Problemet här är att det som vi har att fokusera på är att det inte räcker med enskilda ställningstaganden och uttalanden eller att i något sammanhang där någon människorättsaktivist fångas skriva en petition eller protestera. Vad det handlar om är ett genomgående och konsekvent arbete för att bilda allianser för att öka trycket på den iranska regimen. Det krävs ett arbete med mycket mer energi, upplever jag.

I Sverige hänvisar vi ofta till EU och säger att EU har fattat ett beslut. Vi står bakom EU:s beslut. Men det vore mycket roligt om de starka aktörerna i EU ibland kunde hänvisa till Sverige som pådrivare och säga: Nu har Sverige drivit på. Vi borde lyssna på Sverige i den här frågan.

Fru talman! Min uppfattning är att den här interpellationsdebatten är viktig, och jag vill också bidra till att öka trycket på utrikesministern att agera mer i frågan.

Anf. 18 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! Amineh Kakabaveh slutade med att ställa frågan: Vad har Sverige gjort? Har Sverige varit pådrivande i Europeiska unionen. Fredrik Malm var inne på ungefär samma frågeställning.

Ja, det tror jag att man kan säga, men det gäller nästan generellt när det gäller frågor om mänskliga rättigheter inom Europeiska unionen. Det gäller inte bara Iran. Det gäller i nästan varje annat enskilt fall. Vi har just diskuterat Armenien. Vi kan diskutera andra länder också. Sverige är pådrivande i nästan varje fall när det gäller MR-aspekten på vår bilaterala relation med andra länder. Det gäller också i det iranska fallet. Det är varken ett undantag eller ett särfall i något annat hänseende.

Det är viktigt att vi driver denna dialog med de iranska myndigheterna. Vad är förutsättningarna för framgång? Det är svårt att bedöma, men det har förekommit fall då vi tror att vi genom ibland diskret diplomati ibland öppen diplomati har haft möjlighet att påverka utgången i enskilda fall och hjälpa enskilda människor. Det förändrar föga i regimen övergripande karaktär och kanske inte så mycket Irans allmänna utveckling. Men att det ibland har funnits möjlighet att påverka enskilda människoröden är ett gott argument i det lilla för att framföra detta.

Sedan måste vi se vad vi långsiktigt kan göra efter ringa förmåga för att försöka påverka landets framtida utveckling. Jag skrev någonting i interpellationssvaret om att Iran är en realitet. Det är mer än en realitet. Iran är de facto en regional stormakt. Det är världens näst äldsta kultur. Det är 70 miljoner människor med en mycket central geostrategisk position. Alldeles oavsett vilken regim det är i detta land har vi ett intresse av dess utveckling, och vi har ett intresse av att försöka påverka dess interna utveckling i riktning mot de värderingar som vi företräder. Detta är ett land som har förutsättningar för demokrati och rättsstat. Externt har vi ett

intresse av att Iran är en aktör som främjar regional stabilitet och utveckling.

Vi för en dialog med Iran i båda dessa frågor. Vi har ett intresse av den iranska politiken som den utformas i riktning mot Irak. Vi har ett intresse av den iranska politiken som den utformas i riktning mot Afghanistan. Det är också anledningen till en del av den dialog som vi har med dem angående narkotikasituationen. Narkotika är ett jätteproblem i Iran. Det är väldigt många smugglingsvägar från Afghanistan som går genom Iran. Vi har ett intresse av samarbete i de frågorna.

Jag ska motstå frestelsen från Fredrik Malm att gå in för djupt i den kärntekniska frågeställningen. Det är ingen bristande respekt, men jag tycker att vi ska ha tyngdpunkten i debatten på de andra frågeställningarna just denna gång. Jag återkommer synnerligen gärna till de andra frågeställningarna.

Sedan infinner sig frågan: Hur påverkar vi en sådan här regim? Den är väldigt speciell. Sedan den iranska revolutionen 1979 har vi brottats med detta problem. Det har funnits perioder då man har varit inriktad på mer reformer. Det har funnits förhoppningar om en öppning. Nu är vi inne i en period av besvikelse. Men vi ser också att det finns en besvikelse i det iranska samhället som tar sig uttryck i olika manifestationer av vilja till förändring. Det leder till att regimen tvingas göra det som Fredrik Malm erinrade om, det vill säga stryka väldigt många av de möjliga kandidaterna inför de val som var i mitten på mars. Vad som kommer att bli utvecklingen fram till det presidentval som Iran kommer att ha i mitten av nästa år vet vi inte.

Men jag tror inte att sanktions- och isoleringspolitik är lösningen. Jag vet att det finns väldigt många i detta land som har familjemässiga och andra anknytningar i Iran och som åker fram och tillbaka. Jag tror att det är viktigt att så kan ske. Jag vet att det finns enskilda parlamentariker i denna kammare som av andra mer politiska skäl, inte nödvändigtvis familje- eller släktband, ibland har dialog och kontakter i Teheran. Jag tycker att det också är viktigt. Jag tror att dialogen är viktig. Vi ska inte göra oss några illusioner om att vi snabbt kan förändra situationen, men att ge upp vore i alla fall fel.

Anf. 19 AMINEH KAKABAVEH (v):

Fru talman! Tack, utrikesministern, för tydliggörandena att Sverige har sitt ansvar i denna fråga. Jag delar analysen att den iranska regimen i ett avseende har blivit mer slutet och inåtvänd och inriktad på att bevara sin egen makt. Regimen är inåtvänd såtillvida att man blivit mer hänsynslös och brutal inrikespolitiskt. Man är sig själv nog i det avseendet.

Jag vill samtidigt påpeka att man är utrikespolitiskt mycket aktiv. Ahamdinejad besökte nyligen USA. Han var också i Irak på besök. Man är mycket aktiv i Mellanöstern och dess konflikter. Att Iran är mer på konfrontationskurs med den delen av omvärlden är också sant. Det är dock i en del fall en konfrontation som skulle kunna sägas vara rent av ömsesidigt befruktande.

Jag tänker närmast på förhållandena mellan USA och Iran. Det är två statsledningar som betingar varandra. Iran talar om den stora satan, och USA talar om Iran som en skurkstat. Dessa båda statsledningar kan sägas behöva varandra för att bevara sin maktställning på hemmaplan. USA

och Iran grälar med varandra, och när de gör det hotar de också varandra. Iran talar om att man bygger ut kärnkraft. USA hotar med krig. Iran bygger ut kärnkraft ännu mer och så vidare. När de båda sidorna presenterar motpartens hot på hemmaplan hoppas man att folket ska sluta sig samman och sluta upp bakom sina respektive statsledningar.

Det gläder mig att utrikesministern kan meddela att antalet kritiska démarcher och offentliga uttalanden ökat under 2007 och 2008. Det gläder mig också att få höra att handelsavtalet med Iran inte blev av av det skälet som ministern anger. Det gläder mig också att Sverige och EU tagit upp de fall som jag nämnt, såsom Hiwa Botman, Adnan Hassanpour, Mansour Ossanlou, Bijan och Behruz, i de démarcher som har gjorts av Sverige och EU. Att detta är viktigt framgår inte minst av att den fackliga föreningsledaren Mahmoud Salehi, som jag nämnde i min interpellation, faktiskt har fått lämna fängelset för att få vård.

Kamp av det här slaget lönar sig faktiskt. Det går att uppnå resultat. Det sorgliga är att många fall inte blir kända. Det handlar om fattiga barn som stympas för snatteri och kvinnor som våldtas och inte har den minsta chans till rättvisa. Kvinnor som visar håret drabbas av fängelsestraff och så vidare. Problemet är att så lite av detta är känt för allmänheten.

Utrikesministern har nämnt att det inte blev något handelsavtal med Iran 2002 beroende på bristen på respekt för mänskliga rättigheter. Det var en tid sedan, och det var under den gamla regeringens tid. Jag vill veta mer om vad som hänt sedan 2002 och särskilt efter 2006. Utrikesministern nämnde den kritiska dialogen, och jag är glad över den. Men hur kommer utvecklingen mellan Sverige och Iran att se ut konkret?

Anf. 20 FREDRIK MALM (fp):

Fru talman! Jag instämmer med utrikesminister Carl Bildt som säger att vi kan lämna det kärntekniska till något annat tillfälle. Det ska medges att jag själv inte är någon fysiker.

Men den här frågan hänger ändå samman med övergreppen mot de mänskliga rättigheterna. I december 2007 kom den amerikanska NIE-rapporten, National Intelligence Estimate, där man slog fast att Iran har haft ett kärnvapenprogram och lade det på is 2003. Då kan man fråga sig varför de gjorde det. Då är det populärt i Europa att säga att det gjorde de tack vare den kritiska dialogen. Men jag tror att andra bedömare är mer tydliga med att det som hände i Irak 2003 sände en ganska tydlig signal till Iran. Samtidigt avvecklade Libyen sina massförstörelsevapen eller klargjorde att man så skulle göra.

Jag tror att det här vittnar om vad det är för sorts tryck, i alla fall vilken grad av tryck, som krävs för att den iranska regimen ska lyssna och vara beredd att förändra sitt beteende.

Ingen här inne vill se något krig. Ingen här inne vill se någon väpnad konflikt med Iran. Vi vill kunna lösa det på ett annat sätt, men det är ändå en hint om vilket tryck som krävs för att regimen ska lyssna, och då räcker inte den politik vi har fört. Det är det ena jag vill säga, fru talman.

Amineh talade en del om kurdernas situation. Å ena sidan har man övergrepp mot kurder. Det är ett problem. Men det finns också ett annat storpolitiskt problem, nämligen att händelserna i Irak och Iran förs in i en kontext, inte minst utifrån Baker-Hamilton-rapporten och andra typer av analyser och uppfattningar, där det här ska lösas genom att involvera en



rad olika stater. Sedan säger man att Iraks grannländer ska involveras i processen. Det här slutar med att Iran, Syrien, Turkiet och Irak kommer att sitta vid förhandlingsbordet. Det är precis den trenden man ser, och det kommer i slutändan att drabba kurderna mycket svårt.

Fru talman! Man bör diskutera om sanktioner kan bli hårdare och inte mjukare. Demokratirörelsen behöver få mer stöd.

Anf. 21 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! I korthet: Vad gör då Sverige? Ja, om jag håller mig till det som ligger under utrikesministerns domvärjo upprätthåller vi en dialog. Jag skulle gärna intensifiera den på en lång rad olika områden med Teheran. Det handlar till exempel om frågor där jag tycker att vi har ett så att säga ömsesidigt, konstruktivt intresse, och det gäller hur Iran uppträder i sin utrikespolitik. Där handlar det om relationerna eller utvecklingen i Irak, där det är viktigt att man spelar en konstruktiv roll. Det handlar om utvecklingen i Afghanistan, där vi i grunden, trots väldiga skillnader i regim, borde ha ungefär samma intresse av att stabilisera utvecklingen. Det kan också finnas områden som till exempel bekämpningen av narkotikasmuggling och narkotikahantering, där vi också trots allt har ett gemensamt intresse.

Detta ger också ett utrymme för en kritisk dialog om mänskliga rättigheter, och den kan ju ha lite olika komponenter. Vi tar till exempel upp enskilda fall. Det gjorde jag och överlämnade en lista till den iranske utrikesministern Mottaki när han var här i Stockholm någon gång förra året, och vi hade en representant för UD som var i Teheran bara för någon månad sedan och också överlämnade en lista med enstaka fall. Jag vill inte säga att vi når framgång i alla dessa fall, men jag vill gärna säga att det finns exempel där vi tror att det har gett någon typ av resultat.

Det ger också utrymme för att föra en kritisk dialog på de punkter där vi har så att säga mer fundamentala motsättningar när det gäller mänskliga rättigheter. Den mest flagranta är, tycker jag, användningen av dödsstraff. Det är någonting som vi känner moralisk avsky emot i största allmänhet, men när det uppkommer fall där det används gentemot minderåriga på det sätt som vi har tyckt oss kunna konstatera har vi anledning att ta upp det med en skärpa utöver den vanliga som vi har när det gäller dödsstraffet.

Sedan tror jag, som jag sade – det gäller handel, och det gäller mänskliga kontakter – att vi förändrar regimen mer genom kontakter än genom isolering. Det är inte nödvändigtvis en utrikesministers uppgift, men jag vill inte ha en utrikespolitik som lägger spärrar i vägen för de kontakter och det ömsesidiga utbyte som långsiktigt, tror jag, är det bästa sättet att omvandla slutna regimer, oavsett om vi talar om Iran eller om vi talar om andra samhällen som har varit föremål för en mer levande debatt i Sverige under de senaste dagarna.

Jag kan kanske trots det få släntra in, inte på den kärnfysiska frågan – den kan vi ta i något annat sammanhang – men på det dilemma som det iranska nukleära programmet innebär. Det är viktigt att säga till att börja med att vi icke vill beröva Iran, oavsett regim, möjligheten att utnyttja kärnkraften som fredlig energikälla. Den reaktor vid Bushehr som nu börjar färdigställas har ju varit på gång under åtskilliga regimer. Den började under shahregimen och med en tysk beställning. Den fullbordas

nu under denna regim, och det är ryska reaktorer. Det är också så, i och för sig, att IEA ger möjlighet till anrikning och tillverkning av bränsle. Problemet är då att Iran inte riktigt har etablerat den trovärdighet som skulle kunna krävas för att man fullt ut ska tillåta detta, och det är därför säkerhetsrådet har tagit sina beslut.

Om det finns ett samband mellan detta och utvecklingen av mänskliga rättigheter är jag mer tveksam till. Efter 1979 och den iranska revolutionen lade man, såvitt vi kan förstå, ned det militära nukleära programmet. Sedan kom det tillbaka igen, och det var i en situation då det var mycket eländigt för mänskliga rättigheter. Sedan kom det tillbaka, och 2003 tror jag att i alla fall delar av det kom att modifieras. Det finns inget samband här.

Jag tror att man ska se det som har förekommit på den militära sidan mer som relaterat till andra, externa faktorer och mindre till den interna utvecklingen. Det gör det också möjligt att särskilja den ena politiken från den andra. Det tror jag i grova drag också är bra när det gäller att försöka påverka den interna utvecklingen i landet.

Anf. 22 AMINEH KAKABAVEH (v):

Fru talman! Tack, utrikesministern, för din förklaring! Det gläder mig faktiskt att i dag stå här i kammaren i Sveriges riksdag och diskutera regimen i Iran, framför allt mänskliga rättigheter, kvinnor, barn och arbetarnas rättigheter. Det är väldigt viktigt.

Av den anledningen är jag också glad för att debatten inte ska stanna vid utrikespolitik. Det är jätteviktigt med inrikespolitik.

Jag ser inte att frågan om kärnvapen inte är viktig. Självklart är det en viktig fråga. Men den iranska regimen har alltid använt den metodologin: Så fort det finns ett tryck inåt vill man visa upp något för att omvärlden ska blunda för vad som sker i Iran. Irakfrågan är väldigt viktig, som togs upp här, och Iran spelar en stor roll. Men jag är också övertygad om att mycket som sker i Irak och i andra delar av Mellanöstern inte har direkt med Iran att göra. Men Iran vill ju bli viktigt i området efter att Pakistan har skaffat sig kärnvapen och Israel finns där. Iran vill också synas. Där är jag återigen rädd för att de mänskliga rättigheterna kommer i skymundan för att den stora utrikespolitiken finns. Man vill ju också avsiktligt göra detta.

Jag måste återigen säga att jag är glad för att vi i Sverige är på rätt väg, men jag vill säga att vad utrikesministern än har att säga i debatten kvarstår en sak: Ingen av oss kan någonsin säga att vi har gjort tillräckligt.

Anf. 23 Utrikesminister CARL BILDT (m):

Fru talman! I detta kan jag självfallet i allt väsentligt hålla med. Vi ska fortsätta, inom ramen för framför allt Förenta nationerna och de direkta förhandlingar som sker från Europeiska unionens sida, ansträngningarna i de mer kärnteknologiska frågeställningarna med Iran. Men viktigt är också att vi bibehåller perspektivet och diskuterar utvecklingen både av det iranska samhället internt på det sätt vi nu har diskuterat och fortsätter en dialog som gör det möjligt att se en utveckling mot ett Iran som är ett stabilt, ansvarstagande och konstruktivt land som i tilltagande utsträckning utvecklas i riktning mot en rättsstat och så småningom

också den typ av demokrati som det i det iranska samhället borde finnas fullt möjliga förutsättningar för.

Kan Indien vara en livskraftig demokrati så kan nästan varje annat samhälle, oavsett komplexiteten och oavsett historien, också vara en livskraftig demokrati. Det finns ingen anledning till att Iran inte skulle kunna gå den vägen, och det finns ingen anledning till att detta inte skulle kunna vara en utveckling som också gjorde det möjligt för Iran att spela den roll i regionen och också på den globala scenen som de flesta iranier, egentligen oavsett politisk åskådning, anser att landet genom sin historia, kultur och geografiska belägenhet har både möjlighet och rätt till.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2007/08:94  
11 april

Svar på  
interpellationer

## 7 § Svar på interpellation 2007/08:475 om Bromma flygplats

Anf. 24 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund har frågat mig om jag avser att ta initiativ till en proposition om flygkapaciteten i Stockholmsregionen och när den i så fall kommer. Björn Vestlund har vidare frågat om jag kommer att acceptera ett avtal som binder upp en kommun under så lång tid som 30 år med en flygplats som knappast kan anses miljövänlig.

Vad gäller Börje Vestlunds första fråga, så är infrastrukturpropositionen, där flygkapaciteten i Stockholmsregionen också behandlas, under beredning. Jag avser att lägga fram den propositionen i september. I det sammanhanget bereds också förslagen från den av den förra regeringen tillsatta Flygplatsutredningen, som pekar ut Bromma som en av tio nationellt strategiska flygplatser.

Avtalet om Bromma flygplats är ett avtal mellan två parter, staten och Stockholms stad. Stockholms stad vill också ha kvar Bromma flygplats. Om kommunen inte skulle vilja det skulle de inte ha skrivit avtalet med staten. Ett långsiktigt avtal ger också större förutsättningar för investeringar i ytterligare miljöförbättrande åtgärder.

Bromma flygplats bedriver ett aktivt miljöarbete för att minimera flygplatsens miljöpåverkan. Flygplanen flyger enligt vissa bestämda flygvägar. Nära flygplatsen förläggs flygvägarna, i möjligaste mån, så att bullret vid in- och utflygningar stör så få personer som möjligt. Längre bort från flygplatsen lägger man flygvägarna så att flygsträckan blir så kort som möjligt.

Luftfartsverket skapar incitament för flygbolagen att använda moderna flygplan, med renare och tystare motorer. I den startavgift som flygbolagen måste betala ingår en avgasavgift och en bulleravgift. Avgasavgiften ökar med ökande utsläpp av kväveoxider och kolväten och bulleravgiften är högre för de plan som bullrar mest. I bulleravgiften tas också hänsyn till flygplatsens känslighet. Bromma ligger i högsta avgiftsklassen.

På Bromma har banavsningsmedlet bytts ut från urea till kaliumformiat, som i dagsläget är den miljömässigt bästa produkten på marknaden. Största fördelen med avsningsmedlet, jämfört med urea, är att det inte innehåller kväve som bidrar till övergödning och försurning. I dag

används biobränsle för uppvärmning av Bromma flygplats, och åtgärder för att spara energi pågår ständigt. Flygplatsen var exempelvis först i Europa med att använda strömsnål banljusarmatur med dioder.

Luftfartsverket har valt att göra sin egen verksamhet klimatneutral. Detta är de bland de första i Sverige med att göra. Klimatneutraliteten uppnås genom att Luftfartsverket så långt som möjligt vidtar åtgärder för att minska den egna verksamhetens koldioxidutsläpp till noll. Först när de egna åtgärderna inte räcker till för att nå nollutsläpp köper Luftfartsverket certifikat som visar att utsläppsminskningen har skett i projekt på annat håll.

Anf. 25 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka infrastrukturministern för svaret.

Ännu en gång ska vi få ett förslag i den fantastiska infrastrukturproposition som ska komma. Den hör man talas om nästan varje gång man är i kammaren. Den ska lösa allsköns problem, nu även flygkapaciteten i Stockholm. Det ska bli intressant att läsa den, vill jag initialt säga i detta sammanhang.

Det intressanta är att i Stockholms kommun har majoriteten, de som har makten i kommunen, varierat sedan 70-talet, och ändå sägs det att Stockholms stad vill ha Bromma flygplats. Hur kan statsrådet säga så? Om ett par år vill Stockholms stad kanske inte alls ha den flygplatsen. Det är huvudfrågan. Under de innevarande fyra åren vill man ha den. Under de kommande fyra åren kanske man inte vill ha den. Trots det säger statsrådet trosvisst att man vill ha den. Jag skulle vara väldigt försiktig, fru talman, med att göra sådana uttalanden. Man vill ha den för tillfället men kommer förmodligen inte att vilja ha den om två år eller om åtta år, eller vad det nu kan vara. Majoriteten i Stockholm växlar nämligen väldigt ofta. Det finns det ganska god statistik på.

Jag håller med statsrådet om en sak som sades i svaret, nämligen att långsiktiga avtal – naturligtvis – ger möjligheter till bättre investeringar och miljöförbättrande åtgärder. Det är ju rent allmänt ett problem när man har korta upphandlingstider, men jag kan tycka att det är den enda poäng statsrådet har i svaret. I övrigt handlar det som infrastrukturministern tar upp om att flygplatsen ligger i ett mycket tätbebyggt område.

Inflygningen ligger i ett tätbebyggt område. Om det hände den minsta lilla incident vet vi att det skulle sluta i katastrof. Vi vet att bullerproblematiken är betydande. Man har vid flera tillfällen blivit lovad, inte minst förra gången avtalet skrevs om, att bullret skulle minska. Det har visat sig bli tvärtom. Jag vet inte om det gjorts några mätningar men åtminstone upplevs bullret som minst lika högt eller till och med högre på grund av det ökade antalet flygrörelser. Hur vi än vänder och vrider på det hela bullrar varje plan när det flyger in och när det flyger ut, och med ett ökat antal flygrörelser ökar också bullret; det gäller i varje fall upplevelsen av bullret.

Det är jättebra att man använder andra avisningsmedel. Det är jättebra att man byter till lysdioder. Jag förstår bara inte varför det i detta sammanhang skulle vara så fantastiskt. Vore det inte något som alla flygplatser egentligen borde göra, inte bara Bromma? Det borde väl vara en ambition i det allmänna miljöarbetet, något som alla verk på transportpo-

litikens område borde ha. I det sammanhanget kan jag därför inte se att det skulle vara något som är bra enbart för Bromma. Snarare är det ett underbetyg till regeringen för att man inte satt ordentligt tryck på de andra flygplatserna att göra på motsvarande sätt.

Jag måste säga att det är ett ganska svagt svar på en fråga som oroar väldigt många stockholmare.

Anf. 26 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag hör att Börje Vestlund försöker hänga upp sin Brommakritik på att 30 år skulle vara för lång tid för ett avtal om en flygplats. Då måste man ställa sig frågan: Vilken infrastruktur måste inte ses och planeras på lång sikt? Flyget är väl också en typ av infrastruktur, precis som vägar, järnvägar och broar, och därför en given del av Stockholmsregionens, och varje annan regions, infrastruktur.

Om vi tittar framåt till 2030 – alltså endast 22 år fram i tiden – kommer ytterligare en miljon människor att bo i Stockholmsregionen. Jag hoppas att Åsa Torstensson och jag tillsammans då kunnat lösa frågan så att man kan åka snabbtåg till Göteborg och Köpenhamn. Men jag kan försäkra, fru talman, att Börje Vestlund och andra trots det kommer att inse att flyget fortfarande är ett viktigt transportmedel. Inte minst gäller det Östersjöregionen som, det är min övertygelse, då kommer att vara mycket mer integrerad än i dag.

Bromma är alltså en viktig pusselbit för att vi i Stockholm ska kunna hävda oss i den internationella konkurrensen, och jag tror och hoppas att just den insikten gjort att tidigare socialdemokratiska regeringar varit minst sagt ljumma inför sina stockholmska partikamraters ständiga vilja att lägga ned Bromma flygplats. Ni har inte vunnit särskilt mycket stöd hos tidigare socialdemokratiska regeringar i den frågan.

Jag tror att det är hög tid, fru talman, för Börje Vestlund, Carin Jämtin med flera att inse att stödet för deras nedläggningslinje är, mildt uttryckt, svagt. En färsk opinionsmätning i Stockholm visar ett starkt stöd hos stockholmarna för Bromma flygplats. Inte mindre än 60 procent vill behålla flygplatsen. I själva Bromma vill nära 70 procent behålla den. Till och med var fjärde miljöpartist vill behålla Bromma flygplats.

Fru talman! Man måste ställa sig frågan vad alternativet till Bromma är, om man nu vill lägga ned Bromma. I sin interpellation påstår Börje Vestlund att merparten kan rymmas på Arlanda och säger dessutom att det finns ledig kapacitet på de flesta flygplatser runt om i vårt land. Men Börje Vestlund kan väl knappast se Västerås eller ens Skavsta som en fullgod ersättning för Bromma? Och myten, för det är en myt, att Arlanda skulle vara en fullgod ersättning är seglivad hos Stockholms socialdemokrater.

Självklart vet Börje Vestlund och andra att om Bromma lades ned skulle attraktiva start- och landningstider snart bli en bristvara på Arlanda. Därtill kommer den problematik som Arlanda redan i dag brottas med, nämligen koldioxidutsläppen och koncentrationen på just Arlanda. Det skulle knappast bli bättre om Bromma lades ned.

Det talades länge om en ny flygplats på Södertörn, men politikerna i dessa kommuner har knappast ställt sig i kö för att få välkomna och anlägga en ny flygplats inom just sin kommun. Den frågan måste därför i dag betraktas som totalt död.

Fru talman! Bromma är en nationell strategisk flygplats. Utan Bromma skulle Stockholmsregionens konkurrenskraft minska och trängseln och miljöproblemen på Arlanda öka. Bromma flygplats ligger, vilket statsrådet redogjort för, långt framme i ett aktivt miljöarbete, och jag tycker att Stockholms stad visat framåtanda och ansvarskänsla när man arbetat fram ett modernt långsiktigt avtal, med stora miljöhänsyn, för Bromma flygplats.

Anf. 27 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Jag reagerade också på texten i interpellationssvaret. Åsa Torstensson skriver: "Stockholms stad vill också ha kvar Bromma flygplats." Kanske är det nödvändigt att också blicka tillbaka lite grann i tiden.

Bromma flygplats har funnits sedan 1936. Redan 1945, alltså för 63 år sedan, kom de första klagomålen om buller och miljöproblem från de kringboende. År 1968 sade hälsovårdsnämnden i Stockholm nej till trafik på Bromma med bland annat DC 9:or. Luftfartsverket sade däremot ja. Men ett år senare gav regeringen Luftfartsverket bakläxa och stoppade trafiken med jetplanen på Bromma. SAS flyttade sin inrikestrafik med jetdrivna plan från Arlanda, medan Linjeflyg stannade på Bromma med sina propellerplan.

Att Bromma är en förhållandevis liten flygplats innebär inte att verksamheten är betydelselös. Jag tror att den är nödvändig. Men det som man började klaga på 1945 har vi klagomål på ännu i dag, 63 år senare. Sten Nordin säger att vi måste se framåt och pratar om 22 år framåt i tiden. Men problemen med Bromma har funnits i 63 år, och de boende i Bromma kan mycket väl intyga detta.

Åk ut till Minneberg, Brommaområdet och villaområdet och lyssna på vilket trafikbuller det är! De boende där berättar om att när de pratar i telefon och det kommer plan kan de inte lyssna längre, för det hörs inte. Sitter man ute i trädgården är det bara att gå in och stänga dörren. Att ha fönster öppna är bekymmersamt. Det här är inte någonting som enbart jag säger. Lyssna på dem som bor i inkörszoner och dylikt.

Antalet landningar har också ökat, trots att man så sent som 2002/03 sade att man skulle börja ett avvecklingsarbete i liten skala, så att man begränsade antalet landningar från 23 000 per år till 15 000. Detta var ett steg mot avveckling. Men vad har hänt? Precis som här sägs tycker man att man har fått tystare plan och av den anledningen kan ha flera landningar. Nu är det alla möjliga plan som åker och vistas där. Trafiken har blivit minst sagt olidlig för de boende.

Men det finns andra problem också. Infarten till Bromma från Stockholms innerstad med Tranebergsbron är inte någon bra trafiklösning. Detta vållar också köer och bekymmer. Dessutom behöver man ha marken. Det finns flera anledningar att se över situationen på Bromma. Jag tycker att det är makalöst att ledningen i Stadshuset i Stockholms kommun tecknar ett avtal med Luftfartsverket på 30 år, som kan sägas upp endast ensidigt. Det är inte att värna om en god utveckling. Det är framför allt inte att värna om miljön och de boende runt Bromma flygplats.

Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund efterfrågade att man tar upp flygkapaciteten i Stockholm i en proposition. Jag svarar att det kommer en infrastrukturproposition. Angående Börje Vestlunds kommentar om att allt ska komma i en infrastrukturproposition är det mest förvånande att Börje Vestlund inte har förstått att denna infrastrukturproposition, precis som tidigare infrastrukturpropositioner, har till uppgift att blicka framåt. Den här har dessutom till uppgift att skapa utökade möjligheter mellan de olika transportslagen. Den stora utmaningen är klimatutmaningen. Landet behöver flyg, väg, järnväg och sjöfart. Men de måste hänga samman mycket mer miljösmart.

Den socialdemokratiska regeringen tillsatte en nationell flygplatsutredning. Det är bara beklagansvärt att Börje Vestlund inte har förstått att det hör ihop med vilka inriktningar och vilka prioriteringar man ska göra. I det sammanhanget är naturligtvis infrastrukturplaneringen i olika regioner, i detta fall Stockholmsregionen, helt avgörande för att nå bästa resultat för de olika transportslagens samverkan.

Den andra frågan berör det 30-åriga avtalet. Staten har för länge sedan sagt ja till ett 30-årigt avtal. Det är två avtalsparter. Det är upp till den andra demokratiskt valda parten att fatta sitt beslut. Det har Stockholms fullmäktige gjort, och det gör de på egna mandat och egna meriter. Det tänker jag inte lägga mig i. Den kritik som både Sylvia Lindgren och Börje Vestlund riktar mot arbetet i Stockholms fullmäktige och i Stads- huset må riktas dit.

Staten har naturligtvis sina egna intressen att bevaka i ett avtal. Den andra parten har sitt ansvar att utifrån sina premisser och sina intressen bevaka ett avtal. Det vore knepigt om jag som statens företrädare skulle lägga mig i hur kommunfullmäktige i Stockholms stad tänker eller agerar. Det tycker jag hör hemma på den demokratiskt valda arenan Stockholms fullmäktige.

Anf. 29 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Statsrådet får ursäkta, men ibland får man i den debatt som vi har här i kammaren intrycket att alla problem som över huvud taget finns inom transportsektorn kommer att lösas när infrastrukturpropositionen kommer. Det blir ytterligare en sak. Man ska lösa den ganska sega fråga som förmodligen inte, vad jag kan se i alla fall, kan vara löst bara för att man får ett 30-årigt avtal med Bromma. Det skulle också lösas där. Det ena efter det andra ska lösas. Jag tror att jag kommer att ha någon interpellation senare i dag också, om kollektivtrafiken eller vad det var, där det i svaret står att frågorna ska lösas genom infrastrukturpropositionen. Jag hade dessutom en debatt med Åsa Torstenssons departementschef. Då skulle även konkurrensfrågorna lösas genom infrastrukturpropositionen. Det blir lite komiskt ibland att debattera de här frågorna i det perspektivet.

Jag vill kommentera Flygplatsutredningen. Den hade ett ganska fritt mandat att tala om vilka som var de viktigaste flygplatserna, som den utredaren uppfattade det. Sedan har man att ta ställning till detta. Det innebär inte per definition att man behöver lägga sig för varje förslag en utredare lägger fram. Man kan naturligtvis göra egna ställningstaganden

och motivera dem. Det har även den här regeringen gjort vid ett antal tillfällen.

Sten Nordin ville plocka in hela Stockholmsdebatten här. En sak har Sten Nordin rätt i: 30 år är inte lång tid för en infrastruktur. Det kan jag villigt hålla med om. Men 30 år är väldigt lång tid när man har kontroversiella saker som Bromma flygplats. Det finns ett antal ganska tydliga skäl som redovisas emot den. Det handlar framför allt om bullret. Miljön kanske kan förbättras; det kan jag inte uttala mig om. Men jag kan säga att bullret fortfarande är ett stort problem på Bromma.

Jag håller med om att flyget kommer att vara ett viktigt transportmedel. Däremot vet alla som har studerat utvecklingen av flyget under de senaste åren att det inte går så spikrakt uppåt som man gärna vill tro, och framför allt som förståsigpåarna gärna vill tro. Det går ganska mycket upp och ned vad gäller flyget.

Arlanda skulle i så fall ha varit fullt för länge sedan, för att ta det exemplet. Sten Nordin säger att det finns en myt om Arlanda. Nej, det är ingen myt. Så sent som bara för några månader sedan kollade jag denna uppgift. Det man säger från Arlanda är att man kan ta emot betydligt mer trafik än vad man har i dag och förmodligen hela Brommas kapacitet.

Ett annat alternativ är att använda flygplatserna runt omkring. Det kräver också att man vågar göra andra insatser för att till exempel bygga ut infrastrukturen till andra flygplatser så att det finns snabbtåg att ta därifrån. Men när man inte vågar ta den diskussionen kommer det att vara problem.

Jag tror att Sten Nordin tillsammans med andra moderater i Stockholm alltid har lyssnat för mycket på vad Stockholms Handelskammare har sagt. Det käraste de har är Bromma flygplats. Det gör att debatten blir något snedvriden när man inte kan lyssna på någon annan.

Jag går till sist till den fråga som Sylvia Lindgren tog upp. Sten Nordin säger här att Stockholm kommer att växa. Jo, just det, det kommer den att göra. Den behöver mark att bygga bostäder på. Detta vägrar Sten Nordin att inse.

Det finns snart inga reservat inom Stockholms stad att bygga bostäder på mer än just på Bromma flygplats. Det finns små gluggar. Det vet både Sten Nordin och jag efter vår gemensamma karriär i Gatu- och fastighetsnämnden i Stockholm.

Anf. 30 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Det är alldeles givet att man måste jobba vidare med buller- och miljöfrågor. Det är frågor som ännu inte är lösta fullt ut även om situationen har förbättrats betydligt. Om man bara blickar tio år tillbaka i tiden har det hänt saker.

Det är just långsiktigheten i Brommaavtalet som ger möjligheten att arbeta med miljöfrågorna. Det har också förts in som en mycket aktiv del i Brommaavtalet. Det är inte nytt. Man har haft miljöfrågorna där tidigare, och man har betonat det ännu starkare i detta avtal.

Det är klart att det finns invånare som berörs och störs av flygtrafiken. Så är det. Det gäller även Arlanda. Det har vi också en debatt om. I de kommuner och bland de boende som är runt Arlanda har vi en debatt. Om vi flyttar hela Brommatrafiken till Arlanda är jag inte så övertygad



om att debatten slutar. Jag tror att den kommer att öka, även om den då inte berör Bromma.

Det är ändå intressant att 70 procent av Brommaborna i en opinionsundersökning säger att de vill ha kvar flygplatsen. Jag tror att det handlar om två saker. Det finns en insikt om att det är bra för Stockholmsregionen att ha en citynära flygplats. Det finns också en insikt om att det kanske inte blir så jättemycket bättre miljö med de planer som Socialdemokraterna har för alternativ användning av Bromma.

Jag är inte övertygad om att den marken är den bästa mark vi kan bygga bostäder på efter att den i 40–50 år har varit flygplats med allt vad det innebär av föroreningar av marken. Jag är inte så säker att Börje Vestlund har hittat ett bra område för bostadsbyggande.

När det gäller legitimiteten i beslutet är jag lite förvånad av den debatt som Socialdemokraterna för. En vald majoritet måste kunna fatta långsiktiga beslut. Det är ganska självklart.

Det är ändå samma parti som i en annan fråga vänder helt om. Där säger man att det ska skrivas in i grundlagen att statliga bolag inte får säljas. Där vill man verkligen bromsa på alla sätt.

En vald majoritet måste ha den legitimiteten.

Anf. 31 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Det är ett svek mot de boende och Stockholm att flygplatsen på Bromma ännu inte har avvecklats. Buller, miljöproblem, trängsel, avgaser, transportbekymmer och säkerhetsaspekter är bara några av bekymren som många under en alldeles för lång tid tvingats leva med.

Åsa Torstensson vill gärna bolla över frågan till kommunen och Stockholm. Det är fullständigt orimligt att regeringen låter en myndighet binda upp nuvarande regering och framtida regeringar för en så lång tid som 30 år i en fråga som är så viktig för stockholmarna.

Den här frågan är minst sagt kontroversiell. Det är många som är utsatta för Brommas negativa miljöpåverkan. Det har vi talat om en del här. Visst finns de bekymren också runt omkring Arlanda. Men det finns en annan täthet.

Det handlar om Kungsholmen, Minneberg och hela infarten. Där bor väldigt mycket människor. Det finns också redan buller av annat slag vilket ökas ytterligare. Det är nedfall och dylikt av partiklar från bensin som också påverkar trädgårdarna runt omkring Bromma.

Det är inte nog med att man inte kan ha fönstren öppna. Man kan inte heller äta äpplena från den egna trädgården. Bromma är felplacerat. Det har vi försökt att tala om. Men man förlänger utan vidare avtalet och med enbart en part som kan säga upp detta avtal.

Flyget behövs. Men placeringen av Bromma flygplats är i högsta grad olämplig. Det vore förödande för miljön och de boende om det ska vara i ytterligare 30 år.

Anf. 32 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Sylvia Lindgren tog sin kraft från det som hände för 30 år sedan och hänvisade 30 år framåt och beskriver sveket mot stockholmarna och Bromma. Sylvia Lindgren är antagligen svaret skyldig.

Hon beskriver en situation för Bromma där man som majoritetsbildare i Stockholms stad inte har engagerat sig, hittat lösningar och lagt ned Bromma. Det är uppenbarligen vad Börje Vestlund och Sylvia Lindgren vill göra. De vill lägga ned Bromma. De har haft sina redskap att göra det.

Brommaavtalet är beslutat av regeringen. Stockholms stadsfullmäktige har godkänt sin del av avtalet. Det är två självständiga parter som utifrån självständiga positioner och intressen i var sitt avtal har ansvar för att se till att man är tillfreds med det man skriver under i avtalet. Så har skett.

Det finns ett intresse från Luftfartsverket av långa avtal för att kunna vidta miljöinsatser och göra investeringar som kostar pengar. Där är långa avtal en viktig parameter. Det är en av grundinställningarna som Luftfartsverket har haft.

Översynen av avtalet som sådant har skett på initiativ av den andra parten, Stockholms stad. I det sammanhanget är det återigen två parter som har att ta ansvar för var sin del i en förhandling.

Anf. 33 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag ska inte vara lika osjyst som statsrådet är när jag debatterar. Jag brukar inte angripa mina motståndare när de inte har något inlägg kvar.

Jag kan bara för Sylvia Lindgrens del säga att problemet är, statsrådet, att Bromma praktiskt taget har varit nedlagt för allt trafikflyg under ett antal år för att sedan upptas igen. Det var en borgerlig majoritet som upptog trafiken. Jag vill i det sammanhanget erinra om att det skedde mot Centerns vilja.

Infrastrukturdebatten är oftast väldigt regional. Det är sällan statsrådet behöver stå och diskutera snöskoterleder och sådant med oss stockholmare. Har det hänt?

(Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c): Jo, men inte när det gäller Stockholm.)

Det har inte hänt med oss stockholmare. Jag tror inte att vi diskuterar andra frågor, andra vägar och andra järnvägar som ligger utanför vårt område. Det brukar vara extremt regionala frågor. Det är klart att vi inte kan kräva något jätteengagemang i denna fråga.

Jag har en kommentar om Arlanda. Man säger så här: Varför tas det inte hänsyn till de boende vid Arlanda? Jag är medveten om de miljöproblem och andra problem som finns kring Arlanda. Men det gör ju inte situationen på Bromma så mycket bättre! Skillnaden mellan Arlandas och Brommas situation är måhända att det vid Arlanda är några kilometer mellan de boende och flygplatsen. I Bromma är det några hundratal meter. Det är stor skillnad, och det gör att vi har en annan situation när det gäller Bromma flygplats. Den ligger mitt bland de boende. Såvitt jag vet finns det ingen flygplats i Sverige och ganska få i Europa som har ett sådant läge. Detta är intressant. Jag tycker att man ska ta del av debatten om Heathrows flygplats, som ligger lite för nära bebyggelsen. Men den ligger inte så nära som Bromma.

Anf. 34 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Naturligtvis är Bromma flygplats placering i sig mycket speciell. Det är en av orsakerna till det långa perspektivet när Sylvia Lindgren hänvisar till den diskussion som har förts om Bromma.

Precis som interpellanten säger menar jag att Brommas situation inte är någon nyligen uppkommen situation. Men det har samband med annan flygplatsinfrastruktur när vi tittar på Brommas vara eller icke vara. Om kollektivtrafik i anslutning till Skavsta redan hade varit utbyggd eller prioriterad hade Brommas situation varit en helt annan. Så är det inte. Det har inte prioriterats så.

Därför finns det avtal som Stockholms stad har initierat att lyfta upp. Det har man gjort av den anledningen att det är lokalt och regionalt intressant att ha kvar Bromma. Annars hade man inte tagit det initiativet. Från statens sida är det återigen ett ansvar utifrån Luftfartsverkets roll och intresse att se vad som är intressant i ett avtal för att kunna vidta till exempel miljöåtgärder och andra insatser. Från statens sida har vi möjlighet att upphäva avtalet när staten finner andra lösningar.

Börje Vestlund hänvisar till att Brommadiskussionen är regional. Vi får ändå inte missa diskussionen om att våra flygplatser är ett mycket nationellt intresse. Jag möter vikten av att Bromma flygplats fungerar även hos socialdemokrater på Gotland, till exempel.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **8 § Svar på interpellation 2007/08:486 om posten i glesbygd**

Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund har frågat mig vilka åtgärder jag vill vidta för att lösa problemet med posthämtningen i Årböle och på andra orter där man har mycket långt till brevlådan.

Inledningsvis vill jag glädja Börje Vestlund med att frågan om postutdelningen i Årböle är för tillfället löst och några nya klagomål har, såvitt jag känner till, inte framförts.

Regeringen anser det vara självklart att vi ska ha en god postservice i hela landet och att den ska vara tillgänglig för alla. Utanför tätort sker utdelning till ca 750 000 postmottagare via lantbrevbärare, och så mycket som 97 procent av dessa har mindre än 500 meter till postlådan. Med hänsyn till befolkningstäthet med mera i de aktuella områdena får tillgängligheten anses vara god.

Jag kan även nämna att Post- och telestyrelsen under 2007 tog initiativ som ledde till att Posten förbättrade sina rutiner vid beslut om förändringar i postutdelningen. Ett centralt placerat, internt råd inrättades som numera bistår bolagets lokala organisation vid beslut som rör postutdelning. Jag välkomnar det här initiativet som säkert kommer att bidra till att ”mjuka värden” och den sociala dimensionen beaktas när Posten fortsättningsvis fattar beslut som rör postutdelning.

Vidare finns numera möjlighet för postmottagare som är missnöjda med Postens ställningstagande på lokal nivå att vända sig till det interna rådet och få sin sak prövad på central nivå. Det ser jag som en betydelsefull förbättring.

Jag har i dagsläget inte för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder när det gäller postlådornas placering.

Anf. 36 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! När jag hade skrivit interpellationen fick jag ett meddelande från Posten AB som talade om att man hade löst frågan. Jag blev glad över det. Jag tänkte att äntligen kan vi hitta något som gör att vi kan gå in mer på regelfrågan än att diskutera de här stackars människorna i byn Årböle, som har haft problem med posten under ganska lång tid vid det här laget.

Dessvärre visade det sig att det här egentligen inte var riktigt hela sanningen. Så sent som i går fick jag ett mejl från byalaget i Årböle som berättade att detta bara var tillfälligt löst. Dessutom hade ett par familjer fortfarande långt till postlådan, nämligen mer än en och en halv kilometer. Det är väldigt långt för de flesta av oss i alla fall.

Jag tycker att detta återigen visar statsrådets ovilja att lösa ett sådant här problem, som gäller så få människor. Jag tror att vi diskuterade detta i den förra debatten. Det handlar om 600 personer. Det borde faktiskt regeringen ha klarat av vid det här laget. Utredningen fanns här. Den var på plats. Det gällde bara att skriva ett bra regelverk för de olika aktörerna. I allra högsta grad borde detta vara aktuellt nu, när vi måste ha ett regelverk då vi förändrar Postens verksamhet genom att Posten säljs. Jag förstår inte riktigt varför statsrådet är så envis med detta.

När jag har hållit på med de här frågorna har jag fått ett antal indikationer från andra håll i landet. Till exempel från Älvsbyn har människor hört av sig och sagt: Men vi har det precis likadant! I det fallet, fru talman, handlar det om en by där man visserligen fick hämta alla sin post på samma ställe, men posten kom i alla fall till byn. Vad som sedan hände var att barnen tog slut i byn. Jag vet inte om de slutade skolan eller flyttade därifrån, men det gick ingen skolskjuts till byn längre. Då upphörde leveransen av post.

Detta kan inte vara vad vi menar med att hela Sverige ska leva och att alla människor ska ha lika värde oaktat var man bor i landet. Det förvånar mig verkligen att det är ett centerpartistiskt statsråd som har suttit med armarna i kors och bara hänvisat till att jag vill införa fler regler för landsbygdens invånare.

Jag vill inte införa fler regler. Men jag vill att landsbygdens invånare ska kunna hanteras på samma sätt som jag som bor i Kista och får min post till dörren varje dag, fem dagar i veckan, enligt de intentioner som finns i våra postlagar. Det tycker jag ska gälla alla människor i hela landet oaktat att jag bor i Stockholm och de här människorna i Årböle eller i Älvsbyn eller var det nu kan vara.

Jag tycker att det ska finnas en rättvisa. Människor ska behandlas på samma sätt. Det här har blivit uppenbart genom de debatter som Åsa Torstensson och jag har fört och även i dem jag förde med förra infrastrukturministern. Men till hennes försvar kan sägas att hon hade lika dålig kunskap om detta som jag när problemet började. Ingen hade observerat eller hört talas om det. Det var knappt så att PTS hade gjort det.

Jag är fortfarande förvånad över att statsrådet inte vill göra ett enda dugg för det här, utan bara hänvisar till det råd som nu finns och som man kan höra av sig till när det gäller att ta hänsyn till de sociala värdena.

Anf. 37 SOLVEIG ZANDER (c):

Fru talman! Jag tyckte att det var bra att Börje Vestlund ställde interpellationen. Men det förvånar mig att Börje Vestlund inte hade fått information om att det delvis hade löst sig i Årböle när interpellationen skrevs.

Jag var i Årböle i höstas och pratade med de familjer detta berör. Dagen efter kontaktades familjerna av Posten som delvis åtgärdade deras önskemål, det vill säga man flyttade brevlådan dit där den var från början. Det betyder alltså att en av familjerna har en kilometer till sin post, och den andra har två kilometer. Det är självklart att man ska göra något åt detta, för det är oerhört viktigt att servicen fungerar på landsbygden.

Men jag måste hålla med statsrådet om att vi inte alltid når ända fram med lagstiftning. Det är ett ganska trubbigt instrument. Ska vi ge makten till folket, vilket vi i Centerpartiet vill, måste vi hitta andra lösningar för att komma dit vi vill.

För byalaget uppe i Årböle handlar det inte bara om posten, utan det handlar om servicen över huvud taget på landsbygden. Den är väldigt viktig. Därför tog också näringsminister Maud Olofsson initiativet i höstas eller vintras och bad alla departement komma med förslag på hur man skulle kunna stärka utvecklingskraften på landsbygden. Uppdraget skulle redovisas till Näringsdepartementet den 15 december. Statsrådet Torstensson tillhör också Näringsdepartementet, och man jobbar nu för fullt med att titta på hela landsbygdens möjligheter att utvecklas och att få en god service.

Det är väldigt viktigt det Börje Vestlund nu framför: Det handlar om att man ska få en bra infrastruktur, en bra service och ett bra företagande. Man ska också få sin post.

Från Centerns sida anser vi detta vara en oerhört viktig punkt. Dessutom handlar det om att hela Sverige ska leva, och den organisationen kommer till Årböle den 29 maj för att diskutera med byalaget om hur man ska fortsätta jobba med att få tillgänglighet och att få posten dit där man vill och en bättre service.

Diskussionen har alltså påbörjats. Den är inte klar, och jag förväntar mig också att statsrådet Torstensson fortsätter att hålla frågan om utvecklingen på landsbygden levande. Vad jag förstod vid samtalet med Årböleborna handlar deras oro nu bland annat om att danska och svenska posten har gått samman. Man oroar sig för att det ska innebära ytterligare en försämring för dem.

Jag skulle därför vilja att statsrådet i det här sammanhanget kunde förmedla att det förmodligen är tvärtom – att samgåendet innebär att postservicen tryggas på ett helt annat sätt än tidigare. Jag hoppas att statsrådet Torstensson vill besvara den frågan.

Anf. 38 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund och jag har som sagt var debatterat Årböle specifikt vid ett flertal tillfällen tidigare. Inte desto mindre vill jag påstå att man blivit nöjd med det arbete som nu har inletts och resultatet så här långt, det vill säga återställandet av brevlådorna så tidigt som i oktober. Detta bygger precis på de principer som jag tror är de bästa för att skapa en utveckling och en gemensam syn på vilken service som man i olika byar i olika delar av landet har behov av. Det handlar om den lokala dialogen.

Jag vet att Börje Vestlund och jag av ideologiska skäl har helt skilda synsätt, men jag har en mycket stark tilltro till att lokal utveckling sker med hjälp av en mycket, mycket tydlig dialog och en gemensam syn på var problemen ligger. Statligt reglerade system med x meter eller x kilometer skapar inte de flexibla regelsystem som man just från ett lokalt perspektiv i andra sammanhang efterfrågar. Jag vet ju det, eftersom jag har jobbat med den här typen av landsbygdsutveckling. Jag vet att statliga regelsystem är alltför trubbiga för att man ska kunna hitta de flexibla system som behövs när vi pratar om lokal service, samverkan mellan olika myndigheter och privat och offentlig verksamhet. Jag har alltså en mycket stark tilltro till detta.

Sedan kan man säga att det "bara" är ett internt råd. Det är inte så bara om man hittar ett system som tidigare inte fanns vad gäller överklagande internt, där man just skapar en kontakt för den enskilde som är missnöjd. Det är klart att det är en förstärkning och en förbättring.

Inte desto mindre tror jag att det är oerhört viktigt att som Solveig Zander vara på plats och vara aktiv i dialogen och därmed i den lokala utvecklingen. Det är oerhört viktigt.

När det gäller den svenska och den danska posten ska vi ha med oss bakgrunden att en grund för de positiva reaktionerna från Posten som sådan är att man själv har upplevt en pressad konkurrenssituation och har efterfrågat bättre muskler. Statens roll som reglerare är mycket tydligt skild från ägarrollen.

Det gör att en lagstiftning som ligger till grund för att alla har rätt till postutdelning fem dagar i veckan med övernattbefordran är den lagstiftning som Post- och telestyrelsen följer. Det är som sagt var ett regelsystem som är skilt från ägarrollen. Den lagstiftningen är det som styr.

Anf. 39 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag bara konstaterar att jag faktiskt var med här den förra mandatperioden, när Solveig Zanders företrädare hade en argumentation som byggde på att vi måste få en bättre lagstiftning för landsbygden för att lösa denna fråga. Jag vill bara konstatera att hon i det sammanhanget var väldigt tydlig.

Jag delar i princip statsrådets uppfattning att man ibland inte når fram med lagstiftning. En dialog är väldigt viktig. Men någonstans finns det ändå en gräns där man inte via dialog löser problemen. Jag som har pratat med människorna i Årböle i många år vid det här laget vet att de har fört dialog, dialog och dialog. Till slut har man tröttnat på den här dialogen eftersom den inte har lett till någonting.

Som jag sade precis när jag inledde: Jag trodde att jag skulle få gratulera statsrådet till att ha löst det här fallet, fast man måste gå vidare med de andra fallen. Men det fick jag inte göra nu eftersom man trots allt inte har löst detta med postlådorna i Årböle på ett tillfredsställande sätt.

Jag kan också instämma i att det finns andra problem i glesbygden. Dem skulle jag gärna ta upp och diskutera här, men den här gången gällde det just postlådorna. Jag har också haft kontakt med Årböle med anledning av bredbandet, men det kanske jag kan återkomma till i en annan debatt. Vi kanske inte ska blanda in fler frågor i den här debatten. Men jag delar uppfattningen att det är fler frågor som är intressanta för glesbygden.

I det här sammanhanget brukar det vara så, och jag tycker att vi har en ganska gemensam uppfattning kring detta i den här kammaren och i andra lagstiftande församlingar, att vi skapar lagstiftning för den svagare parten. Vi brukar säga att en viss lagstiftning behövs för den svagare parten gentemot en starkare. Vem kan i det här sammanhanget påstå att en grupp bybor ute i Årböle eller för all del någon annanstans kan vara stark i förhållande till staten?

Där spricker hela den romantiska idé Åsa Torstensson för fram om att klara ut de svåra problemen med hjälp av en dialog. Någonstans i botten måste det finnas en lagstiftning med en tydlig reglering när dialogen inte fungerar. Men det vill Åsa Torstensson inte höra talas om. Hon säger bara att det ska ske en uppgörelse med PTS och detta råd. Men var finns rättigheterna om man inte klarar av att lösa problemet med hjälp av rådet? Ska svenskarna vara tacksamma för vad PTS och Posten AB säger och sedan hålla truten? I de här sammanhangen får man minsann ingen hjälp från den sittande regeringen. Det är att dra tillbaka sitt ansvar från hela postpolitiken. Detta är representativt för hur man hanterar postfrågorna just nu i regeringen.

Jag är fortfarande, Åsa Torstensson, ingen regelkramare – absolut inte. Jag tycker att man ska luckra upp så många regler som möjligt för att göra det enklare för människor. Men där det verkligen behövs regler för att skydda den svagare parten måste det till regelverk – för att se till att människors liv i glesbygden inte äventyras. Om inte myndigheter och Posten AB begriper detta måste den svenska regeringen och riksdagen förstå det – men uppenbarligen gör inte den nuvarande majoriteten det.

Anf. 40 SOLVEIG ZANDER (c):

Herr talman! Börje Vestlund påtalade att min företrädare krävde lagstiftning på området. Det stämmer. Det var den lösning som fanns på problemet då. Jag håller med statsrådet Torstensson om att det i dagsläget inte är den bästa lösningen. Det tar lång tid innan dialogen blir ett instrument man har nytta av. Helt klart är att problemet med Posten i Årböle beror på att dialogen har gått snett. Det är det som har gjort att man har hamnat där man har hamnat.

Nu får vi fundera över hur vi möjliggör för människorna att få makten att prata med myndigheter. Statsrådet Torstensson har bidragit till det interna rådet. Det möjliggör för människor att prata med en myndighet och gå förbi en regionchef eller annat underordnat organ. Det är det viktiga.

Byalaget i Årböle har gjort oerhört mycket i frågan. Jag beundrar dem för att de har stått ut och att de har fortsatt. Utan deras arbete hade man definitivt inte kommit så långt. Det beror på att dialogen inte har fungerat.

Jag tror på dialogen, och jag är övertygad om att framtiden kommer att visa att byalaget i Årböle har framgång i sitt sätt att göra det möjligt för människor att få en posthantering som de vill ha den. Det är precis det jag önskar att jag kan hjälpa dem med, vilket jag förstår att också Börje Vestlund vill.

Anf. 41 EVA-LENA JANSSON (s):

Herr talman! I tisdags hade jag en debatt med Maud Olofsson angående ägandet av de statliga bolagen. Maud Olofsson uttalade sin glädje över att man kan børsintroducera Posten. I dag, herr talman, har Posten ett samhällsuppdrag som den största konkurrenten City Mail inte har. Visserligen har ägaren till City Mail det uppdraget i Norge men däremot inte i Sverige. Därmed är det inte konkurrens på lika villkor. Det här ger Posten ett tydligare samhällsuppdrag och också vissa nackdelar gentemot sin konkurrent.

Med en sammanslagning, en fusion, med den danska posten kommer man att bli en slagkraftigare post och därmed kommer infrastrukturen att räddas. Jag undrar då, statsrådet Torstensson, vad som kommer att hända vid en privatisering av Posten, som de facto en børsintroduktion innebär. Vad händer med själva samhällsuppdraget? Vad gäller till exempel Telia Soneras samhällsuppdrag ställer man i dag tydliga krav på dem att de ska finnas även i glesbygd. De kraven kan inte ställas på de andra operatörerna. Vi ser att det får effekter framför allt ute i glesbygden. Jag hoppas att statsrådet kan svara på frågan om vad som händer med samhällsuppdraget när Posten børsintroduceras.

Enligt Solveig Zander är myndigheten Post- och telestyrelsen sidsteppad av rådet. Det låter konstigt. Jag skulle vilja höra ett förtydligande av statsrådet i den frågan. Posten är en del av – som jag uppfattar det – vad många betecknar som det svenska folkhemmet. Posten engagerar och berör. Vad än Posten gör kommer det att engagera oss och vi kommer att ställa frågor. Därför är det viktigt att den ansvariga ministern i fråga om samhällsuppdraget är tydlig med vilka krav den här regeringen kommer att ställa. Med tanke på näringsminister Maud Olofssons uttalande om børsintroduktionen och en privatisering av företaget kommer detta med största sannolikhet att påverka samhällsuppdraget. Det kommer därmed också att påverka glesbygden. Vi har till exempel sett vad som har hänt med bensinmackar. Där är det bara marknadens villkor som gäller. Då blir det inget samhällsuppdrag. Vi har sett effekterna av en børsintroduktion av Telia Sonera.

Herr talman! Jag hoppas att statsrådet Torstensson kommer att svara på vad som händer med Postens samhällsuppdrag vid en privatisering.

Anf. 42 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Börje Vestlund är den första som kallar mig romantiker. Det är inte så många som tidigare har lagt det epitetet på mig.

Jag påstår att den inriktning Börje Vestlund här beskriver rent teoretiskt om landsbygdens behov av bra service lever jag själv mitt uppe i. Vi



må ha skilda verkligheter i vårt vardagliga liv. Landsbygden befinner sig i en situation där man måste hitta smarta lösningar för att få fortsatt bra service. Olika delar av landsbygden befinner sig i olika situationer. Eva-Lena Jansson nämnde till exempel om det finns en bensinmack och det därmed finns en samlad service på ett ställe. Det är därför jag hänvisar till att detaljreglering av exakt placering av en postlåda inte innebär den flexibilitet som förenklar livet för någon på landsbygden. Det går väl att inledningsvis känna trygghet i att min postlåda får vara högst 1 000 meter bort. Med den typen av detaljreglering måste Posten också tänka smart. Nya sträckdragningar gjorda med hänvisning till lagstiftningen kan innebära att andra människor får det sämre. Det går inte att säga att det handlar om 600 personer utan det handlar om hela systemet att leverera bra postservice på landsbygden. Det är därför jag är emot en detaljreglering.

Det interna rådet har fått sig ålagt olika uppgifter. Rådets uppgift är att tolka in andra mjuka värden vid bedömningen av postlådornas placering. Det gäller även vad Solveig Zander beskrev, nämligen tvistefrågor för postlådeplacering inom tätort. När den lokala organisationen känner osäkerhet kan frågorna remitteras till rådet för prövning och beslut. Detta är viktigt när vi pratar om dialog.

Jag vill påstå att det innan det här fick ett omtag snarare var brist på dialog i just Årbölesituationen. En dialog och det arbetssättet bygger man inte upp så snabbt som över en natt om det inte har pågått tidigare, utan det är ett arbetssätt som myndigheterna måste genomsyras av. Jag är i alla högsta grad mycket tydlig i det.

Myndigheter har ett ansvar att ständigt se över sin verksamhet och ständigt ha fokus på att vara just de som levererar bra service till sina invånare. Då är dialog och det arbetssättet prioriterat. Jag tror att vi måste hitta nya metoder för att skapa förutsättningar för landsbygdsutveckling.

Anf. 43 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! I ett avseende tror jag att statsrådet och jag är väldigt överens, och det är att jag också tror att dialog och lokala lösningar är det som kan lösa mycket av landsbygdens problem.

Det som uppenbarligen skiljer statsrådet och mig åt – jag noterar att även andra centerpartister har krävt det, i varje fall när man inte har regeringsmakten – är uppfattningen att det någonstans måste finnas ett regelverk som slår till när dialogen inte ger ett resultat.

Jag bor i ytterstaden i en storstad, och där har vi delvis samma problematik som stora delar av glesbygden har, att den kommersiella och den offentliga servicen minskar. Jag vet vad det innebär att sitta och se sin bygd dö ut på det sättet. Den erfarenheten har jag ganska långt inne i min ryggrad.

Därför menar jag att det här är en viktig fråga. Men det som är allvarligt är att jag inte kunde få gå till kammaren i dag och vara glad över att frågan hade lösts för Årböleborna. Tvärtom är det en tillfällig lösning, och man har inte hittat en lösning på lång sikt. Det är i alla fall vad Årböleborna har upplyst mig om. Jag tycker att det är tråkigt.

Man menar att det här ska ske genom en dialog. Var kan vi se det i de förslag som har kommit från regeringen? Vad säger det om alla andra problem, som exemplet från mitt utskott med pumpstationer? Jag ser inte

var det finns i regeringens politik för närvarande och framför allt inte när det gäller dessa postlådor, för då vill man ingenting. Det är också tråkigt.

Anf. 44 EVA-LENA JANSSON (s):

Herr talman! Jag ställde en fråga utifrån detta med Postens samhällsuppdrag och att den ska finnas i glesbygd, men jag fick inte något svar.

Vad händer med Postens samhällsuppdrag när den borgerliga regeringen nu har bestämt sig för att privatisera företaget? Det är de facto vad det innebär när man börsintroducerar ett statligt ägt bolag.

Jag tycker då att det är viktigt att den minister som har ansvaret för detta samhällsuppdrag talar om vad det får för effekter på samhällsuppdraget. Kan vi ålägga ett privatägt företag samhällsuppdrag? Det kan vi naturligtvis inte. Det kommer att handla om att man får betala för en service.

I dag går Posten med vinst och gör ett bra jobb runt omkring i Sverige. Sedan finns det olika service beroende på var man bor. Det där kan vi diskutera hur mycket som helst, men vad jag tycker är viktigt är att Posten i dag har ett samhällsuppdrag. Jag är rädd för att det samhällsuppdraget kommer att tunnas ut vid en börsintroduktion och en privatisering.

Det är synd att statsrådet inte vill svara på min fråga. Det gör mig väldigt bekymrad. Hon vet de facto vad som kommer att hända vid en privatisering, att det kommer att bli sämre service i glesbygd.

Jag uppfattade, herr talman, att statsrådet dessutom höll med Solveig Zander om att Post- och telestyrelsen är en myndighet som nu har blivit sidsteppad av ett råd. Då måste jag också få reda på: Är detta råd att beteckna som en myndighet? Vad jag har förstått är i alla fall att det är Post- och telestyrelsen som ska granska Posten och utfärda regler för vad som gäller förutom de direktiv man har fått från regeringen.

De här två frågorna skulle jag gärna vilja ha ett svar på. Jag hoppas, herr talman, att jag får svar i dag.

Anf. 45 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tycker att Börje Vestlund ska vara glad i dag, även om jag inledningsvis sade att det för tillfället är en lösning. I debattartiklar och artiklar som lokala företrädare i Årböle har varit med i har man uttryckt att man så här långt är nöjd även om Årbölefrågan i sig inte är löst, eftersom det finns en anmälan till Europeiska kommissionen från Årböleborna vad gäller Sveriges tillämpning av postdirektivet. Diskussionen om frågan kommer alltså att fortsätta. Europeiska kommissionen har inte tagit ställning till ärendet.

Vad gäller frågan om lagstiftningen och samhällsomfattande uppdrag har jag redan svarat på den. Det var ju precis en av de frågor som Solveig Zander svarade på. Vi har en lagstiftning där samhällsuppdraget är särskilt från ägarrollen. Om Eva-Lena Jansson inte var uppmärksam kan jag säga att jag redan har svarat på den frågan.

Det finns inget samhällsuppdrag vad gäller bensinstationer, så det kanske vi inte behöver blanda in här.

Inte desto mindre är situationen och förändringen av den allmänna servicen på landsbygden en av anledningarna till att Maud Olofsson har tagit initiativ för att se hur vi kan skapa bra samverkansformer för att ha en bra service i alla delar av landet.

Det interna rådet är precis det jag säger. Det är ett internt råd som Posten har inrättat för att skapa en bättre dialog, bättre service och bättre närhet till de olika intressenterna runt omkring i landet. De har just till uppgift att stärka dialogen, stärka servicen och hitta lokala flexibla lösningar på ett mycket bra sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2007/08:94  
11 april

Svar på  
interpellationer

## 9 § Svar på interpellation 2007/08:490 om kollektivtrafiken i Stockholm

Anf. 46 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Börje Vestlund har frågat miljöminister Andreas Carlgren vad han avser att göra för att öka kollektivtrafikåkandet, inte minst inom Stockholms län. Dessutom har Börje Vestlund frågat om det är miljöministerns ställningstagande att prishöjningar på kollektivtrafikresandet är i överstämmelse med Klimatberedningens betänkande. Ansvarsfördelningen inom regeringen är den att det är jag, i befattningen som infrastrukturminister, som ansvarar för frågor om kollektivtrafik.

Jag håller med Börje Vestlund om att det är önskvärt att öka kollektivtrafikresandet, åtminstone som andel av allt personresande. Om kollektivtrafiken vinner marknadsandelar på bekostnad av resande med personbil leder det till minskad klimatpåverkan och ger andra positiva effekter. Staten har två stora uppgifter när det gäller kollektivtrafik. Dels ska det finnas infrastruktur av en sådan omfattning och kvalitet att det möjliggör ett attraktivt kollektivtrafikutbud, dels ska staten genom en väl anpassad lagstiftning ge bra förutsättningar för de olika marknadsaktörerna att verka. Det är viktigt att i det här sammanhanget nämna att svaret för planering och finansiering av lokal och regional kollektivtrafik ligger på de länstrafikansvariga och deras trafikhuvudmän. Staten kan dock medverka i investeringar i vissa kollektivtrafikanläggningar.

Regeringen kommer i höst att lämna en proposition till riksdagen om hur regeringen vill att staten ska arbeta med transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. I denna proposition kommer naturligtvis en viktig del att vara att förbättra förutsättningarna för att resa med kollektiva färdmedel.

Stockholmsområdet lider av att det under föregående mandatperioder har avsatts för lite resurser till underhåll och drift av infrastruktur. Regeringen har därför valt att verka för att Banverket ska kunna arbeta mer med drift och underhåll av järnvägsnätet genom att verket ska få mer resurser för detta ändamål. Vidare har regeringen verkat för att Banverkets anslag ska öka så att de tillsammans med Storstockholms lokaltrafik och SJ AB kan göra en kraftsamling i Stockholm och Mälardalen. För Banverkets del innebär det att verket satsar 2 miljarder kronor över tre år på att trimma järnvägsnätet i regionen genom att göra mindre investeringar som syftar till att förbättra punktligheten.

Det gläder mig att kunna konstatera att de satsningar som regeringen verkat för redan har fått avsedd effekt för Stockholms kollektivtrafikresenärer. Det kan utläsas av SL:s kundnöjdhetsundersökningar och i Banverkets punktlighetsstatistik.

Det finns även ett behov av stora nyinvesteringar i och omkring huvudstaden. Den enskilt viktigaste och största satsningen i detta sammanhang är Citybanan för pendeltågstrafiken genom Stockholm. Investeringen är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens utveckling och hållbara tillväxt. Jag är övertygad om att kapaciteten, effektiviteten, pålitligheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken kommer att öka som följd av att infrastrukturen blir bättre.

När det gäller lagstiftningen tillsatte regeringen i höstas en utredning om ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg. Dessutom har regeringen för avsikt att inom kort tillsätta en utredning av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Det gemensamma för dessa två utredningar är att regeringen, genom bland annat ökad konkurrens, vill främja kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Jag har även bjudit in representanter för kollektivtrafikbranschen till en dialog om hur branschen och staten med gemensamma krafter kan skapa ännu bättre förutsättningar för att allt fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde för dem.

Angående Börje Vestlunds andra fråga anser jag att det inte är ett statsråds uppgift att uttala sig om priset för tjänster som någon annan än staten ansvarar för. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är enligt lag ett ansvar för kommunal sektor att främja, och det är denna sektor som ska betala trafikens eventuella nettounderskott. När behörig kommunal myndighet tar beslut om hur mycket man vill subventionera kollektivtrafikresor gör de en avvägning mot alla andra uppgifter som de har att utföra. Det är min uppfattning att inte heller Klimatberedningen uttalar sig om vilken den rätta prisnivån är för kollektivtrafikresor.

Anf. 47 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Den här interpellationen är sänd till miljöministern. Måhända skrev jag frågorna lite konstigt, men meningen var att det skulle handla om miljöeffekterna och just det som Klimatberedningen hade kommit överens om. Det är det som jag i huvudsak kommer att hålla mig till i mitt anförande.

Det Klimatberedningen har tagit med som en av sina förutsättningar handlar om att minska priset på kollektivtrafik, så att fler ska åka kollektivt. Vi vet att detta är ett effektivt sätt. Vi vet att det är en ambition. Vi vet också av de erfarenheter vi har att detta har gett effekt. Det gäller inte minst Stockholmsregionen men säkert också andra regioner i landet, men det är Stockholmsregionen som jag kan uttala mig om. Kollektivtrafikresandet har ökat.

Nästan samtidigt som Klimatberedningen lägger fram sitt betänkande höjer man priset på kollektivtrafiken i Stockholm.

Politiken måste på något sätt hålla ihop. En beredning som består av riksdagens samtliga partier måste ju stå för någonting, någon viljeyttring i alla fall. Eftersom alla partier stod bakom detta kan jag inte tolka det på annat sätt än att det var en viljeyttring från alla partier att man måste hålla nere priset på kollektivtrafiken och helst sänka det för att fler människor ska åka kollektivtrafik. Då väljer man i Stockholm att höja det. Det är med anledning av det som jag ställer frågan, just därför att Klimatberedningen hade sagt detta.

Det är naturligtvis en lokal fråga. I det sammanhanget håller jag med Åsa Torstensson. Men det är det som gör att det blir så tråkigt i den här diskussionen, att vi inte får, så att säga, en debatt om miljön och kollektivtrafiken, utan vi får en debatt om vad som är infrastrukturministerns ansvar.

Jag förstår att infrastrukturministern inte kan säga så mycket om själva prisfrågan. Det finns reglerat i det regelverk vi har i dag, så det förstår jag. Men det här handlar ju om visionerna när det gäller hur vi ska uppnå Klimatberedningens mål.

Sedan väljer infrastrukturministern att ta upp ett antal frågor om vad som är statens ansvar i de här frågorna. Det är väl inte mycket nytt under solen. Alltihop är naturligtvis den förra regeringens fel. I det här fallet kan jag bara konstatera att jag och Sten Nordin – jag ska inte referera mer till honom – var kolleger under ett par mandatperioder före förra mandatperioden, och vi konstaterade att det var brister i underhållet av både tunnelbanan och vägnätet i Stockholm.

Det här kan nog inte bara bero på den förra socialdemokratiska regeringen, utan det är nog ett systemfel som har funnits under många år i infrastrukturen. Jag har försökt att på ett seriöst sätt diskutera detta med statsrådet, men det har varit fullständigt omöjligt därför att statsrådet har ansett att alltihop beror på Socialdemokraterna och ingenting annat. I och med det blir det en ganska tråkig debatt.

Statsrådet vill ju inte försöka att hitta en lösning på problemen utan säger bara: Jag gör rätt, och alla socialdemokrater har gjort fel. Därmed blir det heller inte mycket till debatt.

Jag kan inte säga att jag är nöjd med svaren. Det här handlar om Klimatberedningens betänkande. Det här handlar om hur man ska uppnå det. Det är detta som gör att debatten kommer att bli ganska konstig. Jag har ställt en fråga, och statsrådet svarar på någonting helt annat.

Anf. 48 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Börje Vestlund har i sin interpellation hänvisat till forskning om kollektivtrafikåkande och kopplingen till priset. Jag tycker att det är mycket synd att Börje Vestlund då inte också redovisar att utförd forskning inom området visar att det finns en rad andra faktorer som i än högre grad påverkar kollektivtrafikåkandet än priset.

En av de mest omfattande utredningarna på området är Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande från 2003 *Kollektivtrafik med människan i centrum*. I slutbetänkandet konstateras att priset spelar en mindre roll vid val av färdmedel, speciellt i storstadsområdena. Betydligt mer viktiga faktorer är till exempel tillgången till fri parkering på arbetsplatsen, tillgången till egen bil, restid, turtäthet, pålitlighet, komfort.

I Svenska Lokaltrafikföreningens nöjdhetsundersökning, Kollektivtrafikbarometern, 2007 framgår också att priset är underordnat. Det är pålitlighet, snabbhet, avgångstider och vilka olika ressträckningar det finns som i mycket högre grad påverkar nöjdheten och resandet när det gäller dem som använder kollektivtrafiken.

Försök med enhetstaxa och nolltaxa har genom åren genomförts på olika håll i landet. Det har varit små eller större försök. Men en generell erfarenhet av de införda taxereduktionerna är faktiskt att bilresandet minskade relativt lite. Det är väl ändå det som är det viktiga när det gäller

miljön? I stället var det de som redan före försöken nyttjade kollektivtrafiken som började nyttja den än mer, eller så var det gående och cyklister som började åka kollektivt. Det är inget ont med det.

Herr talman! Börje Vestlund nämner specifikt Stockholms län som exempel. Jag tycker att det verkar vara ett drag hos Socialdemokraterna i dag att numera fokusera på Stockholm. Ibland kan man faktiskt tro att vi befinner oss i landstingshuset eller i Stockholms stads fullmäktige när vi diskuterar frågor och inte här i riksdagen.

Men eftersom jag bor i Stockholms län vill jag ändå säga något om vår kollektivtrafik. För att få medborgarna att åka kollektivt måste vi alltså ha fungerande system med väl utbyggd kollektivtrafik. Vi måste ha god tillgänglighet, bra turtäthet med mera. Det visar forskningen klart och tydligt. I SL:s egen undersökning kommer priset först på åttonde plats.

Sedan valet 2006 har alliansen gjort, och man gör, stora satsningar. Man satsar ytterligare 2 miljarder för att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela länet. De här satsningarna ser vi redan resultat av. Antalet resenärer ökar. Försäljningen av månadskort ökar, det vill säga att andelen trogna resenärer ökar. Trafikens punktlighet har ökat, och nöjdheten har förbättrats betydligt.

Herr talman! Ska vi ha kopplingen till Klimatberedningens betänkande måste huvudsyftet ur miljösynpunkt vara att få fler att ställa bilen för att i stället åka kollektivt, för då kan vi minska utsläppen med mera. Jag anser att det är precis så som Stockholms läns landsting nu jobbar och att det arbetet ger resultat.

Som jämförelse tänker jag berätta om ett försök med gratis kollektivtrafik i socialdemokratiskt ledda Nybro, ett försök som har pågått sedan juni 2006 med syfte att skapa bättre miljö och underlätta för ungdomar och folk i glesbygd att förflytta sig inom kommunen.

Efter nio månaders försök visade det sig att kostnaderna hade ökat dramatiskt. I och för sig hade åkandet ökat med 85 procent på vissa turer. Men när man tittade bakom siffrorna såg man att det alltså var en ökning från 1,7 till 3 personer per tur.

Den socialdemokratiska majoriteten beslutade dock att fortsätta med försöket ytterligare ett år. För att klara det ekonomiskt beslutade man samtidigt att alla söndags- och helgturer skulle ställas in. Det där får inte jag att gå ihop med dels försökets syfte, dels forskningen som rankat tillgängligheten betydligt högre än priset.

I Nybro anser alltså Socialdemokraterna att det är viktigare att det är gratis än att det faktiskt går att åka kollektivt.

Anf. 49 IBRAHIM BAYLAN (s):

Herr talman! Kollektivtrafiken i Stockholm är i mångt och mycket en nationell angelägenhet av det mycket enkla skälet att landets huvudstad utgör en stor del av vårt land, framför allt naturligtvis som andel av befolkningen. Och mycket av det som händer här avgör hur vi lyckas också med våra nationella miljömål. Därför är det inte så oerhört konstigt att vi resonerar om tillgängligheten och kvaliteten i till exempel kollektivtrafiken.

Herr talman! Under förra mandatperioden var det väldigt vanligt att företrädare för Socialdemokraterna häcklades i Stockholm. Vi var hårt angripna av Folkpartiet och Moderaterna för att vi inledde ett försök som handlade om trängselskatter i Stockholm. En del av dessa trängselskatter användes för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholm, med bättre tillgänglighet och bättre kvalitet i kollektivtrafiken som resultat.

Detta var något som uppskattades så pass mycket att stockholmarna i en folkomröstning röstade för att behålla och permanenta dessa. Ett viktigt skäl för att en majoritet av stockholmarna röstade för detta var att det på valsedeln stod att en del av dessa resurser skulle användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholm.

Det som är glädjande i sammanhanget är att den borgerliga majoriteten, som före valet med näbbar och klor motarbetade och häcklade sina politiska motståndare för att de var för trängselskatter, kovände. Och den borgerliga regeringen ställde sig bakom att fortsätta ha trängselskatter i Stockholm, men med en stor avgörande skillnad: De resurser som tas in via denna skatt ska inte användas till förbättring av kollektivtrafiken. De ska uteslutande gå till att bygga vägar, säger man. Till exempel ska Förbifart Stockholm byggas via dessa resurser. Ja, det tar ju bara till år 2062 att finansiera det.

Precis som Malin Löfsjögård säger är tillgänglighet, punktlighet och kvalitet, i alla fall inom de prisramar som vi pratar om nu, mer avgörande än själva priset. Om det är så, varför har den borgerliga regeringen och den borgerliga majoriteten svikit det löfte som gavs till stockholmarna att det som trängselskatten tar in ska gå till kollektivtrafiken? Varför är det så att det efter valet tvärtom har dragits in turer som tidigare fanns i försöket och att man har höjt priset? På vilket sätt har detta förbättrat stockholmarnas vilja att åka kollektivt?

Vi ser en ökning av antalet kollektivtrafikresenärer. Men det tror jag snarare beror på människors vilja att ta ansvar för miljön och för framtiden än att borgarna har höjt priset. Det tror jag inte har verkat för att fler vill åka kollektivt, utan det är snarare ett ansvar som människor känner att de vill ta.

Jag tror tvärtom att om vi satsade i alla fall en del av de resurser som tas in via trängselskatten, såsom löftet var, och dessutom såg till att hålla rimliga priser, skulle ännu fler människor se kollektivtrafiken som ett bra alternativ till bilen. I dag är det inte riktigt så, och det är ett svek som den borgerliga regeringen har ägnat sig åt.

Min fråga till Åsa Torstensson blir därför: På vilket sätt rättfärdigar ni detta när en folkomröstning faktiskt ställde sig bakom ett ja, inte minst därför att en del av resurserna skulle användas till kollektivtrafiken i Stockholm?

Anf. 50 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag vill först tacka Börje Vestlund för att han har ställt denna interpellation så att vi åter ges möjlighet att diskutera trafiken i Stockholmsregionen. Det var en häftig övergång från placeringen av postlådorna i glesbygden till tätortens kollektivtrafik, men så ska det ju vara i riksdagen. Vi ska behandla olika frågor som rör hela landet.

Så sent som i förrgår hade vi en annan intressant debatt som handlade om betalning av trängselskatter. Det var inte så många deltagare, och de 20 minuter som jag hade tänkt att jag skulle tala inskränkte sig till kanske 2 vid detta tillfälle. Likväl har vi haft otroligt många debatter, Börje Vestlund och jag och numera också Sten Nordin, i denna fråga. Vi gläds alltid åt att få ett deltagande från Strömstad i de här debatterna, numera också genom Åsa Torstensson.

Var glad, Börje Vestlund, över att vi år 2007 hade fler kollektivtrafikresenärer än något annat år i Stockholms läns historia! Detta är ju det allra viktigaste i sammanhanget. Det var fler som steg på något kollektivtrafikmedel än något annat år tidigare – detta trots trängselskatten, eller tack vare trängselskatten som ni säkert skulle säga.

Kollektivtrafiken i Stockholm är ändå ganska hyfsat utbyggd. Kanske beror det på att det inte i första hand är en riksdagsfråga, även om vi ofta debatterar den här, utan en lokal fråga, så att vi själva i den här regionen får bestämma hur den ska vara utformad och hur mycket man ska satsa av skattepengar. Vi i den här regionen är glada över att vi genom att kunna hålla nere priserna på kollektivtrafiken så mycket inbjuder många andra i vårt fina land att komma till vår fina huvudstad och region och utnyttja vår kollektivtrafik. Jag tycker att det är jättebra, herr talman, att så många har möjlighet att göra detta. Men det är ju ett beslut som fattas av Stockholms läns landsting och kommunerna i länet gemensamt, inte av Sveriges riksdag.

Det finns många skäl att använda kollektivtrafik. Det viktigaste är klimatskålet. Därför måste vi fortsätta att bygga ut kollektivtrafiken. Jag har ofta sagt till Börje Vestlund att vi gemensamt ansvarar för att det inte har blivit den utbyggnad som det borde ha blivit. Därför tycker jag att det är väldigt konstigt att höra Ibrahim Baylan, som ju har bott i Botkyrka, komma och fråga varför man har dragit in den ena eller andra linjen. Men det gäller inte det, utan det gäller så enormt eftersatta investeringar.

Herr talman! Jag vill nu gå över till den allra viktigaste frågan, som jag ser den, i den kommande infrastrukturpropositionen, nämligen hur statsmakten framöver kommer att se på utbyggnaden av tunnelbanan.

För närvarande pågår det utbyggnad av tunnelbanor i 39 europeiska städer. Den närmaste är i Köpenhamn. Men i Stockholm pågår det faktiskt inte någon utbyggnad av tunnelbanan. Det är lång tid sedan vi invigde nya linjer. Det är ett decennium sedan. Sedan dess har Stockholm vuxit väldigt mycket. Och är det någonstans som det är trängsel så är det inte i de bilar där det bara sitter en person, utan det är på tunnelbanan i vår region. Där är det jätteträngsel. Vi behöver en kraftig utbyggnad av tunnelbanan.

Jag vill mot bakgrund av Börje Vestlunds interpellation fråga infrastrukturministern: Hur ska vi stimulera till utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm så att den kan svälja många, många fler människor än de som nu stiger på den varje dag?

Anf. 51 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Utifrån Börje Vestlunds ambition om en annan debatt hamnar vi uppenbarligen i en felaktig debatt. Det kan jag tyvärr inte ta ansvar för eftersom frågeställningen var inriktad på kollektivtrafik och



därmed hamnade hos mig. Men vi får göra det bästa av den debatt som vi nu trots allt har.

Vad gäller diskussionen om kollektivtrafiken i Stockholm är jag i grunden tveksam till att gå in i det som hör hemma i Stockholm och Stockholmsregionen. Det jag nu säger riktar jag inte direkt till Börje Vestlund, men jag är betänksam över att vi i kammaren så ofta går in i och tar diskussioner som hör hemma på regional eller kommunal nivå. Det är en allmän sjuka. Jag har själv försökt styra bort diskussionerna och inte gå in i dem och då blivit anklagad för att inte ta debatten. Men debatter ska ske där mandatet ligger.

Inte desto mindre ska jag säga att Stockholms politiker generellt sett satsar en betydligt större del av den samlade skattepåsen på kollektivtrafik än vad man gör i andra delar av landet. Det finns en kultur i Stockholm där man sedan lång tid tillbaka lägger en stor del av skattemedlen på just kollektivtrafik. Det har resulterat i att SL:s utbudskilometer motsvarar 124 kilometer per invånare, vilket – om man ska fortsätta sifferexercisen – är 65 procent högre än riksgenomsnittet. Det visar väl ändå lite grann hur Stockholm har hanterat kollektivtrafiken.

Vad gäller den nationella rollen ser jag vikten av att man samverkar. Kollektivtrafik i och kring Stockholm har också betydelse för annan trafik på spår. Därför är Kraftsamling Stockholm mycket viktigt och det som nu sker mellan SL, SJ, Banverket och kommunerna just för att få ut mer kollektivtrafik på redan investerade resurser. Det är avgörande för att hitta smidighet för de resenärer som i dag väljer att resa kollektivt och för de resenärer som vi ska locka in i kollektivtrafiken. Det är också viktigt för de övriga debatter vi har om miljöaspekten på Arlanda, Bromma flygplats och så vidare. Att hitta bra kollektivtrafik är ett samlat ansvar för alla transportslag. Det vill jag lyfta upp i många sammanhang.

Klimatberedningen har inte heller fastnat i priset på kollektivtrafik-tjänster. Man har avstått från att gå in i och kommentera just det. Men man menar att priset på bensen och diesel är en viktig parameter och att det måste höjas för att nå klimatmålet. Det skapar givetvis ett ytterligare tryck på att skapa bättre möjligheter att gå från det ena transportslaget till det andra, vilket också är viktigt. När vi pratar om infrastruktur pratar vi också om vikten av att kollektivtrafik på väg fungerar, men det ska också vara smidigt mellan väg, järnväg och tunnelbana.

Anf. 52 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag kan hålla med om att den typ av debatt som förs på infrastrukturuområdet ibland kan bli väldigt lokal. Det vet vi som har debatterat detta under ett antal år i riksdagen. Jag delar statsrådets uppfattning att det inte är bra om man börjar gå in på de lokala frågorna som avgörs av fullmäktige. Jag avsåg inte att köra över Stockholms läns landsting med min fråga, utan jag tyckte att det var viktigt att klargöra vilka signalerna från samhället ska vara.

Det som statsrådet säger stämmer faktiskt inte. Klimatberedningen har diskuterat lägre priser i kollektivtrafiken och kommit fram till att det är viktigt för att minska klimatpåfrestningarna.

Då måste man fråga sig: När ska detta arbete påbörjas? Ska man se att man höjer kollektivtrafikpriserna? Det har varit grunden för min fråga. Jag kan hålla med om att jag kunde ha formulerat frågorna lite

smartare än jag gjorde. Men jag får väl i så fall återkomma med något annat för att kunna debattera detta med miljöministern.

En jämförelse mellan Nybro och Stockholm är ganska klumpig. Det går inte att i samma andetag jämföra dessa. Det stämmer att man ökar från tre till fyra passagerare, eller vad Malin Löfsjögård sade. Så är det naturligtvis. Men det ser inte alls ut på det sättet i Stockholm.

Man säger att kollektivtrafikresandet i Stockholm har ökat. Ja, men det intressanta är att allting har ökat. Fler har flyttat till Stockholms län, och fler använder bil. Andelen som använder kollektivtrafik ökar följaktligen också väsentligt när fler flyttar hit. Jag har tyvärr inte siffrorna med mig, men antalet människor i Stockholms län har ökat ganska ordentligt de senaste åren.

Forskningen visar ganska tydligt att priset är avgörande för om man använder kollektivtrafiken. Men naturligtvis spelar inte bara priset på kollektivtrafiken in utan även möjligheten att åka från dörr till dörr på ett bra sätt. Man ska till exempel, som statsrådet beskriver, kunna byta från bil till kollektivtrafik eller mellan olika former av kollektivtrafik utan att det är för krångligt att åka från punkt A till punkt B. Det är givetvis viktigt i detta sammanhang.

För att vi ska hitta en form för att öka kollektivtrafikresandet kan vi inte bara säga att kundnöjdheten har blivit större och fler reser. Fortfarande är det så att biltrafiken ökar. Trots att man har infört trängselskatt har den inte fått den effekt som den hade när försöket genomfördes. Jag tror att jag vet orsaken till detta. Man gjorde flera saker under försöket. Man införde enhetstaxa, man hade infartsparkeringar, och man ökade turtätheten. Det följde inte med denna gång, och det är orsaken till att det inte har fått samma effekt. Men det får man utvärdera senare.

Anf. 53 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Vi är alla överens om att klimatet är en viktig fråga och att en av lösningarna inom just transportsektorn är att öka kollektivtrafikåkandet. När det gäller kollektivtrafik och kostnader krävs det satsningar inom fler områden för att öka andelen resenärer. Satsningar kostar. Om taxan på kollektivtrafiken hålls oförändrad eller sänks måste kostnaderna tas ut på annat sätt, det vill säga via skattsedeln. Jag tycker att uttrycket ”det finns inga gratis luncher” passar in här. Det finns ingen gratis kollektivtrafik, utan allt kostar. Frågan är hur det ska fördelas över medborgarna via skatten och taxeuttaget.

Låt oss titta på Stockholms län. Där betalar i dag resenärer och skattebetalare ungefär hälften var av SL. Priset på ett månadskort i Stockholms län är i dag, efter höjningen, 690 kronor för fullt betalande. Trots höjningen den 1 mars har SL i särklass det lägsta priset på månadskort. Läger vi till hela det utbud som finns i Stockholm ligger priset lågt i förhållande till andra städer i Sverige. Vi kan jämföra med till exempel socialdemokratiskt styrda Göteborg där priset på ett länskort ligger över 1 300 kronor, och utbudet är mindre än hälften av vad SL erbjuder.

När det gäller exemplet med Nybro kan jag väl tydliggöra att det från min sida främst var för att visa att Socialdemokraterna, i alla fall i Nybro, tycker att gratis kollektivtrafik är viktigare än att det finns någon kollektivtrafik att åka med över huvud taget.

Anf. 54 IBRAHIM BAYLAN (s):

Herr talman! Jag måste säga, med all respekt, att det är lite patetiskt med de försök som den borgerliga majoriteten gör att leka opposition. Ni vann ju valet. Det är ett faktum. Ni regerar Sverige. Ni regerar Stockholms län. Det är också ett faktum att det är en riksdagsfråga hur resurserna från trängselskatterna används. Om det ska finans trängselskatt eller inte är också en riksdagsfråga. Det är också ett faktum. Därför är det naturligtvis vitalt att vi diskuterar detta i den här kammaren. Det är också ett faktum att stockholmarna röstade för trängselskatten. Det stod också på valsedeln att en del av pengarna skulle användas till kollektivtrafiken. Det är ett faktum att den borgerliga regeringen har svikit detta löfte och inte använder resurserna till kollektivtrafiken i Stockholm utan vill göra något annat med dem.

Min fråga var: Hur motiverar men detta svek? Vad som har hänt är att i takt med att regionen växer, och det kommer den att fortsätta göra, uppstår ju ännu större efterfrågan, ännu större behov av en god kollektivtrafik. I detta läge har man alltså minskat resurserna, och man höjer dessutom priset för kollektivtrafiken.

Jag tror, herr talman, att vi alla måste vara medvetna om att ska vi kunna nå våra nationella mål om lägre utsläpp är det avgörande hur vi lyckas i våra storstäder. Det är inte i Västerbottens inland eller i Nybro som den här problematiken är som störst utan det är i våra storstäder. Därför blir den här bristen på intresse, den brist på satsningar på kollektivtrafik som den borgerliga regeringen visar, akut, inte minst för att man också har svikit ett tydligt löfte som var en av huvudorsakerna, tror jag, till att så många Stockholmare ändå röstade för att ha trängselskatterna, nämligen att man skulle satsa på kollektivtrafiken. Det har inte skett, och då är min fråga till infrastrukturministern återigen: Hur motiverar man detta svek?

Anf. 55 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Trafikutskottets tidigare ordförande, Christina Axelsson, brukar väldigt klokt säga att det ska vara lätt att åka rätt. Det tycker jag var en väldigt klok ståndpunkt, för det stimulerar till att man ska åka mycket kollektivtrafik. Det var bakgrunden till min fråga, nämligen: Hur kommer regeringen att i den kommande infrastrukturpropositionen bereda frågan om statsbidrag till eventuell ytterligare tunnelbaneutbyggnad? Jag tror att det är en av de centrala frågorna för att lätta på trycket på många andra sätt.

Det är lätt att det blir lite gräl här, och jag får väl då också gräla lite på trafikutskottets nuvarande ordförande. När man ser på det som kallas folkomröstning var det ju lite olika folkomröstningar 2006. Var det några som inte blev svikna så var det väl just de som röstade i Stockholms stad. De som röstade utanför Stockholms stad, som till exempel jag – Botkyrka var en kommun som inte fick rösta alls – blev däremot svikna, kan man säga.

Att gräva ned sig i detta med vem som blev sviken tror jag inte är något framtidsperspektiv på det hela. Jag tror till exempel att man möjligen ska fundera på Umeå, om man ska införa trängselskatter där också. Det skulle vara intressant att göra det. Det kanske inte bara behövs i Stockholm. Men jag tror för min del att det allra viktigaste faktiskt är att vi ser

till att det, som Christina Axelsson brukar säga, blir lättare att åka rätt. Då måste det bli fler spårbundna möjligheter för de väldigt många människor som vill röra sig inom detta län.

Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det är naturligtvis så, för att svara Börje Vestlund, att Klimatberedningens arbete påverkar inriktningen på de prioriteringar som ska göras i den långsiktiga planen för infrastrukturen. Men det finns också delar som inte är direkt involverade i den planen, som handlar om skattebefriade kollektivtrafikresor eller ett annat system för reseavdrag. Det är ju det arbetet som nu remisshanteras och som naturligtvis också i sig påverkar framtida vilja eller möjlighet att lyfta upp kollektivtrafikresandet också på andra sätt.

För att gå tillbaka till Stockholm tror jag att det är viktigt – jag riktar mig både till Börje Vestlund och till de andra debattörerna – att se det arbete som nu pågår i Stockholm med Kraftsamling Stockholm med fokus på och förståelse för att Stockholm i sig, Stockholms kommuns invånare, Stockholmsregionen, och en större region, Mälardalen, är starkt beroende av varandra för att minska problemet med förseningar och stopp och förhindra den frustration som i dag finns. Därför är det ett uppdrag som är prioriterat och som också ger resultat, där staten via Banverket i dag sätter fokus på underhåll och upprustning av banan, motsvarande 2 miljarder kronor på tre år. Det är i allra högsta grad en viktig del för att skapa ett flöde i kollektivtrafiken.

Partiledarna var oerhört tydliga med att säga att intäkterna från trängselskatterna skulle läggas på just väginfrastruktur. Men regeringen har ju valt att direkt lägga nya resurser till Banverket för att de ska gå in med underhåll och förbättring av den spårbundna trafiken. Jag tror att det är viktigt att se att kollektivtrafiken i Stockholm också är beroende av bra vägar, men det kanske inte Socialdemokraterna håller med om.

För att gå tillbaka till kollektivtrafiken som sådan så har ju kollektivtrafiken mycket kvar att göra för att både vara intressant och skapa en miljö som lockar den mest inbitne mannen som vägrar att lämna sin bilratt. Då är det mycket kvar att göra. Därför är det naturligtvis viktigt med det arbete som Banverket och Vägverket utför med branschen, alltså att lägga ett handlingsprogram framåt. Det är också viktigt med ett antal punkter som man undan för undan avverkar just för att skapa en modern kollektivtrafik. Men där är ju kommande utredning också viktig. Det är en viktig del i detta; att skapa en kollektivtrafiklagstiftning som är modern för 2000-talet. Den nuvarande är alltså 30 år gammal. Det är nog på sin plats att se över lagstiftningen så att den är modern, möter den möjliga resenärens och lockar vederbörande att ta kollektivtrafik i stället för den egna bilen. Här finns det mycket kvar. Vi ser över denna lagstiftning, och vi ser också över persontrafiken på spår för att öppna den för konkurrens.

Anf. 57 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Får jag börja med att säga att jag inte har ställt mina frågor med anledning av Stockholmsregionen. Jag vill betona det. Frågorna är inte ställda så. Jag skriver ”inte minst” i Stockholmsregionen i en av mina frågor. Den andra handlade om miljöministerns uppfattning om vad just Klimatberedningen hade kommit fram till. Jag vill betona det. Sedan har jag bara fått svar på detta med Stockholmsregionen. Det tycker jag vittnar om hur regeringen hanterar det här snarare än om hur vi hanterar det. Till slut nämner Åsa Torstensson att vi behöver en ny kollektivtrafiklagstiftning.

Jag tror att alla vi som sitter i den här salen är överens om det. Det var det jag ställde frågor om. Det är det vi borde ha ägnat debatten åt i stället för att gräla om de närmaste tio årens investeringsplaner.

Hur ökar vi kollektivtrafikresandet? Den frågan fick jag inget svar på. Där är Åsa Torstensson mig svaret skyldig.

På vilket sätt stimulerar man kollektivtrafikresandet? Det fick jag tyvärr inte heller svar på.

Åsa Torstensson säger att Socialdemokraterna inte inser att bra vägar är viktiga för kollektivtrafiken. Det måste Åsa Torstensson ha drömt att vi har sagt. Det har vi aldrig påstått. Jag har ganska lång erfarenhet av bland annat kollektivtrafikfrågor inom socialdemokratien, och jag har aldrig hört att någon har uttryckt det.

När man pratar om investeringar finns oftast fokus på spårsidan eftersom det är fler än kollektivtrafiken som använder vägarna. Av någon anledning har man inte varit riktigt tydlig med att de behövs för kollektivtrafiken. Det är inte någon speciellt socialdemokratisk uppfattning.

Slutligen vill jag också säga att Moderaternas kollektivtrafikpolitik är ganska nyvunnen. Det var inte alls så många år sedan de sade att kollektivtrafiken inte alls behövs.

Anf. 58 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det är inte jag som har grälat, Börje Vestlund. Trafikutskottets ordförande tog upp frågan om trängselavgift och sveket mot stockholmarna. Det var i så fall grälet i den här debatten.

Det är svårt att prata för döva öron som inte vill höra svaret.

Nu står folk på perrongen och är frustrerade över att man inte kommer i tid för att hämta barnen till exempel. Då är det naturligtvis oerhört viktigt med Kraftsamling Stockholm, att vi ser resultat och att kollektivtrafiken håller tiden bättre. Det har stor betydelse att åtgärderna får effekt här och nu.

På grund av att det inte har satsats på underhåll lägger Banverket 2 miljarder på Stockholm och Stockholmsregionen för att den spårbundna trafiken ska komma i tid. Att säga det är inte att gräla. Det är att tala om att underhåll av spåren inte har prioriterats.

Det skapar förseningar. Signalerna fungerar inte. Det måste moderniseras. Det är det snabbaste sättet att få en bättre kollektivtrafik så att folk inte trötts och därför väljer bilen.

När jag säger att kollektivtrafiken är i fokus för både lagstiftningen och för Ban- och Vägverket som tillsammans ska arbeta fram ett handlingsprogram har vi i allra högsta grad fokus på de nya resenärerna. Det krävs, som jag sade, oerhört mycket för att få den mest inbitne manliga bilföraren att lämna ratten och ta bussen eller tåget.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **10 § Svar på interpellation 2007/08:491 om taxinäringen och tömningscentraler**

Anf. 59 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Börje Vestlund har frågat mig om jag kommer att lägga fram något förslag, om än i något modifierad form, om tömningscentraler i taxinäringen.

Vid sedvanlig beredning av ett förslag om redovisningscentraler, eller som Börje Vestlund skriver tömningscentraler, framkom det att förslaget var juridiskt väldigt komplicerat. Exempelvis var tanken att all information från taxametern skulle föras över. Det ligger ett kontrollvärde i att överföringen är fullständig. Detta skulle innebära att uppgifter om taxiresenärer kommer med, vilket inte ansågs vara förenligt med grundläggande dataskyddsprinciper eller den rätt till skydd för privatlivet som följer av artikel 8 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Tekniska svårigheter uppmärksammades också, till exempel att taxameterns internminne normalt inte rymmer lagrad information för en hel månad. Vidare är det oklart vilka kostnader som uppstår till följd av den föreslagna regleringen och hur de förhåller sig till eventuella vinster som lagstiftaren önskar uppnå. Svenska Taxiförbundet räknade ut att ett införande av obligatoriska redovisningscentraler skulle medföra en merkostnad för taxibranschen på ca 172 miljoner kronor per år.

Jag förstår det som att Börje Vestlund förlitar sig på att ett system med redovisningscentraler skulle leda till att stora delar av taxifusket försvann. Jag delar inte denna uppfattning. Oavsett införandet av redovisningscentraler kvarstår det allra enklaste sättet att fuska, det vill säga att inte slå på taxametern. Det kan till och med antas att sådant fusk skulle öka om redovisningscentraler införs.

Regeringen har fastlagt ett mål om att minska företagens administrativa kostnader för samtliga statliga regelverk med minst 25 procent till hösten år 2010. Detta innebär att förslag som syftar till att bekämpa den ekonomiska brottsligheten måste vägas mot intresset av att minska företagens administrativa kostnader. Införandet av redovisningscentraler skulle i stället innebära regelförkrånglingar och dessutom höja de administrativa kostnaderna för privata småföretagare. För närvarande genomförs en rad åtgärder för att förbättra företagsklimatet. Som exempel på sådana insatser kan jag nämna det ambitiösa arbetet för att sänka företagens administrativa kostnader för de statliga regelverken med minst 25 procent till 2010, stärkning av kapitalförsörjningen genom slopad förmögenhetsskatt och höjt tak på Almis mikrolån till 100 000 kronor, förbättrade möjligheter att anställa genom jobbavdrag för näringsinkomster,

nystartsjobb, medfinansieringen av sjukpenningen har slopats, och förutsättningarna för små företag att delta i offentlig upphandling ses över.

Jag vill än en gång understryka att politiska beslut inte löser alla problem. Även branschen måste ta sitt ansvar. Jag anser att det är viktigt att vi tillsammans med branschen verkar för att förutsättningarna att bedriva taxiverksamhet blir så goda som möjligt. Vi har inlett en dialog med taxi-branschen om olika åtgärder som kan tänkas främja en sund och konkurrenskraftig taxinäring. Mot denna bakgrund avser jag inte att lägga fram något förslag om tömningscentraler.

Anf. 60 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Det här var ju verkligen ett svar som ger besked. Däremot delar jag naturligtvis inte statsrådets uppfattning. I mina kontakter har jag tagit del av att det är vad taxinäringen vill.

Jag tycker att det är beklämmande att vi har ett statsråd som inte vill göra något åt taxifusk. Jag tycker att det är mycket beklagligt. Det är allvarligt, och det gör inte att vi får ett seriöst företagande här i landet.

Statsrådet säger att det inte skulle vara förenligt med grundläggande dataskyddsprinciper. Det går väl att hitta en annan lösning på just det problemet. De seriösa företagen tömmer ju taxametrarna i dag. Det gör inte de andra företagen, eftersom det inte finns någon regel om det.

Sedan går Åsa Torstensson in i en mycket intressant diskussion och säger att det här skulle vara en aktivitet för att minska företagets regelbördor. Man vill i alla fall inte påföra mer. Det säger den regering som har påfört flest och avskaffat minst regler på väldigt länge.

Ni kan väl knappast slå er för bröstet och säga att ni har lyckats med den politiken.

Jag ska efter den här interpellationsdebatten på ett seminarium om regelförenklingar med Näringslivets regelnämnd. De har inga vackra ord att säga om det antal regler som den här regeringen har infört och avskaffat. Det här är bland de högsta nivåerna vi har haft på mycket länge. Jag behöver inte gå in särskilt mycket mer på mitt område i näringsutskottet, men det är faktum. Det har också redovisats från Näringslivets regelnämnd.

Jag ska inte dra in andra statsråd i detta, men jag hade en exakt likadan debatt i tisdags. Den handlade om kassaregister.

Jag kan bara konstatera att den här regeringen i så fall återigen måste ha rekord i att, i stället för att införa ordentliga regler som gör att seriösa företagare kan konkurrera på en sund marknad, underlätta för fuskare att klara sig fram i näringslivet. I stället avstår man från att införa de regler som inte jag har hittat på – om jag hade hittat på dem hade jag förstått om statsrådet hade varit emot dem – utan som branschen har efterfrågat under mycket lång tid. Detta vill statsrådet inte se. Jag tycker att det är beklämmande i den situation som vi befinner oss i, och när vi vet att taximarknaden är en av dem som det finns mest oseriösa företagare i. Vi vet genom mätningar från bland annat skattemyndigheten att det förekommer väldigt mycket fusk i denna bransch.

Men redskapen för detta verkar statsrådet över huvud taget inte vilja ta i. Uppenbarligen står statsrådet på fuskarnas sida.

Anf. 61 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! När avregleringen inom taxinäringen genomfördes 1990 fick den många negativa effekter. Det som var bra var att vi fick fler bilar. Det fanns bilar i stort sett överallt. Det var lätt att komma åt en taxibil, och detta med ”taxi var god dröj” försvann. Men det blev andra effekter, bland annat ekonomisk brottslighet. Det blev farligt att åka taxi. Det blev oseriös verksamhet och otrygghet för kunderna. Detta är bara några exempel.

I dag medger så gott som samtliga inom taxibranschen att reformen var alltför långtgående och att näringen därefter utvecklades i negativ riktning för att sedan återigen försöka få bukt med verksamheten.

Vad lär vi oss av detta? Jag tycker att avregleringen av taxinäringen måste ses som ett dåligt exempel och som ett exempel på hur avreglering inte får ske. Man kan inte över en natt ta bort massor av regler och tro att det går att återupprätta saker och ting utan att ha ett regelverk. Regler har i regel kommit till av en anledning. Därför måste man se över hur detta sker.

Nu har man försökt att stävja oseriös verksamhet inom branschen och vidta en del åtgärder för att förbättra detta under resans gång. Det handlar bland annat om kravet på taxiförarlegitimation, utbildning och så vidare, även om mycket fortfarande pågår.

Det som man direkt såg var en jättestor fråga gällde hur man kunde differentiera och se var bilarna hörde hemma. Sedan handlade det om själva prisbildningen. Det var inte ovanligt att många människor blev ockrade. Vi vet att det också förekommer i dag.

Man har under en rad år försökt införa någon form av beställningscentraler för att komma åt internkontrollen och göra någonting. Branschsaneringskommittén, med Ulf Adelson i spetsen, hade med detta förslag. Man trodde att man skulle skapa goodwill när det gäller att vårda, att man skulle komma åt fusk och oegentligheter gentemot kunderna, åtminstone till en viss del, och att man även skulle se till att beivra oegentligheter mot anställda och samhälle genom beställningscentralerna.

Centralerna skulle också ta över mycket av den kontroll som belastar polisen och länsstyrelsen, som absolut inte hinner med det. Samhället skulle också avlastas stora kostnader för övrig övervakning och kontroll. Trafiken skulle kunna bli effektivare, fusket skulle kunna minska, lönsamheten skulle kunna öka, och branschens anseende skulle kunna återställas.

Nu vet vi att en hel del utredningar har gjorts när det gäller denna verksamhet och att en del förslag har kommit fram. Men det är lika viktigt i dag som tidigare att vidta dessa åtgärder. Då kom begreppet tömningscentraler. Det är något som ministern nu helt och hållet avfärdar från dagordningen, som jag ser det.

Då blir min fråga till Åsa Torstensson ganska självklar: Vad har ministern för synpunkter på åtgärder som skulle kunna vidtas för att man ska komma åt denna verksamhet, för att man ska förbättra taxibranschens anseende och för att man ska verka för att vi får en trygghet och rättvisa inom taxibranschen?



Anf. 62 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Eftersom vi talar om regler och lagstiftning här vill jag återigen säga att jag är för regler när man använder regler för att lösa ett problem men inte för att skjuta över ett mål så att problemet fortfarande kvarstår. Jag måste därför fråga om Börje Vestlund ställer sig bakom det underlag som jag har att ta ställning till utifrån den bedömning som gjordes med anledning av förslaget om tömningscentral – att det faktiskt skjuter över målet, att man inte når fuskarna och att man inte når svart-taxiverksamheten. Därmed är det en lagstiftning som måhända skulle tillfredsställa bara politiker. Det låter som att man har vidtagit kraftfulla åtgärder. Men man har inte vidtagit några åtgärder för att minska vare sig antalet svarttaxibilar eller den ekonomiska brottsligheten.

Jag vänder mig nu till Sylvia Lindgren. Ni som bodde i Stockholm även under den tid då taxibranschen var reglerad måste veta att det fanns svarttaxi även på den tiden, alltså innan det skedde en avreglering.

Jag tror att det är oerhört viktigt att se att de viktigaste redskapen är tillsyn och kontroll. Dessa redskap finns i dag. Man behöver inte en ny lagstiftning för att ansvariga myndigheter mycket tydligare ska samverka för att öka tillsynen och kontrollen. Skatteverkets och Ekobrottsmyndighetens senaste razzior mot taxinäringen har visat ett oerhört gott resultat. Det visar att det finns redskap redan i dag och att det är rätt väg att gå.

I höstas fick också Vägverket i uppdrag att tillsammans med Rikspolisstyrelsen lämna förslag till hur kontrollen av nyttotrafiken på väg kan förbättras och ytterligare effektiviseras, egentligen i linje med det som Sylvia Lindgren frågade om. Det uppdraget ska redovisas senast den 2 maj i år. Då får vi se vilka förslag som vi kan gå vidare med.

Departementet, både den politiska nivån och tjänstemannanivån, har haft flera möten med Taxiförbundet just av den anledningen att det är viktigt att man i samverkan med ansvarig bransch kan gå vidare för att vidta rätt åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten och fusket inom taxibranschen.

Anf. 63 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Nej, man behöver inte ställa sig bakom alla underlag från en utredning eller det som finns på departementet. Om man inte gör det får man antingen fortsätta att utreda eller lägga fram egna förslag. Jag trodde att det var så det gick till. Men jag kanske är dåligt informerad. Jag kanske kan bli uppdaterad om det av Åsa Torstensson. Men jag har i alla fall uppfattat att lagstiftare i alla tider har hanterat lagförslag som har kommit in på det sättet.

Jag tycker att Åsa Torstensson ska läsa på inte minst Regelutredningen när det gäller vad regleringen av taxibranschen en gång i tiden handlade om och som vi har lämnat bakom oss. Det handlade inte om att kontrollera företagen ekonomiskt. Det handlade om att man hade ett visst antal tillstånd för att få köra taxi på en ort. Och man hade en trafikeringsplikt. Det handlade inte om kontrollen i sig. Avregleringen av taxibranschen tror jag inte har ett dugg att göra med om det fanns svarttaxi eller inte. Svarttaxi är för övrigt ett annat begrepp, det vill säga privatpersoner som utför samma uppgifter som taxi, och det är en helt annan sak som kräver en annan lagstiftning. En av de sista sakerna som vi gjorde var att

se till att straffen blev hårdare, vilket jag tror har gett ett visst resultat. Men det är möjligt att jag inte har följt den frågan tillräckligt väl.

Jag har faktiskt inte sett Skatteverkets utvärderingar och kan inte kommentera dem. Jag hoppas verkligen att statsrådet har rätt, men oseriösa företag i taxibranschen är ett problem.

Om vi inte ska prata om den moraliska delen i att man ska betala skatt och sköta sig här i samhället kan vi åtminstone ta upp den situationen att det finns ett antal seriösa taxiägare som ska konkurrera på en oseriös marknad med oseriösa företag. Jag hade någonstans i min fantasi hoppats att konkurrensvillkor ska vara likadana för alla företag. Jag trodde verkligen att borgerliga partier agerade så. Men det är på grund av att några inte respekterar de här konkurrensvillkoren som vi i viss mån skärper konkurrenslagstiftningen och går vidare och tittar på hur man kan göra konkurrenssituationen bättre i Sverige, inte minst när det gäller offentlig upphandling som Åsa Torstensson själv nämnde i sitt svar.

Om nu det är viktigt, varför är det då inte viktigt att försöka lösa frågan för taxinäringen? Där har jag väldigt svårt att förstå Åsa Torstenssons svar. Där viftar hon bara bort det här och säger att Börje Vestlund vill införa nya regler. Nej, Börje Vestlund vill helst inte införa några regler alls, men det finns uppenbarligen ett behov av att införa nya regler för just detta med tömningscentraler, och detta har pekats på från flera håll. Sedan kanske tömningscentralerna inte behöver se ut exakt som utredningen har föreslagit. Taxiförbundet har självt gett ett förslag på vad man skulle kunna plocka ut ur de här tömningscentralerna för att få det här på ett vettigt sätt. Man skulle kanske ta Taxiförbundets förslag och göra om det och få en riktigt bra lagstiftning av detta. Det är klart att man ska lyssna på remissinstanserna.

Nej, Åsa Torstensson, efter den här debatten och efter att ha debatterat samma fråga med Åsa Torstensson förut kan jag konstatera att taxifuskarnas bästa vän är Åsa Torstensson. Jag kan inte dra någon annan slutsats av de här debatterna. Det finns ingen vilja att försöka reda ut de frågor som finns i de här sammanhangen.

Anf. 64 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Jag blir något fundersam och känner mig frustrerad över Åsa Torstenssons svar när hon blandar in regelförenklingarna för företagen och att kostnaderna måste minska med 25 procent fram till hösten 2010. Hon tar det som en motvikt till att man ska få ordning och reda i taxinäringen. Det förekommer en oseriös verksamhet inom taxi. Det vet vi om. Vi vill slå vakt om de seriösa företagen för företagens skull och för konsumenternas och kundernas skull. Man ska kunna känna en trygghet i att åka taxi. Det är anledningen till att en rad åtgärder har varit nödvändiga att vidta efter avregleringen 1990.

Jag håller fullständigt med Börje Vestlund i hans resonemang om att jobba för tömningscentraler som en del i detta. Men det sågar Åsa Torstensson av jäms med fotknölarna i det här svaret.

Det finns naturligtvis flera olika delar som man måste bevaka. Kör- och vilotider inom taxiverksamheten är också viktiga frågor i det sammanhanget, liksom utbildning inom olika områden, och inte minst i den här regionen.

Fanns det någon svarttaxi före 1990? Det trodde Åsa Torstensson. Då hade vi en oerhört stark reglering. Man visste exakt när bilarna var ute. Det var silverrävar med silverband runt ärmarna på uniformerna som bevakade att det var rätt slutsiffra som var ute vid rätt tillfälle för att man skulle ha totalkontroll på det. Det var totalkontrollen som man valde att ta bort. Man tog bort allting på en gång, och det har gjort att vi har hamnat i den här situationen igen. Det gör mig frustrerad att Åsa Torstensson pratar om regelförenklingar i det sammanhanget och inte vill komma åt den ekonomiska brottsligheten och öka seriositeten.

Anf. 65 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Naturligtvis är ekonomisk brottslighet ett problem, Sylvia Lindgren och Börje Vestlund. Det är därför regeringen lägger kraft och resurser på att polisväsendet och rättsväsendet ska kunna ta sig an ekonomisk brottslighet. Men svaret är inte redovisningscentraler.

Låt mig ställa en fråga till Börje Vestlund och Sylvia Lindgren. Redovisningscentraler kräver att man slår på taxametern. Är det inte ganska logiskt att man inte slår på taxametern? Vad är då lösningen? Har vi löst problemet som ni tar upp? Ni dunderar på om att redovisningscentraler är den oerhört avgörande faktorn för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Svara på det! Det är inte min bedömning. Det lättaste och mest logiska om man vill komma undan är naturligtvis att inte slå på taxametern. Därför blir det ett slag i luften att inrätta en lagstiftning som inte når målet.

Det är avgörande att Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten fortfarande har fokus på att göra razzior och får resurser för detta. De har uppenbarligen också lyckats att bekämpa den ekonomiska brottsligheten genom att samverka och göra de här razziorna. Det har gett ett bra resultat.

Vi går också vidare. Rikspolisstyrelsen och Vägverket har till uppgift att lämna förslag till hur vi ytterligare kan stärka och effektivisera kontrollen av nyttotrafiken för att nå bättre resultat. Det kommer att lämnas till regeringen om några veckor.

I de samtal som vi har haft med taxibranschen har de ringat in ett antal frågeställningar i ett tiopunktsprogram som de själva har tagit fram. Det gäller polisens tillsyn och kontroll. Man efterfrågar att rikspolischefen tar in polisens engagemang i de här frågorna i sin handlingsplan. Man efterfrågar att alla taxameterföreskrifter samlas i en central databas som administreras av Vägverket. Det handlar om förändringar av skattedeklarationen och så vidare. Det finns ett antal förslag som taxibranschen själv ansvarar för. En del återkommer i det underlag som Vägverket och Rikspolisstyrelsen kommer att lämna till regeringen i början av maj, och andra arbetar vi vidare med i departementet för att komma åt den svarta delen i taxibranschen tillsammans med taxibranschen. Vi vill minska den ekonomiska brottsligheten.

Det är så vi tydligt och konkret arbetar. Det handlar om andra förslag, befintlig lagstiftning och andra arbetssätt som kan stärka möjligheterna att komma åt taxifusket.

Fokus i interpellantens frågeställning låg på tömningscentralerna eller redovisningscentralerna. Mitt svar är att jag inte ser det som ett svar på hur vi kan minska fusket i taxibranschen.

Anf. 66 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Det är naturligtvis inte det enda förslaget som jag har förespråkat heller, men det är ett av de medel som statsrådet har på sitt område att kunna reglera. Det är därför jag också har tagit upp det i det här sammanhanget.

Självklart är polisresurser viktiga för att klara det här. Det finns andra saker som man förmodligen också behöver göra – enklare skattedeklarationer med mera – men det är inte statsrådet som ansvarar för detta, och därför har jag valt att ställa frågor om de saker som statsrådet ansvarar för i den här interpellationen.

Med en dåres envishet hävdar Åsa Torstensson att det enkla sättet är att slå av taxametern. Ja, det är sant. Det är riktigt sant. Det är det enklaste sättet. Men problemet är att kassaregister som är riggade och taxametrar som inte läses av och som man inte kan fuska med har inneburit att vi som vanliga konsumenter kan tro att vi har gjort en korrekt affär, och sedan visar det sig att den i verkligheten är svart som natten. Det är ju det som är problemet.

Jag är helt övertygad om att det alltid på marginalen kommer att finnas sådana som åker taxi och betalar svarta pengar rent av, men då vet de i alla fall att det är svarta pengar. Det gör inte saken bättre, men det gör i alla fall att man åtminstone är medveten om det. Det är man inte alltid som det ser ut i dag.

Det är ju ju branschen som kräver det här. Det är inte bara jag.

Åsa Torstensson hänvisade bland annat till Ekobrottsmyndigheten. Även de har i sitt remissvar sagt att detta är någonting som man gärna ser som en lösning för taxibranschen. Men uppenbarligen är det så att Åsa Torstensson inte är intresserad av att lösa de här problemen på ett sätt som är bra för hela taxibranschen.

Anf. 67 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tror att det är oerhört viktigt att vi har en gemensam syn i den grundläggande fråga som Börje Vestlund lyfter fram här. Det gäller att hitta och skapa möjligheter för att ta bort eller åtminstone minska fusket undan för undan inom taxibranschen. Det är ett arbete som pågår nu. Det pågår tillsammans med Rikspolisstyrelsen och med uppdrag till Vägverket, och det pågår i allra högsta grad i dialog med taxibranschen för att här skapa förutsättningar där det också delvis är olika departement som är ansvariga. Inte desto mindre är det oerhört viktigt att vi tillsammans med branschen ser vem som gör vad och att Taxiförbundet också naturligtvis har ett eget ansvar och intresse av att göra en självsanering här. Det arbetet kommer att fortgå.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 68 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Peter Hultqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka tydligheten kring regeringens syften och långsiktiga planering mot bakgrund av det förändringsarbete som nu pågår inom de statliga transportverken.

Som Peter Hultqvist beskriver i sin interpellation pågår flera olika aktiviteter som syftar till att förtydliga ansvarsfördelningen och effektivisera verksamheten inom transportområdet. Det har sin bakgrund både i regeringens allmänna syn på förvaltningspolitiken och i de behov som jag har identifierat på transportområdet.

Regeringens mål för svensk statsförvaltning är att den ska vara rätts-säker, effektiv och medborgarorienterad. Detta ska uppnås genom att utveckla styrningen samt ledningen och organiseringen. I det ingår också att säkerställa att alla myndigheter systematiskt och kontinuerligt bidrar till förvaltningens verksamhetsutveckling. Regeringen vill att förvaltningsstrukturen blir tydligare och mer överskådlig för att förenkla för medborgare och företag. Det ska bland annat åstadkommas med ett minskat antal myndigheter. Vi ska koncentrera på statens kärnuppgifter och dra en tydligare gräns mellan förvaltning, politik och marknad. Det civila samhället ska få en större roll. I det syftet tillsatte regeringen Förvaltningskommittén som fått uppdraget att se över den centrala statsförvaltningens uppgifter och organisation.

Jag har tagit initiativ till ett antal genomlysningar som berör merparten av myndigheterna på transportområdet, allt i syfte att skapa en effektivare organisation för verksamheten och det offentliga åtagandet. Det pågår nu arbete med att bereda eller genomföra en del av de förslag som lagts fram. Regeringen avser till exempel att fatta beslut om tilläggsdirektiv till Transportstyrelseutredningen inom kort, vilket omvandlar utredningen till en organisationskommitté med uppgift att inrätta en samlad trafikinspektion den 1 januari 2009. Regeringen har även för avsikt att i september lämna en proposition till riksdagen som behandlar organisationsformen för Vägverkets och Banverkets produktions- och konsultverksamheter, liksom Luftfartsverkets verksamhet.

I arbetet med den infrastrukturproposition som också kommer att läggas fram i höst har jag uppmärksammat flera verksamheter och områden som jag anser behöver utvecklas. Det viktigaste handlar om att utveckla det trafikslagsövergripande synsättet, vilket många remissinstanser också påpekat. Transportlösningar omfattar ofta flera färdmedel både för gods- och persontransporter. Ett kundorienterat synsätt bör därför bygga på hur hela resan eller transporten kan bli så bra som möjligt ur såväl effektivitets- som hållbarhetsperspektiv. Därför kommer jag att ägna särskild uppmärksamhet åt hur vi ska åstadkomma lösningar som innefattar flera transportslag och kopplingar dem emellan. Analysen av denna och andra frågeställningar behöver fördjupas i det fortsatta arbetet, samtidigt som detta inte får hindra oss att redan i dag göra de nödvändiga justeringar i arbetsform som krävs för att få bästa nytta med samhällets resurser.

Det är naturligt att det samtidigt ställs frågor om transportsektorns och trafikverkens framtida struktur, nu när flera organisationsförändringar planeras. För att kunna svara på de frågorna krävs det en god analys både av verksamheten i sig och av vilka lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att stödja verksamheten. Jag har därför för avsikt att genomlysna och analysera transportsektorns och trafikverkens uppdrag och verksamheter. Syftet är att få den analys och därmed också de förslag till förändringar som krävs.

Anf. 69 PETER HULTQVIST (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

I Borlänge finns det två välorganiserade trafikverk, Banverket och Vägverket. Därtill kommer lokaliseringen av Järnvägsstyrelsen och Vägtrafikinspektionen. Tillsammans skapar det här ett administrativt kommunikationscentrum för hela Sverige. Av bland annat regionalpolitiska skäl bottnande i en fast politisk vilja har detta successivt byggts upp genom åren. Utvecklingen har blivit möjlig genom regeringar som drivit en långsiktig och konsekvent linje.

Men var står denna regering? Nu pågår en omfattande förändringsprocess. Banverket Produktion och Vägverket Produktion ska bolagiseras. Många betraktar det som första steget mot en privatisering. Om det blir resultatet är risken uppenbar att staten tappar kontroll över prisbildningen inom dessa delar av anläggningsbranschen. I sin tur öppnar det för prishöjningar. Notan får skattebetalarna stå för, medan privata anläggningsbolag kan hugga för sig.

Samtidigt förbereds inrättandet av den nya transportinspektionen. Arbetsuppgifter som i dag utförs inom de nuvarande verken och transportinspektionerna försvinner in i den nya statliga myndigheten. Om detta verkligen leder till besparingar är i högsta grad osäkert.

Risken är också uppenbar att arbetstillfällena och kompetensen successivt försvinner från Borlänge. Kraften i de ursprungliga lokaliseringarna riskerar att förminska.

Dessutom har utredaren på vaga grunder föreslagit att den nya myndigheten ska förläggas till Norrköping. Allt fler frågar sig varför.

På denna punkt har infrastrukturminister Åsa Torstensson möjlighet att visa regionalpolitisk styrka. Att förlägga den nya myndigheten till Borlänge vore att ge trovärdighet åt tanken att satsa på skogslän. I Borlänge finns en mycket stark kompetens som kan bära upp den nya myndigheten.

I regleringsbrevet för Banverket och Vägverket från december 2007 ges direktiv om administrativa sammanslagningar. Är det här början på en sammanslagning av båda trafikverken? Spekulationerna pågår, och energi går åt till fel saker. Åsa Torstensson har talat om att inrättandet av den nya transportinspektionen är steg 1. Vad är då steg 2? Det finns många som vill ha svar på den frågan.

Jag ifrågasätter starkt det rimliga i det som nu sker. Troligtvis leder det till varken besparingar, högre kompetens eller skärpt kvalitet. Resultatet kan bli långvarigt verkande storskalighetsnackdelar. När allt detta en dag ska summeras är risken stor att domen blir att det som skulle bli effektivare blev förändringar för förändringarnas egen skull. Och slutnotan blev högre; det kostade mer pengar.

Vem har efterfrågat dessa förändringar? Järnvägsstyrelsens remissvar över delbetänkandet *Transportinspektionen – en myndighet för all trafik* är rätt så talande. Där sägs: ”Utredaren har av regeringen getts utgångspunkten att en trafikövergripande trafikinspektionsorganisation ska bildas. Järnvägsstyrelsen lämnar därför inga synpunkter på detta, men kan konstatera att inte heller denna utredning har visat vilka effektiviseringsvinster som kan uppnås.”

Är det förändringar för deras egen skull som pågår? När många med mycket specialiserade verksamheter som egentligen är svåra att samordna ska samordnas, och det i sin tur blandas med bolagiseringar och eventuell privatisering, riskerar fungerande verksamheter att trasas sönder. I sitt svar säger ministern att analyser och genomlysningar ska göras. Människor upplever att kvaliteten och långsiktigheten hotas. Vet man vad man sysslar med på den här punkten? Och hur är det med lokaliseringarna? Ligger de långsiktigt fast?

Anf. 70 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Jag vill börja med att framföra att jag anser att det är viktigt att hela tiden se över verksamheter och hitta förbättrings- och effektiviseringspotentialer. Att stå still eller bli statisk leder inte utvecklingen framåt. Jag anser också att det är av stor vikt att vi försöker minska antalet myndigheter i den utsträckning det är möjligt. Minst lika viktigt är dock att fokusera än mer på kärnverksamheterna och på det offentliga uppdraget. Vi måste även bli tydligare gentemot medborgare, företagare och andra. Politikerna ska sätta upp ramar och regelverk, men enligt min mening ska vi inte detaljstyra.

Så till frågan om transportsektorn. Jag tycker att infrastrukturministern i dag gett oss tydliga svar på vad som avses när det gäller översynen av transportsektorn. Den översyn och genomlysning som nu pågår inom transportsektorn är viktig, nödvändig och efterfrågad. Självklart måste arbetet med översynen ske på ett sådant sätt att det inte underbygger spekulationer med mera. Där har de statliga verk som nu omfattas av översynen också ett ansvar gentemot samhället och sina anställda. Översynen ställer ett tydligt krav på ledarskap och vilja dels hos ledande politiker, dels hos de olika verkens ledningar. Jag anser att även Peter Hultqvist och oppositionen har ett visst ansvar för detta.

Särskilt då det gäller transportsektorn står vi inför nya utmaningar för att kunna möta de behov som finns, samtidigt som det måste ske utifrån miljö- och klimathänsyn, samt de behov vi ser i framtiden. Det kräver ett utökat samarbete mellan de olika transportslagen – på ett helt annat sätt än i dag och tidigare. Vi måste effektivisera myndigheterna för att skapa ett säkert och miljövänligt transportsystem.

Herr talman! Jag tycker att det är bra att det nu genomförs genomgående analyser så att vi får bra underlag inför de förändringar som kommer att vara nödvändiga att genomföra och inför den kommande infrastrukturpropositionen. Alliansen arbetar hårt och målinriktat för att återupprätta infrastruktursektorns trovärdighet efter flera år av luftslott och tomma löften från den förra regeringen.

Peter Hultqvist tog upp Järnvägsstyrelsens remissvar beträffande transportinspektionen, men han tog inte upp remissvaret från Vägtrafikinspektionen. De anser nämligen att regeringen skyndsamt bör utreda och

besluta om den diskuterade förändringen och myndighetsstrukturen inom transportområdet – en planeringsmyndighet, en inspektionsmyndighet och någon eller några infrastrukturförvaltare. Med en sådan struktur upp-nås en tydlig ansvarsfördelning mellan berörda myndigheter.

Anf. 71 IBRAHIM BAYLAN (s):

Herr talman! Jag måste säga att jag har helt andra krav på tydlighet än vad Moderaterna verkar ha. Jag tycker inte att det finns så mycket av tydlighet i detta. Just tydlighet är en viktig ingrediens, kanske tillsammans med ödmjukhet, när man åtar sig den typen av gigantisk omorganisation som det innebär att fullfölja de planer som vi tycker oss skönja. Jag säger ”tycker oss skönja” eftersom vi inte får några tydliga besked och därför inte riktigt kan veta hur det blir. Det är viktigt att man lämnar så tydliga besked som möjligt, inte bara för myndigheternas och deras personals skull utan också beroende på att vi står inför en ganska tung höst av propositioner som berör hela denna sektor och som dessa myndigheter sedan förväntas effektuera. Därför är det viktigt att veta vad som gäller.

Tydlighet och analys, som det talas om i interpellationssvaret, är inte något som den nuvarande regeringen direkt gjort sig känd för. Tvärtom har man ofta börjat med att besluta om något, ofta dessutom hafsigt och slarvigt, och sedan försökt hitta olika skäl för att kunna motivera de förändringar man gjort. Ibland blir det så pass mycket fel att man behöver backa. På senare tid har vi sett regeringen backa ett flertal gånger.

Det är viktigt att i detta sammanhang ödmjukt närma sig frågan och se till att det finns en tydlighet om vad som gäller, vad målet är, vad syftet är. Dessutom tror jag att lokaliseringsfrågan är väldigt viktig, inte minst för den landsända som vi nu talar om, i det här fallet alltså Dalarna och Borlänge. Det handlar ju också om människors vardag och liv, vilket betyder oerhört mycket. Jag tror inte att man ska underskatta det och säga att det är en sekundär fråga.

Herr talman! Vi skulle gärna vilja veta vad som gäller. Infrastrukturministern har chansen att i kommande inlägg berätta för oss vad hon tänker sig ska gälla i framtiden. Hur ser det ut? Är det ett gigantiskt infrastrukturverk vi ser framför oss? Eller handlar det om en uppstyckning och privatisering, vilket man kan befara utifrån en del av de svar som vi tidigare fått. Jag tror att det för den politiska processen i höst vore bra att få veta det, särskilt med tanke på de infrastrukturpropositioner som vi har att behandla i trafikutskottet men också med tanke på de människor som förväntas göra jobbet i verken. Även för dem är det viktigt att få veta vad som gäller.

Jag har tidigare jobbat fackligt inom den privata tjänstesektorn och sett ett antal omorganisationer i privata företag. Min erfarenhet är att det absolut värsta som kan hända en verksamhet är att det hela blir otydligt, att man inte får besked, att det smyger sig in en osäkerhet om vad som gäller. Då kommer det, precis som Peter Hultqvist säger, att användas mycket energi på fel saker, vilket är det sista vi behöver inför de utmaningar vi har i fråga om omläggningen av vårt transportsystem till ett mer klimatsmart system.

De myndigheter som berörs har ju en central roll i transportsystemet, och därför vore det, infrastrukturministern, väldigt välgörande både för



den politiska process vi har framför oss och kanske framför allt för de människor som jobbar i dessa verk och förväntas förverkliga de beslut som vi fattar att få veta vad som gäller. Det vore även välgörande för den landsända det handlar om, i detta fall Borlänge och Dalarna, att få klara och tydliga besked. Vad är det som gäller? Vilken tidsplan ser ministern framför sig? Är det före mandatperiodens slut som de gigantiska förändringarna ska vara genomförda, eller ska de ske över en femårsperiod eller en tioårsperiod? Vad är det som gäller, Åsa Torstensson?

Anf. 72 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Peter Hultqvist har fått svar på sin interpellation och de frågor som ställdes. Jag blir dock lite fundersam över vad frågeställningen egentligen gäller eftersom Peter Hultqvist nu fokuserar på Borlänge och försvaret av att myndigheter som en gång blivit fastställda i sin struktur tydligen för alltid ska så förbli, utan att förändras. Jag vet inte om Peter Hultqvist ändrat sin frågeställning.

Jag tror att det är viktigt, med tanke på Ibrahim Baylans fråga, att vara tydlig. Regeringen har varit oerhört tydlig i det här arbetet. Det började egentligen med att den tidigare regeringen, på beställning av riksdagen, tog initiativ till att tillsätta en utredning om en samlad trafikinspektion. De argument som då framfördes var att alla fyra transportslagens inspektioner tydligare måste samverka. Den utredningen var alltså utgångspunkten, och jag utgår från att regeringen var seriös när den tillsattes.

Regeringen har en tydlig förvaltningspolitik. Det kan man läsa i den senaste budgetpropositionen. Det råder ingen otydlighet vad gäller de uppdrag som getts till utredarna. Det går att utläsa ur de tydliga kommitteédirektiven. Utredarens betänkande remitteras därefter och lämnas till regeringen. Att det därefter i själva beredningsprocessen kan uppfattas en oro och en otydlighet ligger i sakens natur när man går vidare med ett underlag som bygger också på remissinstansernas synpunkter.

Regeringen beslutade den 19 juli 2007 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation. Det är mycket tydligt. Utredaren ska genomföra detta i två etapper, en analys- och en genomförandefas. Den 14 februari 2008 överlämnades utredningens delbetänkande, *Transportinspektionen – En myndighet för all trafik*, som avslutar den första etappen. Den innehåller analyser och förslag till vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten. Mycket tydligt! Dess ansvarsområde är arbetet inom internationella organisationer och EU, finansieringsformer och lokalisering.

Utredaren har också i det sammanhanget föreslagit Norrköping som lokaliseringsort för huvudkontoret och argumenterat för det. Delbetänkandet har sedan remissbehandlats, och vi har erhållit synpunkter på betänkandet. Senast den 2 maj 2008 ska utredaren återigen redovisa erforderliga författningsförändringar. Under den andra etappen ska åtgärder genomföras som krävs för att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Dessutom har regeringen för avsikt att i september 2008 lämna propositioner avseende en ny verksamhet för Vägverket Produktion, Vägverket Konsult, Banverket Projektering, Banverket Produktion och Luftfartsverket.

Anf. 73 PETER HULTQVIST (s):

Herr talman! Åsa Torstensson säger någonting i stil med att hon undrar om jag angående lokaliseringarna tror att allting är givet för alltid och om jag har ändrat min frågeställning.

Det här är min interpellation. Den ser ut så här. Först tar jag upp direktiven i regleringsbrevet om att man ska förbereda en sammanslagning av de administrativa enheterna inom Vägverket och Banverket. Är detta början på att slå ihop verken?

Den andra punkten jag tar upp är bolagiseringen av Banverket Produktion och Vägverket Produktion, som tolkas som en privatiseringsprocess. Tänker ni gå vidare med privatiseringsförslag?

Den tredje punkten i sammanhanget är hållfastheten i redan gjorda lokaliseringar. Hur blir det med det? Är det hållfast, eller kommer vi att få se en successiv urgröpning?

Den fjärde punkten är steg 2. Ministern säger att Trafikinspektionen är steg 1, men vad är steg 2? Så frågar man ute i verksamheten.

Den femte punkten är att vi har kvalitetsmässigt kompetenta och fungerande organisationer inom Banverket och Vägverket i dag. Därför är man förvånad över tankarna kring sammanslagningar. Går de att genomföra, och vad blir resultatet? Man efterfrågar en ökad tydlighet i dessa sammanhang.

Allt det här finns med. Jag har inte ändrat en enda punkt i mina frågeställningar.

I den utredning som har gjorts om Trafikinspektionen skriver utredaren själv så här: "Sammantaget kan vi konstatera att argumenten för en långt gående organisatorisk integrering av verksamheten för de fyra trafikslagen är svaga." Detta skriver utredaren själv: "är svaga".

"En betydande del av verksamheten inom Transportinspektionen kommer därför att utföras i avdelningar som är separata för respektive trafikslag." Detta skriver också utredaren. Till och med utredaren ger här belägg för hela den argumentation jag har och som har framförts av professionen.

"Dessa avdelningar kommer att ledas av chefer som för respektive trafikslag kan företräda myndigheten i de internationella grupper där myndigheten ska vara representerad." Det som kommer att hända är bara att man på de nuvarande inspektionerna skapar en ny överbyggnad. Det här leder förmodligen till ökade kostnader, Åsa Torstensson och Malin Löfsjögård. Det är en effektivisering.

Sedan säger man att jag och oppositionen ska ta ansvar. Det är också att ta ansvar att peka på svagheter i det ni håller på med, så att ni får chansen att skärpa upp er innan ni kommer med slutliga förslag. Det är också ett sätt att ta ansvar. Ett sätt att ta ansvar är också att lyssna på företrädare för verksamheten, på deras oro, på de frågor som ställs av dem som är professionella i detta sammanhang och har viss vana av att jobba med frågorna. Det är ett ansvar som jag tycker är väldigt viktigt.

Jag har några frågor till. Varför ska inspektioner som har olika finansieringsskäl, vilket gör det omöjligt att föra ekonomiska medel mellan transportslagen, slås samman? Är det så att regeringen faller undan för en kampanj från byggindustrin, från Peab, Skanska och NCC, när man nu vill bolagisera Vägverket Produktion och Banverket Produktion? Är nä-

sta steg privatisering och en prispress uppåt? Hur är det? Kommer ni att acceptera en urgröpning av jobb i Borlänge eller inte?

Prot. 2007/08:94  
11 april

Anf. 74 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Herr talman! Peter Hultqvist! Jag har också rätt vittomfattande erfarenheter från Vägverket i min profession, utbildning och forskning. Jag tänker inte gå in på mer det.

Jag förstår inte hur Socialdemokraterna har tänkt sig att lösa de nya utmaningar inom transportsektorn som inte bara står för dörren, utan faktiskt är här redan i dag. Vi måste sluta tänka i stuprör. Det fungerar inte om varje trafikslag tänker för sig självt: väg för sig, järnväg för sig, sjöfart för sig och luftfart för sig. Allting är numera ett integrerat system, där vi måste samverka. Resandet och transportererna består oftast av en kombination av flera olika transportslag. Statiska strukturer fungerar inte.

Självklart måste det finnas ett visst tidsperspektiv. Det går inte att omorganisera hela tiden. Det är inte det som är tanken. Men transportsektorn står tydligt inför nya utmaningar för framtiden. Vi har ett gigantiskt behov av att ta klimat- och miljöhänsyn. Det är nödvändigt med översyn och förändringar. Det får man inte vara rädd för. Det går med översyn och förändringar att förbättra och skapa nya och bättre organisationer, som kan ta till vara inte bara ekonomiska effektiviseringar, utan även effektiviseringar som leder till ett totalt samhällsekonomiskt resultat som är bra. Miljöfaktorn har också ett pris på sig, inte bara själva organisationen.

Anf. 75 IBRAHIM BAYLAN (s):

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att vi i det här tidiga stadiet har en ordentlig diskussion och en kritisk analys av vad som pågår. De utmaningar vi har framför oss kan inte lösas via omorganisationer och förändringar av verken. Det tror jag inte heller att Malin Löfsjögård tror.

Dessutom pågår förändringar hela tiden. Jag vet inte vilken närhet till Vägverket Malin Löfsjögård har i dag, men den information jag har är att det redan i dag pågår väldigt mycket gemensamt arbete, till exempel med Banverket, för att hitta de gemensamma lösningarna i trafiken. Man ska inte tro att det inte sker någonting utan dessa gigantiska omorganisationsplaner som regeringen nu har, för det gör det. Det kanske inte är tillräckligt, men det är det vi efterlyser.

Vad är syftet? Ser Åsa Torstensson en infrastruktur framför sig, ja eller nej? Ser Åsa Torstensson privatiseringar av hela eller delar av verksamheten framför sig, ja eller nej? Ser Åsa Torstensson en omlokalisering av myndigheterna framför sig, ja eller nej? Det var ganska konkreta och enkla frågor att svara på.

Herr talman! Den här regeringen har gjort sig känd för att skjuta först och fråga sedan. Då blir det ibland hafsigt och slarvigt. Det här är alldeles för viktigt för att göras hafsigt och slarvigt. Det är väldigt viktigt att ha tydliga mål framför sig och framför allt att vi får tydliga besked från regeringen.

Jag tycker tyvärr inte vi får det. Det är allvarligt eftersom vi i det sammanhanget står inför ganska stora politiska ställningstaganden. Det handlar om klimatet och framtidens transportsystem.

Svar på  
interpellationer

Det är välgörande för den politiska processen, för dem som jobbar inom verken och för själva syftet med en förbättring att vi får klara och tydliga besked.

Jag har ställt tre konkreta frågor. Svara ja eller nej, Åsa Torstensson.

Anf. 76 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Vill man inte förändra och utveckla samhället utan tycker att status quo för myndigheterna är den bästa politiken att driva vill man naturligtvis inte lyssna på de svar som ges. Det är inte syftet med interpellationen.

I den här kammaren har vi tack vare din kollega Peter Hultqvist diskuterat frågan om hjälp oerhört många gånger, Ibrahim Baylan. Det är inte brist på debatt eller svar på detta som kan ligga till grund för Ibrahim Baylans ingång i debatten.

Jag måste ställa en fråga. Är inte Socialdemokraterna över huvud taget intresserade av att skapa statliga myndigheter som är ekonomiskt effektiva och beredda på att analysera den omvärld vi här och nu befinner oss i?

Det handlar om att minska stuprörstänkande och stuprörsplanering och skapa bättre förutsättningar för att göra det ekonomiskt effektivt. Det är som jag ser det ett arbete som ständigt måste ses över eftersom omvärlden ständigt förändras.

Vägverket och Banverket fick i regleringsbrevet till uppgift att skapa förutsättningar för att samverka och kunna sälja sina administrativa tjänster och IT-tjänster på kommersiella villkor.

På det sättet skapar man också möjligheter för att förbereda en sammanslagning av verkens administrativa enheter och IT-enheter. Det har jag bara mött positiva reaktioner på.

Vägverket och Banverket har påbörjat sammanslagningsarbetet. Det handlar om ett gemensamt servicecentrum för IT, telefonväxel, personal, fakturering, redovisning och information. Det ska börja senast nästa år.

Det finns totalt tolv verksamhetsområden där man inleder ganska långtgående samverkansformer. Det är logiskt att vi gör det inom statlig verksamhet. Jag utgår från kommunal erfarenhet att det är precis det som sker på andra sätt för att få ut mer service av de gemensamma pengarna.

Riksdagen beställde en utredning med argumentet att få en mer trafikslagsövergripande samverkan. Det handlar om mer samverkan mellan de olika transportslagen och därmed också av inspektionen.

Det gjordes på grund av de utmaningar man ser för de olika transportslagen. De sammanfaller i att det är effektivt och ett sätt att möta de nya kraven på transportslagen. Planeringen av de olika transportslagen måste vara tydligare och göras på ett mycket övergripande sätt.

Det är en väldigt tydlig bakgrund till varför riksdagen beställde utredningen. Det handlar också om regeringens ambition att förtydliga myndigheternas roll i förhållande till affärsverksamhetens roll. Det är därför logiskt att gå vidare med bolagiseringen.

Anf. 77 PETER HULTQVIST (s):

Fru talman! Jag vill än en gång läsa upp det utredaren skrev: Sammantaget kan vi konstatera att argumenten för en långtgående organisatorisk integrering av verksamheten för de fyra trafikslagen är svaga.

Det är varken Åsa Torstensson eller någon riksdagsmajoritet som skriver det. Det är utredaren som konstaterar att det finns en grundläggande svaghet i det upplägg som ni själva nu till varje pris tydligen måste driva igenom. Jag tycker att ni ska ta till er den biten. Den borde höra till någon form av lyhördhet i processen.

Vi vill förändra, men vi vill göra det på ett annat sätt. Vi vill utgå från den verksamhet och kompetens som finns inom verken och det förändringsarbete som ständigt pågår. Det pågår redan i dag samarbete mellan verken och inspektionerna.

Man har en lång rad olika projekt på en mängd områden som har vuxit fram genom åren. Det måste ministern känna till. Samarbete och förändringsarbete är inte någon nyhet i verken. All personal vet att det pågår. Den är själv involverad i det.

Ministern svarar inte på frågan. Är de direktiv som ni ger i regleringsbrev en början på sammanslagning av verken? Den frågan svarar du inte på. Ligger kraften i utlokaliseringar fast? Du svarar inte heller på den frågan. Det skulle vara bra att få ett ordentligt svar.

Politisk handlingskraft är inte att med allmänna ord och formuleringar driva på något slags förändringsarbete. Handlingskraft är att sätta kvalitets- och specialistfrågorna i centrum och utveckla organisationen från nuvarande bas.

Det handlar om att inte göra organisationsmodeller och bolagskonstruktioner till självändamål. Koncentrera på kvalitetsmål för transportsektorn och peka: Hit ska vi. Det är ett bättre sätt att jobba.

Anf. 78 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag har stora ambitioner att skapa bättre förutsättningar för att alla fyra transportslag ska samverka på ett mycket effektivare sätt. Det är tyvärr inte så som Peter Hultqvist försöker drömma sig in i.

Det är mycket kvar att göra. Det handlar om gemensam planering och gemensamma prioriteringar mellan till exempel väg och järnväg. Det gäller att skapa tydligare underlag med till exempel godsstråk och persontrafikstråk. Det bygger på färre stuprör och fler samverkansformer.

Vi har egentligen bara ett projekt där Banverket och Vägverket samverkar. Det är Bana väg i väst för väg 45 och tågförbindelsen med dubbelspåret Göteborg–Trollhättan. Det är det enda.

Det är nuläget. Man kan efter alla år tycka att det borde ha funnits betydligt fler samverkansformer. *Sorry*, Peter Hultqvist, men du lever i en annan värld än den som i dag är aktuell för Myndighets-Sverige.

Jag samtalar naturligtvis med mina myndigheter utifrån uppdraget. De har också själva efterlyst mycket tydlig transportslagsövergripande planering.

Om vi ställer de kraven på transportörerna och de olika aktörerna i samhället är det klart att Myndighets-Sverige måste möta med samma strukturer så att vi skapar bättre förståelse, bättre service och bättre dialog.

När Vägverket och Banverket i det här sammanhanget knyter ihop sin administration är det logiskt för att just ge bättre service.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **12 § Svar på interpellation 2007/08:518 om kollektivtrafik till Arlanda**

Anf. 79 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Lars Mejern Larsson har frågat mig vilka långsiktiga slutsatser jag drar av Arlandabanans dyra och misslyckade avtal, vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbättra kollektivtrafiken till och från Arlanda och om jag avser att verka för att regeringen fortfarande ska använda privata finansieringslösningar för att kunna genomföra de satsningar på väg och järnväg som Sverige behöver.

Jag skulle vilja understryka att jag inte anser att Arlandabanan är ett misslyckande. Om vi inte hade fått ett avtal till stånd mellan staten och det privata konsortiet bestående av Vattenfall, NCC och Alstom hade vi riskerat en sämre framdrift av projektet. I avtalet om Arlandabanan finns det också en option som möjliggör en eventuell inlösen av Arlandabanan 2010. För närvarande pågår en översyn mellan A-banan Projekt AB och A-Train AB av detta avtal. Denna översyn följer jag noga.

Jag anser det angeläget att fler resenärer ska kunna använda sig av tåget som färdmedel för att ta sig mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Antalet passagerare på Arlanda Express har sedan 2003 stadigt ökat. Marknadsandelarna har ökat från drygt 11 procent första hela verksamhetsåret till drygt 15 procent 2006. A-Train AB upplåter också Arlanda link till trafikutövare som vill trafikera Arlanda Central. För närvarande trafikerar SJ AB och Uppsala länstrafik banan med sammanlagt ca 150 tåg per dygn.

I dagsläget pågår ett aktivt arbete i Arlanda forum och Kraftsamling Stockholm mellan Banverket, trafikoperatörer och berörda kommuner om hur spårkapaciteten till Arlanda bättre kan utnyttjas. Detta arbete kommer förhoppningsvis att resultera i att fler i Stockholmsregionen kommer att välja tåg som färdmedel till Arlanda.

Regeringen vill öka statens insatser för transportsystemet och samtidigt låta kommuner, regioner och näringsliv i hela Sverige få en tydligare roll i diskussionerna med trafikverken om prioriteringen av insatserna. Om en intressent vill medverka i infrastrukturinvesteringar är det viktigt att hörsamma den ambitionen och erbjuda möjligheter att förstärka statens satsning. Jag vill understryka att detta inte innebär någon förändring av den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för samhällets infrastruktur, men jag kan konstatera att på många håll i landet gör kommuner, regioner och näringsliv bedömningen att medfinansiering kan erbjuda ett stort mervärde.

Anf. 80 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Låt mig börja med att tacka infrastrukturminister Åsa Torstensson för svaret.

Om ett par minuter är vi framme, och vi vill därför passa på att hälsa dig välkommen till Stockholm. Vi hoppas att du som är besökare ska få en trevlig vistelse i Stockholm. För dig som bor här – välkommen tillbaka till stan! Vi önskar dig varmt välkommen ombord snart igen.

Känner infrastrukturministern igen de här fraserna? Hon kan inte ha hört mig säga det här förut. Det är nämligen särskilt utvalda Stockholmskändisar som läser texten som en trevlig välkomsthälsning när Arlanda Express-resenärerna anländer till Stockholms central. Men om man ska kunna ta del av den här hälsningen är det förstås en förutsättning att man åker och har råd att åka Arlanda Express. Som ministern väl känner till är det dyrt att åka till flygplatsen. En enkelresa kostar 220 kronor. Det är förstås ingenting om man är minister eller riksdagsledamot och någon annan betalar kalaset. Men om du är vanlig svensk medborgare med normala inkomster svider en sådan här kostnad ganska ordentligt i plånboken.

Järnvägsfrämjandet skriver i sin senaste medlemstidning att bara 15 procent av de som ska åka till Arlanda åker tåg dit. Det betyder att hela 85 procent tar sig dit på andra vis trots att tåget är det mest miljövänliga sättet att ta sig till flygplatsen.

Varför är det så? Jo, av det enkla skälet att det privata bolaget A-Train som ensamt trafikerar sträckan Stockholm–Arlanda tar ut utlösa 220 kronor för att du som resenär ska åka tre och en halv mil. Det kan jämföras med runt en femtiolapp som det kostar att åka fyra mil mellan Karlstad och Kristinehamn hemma i Värmland. 220 kronor är oförsämt mycket. Det är klart att folk väljer att åka buss eller ta sin egen bil i stället. Det är mycket billigare.

Det var den moderatstyrda alliansen som under sitt förra gästspel i regeringsställning 1991–1994 i sin privatiseringsiver drev igenom projektet i offentlig-privat samverkan och i praktiken lät ett privat bolag bygga Arlandabanan. Risken är stor att A-Train kommer att höja priserna ytterligare under de närmaste åren – kanske till 260, 280 eller 300 kronor – för att få lönsamhet. Företaget måste gå med vinst och få in sina pengar genom avgifter som räknades ut när banan byggdes. Det har alltså inget intresse av hur många det är som reser.

Mot den bakgrunden är ministrarnas interpellationssvar extra intressant. Först och främst verkar hon inte särskilt bekymrad över det låga antalet resenärer. Hon säger bara att det är angeläget att det är fler resenärer som ska kunna använda sig av tåget. Hon säger att antalet passagerare på Arlanda Express stadigt har ökat under de senaste fem åren. Jag vågar inte ens tänka på hur få resenärer Arlandabanan hade före 2003, när inte ens 15 procent av de som ska till flygplatsen väljer Arlanda Express i dag.

Hon säger vidare att man nu tittar på hur spårkapaciteten till Arlanda bättre kan utnyttjas för att man i förlängningen ska få fler att ta tåget till flygplatsen. Jag är mycket intresserad av att veta hur resonemanget går. På vilket sätt ska man kunna använda Arlandabanan effektivare?

Fru talman! Vilka åtgärder avser infrastrukturministern att vidta för att förbättra kollektivtrafiken till och från Arlanda?

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 81 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Vad vilja socialdemokratin? Den gamla formuleringen kommer upp i huvudet när man hör de återkommande debatterna om Arlandabanan. Jag tycker att det är bra att Lars Mejern Larsson tar upp den viktiga frågan om kollektivtrafik till Arlanda. Det är i högsta grad en fråga som kräver samverkan mellan den statliga nivån och olika lokala och regionala nivåer.

Men varför tar ni bara upp frågan genom att klaga på Arlandabanan, dess tillkomst och att den finns? Skulle ni tycka att det vore bättre om den inte fanns? Jag tror att svaret på den frågan är nej. Den förra borgerliga regeringen vågade ta det greppet mitt i en otroligt svår lågkonjunktur, då det kanske inte hade varit alldeles enkelt att argumentera för att de viktigaste infrastruktursatsningarna var de från Stockholms city till Arlanda. Det var en framsynt satsning som man gjorde. Visst kan man tycka att vi borde ha en annan modell, och självfallet skulle vi vilja ha lägre biljettpriser. Men det har inte blivit sämre med Arlanda Express; det är precis tvärtom.

Fru talman! Man ska komma ihåg att det är många aktörer som jobbar med och försörjer Arlanda med kollektivtrafik. Det är Flygbussarna, Arlanda Express – som vi har talat om – Swebus och andra privata entreprenörer som gör viktiga insatser. Det är också SJ och lokaltrafiken i Storstockholm och Uppland.

Jag tänker på de siffror som Lars Mejern Larsson tog upp. Han säger att det bara är 15 procent som reser med Arlandabanan. Men som statsrådet redovisade är det ett stigande antal. Det är 40 procent av privatresenärerna på flyget som reser kollektivt till Arlanda, och det är faktiskt 44 procent av de som är tjänsteresenärer – de som man kanske traditionellt tror tar taxi. Den höga andelen tjänsteresenärer beror just på att Arlandabanan finns. Man kan ju säga att de som reser i tjänsten är mer prisokänsliga; det kan vi säga direkt. Men det är likväl bra att vi har fått nästan 50 procent av tjänsteresenärerna att resa kollektivt. Det var precis det som var ett av argumenten för att Arlanda Express skulle börja köra.

Jag tycker att man måste vidga diskussionen om kollektivtrafik till Arlanda. Det är en viktig diskussion. Vi måste höja andelen resenärer. Då får vi titta på varför man väljer att inte åka kollektivt. Det handlar om tillgängligheten. Man reser inte bara från Stockholms city. Inte minst norrifrån har man en sämre tillgänglighet och färre alternativ. När det gäller privatresenärerna har det visat sig att om de har byten tvekar de att åka kollektivt. De släpar ju på bagage. Det handlar alltså inte bara om biljettpriset på Arlandabanan när människor gör andra val för sin resa till Arlanda än att åka kollektivt.

Vi måste se till att vi klarar det utsläppstak som Arlanda har och som gäller från 2011. Vi måste öka andelen kollektivtrafikresenärer. Därom är vi överens. Men vi måste nog föra den debatten både vidare och mer konstruktivt än att klaga på att Arlandabanan kom till en gång i tiden.

Anf. 82 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för ett alldeles utmärkt svar på denna interpellation. Jag hade egentligen inte behövt gå in efter Sten Nordins historik. Jag ska dock komplettera den lite, för det här är en väldigt intressant fråga. Socialdemokraterna frågar i dag varför så få som 15



procent reser med Arlandabanan. Bosse Ringholm ställde samma fråga häromdagen.

Den frågan kan jag svara på. Det är exakt 15 procent fler än om Socialdemokraterna hade fått bestämma!

Så här var det nämligen, fru talman: I propositionen som behandlades i trafikutskottets betänkande 1990/91:25 föreslog Socialdemokraterna att man skulle bygga bland annat Arlandabanan. Det var vi överens om. Hur mycket pengar fanns kvar till denna bana? Jo, man anslog exakt noll kronor. Noll kronor anslog man till banan. Den skulle ingå i Mälärbanan, och vi vet allihop vad det kostade.

Sedan kom den andra regeringen, och den 8 december 1993 röstar man om denna finansiering av Arlandabanan. Det är väldigt intressant. Det blir 169 röster för och 131 röster emot en finansiering av Arlandabanan. Det är 118 socialdemokrater. Det är elva vänsterpartister. Dessutom fick de stöd från två från Ny demokrati avhoppade vildar. Det var situationen. Men det är så lyckligt att när regeringen Carlsson strax därefter tillträder godkänner Socialdemokraterna detta. Då har de fått en finansiering till Arlandabanan. Då tycker man att detta är jättebra, och så sätter man i gång och bygger. 1999 är den färdig, och Socialdemokraterna tar nästan åt sig äran av detta.

Så gick det till när Arlandabanan kom till. Jag tycker att det är väldigt lustigt att höra Bosse Ringholm och Lars Mejern Larsson ondöra sig över att det bara är 15 procent som åker på den järnväg som man själv inte ens ville ha!

Anf. 83 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är intressant att höra Gunnar Andréns historieskrivning när det gäller Arlandabanan och den uppenbara bristen på intresse från Socialdemokraterna att över huvud taget skapa möjligheter att transportera sig på ett miljömässigt bra sätt på spår.

Inte desto mindre, Lars Mejern Larsson, kan vi konstatera att Arlanda Express inte har levt upp till de prognoser som gjordes vid projektets start. Då antog man att antalet passagerare skulle uppgå till 5,1 miljoner 2005; i praktiken var det 2,6 miljoner.

Det finns också en del begränsningar vad gäller A-Train. Tågen är byggda enligt en standard som i övrigt inte används i Sverige, vilket försvårar integrationen med övrig tågtrafik. Detta är naturligtvis en begränsning när det gäller att hitta en effektivisering av kollektiv- och passagerartrafiken till Arlanda, vilket fanns med som en del av Lars Mejern Larssons frågeställning.

Därför är det så viktigt med det arbete som nu pågår med Arlanda Forum. Med anledning av det jag sade, det vill säga svårigheten att hitta en integration med övrig trafik, lägger man nu kraft på Arlanda Forums samverkansformer där aktörerna för kommunerna, Upplandstrafik, Stockholms länstrafik, SJ, A-Banan Projekt och A-Train sitter tillsammans för att både identifiera gemensamma problem och hitta gemensamma lösningar. Det är nämligen också avgörande att alla parter samverkar för att hitta en lösning för Arlanda flygplats där koldioxidutsläppstaket nu är nått. Detta beror till stor del på vägtransporterna. Då måste det naturligtvis bli mycket effektivare för de samlade aktörerna att integrera

kollektivtrafiken och kunna se till att de olika tågoperatörerna samverkar på ett mycket bättre sätt.

Staten har en option att från och med 2010 säga upp avtalet om den av statsmakterna eftersträvade koordinationen och integrationen mellan flyg, pendel och annan tågtrafik inte möter statens krav på en mycket väl fungerande tågtrafik till och från Arlanda flygplats.

Därför är det pågående arbetet avgörande i det samlade arbete som nu pågår för att skapa bättre förutsättningar för Arlanda flygplats, för en fungerande tågtrafik och också för att fler ska välja att åka spårbundet.

Anf. 84 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Jag förstår att ministern gör vad hon kan för att slå bort min kritik. Men som ministern väl vet är jag inte ensam om att vara bekymrad. Kritiken mot ett underutnyttjande av banan är väldigt hård från många håll och inte minst från moderaten Carl Cederschiöld som du själv nämner. Han skriver i sin rapport *Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030*: ”Den skisserade utvecklingen av tågtrafiken på Arlanda kan inte ske inom ramen för gällande Arlandabaneavtal. Staten bör genom A-banan Projekt AB med A-Train AB förhandla fram och gemensamt komma överens om förändringar i avtalet. Om sådana förhandlingar inte leder till resultat bör staten utnyttja den option om att avbryta avtalet som föreligger.”

Därför vill jag veta om ministern delar Cederschiölds uppfattning. Är det så ministern menar när hon i interpellationssvaret säger att hon följer översynen av avtalet noga?

Fru talman! Kritiken mot Arlandabanan kommer också från andra håll. När den tredje banan på Arlanda öppnades var det med krav på att de farliga utsläppen inte översteg 1990 års nivå. Men en färsk rapport till länsstyrelsen visar att utsläppstaket passerades redan under förra året. Rapporten visar att flyget har minskat sina utsläpp samtidigt som bilismen och vägtransporterna har ökat sina utsläpp kring Arlanda. I värsta fall måste antalet flygningar dras ned kraftigt.

Mina partikolleger här i Stockholm, Carin Jämtin och Anders Johansson, presenterade häromdagen ett tolvpunktsprogram för att rädda Arlanda. På de två första punkterna var de väldigt tydliga. Den första punkten var att öka konkurrensen för trafiken till Arlanda. Den andra var att sänka priserna på Arlandabanan.

Fru talman! Jag ställer mig bakom detta upprop till hundra procent. Jag vill fråga ministern: Hur ser ministern på risken att man kan tvingas dra ned på antalet flygningar till och från Arlanda? Ser ministern liksom jag att tågtrafiken mellan Arlanda och Stockholm har en nyckelroll för att nå miljömålen på Arlanda flygplats, eller ska ministern fortsätta försvara ett privatmonopol som leder till att så få åker med Arlandabanan?

Anf. 85 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag tycker att Lars Mejern Larsson nyanserade diskussionen lite grann när det gäller problemen där vi står nu. Vi vill givetvis använda den infrastruktur som finns bättre och mer – därom är alla överens.

Det pågår ett arbete kring detta. Bland annat i styrelsen för Storstockholms lokaltrafik har man begärt fram underlag för arbetet med hur man

ska öka kollektivtrafiken till Arlanda och hur man från den sidan kan bidra till detta. Åsa Torstensson har redovisat en del kring det arbetet. Det är en diskussion som vi mycket gärna är med och för och ett konstruktivt arbete som vi mycket gärna är med på.

Men att som tidigare i diskussionen ifrågasätta hela tillkomsten av Arlandabanan är ingen särskilt framkomlig väg för Socialdemokraterna. Det tycker jag att Gunnar Andréns utmärkta historieskrivning visade. Jag tror inte att man ska slamra i dörren för framtiden med att vi ibland måste hitta lösningar för att tidigarelägga och finansiera infrastrukturprojekt. Hur vi nu gör detta i samverkan mellan offentligt och privat får vi se. Det är otroligt viktigt att vi inte är låsta. Där tycker jag att Arlandabanan är ett bra exempel. Jag är helt övertygad om att i den lågkonjunkturen i början av 90-talet hade den inte blivit av, även om alla var överens om behovet. Det hade vi kanske haft nu i knät inför infrastrukturpropositionen som kommer i höst. Då är det bra att det är byggt och gjort.

Jag tycker att vi som är engagerade i kollektivtrafiken bör samverka för att arbetet med att öka resandelen ska gå vidare.

Anf. 86 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! I den händelse jag tidigare lät kritisk till ansvarsfrågan för detta projekt vill jag gärna säga att Lars Mejern Larssons, Sten Nordins och statsrådets ansats är alldeles riktig. Det är klart att vi ska se till att så många som möjligt åker med banan. Jag reagerade mot att ansvaret för detta ska läggas på Åsa Torstensson eller den nuvarande regeringen. Det är helt andra beslutsfattare som har varit med.

Under förra mandatperioden satt jag själv i Riksrevisionens styrelse. Vi skickade ett av betänkandena om Arlandabanan hit. Av det framgår att det fanns en lång rad beslut som träffades av ministären Carlsson och så småningom ministären Persson. Jag rekommenderar interpellanten att läsa betänkandet. Där framgår att det gick in otroligt mycket statligt kapital i detta. Det befriar inte oss som satt på den andra sidan från att ta ansvar. Jag tycker att Lars Mejern Larsson har alldeles rätt i det avseendet att vi ska försöka öka antalet resande på den bana som nu finns. Problemet är att det inte går att lägga ansvaret för att det inte blev så bra på den nuvarande regeringen. Det hade vi alla ansvar för, inte minst den tidigare regeringen.

Arlandabanan kostade ungefär 6,1 miljarder konstaterade Riksrevisionen. Av dessa har staten i olika avseenden med ägarkapital och annat svarat för 5,7 miljarder kronor. Det innebär att det finns en hel del att svara för på den punkten. Det är angeläget att vi finner former. Jag är övertygad om att den nuvarande regeringen kommer att finna många bra former, till exempel vid kontrollstationen år 2010, att öka resandefrekvensen på Arlandabanan. Det är det viktiga.

Anf. 87 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Nyckelrollen, Lars Mejern Larsson, är precis det som pågår, nämligen att skapa en integration. Jag bekräftade det kritiska förhållningssätt som Lars Mejern Larsson tog upp. Det har inte skett någon integration med övriga tågtrafiken eller med annan kollektivtrafik.

Kraftsamling Stockholm är en oerhört viktig del i detta. Den ringar in och identifierar det samlade behovet av att kollektivtrafiken fungerar och

att de olika delarna knyter an till varandra på ett bättre sätt än hitintills. Därför är de olika aktörernas samverkan avgörande. I uppdraget Kraftsamlings Stockholm finns Arlanda forum som svar på det Lars Mejern Larsson efterfrågar. Nyckelrollen är att hitta ett tydligare samspel och identifiera vad som här och nu är lättast att åstadkomma för att det ska bli smidigare flöden. Därför är det viktigt att också Upplandstrafiken har en roll här.

Den Cederschiöldska förhandlingen identifierade en större regional problematik än enbart transport från city till Arlanda. Man beskrev problemen i den större regionen, inklusive Mälardalen, när det gäller effektiva transporter till Arlanda från regionen söder om Stockholm. Då inkluderar Carl Cederschiöld andra transportslag, inklusive satsningar på olika vägar så att vägtransporterna med buss eller motsvarande också ska vara effektivare.

Naturligtvis kommer Citybanan att ha en roll med tanke på möjligheten att utveckla den regionala trafiken. Då blickar vi långt framåt, men jag vill ändå nämna det. Här och nu har jag stora förväntningar på Arlanda forum. Parallellt med detta pågår det en översyn av avtalet mellan A-banan Projekt AB och A-Train AB som naturligtvis är oerhört intressant att följa för mig.

Anf. 88 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Jag hann inte riktigt med där, och jag tror inte att jag fick svar på alla mina frågor. Men det spelar ingen roll.

Jag har många kamrater i Värmland som aldrig har åkt Arlandabanan på grund av att det är för dyrt. Vi socialdemokrater har absolut ingenting emot spårbinden trafik. Vi ska nyttja banan på det bästa sättet. Vi vet att tågtrafiken är A och O om vi ska nå miljömålen med minskade utsläpp av växthusgaser.

Infrastrukturpropositionen har blivit kvar till hösten. Samtidigt vet vi att det behövs krafttag för att nå utsläppsmålen med minskade växthusgaser. Förslaget om järnvägsinvesteringar som Klimatberedningen lade fram förkastades snabbt av både finansministern och statsministern. Vi vet alltså inte vem som ska finansiera och äga järnvägen i framtiden, och ännu har inte infrastrukturministern kommit med något rakt svar.

Vi har redan en privatbyggd järnväg i Sverige, Arlandabanan, men den ger ingen bra bild av hur en järnväg ska fungera och användas. Arlandabanan är ett av de effektivare sätten att ta sig miljövänligt till Arlanda, men trots det är det få som använder den. Det är helt enkelt därför att det är för dyrt. Samtidigt har Arlanda svårt att hålla sig under utsläppstaken, och det beror på att alltför många tar bilen till och från flygplatsen.

Fru talman! Det är mer angeläget än någonsin att vi har en fungerande kollektivtrafik till och från Arlanda. Oavsett om du är restauranganställd, byggnadsarbetare eller infrastrukturminister ska du ha råd att välja ett miljövänligt alternativ.

Anf. 89 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag tolkar Lars Mejern Larsson välvilligt, nämligen att vi kan vara överens om att Arlandabanan i sig inte är ett misslyckat projekt.

Vi kan konstatera att den i dagsläget har begränsningar för att man ska kunna utnyttja den optimalt.

Jag har svarat på varför vi i dagsläget har ett fokus på ett samlat Stockholm och en samlad Stockholmsregion specifikt för Arlanda med samverkansuppdraget att nå vettigare lösningar för att förbättra för passagerare att ta sig till och från Arlanda. Vi måste se att ett större geografiskt område måste vara involverat i arbetet. Därför är det viktigt med de samarbetsformer som nu finns. Med anledning av frågan om avtalet pågår det parallellt en översyn.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **13 § Svar på interpellation 2007/08:528 om krav på vinterdäck på utlandsregistrerade personbilar**

Anf. 90 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Lars Mejern Larsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta så att även utlandsregistrerade bilar följer den svenska lagstiftningen angående vinterdäck.

Den 5 mars i år besvarade jag en liknande skriftlig fråga av Larsson, och jag kommer att lämna samma svar nu som då. Jag konstaterade då att det stämmer att utlandsregistrerade personbilar inte omfattas av kravet på att vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Vidare informerade jag om att Vägverket för närvarande analyserar om det bör ställas krav på mönsterdjup på däck, på vinterdäck eller på likvärdig utrustning för tunga fordon som framförs när vinterväglag råder och att man i samband med detta också kommer att belysa frågan om krav på vinterdäck för utlandsregistrerade fordon. Jag förväntar mig en lägesrapport inom kort och avser inte att vidta några åtgärder i frågan dessförinnan.

Anf. 91 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Jag vill även här tacka minister Åsa Torstensson för svaret på min interpellation.

Det politiska beslutet om en nollvision kom för tio år sedan, med en vision om att ingen skulle dödas eller skadas i trafiken. Det var både ett modigt och ett framåtsyftande beslut av dem som då satt i Sveriges regering och riksdag. Jag är djupt besviken över hur den borgerliga regeringen har förvaltats nollvisionen.

Många skadas i trafiken i dag, och det är angeläget att främja trafiksäkerhetsarbetet. Vi har, som sagt, arbetat länge politiskt för att nå nollvisionen, och vi socialdemokrater tycker att det är angeläget att vi närmar oss det målet.

En av de viktigaste åtgärder som har genomförts är kravet på vinterdäck från den 1 december till den 31 mars. Kravet gäller personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar, och det är bra. Men kravet gäller bara svenskregistrerade bilar.

I dag är det många andra som kommer hit, inte minst för att åka skidor i vår fjällvärld, semestra i vår glesbygd och distribuera varor av alle-

handa slag runt om i vårt land. Alla bilar som kör på svenska vägar måste naturligtvis följa svenska trafikregler. Men bilar som inte är registrerade i Sverige behöver inte följa lagen om vinterdäck. Dessutom är bilförare från framför allt kontinenten ovana att köra i vinterväglag, och då borde det egentligen vara extra viktigt att ha bra vinterdäck.

Även vi som har varit med förr blir överraskade av halkan. Se bara hur det blev nu i vinter! Efter en varm vinter drabbades vi av isiga vägar så sent som runt påsk, och till och med under den här veckan. När det är så tvära kast i klimatet ställer det till ett stort antal olyckor. Bilförarna är helt enkelt inte beredda och har därför kanske inte förberett sig med lämplig utrustning, som vinterdäck.

Fru talman! Jag vet att frågan har diskuterats med anledning av större olyckor där utländska bussar och lastbilar har varit inblandade. Som ministern säger analyserar Vägverket och andra berörda myndigheter gällande bestämmelser. Men min fråga gäller personbilarna.

Var är politiken, fru minister? Vilket ansvar tar den borgerliga regeringen? Hur modig är Åsa Torstensson att komma med nya skarpa förslag för att vi ska närma oss målet om nollvisionen?

Anf. 92 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Inte desto mindre, Lars Mejern Larsson, har jag besvarat exakt den fråga som du ställde den 5 mars. Jag sade i svaret att det handlar om att belysa frågan om krav på vinterdäck för utlandsregistrerade fordon, både tunga fordon och personbilar. Det är det som är uppdraget.

När vi kommer in på nollvisionen har jag ingen förståelse för Lars Mejern Larssons kommentar. Den här regeringen har vidtagit ett antal åtgärder som tidigare regeringar har duckat för. Vi har skapat nya möjligheter för Vägverket att använda hastighetsbegränsningar på ett helt nytt sätt, genom att tillåta hastighet i förhållande till standard på vägen. Vi går vidare med att införa alkoholås för dem som har blivit dömda för rattfylleri. Vi arbetar nu med en tydligare målsättning för nollvisionsarbetet som tydliggör vars och ens ansvar, just för att kunna få ett tydligare resultat.

Vad gäller utlandsregistrerade fordon i olycksstatistiken är det i dag lite svårt att utifrån Vägverkets statistik utläsa vem som har vållat en olycka eller vilken typ av däck som varit involverad i olyckan. Vi vet dock att av de 277 som omkom i personbils- eller lastbilsolyckor i vinterväglag under 2006 färdades 14 personer i utlandsregistrerade bilar. Det är bra att ha med sig det sambandet.

Jag tycker att det är oerhört viktigt att varje dödsolycka identifieras för att vi ska se vad som ligger bakom och för att vi ska kunna vidta ytterligare åtgärder. Ibland blir det ett oerhört fokus på utlandsregistrerade fordon, och det är därför jag vill nämna den statistik som vi så här långt har att tillgå.

Anf. 93 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Ja, vänta och se ... 14 utländska bilar är 14 för mycket.

Frågan om utländska personbilar i Sverige med vårt varierande väglag under vintern har inte diskuterats. Vi vill ju att fler ska komma hit. Vi erbjuder en fantastisk möjlighet för turister att komma hit, till våra vita vidder och snöklädda berg, som hemma i Värmland. Men vi vill också att de ska komma hem – det räcker om det är en som inte kommer hem.

Jag förstår att det kan verka besvärligt för vinterturister från kontinenten att behöva byta däck innan de kör över gränsen. Om en turist från till exempel Tyskland eller Danmark kör hit för att åka skidor kan det vara besvärligt och onödigt att behöva köpa vinterdäck som man bara använder under den begränsade tiden. Även om de svenskregistrerade bilarna har bra däck utsätts de för ökade risker om de andra inte har vinterdäck.

Problemet går att lösa om bara viljan finns. Det borde vara en god affärsmöjlighet att hyra ut däck avsedda för svensk vinterväg vid gränsstationer. Men då krävs det en lagändring, och då krävs det att vi sätter säkerheten i främsta rummet. Och, fru talman, jag tror till och med att det skulle kunna ge ett mervärde för utländska bilförare i vårt land, och de skulle känna sig säkrare att köra här i vinterväglag.

Som jag sade tidigare krävs det politiskt mod, Åsa. Jag frågar dig igen: Är du beredd att vidta politiska åtgärder för att alla bilister i vårt land ska kunna använda vinterdäck?

Anf. 94 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag svarar för tredje eller fjärde gången på frågan: Jag kommer inom en snar framtid att få ett underlag från Vägverket som belyser de frågor som Lars Mejern Larsson har ställt till mig skriftligt tidigare och nu igen. Det underlaget förväntar jag mig att också Lars Mejern Larsson är intresserad av att ta del av innan ställningstagande görs.

Det är ett antal parametrar som man naturligtvis ska ha med sig om det handlar om däck. Vad är ett däck? Vad är mönsterdjup? Krävs det vinterdäck? Det må vara enkelt att säga vinterdäck, men jag ska inte trötta varken protokollförarna eller andra med att räkna upp hur många olika vinterdäck som kan namnges.

Anf. 95 LARS MEJERN LARSSON (s):

Fru talman! Min förhoppning med denna interpellation var att Sverige skulle gå i bräschen för trafiksäkerheten och politiskt värna den nollvision som vi alla är överens om. Jag får väl vänta och se. Jag hade hoppats att vi skulle kunna landa tidigare.

För att vi ska slippa ytterligare en vinter i ovisshet, där inte alla bilar tvingas följa svenska trafikregler, är det angeläget att ministern tar frågan på allvar. Men vi får vänta och se.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på  
interpellationer

Anf. 96 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Eva-Lena Jansson har ställt följande två frågor till mig:

Avser statsrådet att vidta några särskilda åtgärder för att säkerställa att det kommer en proposition om infrastruktur till hösten?

Avser statsrådet att vidta åtgärder för att Vägverket regionalt ska kunna öppna för lokala projekt som tidigare inte prioriterats?

Det var inte länge sedan jag och Eva-Lena Jansson hade en interpellationsdebatt just om den här frågan. Jag vill inledningsvis återigen informera om att statens infrastrukturinvesteringar på vägsidan sker dels inom ramen för en nationell plan, dels genom länsplanerna. Genom länsplanerna kanaliseras staten resurser också till de mindre vägarna, till exempel väg 243 genom Degerfors.

När det gäller Örebro län ligger ansvaret för prioriteringar inom länsplanen hos regionförbundet i Örebro län. Genomfart i Degerfors kommun finns inte med i *Länsplan för regional transportinfrastruktur Örebro län 2004–2015*.

Projekt som inte tidigare prioriterats av länen får prövas på nytt i samband med den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010–2020.

En infrastrukturproposition med planeringsramar för perioden 2010–2020 kommer att presenteras hösten 2008 i samband med budgetpropositionen för 2009. Samordningen i tiden med budgetpropositionen innebär att de ekonomiska förutsättningarna kommer att tydliggöras. En proposition hösten 2008 möjliggör också att väsentligt underlag som lämnats för inte så länge sedan – Stockholmsförhandlingen från Carl Cederschiöld och *Koll framåt* från Banverket och Vägverket – kan hanteras och inarbetas i propositionen.

Efter riksdagens beslut med anledning av förslagen i propositionen kommer ett mer konkret arbete med prioritering av olika åtgärder utifrån deras nytta att genomföras. Som ett led i detta arbete kommer berörda myndigheter och regioner – länsstyrelser, kommunala samverkansorgan och självstyrelseorgan – att få i uppdrag att föreslå vilka åtgärder som ska prioriteras på nationell nivå. Regeringen kommer sedan att fastställa åtgärderna på nationell nivå för perioden fram till 2020, medan regionerna fastställer länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Jag är övertygad om att vi genom denna process med regional delaktighet får en effektiv användning av statens medel.

Avslutningsvis planeras dessutom en närtidssatsning under hösten som minskar eftersläpningen i genomförandet av långsiktiga infrastrukturplaner. Genom närtidssatsningen säkras också att redan påbörjade projekt kan genomföras i ett rationellt tempo.

Anf. 97 EVA-LENA JANSSON (s):

Fru talman! Jag har ställt frågor till infrastrukturminister Åsa Torstensson. Att jag har ställt mina frågor hänger delvis ihop med det projekt som jag tidigare har ställt frågor om till infrastrukturminister Åsa Torstensson. Men det handlar också om det besked som infrastrukturministern gav i riksdagen den 27 november om att regeringen planerade att



lägga fram en proposition om infrastruktur under mars 2008. Så sade infrastrukturministern då.

Sedan har man sagt via en debattartikel att regeringen ska göra detta till hösten. Samtidigt har finansministern gått ut och sagt att man måste skruva ned förväntningarna inför hösten. Arbetslösheten ökar, och tillväxten håller på att sjunka.

Därför tycker jag att det är viktigt att få reda på om statsrådet kommer att vidta några särskilda åtgärder för att säkerställa att det kommer en proposition om infrastrukturen till hösten.

Fru talman! Statsrådet har väl delvis svarat på min fråga. Men sedan har vi i andra debatter fått höra om regeringens nästan vidlyftiga löften om att satsa på infrastruktur.

Jag har vid flertalet tillfällen debatterat med andra statsråd. Bland annat har statsrådet Mats Odell sagt att pengarna från försäljningen av Vin & Sprit ska gå till infrastruktursatsningar. Det innebär att vi då har 55 miljarder, förutom det som Åsa Torstensson och Anders Borg har kommit överens om.

Jag skulle vilja höra av Åsa Torstensson, fru talman, om hon kan vidimera de uppgifter som jag har fått av Mats Odell. Handlar det om 55 miljarder, direkt från försäljning av Vin & Sprit?

Sedan vill jag komma tillbaka till det projekt som jag har skrivit om, som finns i Degerfors. Anledningen till att jag tar upp det igen är att jag var på ett möte i Degerfors där länsstyrelsen, regionförbundet, Vägverket, kommunen och jag deltog. Och länsstyrelsen har nu, tillsammans med Vägverket, börjat utreda frågan.

Det jag försöker belysa gäller företaget Outokumpu i Degerfors – och nu ska ni veta att Degerfors är en liten ort som har plågats av neddragningar på järnverket. Nu säger företaget Outokumpu: Vi satsar 1,8 miljarder.

1,8 miljarder är väldigt mycket pengar, fru talman. Det är klart att det påverkar själva infrastrukturen. Outokumpu redovisade vid det här mötet att man förmodligen kommer att fördubbla transporter till och från företaget i Degerfors. Därför är det ännu mer angeläget att få reda på av infrastrukturministern om man kan tänka sig att vid enstaka tillfällen, i väldigt extrema situationer, faktiskt vara med och bidra på ett särskilt sätt.

Vi har sett att staten har gjort det vid andra tillfällen. Då har det handlat om att säkerställa arbetstillfällen, men det har också handlat om, vid vissa tillfällen, svårt utsatta regioner där man faktiskt har varit med och räddat jobb. Här handlar det om att företaget satsar pengar.

Fru talman! I sitt svar hänvisar Åsa Torstensson till länsplanen. Jag känner väl till länsplanen, men det här är en extrem situation, så jag skulle vilja ha ett förtydligande, fru talman, vad gäller de frågorna.

Anf. 98 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m):

Fru talman! Statsrådet Åsa Torstensson och alliansen har en viktig uppgift att i den kommande infrastrukturpropositionen försöka tillgodose så mycket som möjligt av de behov som finns på olika håll i landet. Alla är viktiga utifrån sina förutsättningar, lokala, regionala eller nationella. Eva-Lena Jansson lyfter här fram ett projekt som rör Degerfors kommun. Flera liknande exempel finns över hela landet.

Men utan att gå händelserna i förväg inför hösten kan vi konstatera att alliansen inte kommer att kunna utgå från ett nolläge. Det beror på den förra regeringen. Den hade nog goda avsikter, hoppas jag. Men att man har lagt fram fina infrastrukturplaner på papperet utan att anslå tillräckliga medel har resulterat i luftslopp och rosa – eller ska jag kanske säga röda? – drömmar.

Fru talman! Jag tycker att vi ska vara tydliga. Det har ju efterfrågats av Socialdemokraterna i debatterna tidigare i dag.

I infrastrukturplanen från 2004, som beslutades av den förra regeringen, saknas det 30 miljarder i investeringsmedel på vägsidan. Motsvarande siffran på järnvägssidan är nästan 60 miljarder kronor. Snacka om att det finns förväntningar ute i landet! Till detta ska läggas mångmiljardbelopp som saknas för drift och underhåll av vägar och järnvägar.

Fru talman! Alliansen startar alltså inte från ett nolläge utan på ett minus – 80 miljarder. Inte ens 55 miljarder skulle räcka i det hänseendet. Det tycker jag är viktig information att lyfta fram, inte bara i den här debatten utan i alla debatter om infrastrukturinvesteringar.

Anf. 99 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag förstår Eva-Lena Janssons frågeställning med anledning av infrastrukturpropositionen, om den ska komma i mars eller till hösten. Det beskedet har ju getts under en lång tid. Den kommer i samband med höstens arbete och det naturliga arbetet med budgeten.

Men jag förstår Eva-Lena Janssons frågeställning. När Socialdemokraterna själva skulle lämna ifrån sig en infrastrukturproposition försköts den i 18 månader. Därmed försköts också planperioden motsvarande två år. Men med tidsförskjutningen vad gäller den här infrastrukturpropositionen förskjuts inte planperioden som sådan.

I övrigt har Eva-Lena Jansson fått information om hur ansvarsfördelningen ser ut mellan dem på vägsidan vad gäller den nationella planen kontra länsplanerna.

Vägverket har genom Region Mälardalen fått en förfrågan den 7 februari 2007 från Degerfors kommun angående alternativ till en genomfart i Degerfors. De svarade den 19 februari att den frågan måste hanteras inom ramen för arbetet med att upprätta nya länsplaner. Det är precis så som länsplanearbetet går till. I det sammanhanget kommer Vägverket naturligtvis att ha dialog med bland annat Degerfors för att sätta in det i sitt regionala sammanhang. För närvarande finns det inga handlingar framme eller några planer på alternativ till befintlig genomfart i Degerfors.

Jag har inget mer att tillägga i den här frågan.

Anf. 100 EVA-LENA JANSSON (s):

Fru talman! Jag ställde en fråga till statsrådet Torstensson med anledning av ett löfte som faktiskt har getts här om att man ska satsa de pengar man får in från försäljningen av Vin & Sprit på infrastruktur. Jag tycker att det är viktigt att statsrådet som är ansvarig för infrastruktur talar om ifall de 55 miljarderna från försäljningen av Vin & Sprit kommer att gå till infrastruktur. Det kommer i så fall att räcka till en hel del.

Jag uppfattar att man hemskt gärna pratar om vad den tidigare, socialdemokratiska regeringen gjorde eller inte gjorde. Men jag efterlyser i den här debatten, fru talman, besked om vad den här regeringen avser att göra.

Det är klart att jag blir bekymrad, därför att ända sedan den här regeringen kom till makten har man pratat om en infrastrukturproposition, men den har skjutits upp gång efter gång. Som jag säger i min interpellation har man lovat att den skulle komma till våren. Nu ska den komma till hösten, och vad blir det då?

Det finns mycket som inte står i länsplanerna. Jag kan peka på ett exempel som kanske inte hör till de mest prioriterade frågorna men som kanske finns med, nämligen Citybanan som till viss del ska finansieras av kommuner och landsting. Jag tror inte att det var många kommunal- och landstingsråd som hade förespeglats att de skulle ta ansvar för det som staten borde ta ansvar för. Nu är de beredda att ta detta ansvar, men jag tycker i alla fall att det är statens ansvar att satsa på infrastruktur. Jag vet vad länsstyrelsen har svarat och jag vet vad Vägverket har svarat.

Vad jag försöker tydliggöra är att det finns extrema situationer där staten kan gå in och ta ett ansvar oavsett hur ett län ser ut. Det är klart att det alltid kommer att finnas vägar som bortprioriteras. Nu pekar jag på ett tydligt exempel där det har hänt något extremt efter det att länsplanen antogs. Då blir min fråga till statsrådet, fru talman, vad hon är beredd att göra, inte vad länsstyrelsen eller Vägverket lokalt tänker göra. Vad tänker statsrådet göra? Det kommer att uppstå flera situationer lokalt där det kan vara viktigt att staten går in och tar ett ansvar.

Som sagt var: Är det 55 miljarder från försäljningen av Vin & Sprit som ska gå till infrastruktursatsningar? Det skulle jag gärna vilja veta.

Anf. 101 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag har lagt ett mycket tydligt ansvar på de regionala företrädarna, Banverket och Vägverket att ha lokala och regionala dialoger. Naturligtvis möter jag de regionala företrädarnas intresse och vilja att ta ansvar så att det blir ett logiskt transportnät och logiska kedjor av de olika transportslagen. Det kan inte göras bättre än på regional nivå. Länsplanerna har sin roll och de nationella planerna har sin roll.

Jag ber Eva-Lena Jansson att ta kontakt med de regionala företrädarna och se till att man regionalt prioriterar Degerfors.

Anf. 102 EVA-LENA JANSSON (s):

Fru talman! Jag förstår att Åsa Torstensson inte vill svara på min fråga. Men jag tycker faktiskt att det vore upplyftande om hon gjorde det, eftersom Mats Odell i denna kammare vid flera tillfällen har upprepat att det är viktigt att satsa på infrastruktur och att man därför säljer Vin & Sprit och får in 55 miljarder. Han har till och med fått instämmanden från partikamrater.

Då blir min fråga: Vad säger infrastrukturministern? Blir det en satsning med 55 miljarder? Kommer de direkt från Vin & Sprit? Det vore bra om vi här kunde få ett klagörande, fru talman. Det tycker jag i alla fall. Den här frågan borde väl infrastrukturministern kunna svara på.

Jag vet var beslutet fattas om länsplanen. Min fråga, som jag upprepat vid flera tillfällen men inte får svar på, är: Vad tycker statsrådet principiellt i frågan om det uppstår extrema situationer ute i landet? Kan det finnas möjlighet att staten vid just extrema tillfällen gör undantag och är med och pytsar ut pengar? Det är viktigt att få reda på det. Jag skulle vilja veta det här.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **15 § Svar på interpellation 2007/08:450 om regeringens löften om att öka resurserna till skolan**

Anf. 103 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Mikael Damberg har ställt två frågor, dels om jag avser att ta några initiativ för att regeringen ska kunna leva upp till de skolsatser som utlovades i valrörelsen 2006, dels om jag är beredd att ta några initiativ för att säkerställa att kommunala gymnasier i Stockholm får förutsättningar att upprätthålla en bra och likvärdig undervisning.

Som talmannen ofta har påpekat bör vi inte debattera situationen i Stockholms skolor här i kammaren. Det gör interpellanten bättre med skolborgarrådet i Stockholm.

Sedan maktskiftet har satsningarna på skolan ökat. Staten satsar betydligt mycket mer på skolan än när Mikael Dambergs eget parti var i regeringsställning.

Jag uppfattar att regeringen är på god väg att uppfylla alla de löften som gavs till skolan i valrörelsen. Jag vill nämna några exempel:

För det första har den största statliga satsningen på lärarnas kompetens någonsin, Lärarlyftet, gjorts. Under de närmaste åren avsätts 3,7 miljarder kronor för en storsatsning på lärare med fortbildning och ny lärarutbildning.

För det andra får skolorna sammanlagt 900 miljoner kronor extra under 2008–2010, Läsa-skriva-räkna-satsningen, för stöd i form av tidiga insatser till de elever som har svårast att nå målen.

För det tredje satsas 515 miljoner kronor på lärlingsutbildningar. Den gymnasierreform som planeras kommer att innebära en renässans för yrkesutbildningarna i Sverige. I ett första steg startar ett försök med lärlingsutbildningar redan nu till hösten.

Dessa tre satsningar, tillsammans med alla andra förslag som regeringen har presenterat, ger skolan bättre förutsättningar långsiktigt att klara sitt uppdrag.

Anf. 104 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaret på interpellationen. Bakgrunden till interpellationen är att det finns en väldigt stor skillnad mellan vad som sägs i talarstolen här i Sveriges riksdag och från Regeringskansliet och den verklighet som många lärare, rektorer och elever möter ute i skolorna i Sverige.

Jag tror att de flesta som har följt medierapporteringen har sett de stora protester som har varit, inte minst i Stockholms kommun, mot de

nedskärningar och neddragningar som nu sker, som resulterar i större barngrupper, mindre skolhälsovård och lägre lärartäthet. Man kan säga vad man vill, men de borgerliga har ju makten både här i kammaren och i Stockholms stadshus, och den politik man talar om här borde hänga ihop med den som bedrivs också ute i enskilda kommuner.

Det som egentligen var den utlösande faktorn är ett ganska unikt brev. Det skickades ett brev från alla lärarorganisationer som är aktiva i gymnasieskolans värld i Stockholms kommun, alltifrån Skolledarna till Kommunal. De skriver så här: Det ekonomiska tillskott gymnasierna fått för 2008 täcker ej ökade utgifter för löne- och prisökningar. Inte ens stadens mest populära gymnasier med bara fulla klasser klarar sin budget utan nedskärningar som allvarligt sänker kvaliteten på kärnverksamheten. Vidare skriver man: Kommunfullmäktige har bestämt att vi ska arbeta mot vision 2030, att vi ska skapa en skola i världsklass. Under rådande omständigheter framstår den satsningen mest som ett tragikomiskt slag i luften.

Jag menar att vi i den här kammaren måste kunna föra en diskussion om vad som sägs och lovas från riksdagen och regeringen och vad som de facto blir verklighet ute i verksamheterna.

Jag har inte skrivit den här interpellationen för att mest bråka om huruvida den socialdemokratiska regeringen förra gången gjorde mer satsningar på skolan än vad den nuvarande regeringen gör. När man läser svaret kan man tro att den förra regeringen inte gjorde någonting på skolans område. Jag tror att till och med utbildningsministern kan vidimera att det gjordes en satsning för att anställa 15 000 fler lärare i Sveriges skolor under den socialdemokratiska regeringen. Det gjordes också satsningar på segregerade skolmiljöer för att lyfta resultaten i de områdena. Men det är inte det som är den stora grejen.

Skolministern pekar nu på tre saker som han säger att man gör. Som en kommentar till de tre sakerna kan jag säga: För lite, för sent och en bra ansats som ännu inte har gett resultat. Det är jätteroligt att de här tre insatserna görs från regeringens sida. Men ute i skolans verklighet kan man ändå inte se resultatet, i alla fall inte i min del av Sverige, i Stockholmsregionen.

Även om vi i princip inte, som utbildningsministern hävdar, ska diskutera enskilda ärenden kan väl en minister med ansvar för den svenska skolan inte vara ointresserad av vilka ambitioner man har på regeringsnivå och vilka resultaten är i skolorna. Det är inte första gången utbildningsministern står i talarstolen och talar om enskilda kommuners verksamhet och resultat, så det borde väl intressera skolministern.

Är utbildningsministern ens orolig för de signaler som samtliga lärarorganisationer och fackliga organisationer skickar om att gymnasieskolorna i Stockholm är på väg mot kaos och att kvaliteten är allvarligt hotad? Är det ett problem att Sveriges största stad har sådana stora problem i gymnasieskolorna att rektorerna säger att 20 av 27 gymnasieskolor inte klarar att hålla budget och måste genomföra neddragningar i ett läge där kommunen går bra och regeringen påstår att man storsatsar på skolan? Är det inte ett väldigt glapp mellan vad som sägs och vad som görs i verkligheten?

Anf. 105 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Jag reagerade också när jag läste svaret på Mikael Dambergs interpellation där Björklund tydligt säger att debatten om Stockholm hör hemma i Stockholm och inte bör diskuteras i kammaren. Samtidigt står det att regeringen är på god väg att uppfylla alla de löften som gavs till skolan i valrörelsen. Vad var det man sade i valrörelsen? Jo, det skulle bli mindre klasser, lärartätare områden och effektiviseringar. Man lovade mycket, inte minst när det gällde kvaliteten i skolan.

Vi är några socialdemokrater från riksdagen som har åkt runt och tittat och lyssnat på skolorna. Vi har mötts av en helt annan uppfattning.

Brevet som Mikael Damberg tar upp från fackliga företrädare, från lärarsidan och inte minst från föräldrassidan påvisar att oron för utvecklingen är stor. Underskotten med 8 ½ miljon på Sankt Görans gymnasium, nästan lika mycket på Sankt Eriks gymnasium och ute i Enskede gård och Kärrtorp visar att det förekommer i flera olika områden. Underskotten drabbar inte enbart skolorna i ytterstadsområdena. Det är ganska stor spridning på detta.

Det får till effekt att man minskar på administration, elevassistenter, lärartjänster och på mycket av de kringfunktioner som är viktiga för skolan och för att lärarna ska kunna göra ett bra jobb. Här får kvaliteten en ordentlig törn. Det är ingen tvekan om att vi är i en situation då det råder resursbrist.

Björklund känner väl till situationen i Stockholm men också, i sin nuvarande funktion, i landet i sin helhet. När man ser utvecklingen måste väl också regeringens politik avspeglas i nationen i sin helhet. Vad ämnar ministern göra för att komma till rätta med en utveckling som är så negativ, inte minst i Stockholm?

Anf. 106 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Kan inte ni socialdemokrater berätta varför ni har kommunaliserat skolan? Kan ni inte utnyttja nästa inlägg till att berätta varför det har varit en bra reform? Så fort en kommun gör något som ni inte gillar ska staten gå in och styra. Kan ni inte berätta vad det är som är så bra med den kommunaliserade skolan?

Jag kan göra några jämförelser mellan borgerligt styrda Stockholm och socialdemokratiskt styrda Göteborg och Malmö om ni är intresserade. Stockholm satsar hästlängder mer resurser på skolan per elev på alla stadier än vad Göteborg och Malmö gör. Resultaten är högre i borgerligt styrda Stockholm än i Malmö och Göteborg. Ingen kommun har så många anmärkningar från Statens skolverk på sitt sätt att sköta skolväsendet som socialdemokratiskt styrda Göteborgs kommun. Men detta är en diskussion man får föra i Göteborgs kommunfullmäktige, och debatten om Stockholms situation får man föra i Stockholms kommunfullmäktige.

Ni försöker lyfta fram Stockholms problem bara för att Stockholm är borgerligt styrt. Men titta på Göteborg och Malmö och vilken kritik kommunledningarna får varenda dag i form av protestbrev och annat!

Men vi måste föra en nationell debatt. Jag är helt beredd att diskutera att staten ska ta över ansvaret för skolorna eftersom kommunerna inte klarar av det.

Varför har ni kommunaliserat skolan? Berätta det i nästa inlägg i stället! Nästa gång är det någon annan socialdemokrat som hittar en borgerlig kommun att hacka på. Men om man nu ständigt och jämt ska kritisera kommunerna, varför är det så bra att kommunerna sköter skolan? Berätta det!

I Stockholms kommun har den borgerliga majoriteten under de två år man suttit lagt mer resurser på gymnasiet än vad den förra socialdemokratiska ledningen gjorde under fyra år. På två år har den borgerliga majoriteten i Stockholm lagt mer pengar på gymnasiet än vad Annika Billströms regim gjorde på fyra år – om man nu vill djuploda i Stockholm. Den stora ekonomiska krisen på Stockholms gymnasier skapades under förra mandatperioden. Nu måste man rätta upp det. Det är sanningen.

Det är en otrolig skillnad mellan vad Socialdemokraterna säger i opposition och vad man gör i majoritet när man har ansvar. Jag hör också att ledningen för Socialdemokraterna i Stadshuset protesterar, men ingen mandatperiod har det skurits ned så mycket på gymnasiet i Stockholm som under den förra socialdemokratiska mandatperioden. Det är lätt att vara i opposition men svårare att ta ansvar. Nu måste den nya ledningen i Stockholm ta ansvar för det ekonomiska moras på gymnasiet som den förra ledningen lämnade efter sig. Det är sanningen.

Mikael Damberg sade för lite och för sent om Lärarlyftet. Varför röstade då Mikael Damberg nej till Lärarlyftet när det lades fram här i den första budgeten efter valet 2006? Hade vi följt dina råd hade det kommit ännu senare. Socialdemokraterna var ju emot Lärarlyftet när det infördes. Det är sanningen.

Anf. 107 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Ibland vill utbildningsministern diskutera enskilda kommuner och ibland inte. För inte så länge sedan var han involverad i en debatt om Gällivare. Där hade han synpunkter på att staten skulle gå in och strama upp regelverket eftersom kommunen inte tog sitt ansvar. Kan det ha berott på att det var en socialdemokratiskt styrd kommun man diskuterade?

Nu talar vi om Stockholm och den brist på logik som finns mellan nationell politik och lokal verklighet. Det måste man kunna föra en debatt om. Jag förstår att Jan Björklund inte tycker att det är roligt eftersom han vill framställa det som att den svenska regeringen och Sverige nu gör stora satsningar på utbildningspolitiken. Men i Sveriges största stad märks det inte, utan det är nedskärningar och neddragningar som präglar. 20 av 27 kommunala gymnasier har ett underskott och säger att kaos hotar om man inte går in med mer pengar.

Vi ska inte ta en stor diskussion om Stockholm, men de samlade underskotten är inte så gigantiska. De är 40 miljoner kronor för Stockholms stad som har ett överskott på över 1 miljard. Men man väljer att, som Axén Olin säger, sänka skatten i stället. Det är ett politiskt vägval man får göra.

Det intressanta är att utbildningsministern säger att alliansen är på väg att uppfylla alla löften till skolan och så möter vi en helt annan verklighet ute i vardagen. Skillnaden är stor. Var löftena neddragningar på

sy, färre lärare och större klasser? Var löftena till de svenska eleverna och lärarna om skolutveckling detta?

Jag ska ge Björklund rätt i en sak. Jag menade inte att Lärarlyftet var för lite och för sent. Jag sade att det var för lite när det handlar om att satsa på de lägre årskurserna, för sent att göra lärlingsutbildningen – den kunde ni ha kommit i gång med tidigare – och en bra ambition med Lärarlyftet, även om det ännu så länge inte har gett så mycket resultat.

Vi har haft en större satsning på de små barnen i vår budget än vad ni har haft i er när det handlar om lärarkompetens. Det var skillnaden mellan oss och er i den tidigare budgeten.

Det går inte att säga att Stockholm satsar så mycket på skolan jämfört med andra städer. Skolverket har i sin statistik tagit fram att Stockholm är den kommun i landet som satsar minst på undervisningen i skolan. Man satsar nästan mest i landet på lokaler, och lokaler är dyra i Stockholm, det kan jag lova. Men just undervisningskostnaden är väldigt låg.

Det handlar om politisk trovärdighet för regeringen. Regeringen säger att man ska satsa och utveckla den svenska skolan. Verkligheten är att alla fackliga organisationer säger att kaos hotar i Sveriges största stad därför att 20 av 27 gymnasieskolor har ett underskott.

Det handlar inte bara om de gymnasieskolor som har problem med att rekrytera nya elever. Det handlar också om helt proppfulla gymnasieskolor som inte får ekonomin att gå ihop. För mig som socialdemokrat är det obegripligt. Vi måste investera mer i utbildning, även på gymnasieskolan, i Sverige – också i Stockholm.

Men den stora frågan blir ändå denna. Utbildningsministern säger stolt att han är på väg att uppfylla alla löften som gavs i valrörelsen. Varför ser det då ut så här när det är hans egna partikamrater som styr i Stockholm?

Anf. 108 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Jag kan lite grann förstå ministrarnas reaktion över de här frågorna, för Björklund har naturligtvis också sett att det har varit en kanonad, inte minst i pressen, rörande situationen i skolorna i den här regionen, kanske Stockholm i synnerhet, inte minst med anledning av de här underskotten och bristen på kvalitet, för det är ytterst kvaliteten man skär ned på. För att få en bättre kvalitet behövs det mer resurser. Då brister väl också ödmjukheten. Det är lite synd, för jag tror att vi alla vinner på att man har en förståelse för de här frågorna och känner oro över utvecklingen, som tyvärr inte ser särskilt god ut – trots att man lovade att det skulle bli så mycket bättre med en borgerlig regering. Det skulle satsas på skolan. Men vad blev effekten? Det är resursbrister. Det är det i dag, det vet vi. Det är akuta underskott på gymnasiet. Det är inskränkningar på komvux. Det är större grupper i skolan. Det var väl inte det ni menade?

Det är också rätt som Mikael Damberg säger. I *Fakta från Skolverket* som publicerades den 1 april står det mycket tydligt att enligt Skolverket är Stockholm den kommun i Sverige som satsar minst pengar på undervisning per gymnasieelev och år. Det är klart att kopplingen mellan regeringen, kommunerna och nationen i sin helhet när det är samma regim som styr är oerhört tydlig. Då är min fråga till Björklund: Är inte du orolig för den utveckling som visas här, de här resultaten, och att man i



Anf. 109 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Det är ju märkligt att mina meddebattörer inte kan svara på frågan. Att Stockholm ligger sist i Sverige var ju det som inträffade under det förra, socialdemokratiska, mandatperioden. Det var ju det jag beskrev i mitt förra inlägg. Kan ni inte kommentera det? Ni är båda aktiva inom Socialdemokraterna i Stockholmsregionen. Det var under Annika Billströms ledning, den socialdemokratiska ledningen, som Stockholm sjönk som en sten. Man lade inte på speciellt mycket pengar till gymnasiet samtidigt som lönerna ökade. Nu har borgarna på två år ökat anslaget mer än vad Socialdemokraterna gjorde på fyra år.

På något sätt är det inte riksdagsmässigt att gå in och diskutera om en enda kommun på det sätt som vi gör men eftersom ni påstår saker där ni utelämnar viktig information måste vi ändå föra diskussionen på det sättet. Ni antyder att den borgerliga majoriteten i Stockholm skulle ha orsakat att Stockholm satsar mindre på gymnasieskolan än andra.

Sanningen är att det inträffade under den förra mandatperioden, under socialdemokratisk ledning. Det var då ekonomin gröptes ur på gymnasiet. Nu har man på två år lagt på mer i budgeten för gymnasiet än vad Socialdemokraterna gjorde på fyra år. Ni bör ta reda på fakta innan ni kastar ur er sådana påståenden.

Fru talman! Jag har varit kommunalpolitiker i rätt många mandatperioder. Jag vet hur det fungerar när de första kvartalsrapporterna över ekonomin kommer under ett budgetår. Då är alla oroliga för hur det ska gå ihop i slutet. Man prognostiserar underskott. Det är ju slutresultatet, när året är slut, som man får utvärdera. Jag läste i tidningen att gymnasieledningen i Stockholms kommun inte var ett dugg orolig. Det hör till saken att alla vid den här tiden på året är lite oroliga och signalerar. Man ska ta det med största oro, men det finns rätt många duktiga människor på ömse sidor av blockgränsen i Stockholms kommun som leder den här verksamheten och som jag tror kommer att hantera det mycket bra.

Min oro gäller inte Stockholms skolpolitik. Min oro för Sverige gäller de kunskapsresultat som socialdemokratisk skolpolitik under ett par årtionden har orsakat. Det är där oron ska finnas. Ni angriper den borgerliga skolpolitiken men jag ser ju samtidigt hur ert parti samlas till extra partikongresser för att ni ska ompröva er egen politik. Det är säkert nyttigt, för skolans huvudproblem i Sverige är inte brist på ekonomiska resurser. Det har varit en brist på kunskapsfokusering. Det har varit läraryrkets statussänkning. Det har varit ordningsproblem i våra skolor. Det är där de stora problemen ligger.

Stockholms gymnasier har ekonomiska problem efter fyra år med Socialdemokraterna. Det försöker man räta ut nu. Men det är klart att de stora utmaningarna i svenskt skolväsende handlar om andra frågor. Där hoppas jag att ni är beredda att tänka om i förhållande till den linje som har fört Sverige in i ett kunskapsmässigt moras de senaste årtiondena.

Anf. 110 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag tror inte att vi socialdemokrater ska säga att vi inte har gjort något fel, att vi aldrig har bidragit till en situation i Sverige eller

Svar på  
interpellationer

i Stockholm där pengarna inte har räckt hela vägen. Det tror jag inte. Nu handlar det om vad som händer nu och om framtiden. Jag läser vad rektorerna säger. De säger att i år stiger löneökningarna mer än de uppjusteringar av medel som de får. Det är något helt annat än vad du sade alldeles nyss. Det som händer i Stockholm just nu är att vi har en borgerlig regim som väljer att prioritera skattesänkningar i stället för att satsa på skolan. Och vi har en socialdemokratisk opposition som säger: Vi tar hela den skattesänkningen och sätter in den i skolan. Det är enorma pengar som Socialdemokraterna ser att vi skulle behöva investera i skolan.

Jag tror att vi alla har ett ansvar. Du har också ett ansvar för skolans utveckling i Stockholmsregionen. Vi hoppar över det och tittar nu och framåt. Vad ska vi göra? Behöver gymnasieskolan i Stockholm mer pengar för att gå runt, för att förhindra det här kaoset? Alla rektorer skriver under på att vi har ett sjukt system. Ditt besked är nej. Alla är oroad. Det är helt naturligt, säger du. Man brukar vara oroad vid den här tiden på året. Jaha. Jag träffar skolledare som säger att det inte är omöjligt att varenda rektor nästa år egentligen blir av med kontrollen av pengarna på Stockholms skolor eftersom kommunförvaltningen tar över. Men nej, alla är oroad vid den här tiden på året. Det är ingen fara. Nu skär man ned på syo. Man skär ned på lärare. Man skär ned på bibliotek. Det är ingen fara. Alla är oroad vid den här tiden på året.

Det är inte i år vi talar om. Vi talar om vad det är för gymnasieskola vi ska ha i framtiden, och ni gör ett tydligt val i Stockholm. Jag tänkte: Då kanske skolministern ändå har en uppfattning om ifall gymnasieskolorna går åt rätt håll eller fel håll i Stockholm. Det kunde han ha en uppfattning om. Men nej, han viftar bort oron. Det finns inga problem i gymnasieskolorna i Stockholm. Det är en väldigt märklig inställning.

Sedan fick jag en fråga om förstatligandet. Den kanske du kan ta med Moderaterna i alliansregeringen i stället.

Anf. 111 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Det var en märklig stickreplik på slutet. Det är ju socialdemokrater som gång på gång här i kammaren ställer interpellationer till mig om hur vi från statens sida ska korrigera kommunala beslut. Då måste ju frågan ställas till Socialdemokraterna: Varför tycker ni att det är bra att skolan är kommunal? Så fort en kommun fattar ett beslut som ni socialdemokrater här i kammaren inte gillar kräver ni att regeringen ska gå in och korrigera, strama upp och styra upp, lagstifta och ändra. Varför har ni då kommunaliserat skolan? Så fort ni är missnöjda ska regeringen styra. Varför tycker ni det? Varför är det så bra med kommunalisering? Det är den djupare diskussion vi borde föra.

Visst står gymnasieväsendet i Sverige, i Stockholm liksom i andra kommuner, inför rätt stora utmaningar framöver. Elevkullarna går ned drastiskt. Det har att göra med att det inte finns någon årskull i Sverige som är större än den som föddes 1990. De går nu precis mitt i gymnasiet. Sedan gick födelsekullarna på 90-talet ned mycket kraftigt. Det är väl 30–40 procents nedgång av elevkullar på fem till sju år. Jag har aldrig påstått att inte Stockholms kommun har utmaningar i sin gymnasieorganisation. Det har alla kommuner. Den stora utmaningen är att man mycket snart står med en lokalmässig överkapacitet av mycket stora mått. Det

kommer att orsaka protestbrev i varje kommun. Det är ju inte så att en gymnasieskola töms på elever utan plötsligt är det en lång rad skolor som är halvfyllda med elever. Och så måste kommuner lägga ned skolenheter. Det gäller i Stockholm. Det gäller i alla kommuner och oavsett partifärg. Visst står gymnasiet inför stora utmaningar. Vi ska göra en gymnasial omorganisation, där vi ska uppvärdera yrkesutbildningar igen och inte bara vara inriktade på att alla ska bli akademiker. Lärlingsutbildningar införs just nu. Vi står inför stora utmaningar.

Jag lovar att de stora problemen inte finns i Stockholms kommun. Där har man en skolpolitisk ledning som är medveten om vilka utmaningar Sverige står inför kunskapsmässigt och man orienterar sig mycket medvetet mot högre kunskapsresultat med den politik man för.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **16 § Svar på interpellation 2007/08:502 om utbildningen och regionerna**

Anf. 112 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Kent Persson har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att kompetensutveckling och vidareutbildning ska förstärkas för människor i regionalpolitiskt utsatta områden för att häva en sned fördelning i utbildning.

En av regeringens utgångspunkter är att resurserna inom vuxenutbildningen ska riktas till dem som har ett stort behov av sådan utbildning. I dag finns en rättighet för vuxna att få en utbildning som motsvarar grundskolan. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att utreda hur en rättighet för vuxna att ta del av gymnasial vuxenutbildning också ska kunna införas.

En annan utgångspunkt för regeringens politik är att kommunernas självbestämmande ska respekteras. Det är kommunerna som själva bäst kan avgöra behovet av utbildning och utifrån det besluta om vilken kommunal vuxenutbildning som ska finnas i kommunen. Detta skapar förutsättningar för att utbildningarna möter såväl den enskildes behov som det lokala behovet av arbetskraft. Genom en sådan anpassning kan arbetslösa personer boende i kommunen få utbildning samtidigt som arbetslivet får relevant kompetens. Samtidigt som det riktade statsbidraget till den kommunala vuxenutbildningen minskades ökades det generella bidraget till kommunerna. Många kommuner har redan valt att anpassa finansieringen så att en fortsatt hög volym kan behållas.

Andra utbildningsformer med statlig finansiering, som kvalificerad yrkesutbildning och påbyggnadsutbildning som genomförs i samverkan med arbetslivet, ger många möjligheter till kompetensutveckling för dem som har de största behoven. Kvalificerad yrkesutbildning har under de senaste åren utökats och omfattade 2007 ca 38 000 personer, vilket motsvarade drygt 19 000 årsstudieplatser. Det är till omfånget den största eftergymnasiala utbildningsformen utanför högskolan. Inför 2008 har regeringen permanentat de 2 000 platser som var en engångssatsning 2005 och 2006.

I betänkandet *Yrkehögskolan: För yrkeskunnande i förändring* (SOU 2008:2) lämnas ett förslag som innebär att ett ramverk kallat yrkehögskola skapas i Sverige. Syftet är att yrkehögskolan ska medverka till en effektivare resursanvändning, att tydligare prioriteringar med utgångspunkt i arbetslivets behov görs samt att tillgången på sådan yrkeskompetens som efterfrågas av arbetslivet säkerställs.

Även inom lärlingsutbildningen för vuxna till vissa hantverksyrken har studieplatserna utökats, från 50 till 200 platser.

Min bedömning är att det redan finns goda förutsättningar för alla vuxna att delta i utbildning och kompetensutveckling oavsett var i landet de bor.

Anf. 113 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret.

Bakgrunden till interpellationen är att det i dag är en stor skillnad på utbildningsnivån om man bor i ett storstadsområde eller på landsorten, i glesbygd.

I den regionalpolitiska utredning som presenterades 2000 slår man fast att kompetensen inom samtliga yrkesområden är högre i storstäder än i övriga landet. Vänsterpartiets riksdagsgrupp har också bett riksdagens utredningstjänst att utreda vilka skillnader som finns mellan utbildningsnivåerna beroende på om man bor i storstadsområdena eller på landsbygden.

RUT:s slutsatser är desamma som de den regionalpolitiska utredningen kom fram till. Det är en stor skillnad när det gäller hur stor andel som har slutfört gymnasieutbildning.

Effekten av budgetpropositionen är att antalet studieplatser har minskat mellan 2006 och 2007 när det gäller den kommunala vuxenutbildningen, inte på grund av att behovet har minskat utan på grund av att statsbidraget har minskat. Jag har svårt att se att utbildningsnivån höjs om antalet studieplatser minskar eller att tillgängligheten skulle öka.

Statsrådet skriver i sitt svar: ”Samtidigt som det riktade statsbidraget till den kommunala vuxenutbildningen minskades ökade det generella bidraget till kommunerna.”

Ja, det är väl rätt. Vad statsrådet glömde att säga i sitt svar är att samtidigt som man gjorde den här förändringen minskade man medlen till kommunerna med 600 miljoner kronor. En tredjedel av medlen till den kommunala vuxenutbildningen försvann alltså.

Det innebär att möjligheten att möta behoven drastiskt minskar för kommunerna. Vi ska komma ihåg att den kommunala vuxenutbildningen historiskt sett har spelat en stor roll för att öka möjligheten för dem som inte har gymnasiekompetens att skaffa sig den och gå vidare och på det sättet få en nystart i sitt yrkesval. Det har också betytt mycket för att till exempel undersköterskor ska kunna kompetenshöjas till sjuksköterskor.

Det finns en rad exempel på hur det har fungerat.

Statsrådet hänvisar till det kommunala självstyret och till att kommunerna avgör vad man ska satsa på. Så har det ju alltid varit när det gäller den kommunala vuxenutbildningen. Det har alltid varit behovet i kommunerna eller regionen som har varit styrande för vilka typer av utbildning man satsar på. Det är inte något nytt.

Skillnaden med det här beslutet är att det kommunala självstyret minskar. Mindre medel gör att det ska prioriteras i kommunerna. Det innebär, som vi kan se, att antalet platser i den kommunala vuxenutbildningen har minskat dramatiskt de senaste åren.

Anf. 114 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Det är ett par saker som Kent Persson glömmer att berätta. Kent Persson säger att det är något helt nytt att det har skurits ned på vuxenutbildningen under det senaste året.

Jag kan berätta för Kent Persson att under den tid då Vänsterpartiet var delansvarigt i statens budgetar skars bidraget till den kommunala vuxenutbildningen ned mycket mer än under det senaste året. Mellan 2001 och 2003 skars statsanslagen till kommunal vuxenutbildning ned med 1 ½ miljard.

Jag tycker att det beslutet var korrekt då. Jag tycker också att det är korrekt att nu skära ned något. Vi ska alltid ha en mycket omfattande vuxenutbildning i Sverige, men dimensioneringen av vuxenutbildning måste något bero på arbetsmarknaden och konjunkturen.

Utgångspunkten för Kent Perssons interpellation är ju att vuxenutbildningen lever i symbios med arbetsmarknaden. Precis så är det naturligtvis.

När många människor är arbetslösa, som till exempel i slutet av 1990-talet, är trycket på vuxenutbildning större. Man utnyttjar tiden i arbetslöshet till att utbilda sig. Man kan också behöva utbildning för att söka jobb om något år och då ha en högre utbildning. Det är alldeles utmärkt.

När det är högkonjunktur och många människor lätt får jobb minskar trycket på vuxenutbildning och färre söker vuxenutbildning. Därför byggde man ut vuxenutbildningen i Sverige på 90-talet.

Nu har man dragit ned den. Det var inte alls jag som gjorde den allra största neddragningen. Den gjordes av den förra regeringen 2001–2003 i samarbete med Vänsterpartiet. Då drogs det ned mer än dubbelt så mycket som vi gjorde förra året.

Nu är läget på arbetsmarknaden att vi har en mycket hög sysselsättning. Den kan öka ytterligare, men vi ser också en konjunkturavmattning. Därför ser jag framför mig att statsbidraget till vuxenutbildning ligger still i år. Jag utesluter inte att vuxenutbildningen i Sverige måste expandera i ett läge där konjunkturen svänger.

Man önskar alltid att det är hög sysselsättning och högkonjunktur, men om det nu inte är det av internationella orsaker utnyttjar vi det till att åter bygga ut vuxenutbildningen.

Jag ser det som helt naturliga svängningar, och det har den gamla regeringen med stöd av Vänsterpartiet också gjort.

Det som Kent Persson säger om att vi har skurit ned på detta förra året är helt korrekt. Men det skars ned ännu mer när Kent Perssons parti var ansvarigt, och det kanske man ska nämna i sammanhanget. Vi har i grunden samma syn att detta måste variera beroende på arbetsmarknaden. Det är det ena.

Det andra som vi tänker göra är att bygga ut en yrkeshögskola i Sverige. Det tror jag är mycket centralt. Alla ungdomar vill inte bli akademiker, alla kan inte bli akademiker, och samhället fungerar inte om alla är akademiker. Där tycker jag att den föregående regimen med Kent Perssons parti har haft en felaktig värdering där det bara är de teoretiska akademiska utbildningarna som ska räknas. Så har även komvux varit. Det har nästan alltid varit bara teoretiska kurser.

Jag tycker att man ska kunna bli yrkesarbetare också inom vuxenutbildningen. Men då är det något som är intressant, för då går Vänsterpartiet mot inrättandet av en yrkeshögskola. Det skulle vara intressant att höra från Kent Persson: Varför går ni mot det? Han talar så väl om att vuxna ska få utbildningschanser. Varför går ni då mot inrättandet av en yrkeshögskola för vuxna, Kent Persson?

Anf. 115 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Vi kan återgå till det som den här interpellationen handlar om, nämligen utbildningsnivån i de regionalpolitiskt utsatta områdena. Där har den kommunala vuxenutbildningen kanske varit en avgörande insats för väldigt många människor att få en omstart i livet.

Av någon outgrundlig anledning drabbas dessa kommuner särskilt hårt när man även drar ned på den kommunala vuxenutbildningen. Jag säger inte att vi alltid har haft den bästa skolpolitiken, för det har vi inte. Det kan jag hålla med om. Det finns anledning att ompröva mycket av det som vi har sagt och gjort tidigare. Men det handlar inte riktigt om det. Det handlar om hur det är nu och om framtiden.

Ska vi leva upp till vad som sägs i Lissabonstrategin om det livslånga lärandet måste det finnas en beredskap ute i kommunerna och en möjlighet att bedriva just det livslånga lärandet utifrån ett perspektiv att även vuxna ska kunna komplettera sin utbildning och få en gymnasial kompetens för att sedan gå vidare.

Det är inte sant att det mesta i den kommunala vuxenutbildningen har varit inriktat på teoretisk utbildning. Väldigt många av dessa utbildningar har också varit inriktade direkt på att man går från ett yrke till ett annat, till exempel från undersköterska till sjuksköterska. Då behövs denna typ av utbildningar. De har varit väldigt viktiga utifrån väldigt många aspekter.

Dessutom ska vi komma ihåg att detta är en gammal tradition. Detta började redan på 50-talet med aftonskolorna för att man skulle ge möjligheter till dem som inte kunde vidareutbilda sig på annat sätt.

Det blir dessutom lite märkligt här när det gäller att teoretiska kunskaper inte skulle vara viktiga. Det som är så bra med vuxenutbildning är att vuxna kommer tillbaka till en utbildning med en yrkesbakgrund och en livserfarenhet som de kan ta med sig till de teoretiska studierna för att gå vidare i den fortsatta utbildningen.

I detta sammanhang ska vi också komma ihåg att kommunerna har byggt upp kommunala lärcentrum. De finns i dag i väldigt många kommuner. Där tar man ett ansvar för framför allt de vuxnas lärande för att de ska ges möjligheter att komma igen.

Är ni beredda att även fortsättningsvis finansiera dessa lärcentrum, att ta över det finansiella ansvaret, för att de ska ges möjlighet att överleva? När ni nu drar ned på stödet innebär det faktiskt inte att behovet minskar. Vad som är höna och ägg här kan man alltid diskutera. Men utbildningsnivån är fortfarande väldigt låg, och det behövs en kompetenshöjning, vilket utbildningsministern vid ett flertal tillfällen säger i debatten. Då måste det också göras satsningar även för de vuxna så att de ges möjligheter.

Den kvalificerade yrkesutbildningen är på många sätt väldigt bra, men den spreter också åt väldigt många håll. För att komma in på den måste man ha minst gymnasiekompetens. Hur ska de vuxna som inte har det få det om de inte ges möjligheter?

Anf. 116 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Det är något lustigt med debatten. Sverige har världens mest omfattande vuxenutbildning. Kent Persson får det att låta som om den efter ett år med den borgerliga regeringen är avskaffad. Det är världens mest omfattande vuxenutbildning. Inget land som styrs av vänsterpartier har mer vuxenutbildning än Sverige har.

Den nedskärning som vi gjorde förra året är väsentligt mindre än den som Kent Perssons eget parti gjorde för några år sedan.

Vi har 80 000 helårsstudieplatser. Men eftersom alla elever inte studerar helår utan kurser, halvår och så vidare är det 200 000–300 000 elever som går i svensk vuxenutbildning i år. Den existerar, Kent Persson. Jag lovar det. Vuxenutbildningen existerar på rader av orter.

I ett läge då konjunkturen svänger måste vi tillföra resurser. Det är det synsätt som vi alltid har varit överens om när det gäller vuxenutbildningen. Nu råkar det vara en borgerlig regering som åstadkommer att det blir hög sysselsättning. Därför minskar trycket på vuxenutbildningen. Då är det fel att skära ned. När socialdemokratiska regeringar har skurit ned har det varit rätt, för då har vänsterpartisterna tryckt på ja-knappen här i kammaren. Det är något märkligt med det synsättet.

Jag menar att det var rätt att skära ned när det var högkonjunktur i början av 2000-talet, och det är rätt att göra det nu när det är högkonjunktur. I ett annat läge, om arbetslösheten ökar eller det finns hot om att den ökar, bygger man ut vuxenutbildningen igen. Jag tycker att man ska göra på ett annat sätt nästa gång som man bygger ut den. Då ska man nämligen bygga ut yrkesvuxenutbildningar och inte bara teoretiska utbildningar.

Kent Persson bestrider mitt påstående att vuxenutbildningarna i huvudsak är teoretiskt inriktade. Men jag vet inte vilket underlag som Kent Persson har. Jag tror att vi på sida upp och sida ned kan belägga att det i allt väsentligt är de teoretiska allmänna gymnasiekurserna som man läser på vuxenutbildningen och att det i väldigt liten utsträckning är yrkesinriktade kurser, även om de finns. Men de yrkesinriktade kurserna utgör en mycket begränsad andel av det totala utbudet.

Låt oss inte tala om yrkeshögskolan, säger Kent Persson. Varför ska vi inte göra det? Det är en väldigt intressant fråga i sammanhanget. Vi tänker nu, precis som ett antal grannländer, inrätta en yrkeshögskola i Sverige, just för vuxna, just för att de ska få jobb. De ska inte bedrivas i Uppsala, Lund och Umeå, utan de ska bedrivas ute i kommunerna, även i de kommuner som Kent Persson har som utgångspunkt för sin fråga, nämligen där det inte finns stora akademiska lärosäten. Där ska vi ha yrkeshögskoleverksamhet.

Vänsterpartiet väljer att gå emot detta. Talesmannen i utbildningsfrågor för Vänsterpartiet står i tv och säger: Nej, vi vill inte ha en B-högskola.

Varför betraktar man från Vänsterpartiets sida yrkesutbildningar som B-utbildningar? Varför är en yrkeshögskola en B-högskola? Förklara gärna det i nästa inlägg, Kent Persson.

Anf. 117 KENT PERSSON (v):

Fru talman! Jag återgår nu till att tala om den kommunala vuxenutbildningen. Om medlen till den kommunala vuxenutbildningen tidigare skars ned, har jag svårt att se att situationen blir bättre om man skär ned ytterligare, som den borgerliga regeringen har gjort. Det är väl knappast troligt att det blir på det sättet.

Detta handlar om att man inte kan använda den kommunala vuxenutbildningen som något dragspel beroende på konjunkturerna. Det handlar hela tiden om att upprätthålla en hög kompetens bland den personal som finns. Dessa personer kan inte använda sig av några arbetsmarknadspolitiska instrument för att gå in och ut beroende på hur arbetsmarknaden förändras över tiden. Det går inte.

När det sedan gäller vad som komma ska vet vi inte det än. Det som ni har gjort är att dra ned på medlen och säga att någonting ska komma i framtiden. Då måste ni också tala om hur detta ska finansieras när det rent praktiskt gäller möjligheterna för de studerande att studera med studiemedel. Ni väljer faktiskt inte att höja studiemedlen. Det särskilda rekryteringsbidraget som har funnits tidigare är också borttaget. Möjligheterna för vuxna här är alltså betydligt sämre.

Som exempel kan man ta en person som ska ha grundskolekompetens, särsvux eller grundläggande vuxenutbildning, och ta studiemedel. Sedan ska den personen gå vidare på en yrkeshögskola med studiemedel. Vem kommer att ha möjlighet och råd att göra det med den nivå som det är på studiemedlen i dag? Vi talar nu om vuxna och vuxnas möjligheter. Många gånger har dessa personer familj och ska försörja inte bara sig själva utan barn. Hur ska de klara av det när ni inte höjer studiemedlen?

Anf. 118 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Vuxenutbildningen kan inte vara ett dragspel i konjunkturerna, säger Kent Persson och menar att man inte ska växla upp och växla ned antalet platser beroende på konjunkturerna. Jag tror att Kent Persson är rätt ensam i denna kammare om att tycka det om man skulle börja diskutera det. Den har alltid växlat med konjunkturerna.

Grundskolan måste dimensioneras efter hur många barn som föds. Men vuxenutbildningen måste dimensioneras efter efterfrågan. Om vi skulle ha haft lika många platser på vuxenutbildningen i dag som man



hade 1999 när det var all time high skulle huvuddelen av platserna stå tomma. Det är väl ingen idé. De vuxna som ska gå där har ju jobb. De söker inte utbildningar.

Om vuxna människor ska plugga på komvux hänger något samman med om de har jobb eller inte. Det hänger inte bara samman med det, men en mycket stor andel hänger samman med detta. När många har jobb minskar trycket. Det är samma sak med universiteten i Sverige i dag. Det är ett mindre söktryck nu än förut, och det beror på att ungdomar får jobb. I ett annat läge är det fler som söker. Utbildningsväsendets dimensionering för personer över gymnasieåldern måste något kunna variera över tiden och något hänga samman med konjunkturerna – det är så efterfrågan ser ut – om vi inte ska tvångskommendera in folk på komvux, men det antar jag att vi inte ska göra.

Det måste vara så att vi bygger ut när det är lågkonjunktur och stora behov, som man gjorde i slutet av 90-talet, och sedan drar man ned när det är högkonjunktur. Så gjorde ni i den förra majoriteten, och så gör vi. Det är inget konstigt.

Varje gång jag ställer frågan om yrkeshögskola säger Kent Persson att det är någonting annat och att det inte är det vi diskuterar. Men det är precis det vi diskuterar, vuxnas möjligheter till vidareutbildning i olika delar av Sverige. En yrkeshögskola kommer att ge nya utbildningsmöjligheter för vuxna ute i regionerna, och städerna också för den delen, i hela Sverige. Alla vill inte bli akademiker. Alla kan inte bli akademiker. Samhället fungerar inte om alla är akademiker. Vi behöver bra yrkesutbildningar också. En yrkeshögskola är ett steg framåt. Mitt råd till Vänsterpartiet är att gå hem och fundera på det ställningstagandet. Jag tror att det är ett steg framåt att införa en yrkeshögskola också i Sverige för vuxnas möjligheter att utbilda sig vidare.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **17 § Svar på interpellation 2007/08:520 om svenskt stöd till UWC-skola i Norge**

Anf. 119 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Yvonne Andersson har frågat mig vad jag avser att göra för att stärka elevernas möjligheter att läsa en IB-examen i en internationell miljö utomlands och vidmakthålla det svenska deltagandet i internationella utbildningsnätverk i ett läge då anslag återkallats.

Genom överenskommelsen om nordisk utbildningssamarbete på gymnasial nivå har svenska elever rätt att delta i gymnasieutbildningar i Norge på samma villkor som norska ungdomar. Det gäller även IB-programmet.

Den svenska staten betalade ut närmare 26 miljoner kronor i statsbidrag till kommunerna för de nordiska elevernas skolgång under läsåret 2006/07. Det har också alltid varit fler norska elever som söker sig till Sverige än svenska elever som söker sig till Norge.

Min bedömning är därför att det även fortsättningsvis finns mycket goda möjligheter för svenska ungdomar att läsa på IB i Norge.

Jag har från biståndsminister Gunilla Carlsson inhämtat följande. Det svenska bidraget till United World Colleges i Flekke i Norge har belastat biståndsanslaget i Sverige. Enligt de kriterier som OECD och Dac ställt upp kan dock inte bidraget klassas som bistånd. Det är skälet till att bidraget dragits in. Regeringen utesluter dock inte att den svenska staten på något vis genom biståndet kan medverka till en lösning som bidrar till att stödja verksamheten vid United World College i Norge.

Anf. 120 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Först får jag väl tacka för svaret även om jag egentligen inte var så jätteintresserad av det generella. Det vet jag. Det är jättebra att vår regering stöttar gymnasieutbildningar i internationell miljö.

Jag är naturligtvis besviken på svaret. Jag hade velat ha ett tydligare svar. United World College är ett unikt, globalt inriktat utbildningsnätverk. Det grundades redan 1962 i syfte att både förena och fostra unga studerande från skilda länder att lära sig själva och varandra om de värdegrunder som är betydelsefulla för att främja förståelse för hur fredlig samlevnad kan bidra till att minska konflikter människor emellan.

UWC representeras av frivilligt arbetande personer i 124 länder. Det är FN:s generaldirektör som är yttersta huvudman. Det finns alltså tolv UWC-skolor över världen. En av dessa är Röda Korsets skola i Flekke på Norges västkust. Det är väldigt viktigt att betona att Röda Korset är med och arbetar med den här skolan. Det rör sig om två årskurser på gymnasieskolan, de två sista. Alla kan söka i vanlig ordning utifrån sina betyg. Man är inte beroende av någon speciell social tillhörighet eller något annat.

Hela den här utbildningen syftar till en långsiktigt hållbar och global utveckling i världen, och den är fredsbevarande.

Genom en överenskommelse 1993, alltså för 15 år sedan, har Sverige bidragit genom UD till den här skolan med ungefär 4 ½ miljon årligen. År 2001 prisomräknades detta av den dåvarande socialdemokratiska regeringen, och man gick upp till 5 ½ miljon 2007. Årligen är det 20 studenter från Norge, 16 från Sverige och 12 från Danmark som går på just denna skola.

Under hösten meddelade regeringen att bidraget för år 2008 skulle halveras och att det skulle minska ned till 25 procent av nuvarande nivå för år 2009 för att helt upphöra 2010.

Jag tillhör samma allians som utbildningsministern, och jag måste påpeka att jag ser det här som väldigt allvarligt. Det är en allvarlig signal till omvärlden att vi, ett av de 124 länderna, avstår från att ge medel till en sådan här skola. Vi har ju värnat om att det ska utvecklas ett globalt ansvar, och vi vill ha mångfald och inte enfald också inom utbildningsväsendet.

Fru talman! Jag är fullt medveten om att det här har legat på biståndet, och biståndsminister Gunilla Carlsson har varit tydlig med att bidraget ska dras in eftersom det inte ska klassas som bistånd.

I själva verket är skolan inte intresserad av från vilken pott bidraget kommer. Det är inte heller några av alla de finansiärer som vi har i det här landet i form av frivilliga som ger till skolan eller kommuner som stöttar elever att komma dit. Det är regeringen som måste ta sitt ansvar.

Anf. 121 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Fru talman! Det är besvärligt när olika statsråd är involverade. Den fråga som Yvonne Andersson ställer bör ställas till biståndsmministern. Man kan anse att jag som utbildningsminister är ansvarig för svenska elevers möjlighet att gå på skolan i Norge. Jag känner starkt för att elever från utvecklingsländer i Afrika och allt vad det kan vara ska ha möjlighet att gå på den här skolan, men att afrikanska elever går på skola i Norge är inte ett ansvar för Sveriges utbildningsminister.

Däremot har det betalats en del via biståndsbudgeten. Eftersom frågan är ställd till mig har jag hämtat in några faktaupplysningar från biståndsmministern, men det ytterligare resonemanget får interpellanten föra med biståndsmministern i det här fallet. Det är inte möjligt att det svenska skolväsendets resurser ska användas för att utländska elever ska gå i skola i ett annat land. Däremot är det ju fullt möjligt att man inom ramen för ett internationellt samarbete kan finansiera det, men då går det på biståndsanslaget eller inom den biståndsram som finns. Den frågan får alltså ställas till biståndsmministern.

När det gäller svenska elevers möjlighet att gå på denna skola har jag ägnat mig åt att sedan frågan kom upp på mitt bord, delvis genom Yvonne Anderssons interpellation men också genom en del uppmärksamhet i massmedier, sätta mig in i frågan. Jag kan, med de avtal vi har i Norden, försäkra att svenska elever får möjlighet att gå på denna skola, men att ge elever som kommer från andra länder möjlighet att gå i skola i ett annat land, det är inte ett ansvar för Sveriges utbildningsminister.

Anf. 122 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Jag kan förstå det resonemanget. Men fastän biståndsmministern hade avslagit det hela tyckte jag ändå att det var aktuellt eftersom vi har svenska elever där. Det är flera av våra framgångsrika diplomater som faktiskt har gått på den här skolan. Tanken är ju att det ska vara en möjlighet för blivande diplomater och andra som ska göra utlandstjänst på olika sätt att man har fått basen på en sådan här skola där det finns möjligheter.

Jag tycker att det är jätteviktigt att utbildningsministern ändå tar ett ansvar för att det finns en skola så att svenska elever faktiskt kan gå på den här utbildningen.

Sedan kan jag inte låta bli att säga en sak. Jag har sagt detta flera gånger under tidigare perioder då jag har suttit i riksdagen, och jag måste säga det också till den regering som jag tycker har skött uppdragen på ett väldigt bra sätt. Jag hoppas att man samarbetar kring ett viktigt projekt och en viktig skola. Trots allt är det så här att om inte den här skolan får ett svar som tryggar dess framtid – att beslutet omprövas eller att man åtminstone får ett besked om att man kommer att få pengar till hösten – så kommer det här att skada denna skola rejält.

Jag tycker inte att vi i vårt land ska på något vis krackelera de här fantastiska idéerna som finns över världen där vi har varit ett föregångsland i många andra och liknande sammanhang – detta på grund av ungefär 5 miljoner kronor. Någonstans går det fel då.

Min fråga är till utbildningsministern: Är det inte ändå möjligt att ta upp en förhandling mellan utbildningsministern och biståndsmministern

om att ge de här medlen till skolan? Det ger ju också en signal till alla de andra ideella organisationer som ger medel från Sverige till skolan.

Anf. 123 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Om man läser noggrant de sista raderna är det väl ungefär det som står där, även om vi naturligtvis inte utåt avslöjar våra diskussioner i regeringen. Frågan är inte färdigdiskuterad, och det är egentligen det som står i svaret: ”Regeringen utesluter dock inte att den svenska staten på något vis genom biståndet kan medverka till en lösning” för denna verksamhet. Vi är helt medvetna om – jag är helt medveten om det i varje fall – den här skolan, vad den pysslar med, dess höga kvalitet och standard samt att det är angeläget att den kan vara kvar.

Men samtidigt får vi sortera. Med de principer för biståndet som Sveriges riksdag har fastställt måste vi naturligtvis kunna sortera ut något. Även om detta är en liten summa i det stora biståndsanslaget – det är det ju i sammanhanget – måste det ändå stämma överens med de beslut riksdagen har fattat om hur bistånd får användas. Den processen och beredningen är inte färdig.

Vi har fått förfrågningar från Norge om detta, om det nu är staten eller ägaren till skolan – den överblicken har jag inte – och vi kommer att återkomma. Frågan är under beredning i Regeringskansliet.

Anf. 124 YVONNE ANDERSSON (kd):

Herr talman! Det här gläder mig naturligtvis, därför att jag är helt övertygad om att när utbildningsministern kommer till Norge på lördag, eller hur det nu var, kommer han också att mötas av de här frågorna, därför att det har väckt uppståndelse lite varstans i Norge att Sverige har hanterat den här frågan på det här sättet.

Men man kan också säga att om man då kan hitta en kanske ännu bättre lösning för hur det ska fördelas inom ramen för budgeten i vårt land så är det ju bara bra.

Det viktiga här är att vi kan tala om att det kommer att kunna lösas, kanske i budgetpropositionen i höst.

Är det så att jag skulle kunna skicka den signalen till dem som har legat på när det gäller mig själv och den här frågan, eftersom jag också tycker att skolan har hög kvalitet och är viktig? Kan jag skicka signalerna att det förmodligen kommer att komma ett positivt besked så småningom?

Anf. 125 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp):

Herr talman! Utlova något som man inte med säkerhet kan leverera vill jag inte göra. Den formulering som är mycket noggrant avvägd som står här, att vi inte utesluter att vi ska kunna medverka till en sådan här lösning, är det vi för dagen är beredda att säga. Men det är knepigt, för detta har tidigare finansierats över biståndsbudgeten, men biståndsmistern bedömer att det nu inte stämmer överens med de principer som riksdagen har anvisat. Samtidigt säger biståndsmistern till mig att det här inte är slutligt avgjort, så frågan fortlever.

De svenska elevernas skolgång på denna skola är tryggad genom de avtal vi har i Norden. Det är i första hand mitt ansvar som utbildningsminister. När det gäller elever från utvecklingsländer i världen som går på

skolan i Norge är i den svenska regeringen ansvaret fördelat så att det hamnar på Utrikesdepartementet och biståndsministern, och de får till sist föra denna fråga i mål på ett eller annat sätt. Men den är inte slutligt avgjord ännu.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2007/08:94  
11 april

Svar på  
interpellationer

### **18 § Svar på interpellation 2007/08:504 om papperslösa på svensk arbetsmarknad**

Anf. 126 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Luciano Astudillo har frågat om jag är beredd att agera för att papperslösa inte ska utnyttjas på svensk arbetsmarknad. Han har också frågat vilka konkreta åtgärder som jag ämnar genomföra och när dessa åtgärder kommer att initieras. Vidare har Luciano Astudillo frågat vilka övriga departement som bör involveras i detta arbete.

Som jag har sagt i flera interpellationsdebatter under hösten 2007 och nu senast under våren är det inte acceptabelt att människor utnyttjas på det sätt som beskrivs. Det är av stor vikt att regelverk och avtalsvillkor följs för att säkerställa goda arbetsvillkor för alla oavsett nationalitet.

Det är naturligtvis viktigt att det finns kännbara sanktioner för de arbetsgivare som utnyttjar illegal arbetskraft. Redan i dag är det ett brott mot utlänningslagen att anställa personer från tredjeland som inte har rätt att arbeta i Sverige. Det är en polisiär fråga att hantera och utreda denna brottslighet. På detta område pågår också förhandlingar på EU-nivå, som Sverige deltar aktivt i. Syftet är att komma överens om gemensamma, kraftfulla och avskräckande sanktioner mot arbetsgivare som anställer illegal arbetskraft. När kommande EG-direktiv ska genomföras i svensk rätt kommer vi att se över hela det aktuella regelverket.

Men det räcker inte bara med kännbara sanktioner. Det krävs också samordning mellan myndigheter och ökad kunskap för att effektivt motarbeta arbetskraftsexploatering av såväl illegala tredjelandsmedborgare som andra. Redan i dag finns det utvecklade samverkansformer inom rättsväsendet i ärenden om utnyttjande av utländsk arbetskraft.

Organiserat utnyttjande av svart arbetskraft och arbetskraftsexploatering är ofta kopplat till grov organiserad brottslighet. Som ett led i mobiliseringen mot den grova organiserade brottsligheten har justitieminister Beatrice Ask nyligen gett sex ledande företrädare för rättsväsendet i uppdrag att föreslå åtgärder som ska bidra till en ännu mer effektiv och uthållig bekämpning av sådan brottslighet.

Det pågår också ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram en handlingsplan mot människohandel, bland annat med syfte att motverka arbetskraftsexploatering. I januari presenterades promemorian *Människohandel för arbetskraftsexploatering m.m. – kartläggning, analys och förslag till handlingsplan*, Ds 2008:7. I promemorian finns ett 30-tal förslag för att förebygga och bekämpa människohandel för arbetskraftsexploatering, motverka efterfrågan och skydda samt stödja offer för sådan handel. Som exempel på förslag kan nämnas att informationsmaterial för utländsk arbetskraft om vilka regler som gäller på svensk arbetsmarknad bör tas fram, att personal vid utlandsmyndigheter bör utbildas för att kun-

na identifiera personer som riskerar att utnyttjas och att en nationell hjälptelefon inrättas dit offer ska kunna ringa för att få det stöd och skydd som de behöver.

Ett annat sätt att motverka utnyttjandet av illegal arbetskraft är att förbättra och förenkla regelverket vad gäller den legala invandringen. Ju enklare det är att invandra och arbeta legalt desto mindre intressant blir det för både arbetsgivare och tredjelandsmedborgare att bryta mot reglerna. Regeringen har för avsikt att före sommaren presentera en proposition om nya regler för arbetskraftsinvandring som bland annat syftar till att underlätta rekryteringen av arbetskraft från tredjeland, samtidigt som det säkerställs att tredjelandsmedborgaren erbjuds minst samma villkor som arbetstagare i övrigt i Sverige. Det pågår också förhandlingar inom EU för att ta fram gemensamma regler för arbetskraftsinvandring, som bygger på principen om likabehandling med EU-medborgare när det till exempel gäller löne- och anställningsvillkor och som även ska innebära att tredjelandsmedborgare skyddas mot lönedumpning och att snedvridning av konkurrens motverkas.

Vi har dessutom skapat förutsättningar för att det ska löna sig bättre att anställa och arbeta vitt och för att det ska bli svårare att anställa svart arbetskraft. Exempel på sådana åtgärder som gett lyckat resultat är skattelättnader för hushållsnära tjänster och skyldigheten att registrera personal inom restaurang- och frisörbranschen. Det är min förhoppning att även omfattningen av arbetskraftsexploateringen, och utnyttjandet av tredjelandsmedborgare som illegal arbetskraft, kommer att minska genom att svartarbete motverkas.

Anf. 127 LUCIANO ASTUDILLO (s):

Herr talman! Först vill jag tacka Littorin för ett ganska bra och långt svar. Sedan är det en del saker som statsrådet utelämnar, och det är det jag vill fokusera på.

Jag hoppas verkligen att Littorin och jag delar oron över den utveckling vi ser på den svenska arbetsmarknaden. Vi har ett växande antal oseriösa, osjysta arbetsgivare som utnyttjar människor som ibland tagit sig hit illegalt, andra gånger kommit hit, sökt asyl och valt att stanna kvar. Vi har flera branscher där detta förekommer. Vecka efter vecka får vi rapporter om att det förekommer i restaurangbranschen, i städbolag och även i etablerade organisationer som i sin verksamhet använder entreprenörer som utnyttjar människor.

På något sätt andas svaret en frustration över att Littorin flera gånger fått stå i kammaren och redogöra för arbetet. Jag hoppas att det inte är så, för som ledamöter måste vi kunna uttrycka vår oro och kräva mer handling om vi känner att utvecklingen i samhället går åt fel håll. Jag hoppas verkligen att det i svaret inte finns ett sådant uttryck för frustration. Det kan ju vara så att vi, trots det långa och genomgripande svar vi får, inte är nöjda med allt som görs och att det kanske till och med görs saker som motverkar möjligheterna till kontroll och reda på arbetsmarknaden, för att dessa missförhållanden inte ska råda.

Enligt utlänningslagen har det länge varit brottsligt att anlita arbetskraft från tredjeland, och ändå har vi under en längre period kunnat se att utvecklingen gått åt fel håll. Den lagstiftning vi har räcker uppenbarligen inte, och därför har vi socialdemokrater valt att kräva att vi ser över lagen

så att detta avkriminaliseras. Det är nämligen brottsligt att ta jobb om man är här illegalt. Vi menar att det blir konstigt eftersom här finns en part som utnyttjas, nämligen den som på ett osjyst sätt anlitas av en arbetsgivare. Där vill vi se över lagen och stärka i det här fallet offret, den som anlitas på osjysta villkor genom att han eller hon får jobba längre, har sämre lön och allt sådant.

Sedan kan man diskutera detta med skattesänkningar för hushållsnära tjänster, om det är en bra politisk prioritering eller ej; vi har en annan syn vad gäller vilken del av tjänstesektorn vi ska stimulera. Dessa skattesänkningar är ingen tröst för den bolivianska kvinna som befinner sig illegalt i landet, på okänd adress, och utnyttjas för 50–60 kronor i timmen, kanske ännu mindre. Hennes situation förbättras inte. Inte heller är det en tröst för den kinesiske städare som befinner sig här illegalt och som kommer när restaurangerna i Gamla stan stängt. Den skattesänkning ni gör för rika som behöver få städad hemma är ingen tröst för dessa illegala städare.

Även vi är i grunden positiva till arbetskraftsinvandring, och där har vi en annan diskussion. När ni nu öppnar för arbetskraftsinvandring, vilket är positivt eftersom vi behöver fler människor som kan jobba i vårt land, öppnar det samtidigt, såsom ni föreslår att reglerna ska se ut, för risken att fler människor tas hit och utnyttjas illegalt. Ni har inga förslag om att stärka de myndigheter som kan kontrollera hur arbetsmarknaden ser ut så att reglerna om sjysta villkor efterlevs.

Jag hade hoppats att myndigheter som Arbetsmiljöverket tillsammans med fackföreningsrörelsen och arbetsgivarna skulle få ta lite större ansvar för dessa frågor. Det sägs dock ingenting om det i det svar jag fått.

Anf. 128 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Jag hoppas kunna diskutera detta lite grann. För det första delar jag helt Luciano Astudillos oro, frustration och rent av ilska över det som vi under ganska lång tid kunnat se i olika reportage. Den serie som Uppdrag granskning gjorde avslöjade på ett förtjänstfullt vis de problem som vi kanske hört talas om eller misstänkt att de fanns. De städare som utnyttjas av underleverantörer till en del företag i restaurangbranschen lever under förfärliga villkor, och här finns säkerligen stora mörkertal som det finns all anledning att uppmärksamma.

Det finns naturligtvis många aktörer. Vi har över 150 000 förtroendevalda i fackföreningsrörelsen och drygt 400 personer på Arbetsmiljöverket, men trots det upptäckte varken inspektörerna eller facket just dessa omständigheter, utan det gjorde medierna. Där tycker jag att vi ser hur man tjänar ett land genom att ha fria och självständiga medier som hjälper till att lyfta fram den typen av exploatering som vi kunnat se.

Sedan har vi frågan vad vi ska göra och vem som ska göra vad. Jag bedömer att det finns åtminstone sju olika principiella utgångspunkter.

För det första måste en av utgångspunkterna vara att vi har en så snabb och rättssäker asylprocess som möjligt, och det tror jag ingen egentligen ifrågasätter. Det betyder att den sökande snabbt får besked om han eller hon har rätt att vistas i landet. Det måste naturligtvis vara allas uppgift att se till att vi har en sådan process. Framför allt är det förstas regeringens ansvar.

För det andra pågår, som jag också lite grann tog upp i mitt första inlägg, ett mycket intensivt och kraftfullt arbete på EU-nivå när det gäller att diskutera sig fram till olika direktiv.

För det tredje har jag tidigare uttalat mig för skärpta sanktioner i utlänningslagen för den som anställer arbetskraft som inte har rätt att arbeta på svensk arbetsmarknad. Båda dessa senare bitar, EG-direktiven och de skärpta sanktionerna i utlänningslagen, hanteras i formell mening av Justitiedepartementet. Jag har haft diskussioner med både justitieministern och migrationsministern om just dessa frågor dels för att diskutera den svenska positionen, förhandlingsläget när det gäller EG-direktiven, dels för att se i vilken fas man kan arbeta med skärpta sanktioner i utlänningslagen. Jag tror att det är något som vi borde arbeta med mer. Det ska helt enkelt kännas när man utnyttjar arbetskraft på det sättet.

För det fjärde skulle jag vilja säga att vi behöver öka informationsinsatserna och tillgängligheten till korrekt information och stöd för den person som antingen utnyttjas eller riskerar att utnyttjas. Som jag sade tidigare är även det en promemoria som i formell mening hanteras av Justitiedepartementet, men det finns i promemorian sådant som vi senare kommer att verkställa och genomföra inom ramen för det ansvarsområde som jag har.

Jag vill till exempel öka informationsinsatserna på våra utlandsmyndigheter för att beskriva och berätta vilka rättigheter, och naturligtvis även skyldigheter, man som enskild person har när man kommer till Sverige. Det gäller också de olika typer av hjälpinsatser som kan finnas om man blir eller riskerar att bli utsatt för den sortens exploatering som vi pratar om.

För det femte handlar det om partssamverkan, och där har Luciano Astudillo helt rätt. Det vore spännande att se Rådet för integration i näringslivet, som är en möjlig plattform, diskutera denna frågeställning så att vi tillsammans med parterna på arbetsmarknaden kunde vässa våra insatser mot den typen av exploatering.

För det sjätte gäller det svartarbetet. Vi kan naturligtvis diskutera avdraget för hushållsnära tjänster, men i syfte att försöka få svartarbete att i ökad omfattning bli vita tjänster är det ett sätt, tillsammans med de andra, att åtgärda en del av den problematiken.

För det sjunde, slutligen, gäller det att få bättre ordning för arbetskraftsinvandring. I den promemoria som kommit och i de lagförslag som så småningom kommer i propositioner finns ett antal säkerställanden för att se till att man inte utnyttjas på den svenska arbetsmarknaden när man kommer via den nya lagstiftningen.

Anf. 129 LUCIANO ASTUDILLO (s):

Herr talman! Mycket av det Littorin säger låter väldigt bra, men det finns en rad problem om man ser hur det är i verkligheten. Exempelvis gäller det Arbetsmiljöverket och inspektörerna som jobbar där. Littorins regering drar de facto ned på inspektionerna med 160 miljoner kronor. Ungefär en tredjedel av inspektörerna ska bort. Dessa inspektörer är de som i formell mening kan gå in och till och med stänga en arbetsplats om det exempelvis pågår ett svartbygge eller arbetsmiljön är farlig. Om man



drar ned på de resurserna kan färre inspektioner göras. Det går alltså i helt fel riktning.

Fackföreningsrörelsen har varit en viktig part för att kontrollera arbetsplatser, se att det finns kollektivavtal och att avtalen efterlevs. Den nuvarande regeringen har dock, både direkt och indirekt, genom olika försämringar, till exempel av inkomstförsäkringen, under ett och ett halvt år försvagat den. När fackföreningsrörelsen får färre medlemmar och blir en svagare part har den naturligtvis svårare att göra sin del av uppgiften.

Jag tycker att det känns lite beklämmande att regeringen inte är beredd att kräva mer också av arbetsgivarsidan. Man skulle exempelvis kunna kräva att huvudentreprenören i ett företag fick ansvar för att se till att underleverantörer och underentreprenörer betalade skatt, inte hade svartjobbare, inte hade illegal arbetskraft. På så sätt skulle man genom att ändra lagstiftningen också se till att arbetsgivarna tog ett större ansvar för situationen.

Man kan ha hur mycket information som helst ute i världen om rättigheter och plikter. Men den information som kommer att nå fram till de 30 000, kanske 40 000, papperslösa vi har i Sverige i dag är att de också begår en brottslig handling. När de träder fram riskerar de utifrån den utlänningslag vi har i dag att hamna i finkan innan de utvisas och kanske till och med få ett bötesstraff.

Det är detta maktförhållande vi vill ändra på. Den riktiga boven i dramat är den oseriöse arbetsgivaren, som utnyttjar en människa i slavliknande förhållanden och betalar sämre lön; ibland har människor fått passen frantagna. Det är detta som är så allvarligt. Jag har mött massor av de här människorna, som inte kan ta sig härifrån. Det finns all anledning att uppmärksamma att ministern sade: Jag är beredd att se över utlänningslagen och ändra på situationen.

Jag drar en parallell som kanske kan missförstås, men ändå: Enligt prostitutionslagstiftningen är det den som köper en prostituerad som är boven, inte den kvinna som utnyttjas. Så är det också här. Maktförhållandet består i att vi har människor som är beredda att betala sämre lön och missbruka människor på ett sätt som är förfärligt.

Jag tänker spara debatten om arbetskraftsinvandringen till senare. Vi kommer att ha den flera gånger om. Men med den borgerliga regeringens förslag är risken att vi får mer av de här problemen, inte mindre. Man ger i praktiken inte myndigheter, arbetsgivare eller fackföreningar verktyg för att kontrollera att vi inte får mer av missförhållanden.

Anf. 130 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Vi återkommer säkert till diskussionen om den sista delen. Jag tycker att Arbetsförmedlingen ska ägna sig åt att fokusera på att förmedla arbeten och inte avgöra arbetsgivarnas behov av arbetskraft, under förutsättning att man följer de andra skyddsregler som kommer att finnas i lagstiftningen.

Det som Luciano Astudillo lyfter fram är helt riktigt ett problem. Problemet är att de offer för människohandel i exploateringssyfte som finns naturligtvis inte vågar anmäla. Det är det grundläggande problemet, eftersom det finns en risk att man blir utvisad eller får straff på alla möjliga sätt.

Man måste ställa sig frågan: Kan man ta bort ansvaret för den enskilde? Ska man avkriminalisera arbete utan arbetstillstånd i Sverige? Jag är mycket tveksam till det, ska jag säga. Grunden för att man ska få arbetstillstånd i Sverige är naturligtvis lagreglerad.

Det är klart att man då måste fundera på om det finns någonting annat man kan göra. Min slutsats är att det operativa medlet är att arbeta med utlänningslagens sanktioner mot arbetsgivare som utnyttjar arbetskraft på det här sättet. Jag har uttryckt mig så tidigare och upprepar det. Jag vill gärna se över hur man kan göra det mer straffbart och ge hårdare bestraffning för den arbetsgivare som utnyttjar arbetskraft på det här sättet. Brott mot utlänningslagen är dock en polisiär fråga. Det är polisen som har i uppgift att hantera den.

Luciano Astudillo var inne på parternas ansvar och arbete i detta. Jag har debatterat detta med Erland Olauson och kan konstatera att vi nog delar en del bedömningar om skärpning av utlänningslagen och annat. Men det är klart att LO och de andra fackförbunden inte är polisiära organisationer. De företräder sina medlemmar, och det blir naturligt så att det är det man ägnar huvuddelen av sin uppmärksamhet åt.

Som den svenska modellen är uppbyggd har vi dock trepartsansvar för att försöka se till att vi håller oss till de lagar, regler och avtal som finns på svensk arbetsmarknad. Därför skulle jag vilja uppmana till den typen av trepartssamtal, där vi identifierar varandras olika uppgifter och roller på området.

Luciano Astudillo tar upp frågan om entreprenadansvar i flera led, som är ett av de områden som man nu diskuterar på EU-nivå när det gäller framtagandet av de direktiv jag tidigare har nämnt. Detta kan man naturligtvis diskutera. Det finns en invändning: Ansvar i flera led och att ta legalt ansvar för andras olagliga handlingar är någonting som är rätt främmande för det svenska rättssystemet. Det tycker jag naturligtvis är en rimlig invändning som man kan ha. Frågan är i det här fallet om ändamålet helgar medlen.

Den grundläggande frågan måste naturligtvis återkomma. Hur kan vi motverka utnyttjandet och exploateringen, som vi är helt överens om är alldeles förfärlig? Jag landar åter i detta: Vi måste ha en snabb och rätts-säker asylprocess, så att man snabbt får besked om huruvida man får uppehålls- och arbetstillstånd i Sverige. Vi måste arbeta genom de EU-institutioner som finns och de EG-direktiv som nu är påbörjade. Jag vill gärna se skärpta sanktioner i utlänningslagen. De två sista frågorna jobbar Justitiedepartementet med. Vi måste öka informationsinsatserna och tillgängligheten. Om man är på väg till Sverige ska man veta vilka rättigheter och skyldigheter man har, vilka parterna är och vem man kan vända sig till om man hamnar i beråd.

Det är också tanken med hjälptelefonen. Om man vill kan man naturligtvis raljera om den. Det säger jag inte att Luciano Astudillo gör, men jag har hört andra som har gjort det. Tanken är att man också ska kunna anmäla anonymt och på det sättet klämma åt den arbetsgivare som begår olagligheter men naturligtvis själv kunna klara sig.

Så småningom handlar det också, som jag nämnt, om partssamverkan och om att fortsätta att göra svartarbete vitt i möjligaste mån.

Anf. 131 LUCIANO ASTUDILLO (s):

Herr talman! Jag har en reflexion angående talet om vad Arbetsförmedlingen ska göra och inte göra. Vi har en arbetsförmedling som just nu inte hinner göra någonting. Resurserna och stödet dras ned. Men den debatten får vi ta en annan gång.

Jag tror att Littorin och jag delar grundsynen att människor inte ska få exploateras på det här sättet i 2000-talets Sverige. Vi har sett det i reportage, och det återkommer. De här bilderna och människorna måste ligga i fokus för den borgerliga regeringen.

Den stora skillnaden mellan den borgerliga regeringen och socialdemokratin består i det här fallet i hur långt vi är beredda att gå för att motverka och bekämpa detta. Vilka åtgärder är man beredd att vidta? Där finns en väldigt tydlig skillnad.

Jag kom med ett lite kraftfullare förslag om huvudansvaret, att huvudentreprenören tar ansvar för andra leverantörer och vilka villkor de har. Det skulle kräva av de lite större huvudentreprenörerna att de när de upphandlar och anlitar andra entreprenörer kollade upp vad det är för folk som de andra anlitar. Det hade varit ett kraftfullt sätt att komma åt det.

Detsamma gäller mitt förslag att se över utlänningslagen. Det är klart att vi kan diskutera principen, men Littorin avfärdar det här och nu och säger att han inte tror på det och så vidare, i stället för att se över detta och möjliggöra att papperslösa som befinner sig i fruktansvärda situationer vågar träda fram och inte bara ringer, utan kanske till och med kan bli representerade av fackföreningsrörelsen, så att de får ut den lön som de inte fått ut under ett halvår.

Så fort det kommer ett kraftfullt förslag avfärdar Littorin det här och nu. Det är inte seriöst, oavsett hur långt det första svaret är. Jag kommer noga att följa det här, så att vi verkligen kan motverka det som vi ser på svensk arbetsmarknad nu.

Anf. 132 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Jag ska först tacka Luciano Astudillo för att han väckt denna interpellation, för det är onekligen lätt att bli – jag höll på att säga någonting som man inte får säga i kammaren – riktigt arg på dessa omständigheter. Den ilskan och frustrationen delar jag med Luciano Astudillo.

Vilka åtgärder är de mest effektiva? Man kan naturligtvis diskutera och fundera på hur man ska åstadkomma saker och ting. Men jag är av den uppfattningen att de sanktionsmöjligheter vi har mot oseriösa arbetsgivare som utnyttjar arbetskraft på det här sättet är för svaga. Dem borde vi stärka. Vi borde helt enkelt se till att det som redan i dag är brottsligt straffar sig hårdare. Det tror jag är en åtgärd.

Angående flera andra åtgärder pågår förhandlingar på EU-nivå om det som Luciano Astudillo var inne på här på slutet, hur man får ut lön och annat för den period då man har blivit utnyttjad. Det finns med i de förhandlingar som sker.

Det är också intressant att se om man kan göra mer anonyma anmälningar och om det på något sätt går att stärka möjligheten att få ut information, i förväg, under tiden för utnyttjandet och efter att ett sådant här utnyttjande har inträffat.

Jag vet naturligtvis inte exakt hur förhandlingsläget är i de EU-förhandlingar som nu pågår. Men jag kan försäkra Luciano Astudillo och kammaren om att vi kommer att ligga på i de förhandlingarna. Detta är inte acceptabelt. Vi vill inte se att den här utvecklingen fortsätter utan vill tvärtom försöka vända den.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **19 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen**

Talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:  
2007/08:FPM91 Meddelande om skogsindustrin *KOM(2008)113* till näringsutskottet  
2007/08:FPM92 Konkurrenskraft om metallindustrin *KOM(2008)108* till näringsutskottet

### **20 § Hänvisning av ärenden till utskott**

Föredrogs och hänvisades  
Motioner  
2007/08:MJ12–MJ15 till miljö- och jordbruksutskottet

### **21 § Beslut om motionsrätt**

Redogörelse  
2007/08:RRS25 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående Vattenfalls preciserade uppdrag från år 2005

Kammaren biföll talmannens förslag att motioner fick väckas på denna redogörelse.

### **22 § Bordläggning**

Anmälades och bordlades  
Civilutskottets betänkanden  
2007/08:CU14 Barn och föräldrar  
2007/08:CU15 Äktenskap och partnerskap

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande  
2007/08:MJU14 Biologisk mångfald

### 23 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

*den 11 april*

**2007/08:589 Samordningsansvaret vid IT-attack**

av *Mats Berglind* (s)

till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

**2007/08:590 Kultur till barn och ungdom**

av *Nikos Papadopoulos* (s)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2007/08:591 Våldsutsatta kvinnor och rätten till sjukpenning**

av *Gunvor G Ericson* (mp)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

**2007/08:592 Situationen och framtiden för generalkonsulatet i Istanbul**

av *Anne Ludvigsson* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 april.

### 24 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

*den 11 april*

**2007/08:1063 Kompetensen i organisationskommittén för den nya myndigheten för säkerhet och beredskap**

av *Anders Karlsson* (s)

till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

**2007/08:1064 Övergödningen i Väneren**

av *Ann-Kristine Johansson* (s)

till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1065 Möjlighet att överlåta föräldrapenning**

av *Désirée Pethrus Engström* (kd)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

**2007/08:1066 Fortsatt finansiering av satelliten Odin**  
av *Yvonne Andersson* (kd)  
till statsrådet Lars Leijonborg (fp)

**2007/08:1067 Möjligheter för äldre att fortsätta köra bil**  
av *Eliza Roszkowska Öberg* (m)  
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

**2007/08:1068 Våldsutsatta kvinnor som nekas sjukpenning**  
av *Anne Ludvigsson* (s)  
till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

**2007/08:1069 Gränsskydd och narkotikabekämpning**  
av *Jan Emanuel Johansson* (s)  
till statsrådet Maria Larsson (kd)

**2007/08:1070 Fyrverkerier och smällare**  
av *Catharina Bråkenhielm* (s)  
till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

**2007/08:1071 Inre Mongoliet och mongoler i Kina**  
av *Birgitta Eriksson* (s)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2007/08:1072 Uigurerna i Kina**  
av *Birgitta Eriksson* (s)  
till utrikesminister Carl Bildt (m)

**2007/08:1073 EU och fisket i Afrika**  
av *Birgitta Eriksson* (s)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1074 Bekvämlighetsflagg, utfiskning och EU**  
av *Birgitta Eriksson* (s)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1075 Åtgärder mot utflaggning av anställda**  
av *Hans Olsson* (s)  
till finansminister Anders Borg (m)

**2007/08:1076 Ryckfiske på torskens lekområden i Öresund**  
av *Ronny Olander* (s)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1077 Miljöbilsdefinitionen**  
av *Tina Ehn* (mp)  
till miljöminister Andreas Carlgren (c)

**2007/08:1078 Utlämnande av fildelares personuppgifter**  
av *Karl Sigfrid* (m)  
till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2007/08:1079 Fiskeridödligheten**  
av *Birgitta Eriksson* (s)  
till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1080 Förändring av uppdragsarkeologin**  
av *Solveig Zander* (c)  
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

**2007/08:1081 Försenad avveckling av försvarets övnings- och skjutfält och kommunal utveckling**

av *Michael Hagberg* (s)

till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

**2007/08:1082 Gymnasieskolans estetiska ämnen**

av *Louise Malmström* (s)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

**2007/08:1083 Revisionsplikten**

av *Hans Olsson* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

**2007/08:1084 Fortsatt beredning av hundavelsverksamheten i Sollefteå**

av *Eva Sonidsson* (s)

till jordbruksminister Eskil Erlandsson (c)

**2007/08:1085 Nationellt kompetenscenter för palliativ vård**

av *Maria Lundqvist-Brömster* (fp)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 15 april.

**25 §** Kammaren åtskildes kl. 15.30.

Förhandlingarna leddes

av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med 8 § anf. 39 (delvis),

av talmannen därefter till och med 11 § anf. 75 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med 17 § anf. 122 (delvis) och

av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

*/Eva-Lena Ekman*

Prot. 2007/08:94  
11 april

---

# Innehållsförteckning

<b>1 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen.....</b>	<b>1</b>
<b>2 § Ledighet.....</b>	<b>1</b>
<b>3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>1</b>
<b>4 § Svar på interpellation 2007/08:479 om ökad kontroll av jordbruksstödet.....</b>	<b>2</b>
Anf. 1 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	2
Anf. 2 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s).....	3
Anf. 3 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	3
Anf. 4 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s).....	4
Anf. 5 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	5
Anf. 6 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s).....	5
Anf. 7 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	6
<b>5 § Svar på interpellation 2007/08:493 om Armenien .....</b>	<b>6</b>
Anf. 8 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	6
Anf. 9 KALLE LARSSON (v).....	7
Anf. 10 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	8
Anf. 11 KALLE LARSSON (v).....	8
Anf. 12 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	9
Anf. 13 KALLE LARSSON (v).....	10
Anf. 14 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	10
<b>6 § Svar på interpellation 2007/08:512 om Sverige, EU och den kritiska dialogen med den iranska regimen .....</b>	<b>11</b>
Anf. 15 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	11
Anf. 16 AMINEH KAKABAVEH (v).....	12
Anf. 17 FREDRIK MALM (fp).....	13
Anf. 18 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	14
Anf. 19 AMINEH KAKABAVEH (v).....	15
Anf. 20 FREDRIK MALM (fp).....	16
Anf. 21 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	17
Anf. 22 AMINEH KAKABAVEH (v).....	18
Anf. 23 Utrikesminister CARL BILDT (m).....	18
<b>7 § Svar på interpellation 2007/08:475 om Bromma flygplats.....</b>	<b>19</b>
Anf. 24 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	19
Anf. 25 BÖRJE VESTLUND (s) .....	20
Anf. 26 STEN NORDIN (m) .....	21
Anf. 27 SYLVIA LINDGREN (s) .....	22
Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	23
Anf. 29 BÖRJE VESTLUND (s) .....	23
Anf. 30 STEN NORDIN (m) .....	24
Anf. 31 SYLVIA LINDGREN (s) .....	25
Anf. 32 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	25
Anf. 33 BÖRJE VESTLUND (s) .....	26
Anf. 34 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	27
<b>8 § Svar på interpellation 2007/08:486 om posten i glesbygd .....</b>	<b>27</b>
Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	27



Anf. 36	BÖRJE VESTLUND (s)	28
Anf. 37	SOLVEIG ZANDER (c)	29
Anf. 38	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	30
Anf. 39	BÖRJE VESTLUND (s)	30
Anf. 40	SOLVEIG ZANDER (c)	31
Anf. 41	EVA-LENA JANSSON (s)	32
Anf. 42	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	32
Anf. 43	BÖRJE VESTLUND (s)	33
Anf. 44	EVA-LENA JANSSON (s)	34
Anf. 45	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	34
<b>9 §</b>	<b>Svar på interpellation 2007/08:490 om kollektivtrafiken i Stockholm</b>	<b>35</b>
Anf. 46	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	35
Anf. 47	BÖRJE VESTLUND (s)	36
Anf. 48	MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	37
Anf. 49	IBRAHIM BAYLAN (s)	38
Anf. 50	GUNNAR ANDRÉN (fp)	39
Anf. 51	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	40
Anf. 52	BÖRJE VESTLUND (s)	41
Anf. 53	MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	42
Anf. 54	IBRAHIM BAYLAN (s)	43
Anf. 55	GUNNAR ANDRÉN (fp)	43
Anf. 56	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	44
Anf. 57	BÖRJE VESTLUND (s)	45
Anf. 58	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	45
<b>10 §</b>	<b>Svar på interpellation 2007/08:491 om taxinäreringen och tömningscentraler</b>	<b>46</b>
Anf. 59	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	46
Anf. 60	BÖRJE VESTLUND (s)	47
Anf. 61	SYLVIA LINDGREN (s)	48
Anf. 62	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	49
Anf. 63	BÖRJE VESTLUND (s)	49
Anf. 64	SYLVIA LINDGREN (s)	50
Anf. 65	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	51
Anf. 66	BÖRJE VESTLUND (s)	52
Anf. 67	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	52
<b>11 §</b>	<b>Svar på interpellation 2007/08:495 om Vägverkets och Banverkets framtid</b>	<b>53</b>
Anf. 68	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	53
Anf. 69	PETER HULTQVIST (s)	54
Anf. 70	MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	55
Anf. 71	IBRAHIM BAYLAN (s)	56
Anf. 72	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	57
Anf. 73	PETER HULTQVIST (s)	58
Anf. 74	MALIN LÖFSJÖGÅRD (m)	59
Anf. 75	IBRAHIM BAYLAN (s)	59
Anf. 76	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	60
Anf. 77	PETER HULTQVIST (s)	61

Anf. 78 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	61
<b>12 § Svar på interpellation 2007/08:518 om kollektivtrafik till Arlanda.....</b>	<b>62</b>
Anf. 79 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	62
Anf. 80 LARS MEJERN LARSSON (s).....	63
Anf. 81 STEN NORDIN (m) .....	64
Anf. 82 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	64
Anf. 83 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	65
Anf. 84 LARS MEJERN LARSSON (s).....	66
Anf. 85 STEN NORDIN (m) .....	66
Anf. 86 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	67
Anf. 87 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	67
Anf. 88 LARS MEJERN LARSSON (s).....	68
Anf. 89 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	68
<b>13 § Svar på interpellation 2007/08:528 om krav på vinterdäck på utlandsregistrerade personbilar.....</b>	<b>69</b>
Anf. 90 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	69
Anf. 91 LARS MEJERN LARSSON (s).....	69
Anf. 92 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	70
Anf. 93 LARS MEJERN LARSSON (s).....	71
Anf. 94 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	71
Anf. 95 LARS MEJERN LARSSON (s).....	71
<b>14 § Svar på interpellation 2007/08:542 om statens ansvar för infrastruktursatsningar.....</b>	<b>72</b>
Anf. 96 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	72
Anf. 97 EVA-LENA JANSSON (s).....	72
Anf. 98 MALIN LÖFSJÖGÅRD (m) .....	73
Anf. 99 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	74
Anf. 100 EVA-LENA JANSSON (s).....	74
Anf. 101 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) .....	75
Anf. 102 EVA-LENA JANSSON (s).....	75
<b>15 § Svar på interpellation 2007/08:450 om regeringens löften om att öka resurserna till skolan .....</b>	<b>76</b>
Anf. 103 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	76
Anf. 104 MIKAEL DAMBERG (s).....	76
Anf. 105 SYLVIA LINDGREN (s) .....	76
Anf. 106 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	78
Anf. 107 MIKAEL DAMBERG (s).....	79
Anf. 108 SYLVIA LINDGREN (s) .....	80
Anf. 109 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	81
Anf. 110 MIKAEL DAMBERG (s).....	81
Anf. 111 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp).....	82
<b>16 § Svar på interpellation 2007/08:502 om utbildningen och regionerna .....</b>	<b>83</b>
Anf. 112 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	83
Anf. 113 KENT PERSSON (v).....	84
Anf. 114 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	85
Anf. 115 KENT PERSSON (v).....	86

Anf. 116 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	87
Anf. 117 KENT PERSSON (v) .....	88
Anf. 118 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	88
<b>17 § Svar på interpellation 2007/08:520 om svenskt stöd till UWC-skola i Norge .....</b>	<b>89</b>
Anf. 119 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	89
Anf. 120 YVONNE ANDERSSON (kd) .....	90
Anf. 121 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	91
Anf. 122 YVONNE ANDERSSON (kd) .....	91
Anf. 123 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	92
Anf. 124 YVONNE ANDERSSON (kd) .....	92
Anf. 125 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (fp) .....	92
<b>18 § Svar på interpellation 2007/08:504 om papperslösa på svensk arbetsmarknad .....</b>	<b>93</b>
Anf. 126 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m) .....	93
Anf. 127 LUCIANO ASTUDILLO (s) .....	94
Anf. 128 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m) .....	95
Anf. 129 LUCIANO ASTUDILLO (s) .....	96
Anf. 130 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m) .....	97
Anf. 131 LUCIANO ASTUDILLO (s) .....	99
Anf. 132 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m) .....	99
<b>19 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen .....</b>	<b>100</b>
<b>20 § Hänvisning av ärenden till utskott .....</b>	<b>100</b>
<b>21 § Beslut om motionsrätt .....</b>	<b>100</b>
<b>22 § Bordläggning .....</b>	<b>100</b>
<b>23 § Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>101</b>
<b>24 § Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>101</b>
<b>25 § Kammaren åtskildes kl. 15.30 .....</b>	<b>103</b>

Prot. 2007/08:94  
11 april

---

Tryck: Elanders, Vällingby 2008