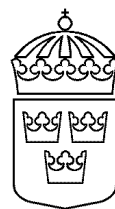


Tisdagen den 29 april



Kl. 14.00 – 16.29
18.00 – 21.47

1 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan

Talmannen meddelade
att *onsdagen den 7 maj kl. 9.00* skulle voteringen utgå samt
att *fredagen den 9 maj kl. 9.00* skulle arbetsplenium utgå.
Meddelandet hade delats ut till kammarens ledamöter.

2 § Svar på interpellation 2002/03:280 om bilavgifterna på Öresundsbron

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Karin Svensson Smith har frågat Berit Andnor om hon avser verka för integration genom biltrafik på bekostnad av integration genom tåg och färja. Om svaret på frågan blir ja frågar Svensson Smith dessutom om Andnor gjort bedömningen att värdet av bilburen integration är tillräckligt stort för att kompensera för de miljö- och hälsoskador som den extra biltrafiken ger upphov till.

Därutöver har Svensson Smith ställt ytterligare två frågor. Den ena är om Andnor gjort någon kalkyl över den integration som de täta färjeförbindelserna i den norra Öresundsregionen är en förutsättning för. Den andra är om statsrådet mot bakgrund av den allvarliga miljösituationen avser att förespråka en sänkning av avgifterna på Öresundsbron. Eftersom jag är det statsråd som ansvarar för infrastrukturen inom samt till och från Sverige är det jag som besvarar frågan.

Svensson Smiths fråga om att verka för integration genom biltrafik på bekostnad av integration genom tåg och färja besvarar jag med nej. Min och regeringens uppfattning är att integrationen via den fasta förbindelsen över Öresund kan främjas av såväl tågresande som bilåkande. Även färjetrafik är viktig för integrationen. Goda förutsättningar för flera trafikslag ska ge dem som reser möjlighet att själva välja färdstätt. Sedan juli 2000 när den fasta förbindelsen öppnade har det totala resandet över Öresund ökat med drygt 30 %. Tågresandet har blivit en stor succé medan biltrafiken ligger under den prognos som Öresundsbrokonsortiet gjorde innan förbindelsen öppnades. Biltrafiken är däremot i den storleksordning som förutsågs när riksdagen 1991 beslutade att den fasta Öresundsförbindelsen skulle byggas.

För att skapa goda förutsättningar för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen har Sverige och Danmark ingått en överenskommelse sedan år 2000. Överenskommelsen innebär att Banverket och danska Banestyrelsen ersätter Öresundskonsortiet för att nyttja järnvägsanläggningen. För trafik på den svenska delen betalar operatörerna ordinarie banavgift för persontåg medan godståg ska betala en fast avgift på 2 325 kr per passage. Avgifterna betalas till Banverket.

Öresundsbroskonsortiet ansvarar för ekonomin för den fasta Öresundsförbindelsen. Med utgångspunkt i regeringsavtalet om Öresundsförbindelsen beslutar konsortiet om taxorna för vägtrafiken. Regeringen har inte för avsikt att initiera någon ändring av detta. Då jag sagt det har jag också besvarat frågan om jag mot bakgrund av den allvarliga miljösituationen avser att förespråka en sänkning av avgifterna på Öresundsbron.

Avslutningsvis kan jag säga att regeringen särskilt bevakar utvecklingen av integrationen i Öresundsregionen. En fortsatt harmonisering av regler och villkor för att bo, arbeta och studera i södra Sverige och på Själland är ett viktigt arbete. Svensson Smith frågar om det gjorts någon särskild kalkyl över den integration som just färjeförbindelserna i norra Öresundsregionen kan ge upphov till. Jag känner inte till någon sådan kalkyl.

Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret. Jag känner mig mycket nöjd med de svar jag har fått. Människor som bor i nordvästra Skåne kan nu andas ut. Det har varit skriverier från och till vid flera tillfällen sedan bron öppnades om att det finns tankar och avsikter att eventuellt sänka avgifterna för biltrafiken. Även om det inte finns några konsekvensutredningar av vad färjetrafiken betyder för integrationen i den norra Öresundsregionen vet var och en som varit i närheten av den att om ekonomin blir sämre och man glesar ut turtätheten skulle det bli mycket svårt med de projekt som finns i Helsingör och Helsingborg och regionerna i norra Själland och nordvästra Skåne.

I Region Skåne jobbar man mycket med skånsk livskraft. Det är ett sätt att försöka få den tillväxt som i dag är koncentrerad till sydvästra Skåne att sprida sig över hela Skåne. Det är viktigt att man, särskilt för de tankar som Region Skåne och dess ordförande Uno Aldegren driver, ser till att inte underminera de förutsättningar som färjeförbindelserna utgör.

Det finns också en annan anledning till att jag är mycket nöjd med svaret. Det är det arbete som görs med skånska miljömål. Vi har konstaterat igen att precis som i resten av landet är ökningen av biltrafiken det största problemet när man ska komma åt klimathot, förorening, övergödning och så vidare. I det sammanhanget får man se till att de åtgärder och förändringar man vidtar när det gäller avgifter för trafiken inte gör de problemen större. Därför är jag, som sagt, nöjd med svaret.

Jag har två följdfrågor i sammanhanget som jag gärna skulle vilja höra statsrådets synpunkt på. Den ena handlar om det principbeslut som togs när riksdagen bestämde sig för att bron skulle byggas. De som använde bron skulle också finansiera bron. Det har vi faktiskt tullat på lite grann genom att lägga ut en del av finansieringen på Vägverket och Banverket. Jag undrar om statsrådet har någon synpunkt på det.

Det här är ju en sorts avgiftsfinansierad infrastruktursatsning. Det finns mycket starka krav, särskilt från lobbyorganisationerna, på att vi ska ha mer av det slaget, när man nu inte tycker att ramen för infrastrukturpropositionen – de 364 miljarderna – räcker till för att förse hela landet med de vägar och järnvägar som det framförs önskemål om. Det finns propåer om PPP-finansiering. Jag tycker att erfarenheterna från Öresundsbron talar för att det inte är så lätt att göra kalkyler för hur man lånar upp och sedan ska låta avgifterna betala av det man har byggt. Här har man fått förlänga amorteringstiden för att få ekonomin att gå ihop, och det ser ändå inte särskilt ljus ut.

Jag undrar om man i Regeringskansliet har dragit några slutsatser beträffande de kritiska synpunkter som har framförts när det gäller budgeten för Öresundsbron och den framtida slutbetalningen för densamma.

Anf. 3 ULF NILSSON (fp):

Herr talman! Utbytet mellan Sverige och Danmark har inte riktigt utvecklats som vi hoppades. Den så kallade Öresundsintegrationen har inte gått så fort som vi hoppades. Det finns fortfarande en massa krångliga skatteavtal, dåliga ur svensk synpunkt, krångliga regler och så vidare. Det är inte så lätt att bo på den ena sidan och arbeta på den andra sidan. Till ett av hindren kan man faktiskt räkna de höga broavgifterna. Jag är glad att Karin Svensson Smith har tagit upp ämnet, även om jag förmodligen har en annan utgångspunkt än både ministern och Karin Svensson Smith.

Enligt min mening innebär de höga broavgifterna också en typ av handelshinder som går att jämföra med tullavgifter och straffavgifter på kontakter över gränserna. Vi är väl alla överens om att vi ska försöka underlätta överskridande av gränser.

Det finns en mycket intressant utredning av Öresundsuniversitet som jag kan rekommendera till läsning, om ni inte har läst den. Den heter *Öresundsförbindelse med ett hinder mindre*. Det är ett antal forskare som har deltagit – ekonomer, miljöforskare, trafikforskare och så vidare – och de kommer till lite olika slutsatser. Det gemensamma är ändå att de drar slutsatsen att drastiskt sänkta avgifter på bron men även på färjorna, till exempel från Helsingborg, skulle uppvägas av en kraftigt ökad ekonomisk tillväxt i regionen.

Jag tror på detta. Ju mer man tänker efter kan man fråga sig varför man en gång – jag var inte med då – bestämde sig för att kostnaderna ska betalas av dem som trafikerar bron.

Jag menar att man i stället borde se på Öresundsbron ungefär som man ser på andra väg- och broprojekt inom det egna landet, nämligen att staten står för investeringskostnaden. Fördelen blir ekonomisk tillväxt i landet, vilket förväntas uppväga de statliga utgifterna.

Vi har aldrig drömt om att diskutera avgifter på till exempel Ölandsbron. Om vi menar allvar med att vi ska leva i ett gränslöst Europa och Norden borde vi tänka om.

Utredningen visar att redan en halvering av broavgifterna skulle uppvägas av ökad ekonomisk tillväxt. Man menar till och med att en nolltaxa skulle vara ekonomiskt försvarbar eftersom utbytet av arbetstillfällen, handel, affärer, forskning och högre utbildning skulle öka.

Det har funnits vissa i regeringen som ibland har sagt att det vore bra om vi sänkte avgifterna. Därför skulle jag vilja fråga ministern om hon är beredd att över huvud taget överväga argumenten om vad drastiskt sänkta avgifter skulle kunna innebära för en ekonomisk utveckling i regionen.

Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag vill understryka det som Karin Svensson Smith sade i sitt inlägg, nämligen att det är viktigt att transportslagen kompletterar varandra och att de gör det på ett sådant sätt att vi också når andra politiska mål som vi har satt upp, till exempel miljömålen.

Jag tycker att vi ska stå fast vid att Öresundsbron i sin helhet ska avgiftsfinansieras och att konsortiet ska göra en avgiftssättning som genererar en sådan inkomst att det också kan betala på de lån som har tagits. Därmed har jag kommit in på den fråga som Ulf Nilsson tog upp. Detta är alltså min principiella hållning, och jag ser inga skäl att ändra på den. Den är också viktig med tanke på de diskussioner som kommer med anledning av vårpropositionen, men även med anledning av att vi i slutet av detta år ska fastställa den plan för vägar och järnvägar som omfattar de kommande tolv åren.

Det är en stor infrastruktursatsning som ska sjasättas. Därför finns det stora förväntningar och förhoppningar runtom i vårt land, och även om pengarna är många under dessa tolv år vet vi att fokus i planen kommer att ligga på de första åren. Därför koncentreras mycket av diskussionen nu på hur länen tillsammans och kommunerna sinsemellan eventuellt kan gå in och förskottsbeta en del av pengarna för att på så sätt kunna tidigarelägga projekt från den senare delen av planen till den tidigare delen.

Det är alltså en form av alternativ finansiering där kommuner och län funderar på om de tillsammans kan förskottera en del av pengarna för att få i gång projekt tidigare. Jag har inget principiellt emot detta. Jag är beredd att titta på hur mycket det kan bidra till att främja byggandet av ny infrastruktur för att på så sätt också ge förutsättningar för ny tillväxt och ny utveckling. Det är dock en svår balansgång. Det är lätt sagt att man ska finansiera en del nya infrastrukturinvesteringar med avgifter, men det är svårt när det väl kommer till kritan.

Vi har i dag avgifter på Svinesundsbron, vilket också är en form av alternativ finansiering. Vi har diskussioner om varför vi har bompeng när man färdas in i Norge men inte när man färdas från Norge och in i Sverige.

Jag tror att den typen av diskussioner kommer att fortsätta i kölvattnet på den nationella plan som vi ska fatta beslut om. Jag är beredd att lyssna på argument för och emot, men jag har också en principiell inställning som innebär att om vi ska ha likvärdiga krav på infrastrukturen i vårt land, och om vi är överens om att infrastrukturen ska hjälpa oss att leva upp till även andra miljömål där vi ska kunna ställa krav på att de olika transportslagen kompletterar varandra, då finns det bara en garant för att den generella och nationella infrastrukturen blir likvärdig över hela landet, och det är staten.

Jag deltar gärna i diskussioner om former av alternativ finansiering, men man ska ha respekt för att det är svårt, det ställer stora krav på dem som ska genomföra finansieringen, och det kostar mycket pengar. Vi får

se vilka möjligheter vi har att växla upp statens pengar i den nationella planen inför de tolv år som nu väntar, men att tro att det finns andra enkla lösningar till att bygga infrastruktur än den där staten är garanterad tror jag inte på.

Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag skulle vilja något kommentera det Ulf Nilsson sade. Han borde ta del av den samlade skuld som redan finns på infrastrukturområdet. Det finns ett rätt stort antal lånefinansierade järnvägs- och vägprojekt, och om man tittar på utgiftsområde 22 som trafikutskottet i riksdagen har att varje år yttra sig över kan man se att en allt större del av vår totala budget de kommande åren är räntor och amorteringar på tidigare tagna lån.

Jag vill hävda att detta är demokratiskt ganska tvivelaktigt. Om vi ökade den andelen skulle kommande riksdagsledamöter i trafikutskottet mest ha att ta ställning till amorteringsplaner och placeringar för bästa ränta. Då skulle vi ha frånhänt dem möjligheten att göra omprioriteringar av den inriktning av trafikpolitiken som tidigare riksdagar har gjort.

Jag skulle också vilja angripa det synsättet utifrån en helt annan utgångspunkt. Den samsyn som regeringen och vi i dag uppvisar i kammarerna gäller inte bara målsättningen om vad vi ska ha infrastrukturensatsningarna till utan också ansvaret för Sveriges ekonomi.

Att rulla problemen framför sig och säga att vi har en kalkyl som visar att tillväxten kommer att kompensera för de faktiska utgifter vi drar på oss är ett ganska ansvarslost sätt att bete sig på gentemot kommande generationer. Det är bättre att ha kalkyler som håller, för till syvende och sist kommer räkningen ändå att tillfalla statsmakterna. Och vilka är de? Jo, det är våra barn och barnbarn som ska betala dessa räkningar framdeles. Då gäller det att veta att man satsat på rätt saker.

Jag är kanske inte lika positiv som statsrådet kring detta med att kommuner och regioner förskottsfinansierar olika infrastrukturensatsningar. Vi har ju ännu inte bestämt hur det blir. Det är ett arbete för hösten, när remisserna har kommit in, att bestämma vilka järnvägsstråk och vägsträckningar som i kombination ger den största uppfyllelsen av de transportpolitiska målen.

Jag tror att en del kommuner är lite äventyrligt ute när de förskotterar vägprojekt som vi inte ens har bestämt ska bli av. Det finns stor risk för att de kommer att stå där med den delen av kostnaden. Vi kan ju inte ta hänsyn till att vissa kommuner har hostat upp pengar för att kunna ge sin sträckning högre prioritet i planen än en kommun som kanske inte har gjort detsamma.

För övrigt är det rätt stor skillnad mellan väg- och järnvägsprojekt. Det är väl dokumenterat att det finns en etablerad lobbyorganisation kring vägtrafiken medan järnvägstrafiken arbetar på ett annorlunda sätt. Det får dock inte påverka oss när vi tittar på vilken fördelning och vilka konkreta projekt som bäst stämmer överens med de transportpolitiska målen.

Jag tycker också att Riksgäldskontorets kritik mot att det tidigare gjorts alltför många glädjekalkyler måste ligga som underlag för vårt beslut när vi i höst mer konkret tar ställning till detta. Inte ens Arlanda-banan, som ju borde ha de allra bästa förutsättningarna för att betala sig

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

eftersom det gäller tågtrafik till och från vår största flygplats, har kunnat undgå kritik i detta sammanhang. Man har också svårt att få det hela att gå ihop. Därför bör vi nog inte öka låneandelen i infrastrukturprojekten utan i stället nöja oss med den ram som riksdagen har beslutat om.

Vi som är riksdagsledamöter, och även regeringen, har också ambitioner på andra områden än inom infrastrukturen, och det är väl ingen av oss som menar att vi ska dra ned på något annat utgiftsområde för att på så sätt få större utrymme att bygga vägar och järnvägar.

Anf. 6 ULF NILSSON (fp):

Herr talman! Vi har redan sett när det gäller Öresundsbron att de höga priserna har försvårat den nuvarande finansieringsmodellen av bron. Antalet bilresor är betydligt lägre än man räknat med, och om den modell för finansiering som Öresundsbrokonsortiet har ska fungera måste antalet öka kraftigt. Det är sant att antalet ökat under 2002. Det beror bland annat på att man gjort vissa prisexperiment i form av rabatter på weekendresor och liknande, men ökningen är fortfarande mycket lägre än beräknat.

Karin Svensson Smith varnade för att låna till investeringar. Men det är väl vad man hela tiden gör när man genomför stora projekt. Avvägningen är om investeringarna ska ge någonting tillbaka i form av ökad ekonomisk tillväxt, god samhällsutveckling och så vidare. De avvägningarna får man göra. Då talar allt för att det är en mycket god investering i framtida tillväxt, och det var också själva motivet till att man byggde bron.

Jag är fortfarande övertygad om det och hoppas ändå att det finns krafter inom regeringen som är beredda att inte bortse från ekonomiska effekter på det omgivande samhället när man tittar på priserna för att åka över bron. Självt är jag helt övertygad om att billigare broresor och färjeresor skulle vara bra i längden både för Danmark och för Sverige, och det gäller inte bara Skåne utan hela Sverige.

Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Öresundsbrokonsortiet har redan i dag en möjlighet att pröva och prövar också olika taxenivåer för att försöka hitta den balans på avgifter som ger största möjliga förutsättningar för integration. Det får man göra när det gäller både yrkestrafiken och privatpersoner.

Jag tycker själv att den statistik vi kan se under de år som bron nu har varit öppen talar sitt tydliga språk. Pendlingen över Öresund har ökat med 30 % sedan bron kom. Det är en fantastisk utveckling av tågresandet, och bilresandet ökar också alltmer. Att bron har effekt råder det ingen tvekan om.

Avgifterna spelar en roll för att motivera för arbetspendling. Men det finns också väldigt många andra frågor som är viktiga för att jag som medborgare och konsument är beredd att bo på ena sidan sundet och arbeta på den andra. Den typen av frågor som rör arbetsmarknaden, försäkringar eller skatteregler arbetar vi också med.

Just när det gäller taxor och avgifter finns det en möjlighet för Öresundsbrokonsortiet att fortsätta att justera avgifterna så att de leder till den ökade integration som var utgångspunkten för bron. Där menar

jag att man är på god väg och har bra kunskaper om var de avgifterna ska ligga.

Sedan vill jag avslutningsvis understryka det som Karin Svensson Smith sade. Det får inte finnas någon övertro bland kommunpolitiker och länspolitiker att man kan lyfta in nya objekt i en nationell plan med egna pengar. En förutsättning för att man över huvud taget ska kunna diskutera om vi kan tidigarelägga till exempel vägbyggen är att de finns med i den plan som ryms inom de ramar som riksdagen har fattat beslut om.

Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Ulf Nilsson har inte svarat på frågan om vem som ska betala. Vi kan sätta avgiften till noll, men vem ska då betala bron? Vi kan väl inte säga till danskarna att de ska betala hela bron? Räkningen finns där. Vi måste se till att amortera på den. Skillnaden mellan oss här i debatten är nog att Ulf inte är med i trafikutskottet. Vi inser att vi måste ta ansvar för våra beslut.

Vi är förvisso riksdagsledamöter från Skåne, men vi har också ett nationellt ansvar. Vi kan inte säga att det som gynnar Skåne och Öresundsregionen nödvändigtvis är så mycket bättre än det som skulle gynna till exempel utvecklingen i Norrlands inland. Vi måste ta ett nationellt ansvar när vi är här.

Såväl Riksdagens revisorer som Riksrevisionsverket har påpekat att vägkalkylerna och järnvägs-kalkylerna, men framför allt vägkalkylerna, många gånger har varit fel. Man har överdimensionerat projekten. Öresundsbron är byggd för 50 000 dygnsöverfarter. Man har nu genom olika avgiftsjusteringar fått upp biltrafiken till 10 000 överfarter.

Bron är överdimensionerad vad gäller kapaciteten för biltrafik. Det är en av anledningarna till att ekonomin är så dålig. Hade man gjort en kalkyl som utgått från järnvägstrafiken och möjligtvis haft vägtrafiken som komplement – och helst inte alls för vår del – hade man haft större möjlighet att få kredit och debet att gå ihop.

Miljömålen är någonting vi har fattat beslut om i total enighet i riksdagen. Skånes miljömålsråd har arbetat under landshövdingens regi. Det säger att vi faktiskt måste minska biltrafiken. Annars kan vi inte få miljömålen att gå ihop. Man måste hitta en bättre kombination mellan bil, cykel, båt och järnväg för att samtidigt klara behoven av förflyttning och miljömålen.

Då ska man inte tricksa med avgifterna. Det står faktiskt i avtalet, statsrådet, att man ska ha som utgångspunkt vad det kostar att ta över bilen med färja mellan Helsingborg och Helsingör. Det är en utgångspunkt när man sätter avgiften för biltrafiken så att den inte konkurrerar ut färjetrafiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

**3 § Svar på interpellationerna 2002/03:236, 237 och 241 om vägen
som tillväxtfaktor i Västra Götaland**

Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag har mottagit tre interpellationer som alla har beröringspunkter med varandra. Elizabeth Nyström har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att den låga standarden på riksväg 45 inte ska riskera industrins och därmed regionens möjlighet till utveckling. Inger René har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att väg E 6 ska färdigställas som motorväg från Uddevalla till norska gränsen. Ulf Sjösten har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att snabbt ge näringslivet i Västra Götaland bättre kommunikationsmöjligheter på väg.

Jag har valt att besvara alla tre interpellationer i ett sammanhang.

All infrastruktur är viktig för näringslivets utveckling och för enskilda människors förutsättningar att bo och leva överallt. I slutet av året ska regeringen fatta beslut om de planer som ska gälla för de kommande tolv åren i infrastruktuplaneringen.

Som interpellanterna är medvetna om vore det fel av mig att här och nu ge några konkreta löften om vägutbyggnader i Västra Götaland. Jag ska återigen förklara varför.

För ett år sedan beslutade regeringen om planeringsdirektiv till Vägverket. Verket fick då i uppdrag att utvärdera och prioritera olika tänkbara åtgärder för det nationella stamvägnätet.

Vägledande i Vägverkets arbete ska enligt riksdagsbeslutet vara samhällsekonomisk lönsamhet och hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Vägverkets planförslag är nu ute på remiss till myndigheter, organisationer och andra intressenter och ska sedan redovisas till regeringen senast den 4 augusti i år.

Under den tid jag har varit ansvarig för infrastrukturfrågorna har jag varit tydlig med att jag inte kommer att delta i de diskussioner som uppstår med anledning av de planförslag som nu är ute på remiss. Det är förslag från våra myndigheter som ska förankras genom ett brett remissförfarande. På så sätt får många möjligheter att ha synpunkter på förslagen till infrastrukturplaner.

Från augusti, då planerna överlämnas till mig, tar den politiska processen över. Under hösten kommer jag att resa för att möta synpunkter och ta till mig åsikter om de slutliga förslagen, helt i linje med det planeringssystem som riksdagen själv har fattat beslut om. Det innebär att jag i dag inte kommer att kunna ge några konkreta löften om vägutbyggnader i Västra Götaland. Den typen av tillkännagivanden får vänta till årsskiftet.

Anf. 10 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Det tog ganska lång tid innan infrastrukturministern kunde besvara interpellationen. Det invaggade mig naturligtvis i tron att svaret skulle bli väldigt positivt. Nu blev det inte så, men jag respekterar motiven. Att lova runt och hålla tunt hjälper ingen.

Mer pengar till infrastrukturen skulle dock vara mycket välkommet. Det är inget land i Europa som satsar så lite pengar på infrastrukturen som just Sverige mätt i procent av bruttonationalprodukten.

Vi talar mycket i Västsverige om riksväg 45 och dess avgörande betydelse för industrin. Jag som är uppväxt i Trollhättan vill givetvis peka

på just bilindustrin i synnerhet. I dag, när den svenska bilindustrin har utländska ägare, ställs man inför mycket hård konkurrens. I varje nytt utvecklingsprojekt står man numera som en av många tänkbara kandidater när GM ska välja bästa tänkbara ställe att utvecklas på. Avgörande är naturligtvis en mängd olika faktorer, men det absolut mest avgörande är tillgången till kompetens. Saab har redan flyttat delar av verksamheten till Göteborg av den anledningen.

I dag planerar Saab sin verksamhet utifrån att vi måste leva med en utbyggd riksväg 45. Saab står inte och faller med den vägen, men chanserna att stå sig i en internationell konkurrens med andra GM-märken om utvecklingsarbete minskar väsentligt. Detta beror på att tillgången till kompetens till stor del beror på pendlingsmöjligheterna till Göteborg och från Göteborg till Trollhättan. Hälften av arbetskraften på Saab Automobile pendlar från andra kommuner till arbetet i Trollhättan. Det gör att man är oerhört beroende av en infrastruktur som fungerar väl. Det gör den inte i dag.

Saab har investerat stora summor i produktionsanläggningar, rening för måleri och så vidare. Även kapacitetsmässigt har man mer att ge än vad som utnyttjas i dag. Frågan är hur det blir när Saab i framtiden står inför en volymökning, till exempel ökad försäljning, eller en förfrågan om att producera någon annan av GM:s produkter i Trollhättan. Klarar man av en sådan ökning? Sannolikt inte med nuvarande infrastruktur.

Dagligen kommer det ca 100 transporter med material till Saab. 80 % av dessa transporter, det vill säga av 80 lastbilar, går på riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan. Och av de 80 går ca 25 lastbilar tillbaka med emballage på 45:an. Uttransporterna med färdiga bilar är ca 50 lastbilar per dag där i princip alla kör på 45:an från Trollhättan till Göteborg. Det ger totalt 200 tunga fordon dagligen på riksväg 45 för Saab, och det kommer förhoppningsvis inte att bli färre när konjunkturen vänder.

Herr talman! Som jag nämnde tidigare är det inte så att Saab står och faller med 45:an. Men sysselsättningen vid verksamheten i Trollhättan gör det. Det är bara ett av skälen till att det är angeläget med utbyggnaden av 45:an och att dubbelspåret på Norge–Väner-länken byggs ut. Förstår statsrådet att det brådskar?

Anf. 11 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Det hör ju till god ton i den här salen att man ska tacka för svaret. Även om jag tycker att det gör mig mer besviken än vad jag hade väntat mig ska jag naturligtvis också tacka för svaret. Jag hade kanske väntat mig en större förståelse för den problematik som ligger i det här. Inte minst det faktum att vi är så många som interPELLERAR statsrådet visar det.

I nästan 50 år har vägen E 6 genom Bohuslän stötts och blötts. Man har ställt ut löften till förbättringar. Förhoppningar har väckts och släckts. 1998 meddelade regeringen att vägen skulle vara klar 2007. För tre år sedan backade regeringen något och meddelade att allt i varje fall ska vara igångsatt 2007. Nu är vägen från Torp till Rabbalshede klar, men sedan då? Den som gav ut de här löftena var naturligtvis Björn Rosengren. Men eftersom regeringen i dess helhet är ansvarig för de beslut som fattas är statsrådet Messing ansvarig också för det beslutet. Och det var

ett löfte. Det var inte en målsättning eller något annat trams, utan det var faktiskt ett löfte.

Vägen ser bitvis ut att ha en sträckning och en förläggning som kunde passa när man drog kreatur från den ena ängen till den andra eller när man med häst och vagn färdades mellan kustsamhällena. Men det är en Europaväg vi talar om, ministern! Med dagens trafikströmmar är vägen farlig, bokstavligen livsfarlig. När mina barn åker på den här vägen har de order att så fort de har kommit fram ringa och tala om att de är framme. Jag har hittills aldrig åkt på den här vägen – någon gång åt något håll – utan att mötas av eller bli omkörd av en ambulans. Det finns oftast inga mitträcken. Det finns oftast inga avkörningsramper. Det finns en mängd hårnålskurvor. Hastigheten växlar oavbrutet. Ministern vet säkert att sådant är farligt. Det är inte bara hastigheten som växlar oavbrutet. Också vägstandarden och beläggningen växlar oavbrutet.

Någonting som inte växlar utan ständigt ökar är den tunga trafiken. Den har dubblerats de senaste fem åren. Fortfarande förekommer det traktorer och hölass på den här vägen, på denna kostig – som inte bara jag kallar den. Jag var i Lund under helgen tillsammans med herr talman och träffade kolleger från alla de nordiska länderna. När jag sade att jag var från Bohuslän var det flera stycken som sade: Jaså, det är där ni har ”den där vägen”. Ja, det är där vi har den där vägen.

Undersökningar av de redan utbyggda delarna av Europaväg 6, till exempel mellan Göteborg och Uddevalla, visar att trafikolyckorna minskar till en fjärdedel på de vägar som är utbyggda jämfört med de vägar som inte är utbyggda. På den vägen, som alltså har varit motorväg i ett ganska stort antal år, har det inte förekommit en enda dödsolycka.

Norra Bohuslän och Dalsland är utflyttningsområden med svagt utbyggt näringsliv. Under de senaste tre åren har invånarantalet minskat med tusen personer i det här området, och det minskar alltför. Möjligheten för ungdomar att efter utbildning stanna kvar på hemorten och verka och få jobb är alltför liten. Näringslivets högsta önskan när det gäller möjligheter att växa och utvecklas är tveklöst en utbyggd motorväg. Avvecklingen av näringslivet i norra Bohuslän och i Dalsland går dessvärre fort. Därför är det nödvändigt att bygga ut Europaväg 6 snarast. Att vänta tio år till är fullkomligt oacceptabelt. Vilket svar vill statsrådet ge de ungdomar som gärna skulle vilja vara kvar och det näringsliv som vill utvecklas i det här området?

Anf. 12 ULF SJÖSTEN (m):

Herr talman! Jag ska tacka för svaret även om jag också tycker att det är intetsärande och till intet förpliktande. I svaret konstaterar infrastrukturminister Ulrica Messing att all infrastruktur är viktig för näringslivets utveckling och för enskilda människors förutsättningar att bo och leva överallt. Den insikten delar jag givetvis från djupet av mitt hjärta. Problemet är att verkligheten när det gäller vägnätet i Sjuhärad, som jag kommer ifrån, och västra Götaland inte motsvarar ministerns insiktsfulla konstaterande.

Bakom resonemanget om en dålig vägstandard döljer sig många ting. Det handlar om utryckningsfordonet som förlorar viktiga minuter i en pressad situation, skolbussen som blir inställd på grund av att grusvägen bitvis försvinner vissa tider på året, timmerexportören som förlorar en

kund på grund av att han inte kan möta dagens *just-in-time*-krav och personal som avstår från att ta det erbjudna jobbet på grund av dåliga pendlingsmöjligheter.

Herr talman! Näringslivsrepresentanter och företagargorganisationer har lyft fram just de tillväxthämmande aspekter som är en följd av det undermåliga vägnätet. Bristerna är i dag mycket tydliga i hela västra Götaland, inte minst i Sjuhärad. Näringslivets tillväxt behövs faktiskt för att statens finanser ska må bra och för att Sverige ska ta de välbehövliga stegen uppåt i den internationella välståndsligan. Tillväxten behövs också för att vi ska kunna finansiera den gemensamma sektorn, som vi alla tycker är så viktig. Uteblivna satsningar, herr talman, innebär en fortsatt ekonomisk kräftgång för nationen Sverige.

Som jag tidigare har varit inne på skapar dåliga vägar svårigheter för företagens transporter, men också problem med företagens kompetensförsörjning. I Sjuhäradsbygden, som fortfarande arbetar i en omställningsfas efter att den producerande textilindustrin tappade 20 000 arbetstillfällen inom blott ett decennium, lider näringslivet av dålig standard på vägnätet på både mindre och större vägar, som riksvägarna 40, 27 och 41. Nu börjar byggnationen av riksväg 40 genom att Kyllaredsmotet strax utanför Borås projekteras.

För att bygga det här motet har Borås och Ulricehamns kommuner lånat upp drygt 100 miljoner kronor, och Västra Götalandsregionen betalar ränta för dessa lån. De här lånen har man inte tagit för att man tycker att det är rätt och riktigt utan för att man är oerhört pressad av trafiksäkerhetsskäl och tillväxtskäl att vidta denna åtgärd. Men det är ju de facto, som vanligt, en övervältring av ansvar och kostnader på kommunerna, i detta fall Borås och Ulricehamn.

Sammantaget borde investeringar i vägar vara en investering i tillväxt och utveckling för Västra Götaland och Sverige där vinstpotentialen för oss alla är utomordentligt stor.

Herr talman! Ulrica Messing säger att hon inte kan ge några svar om specifika objekt i dag eftersom remissbehandlingen pågår. Jag kan ha en viss förståelse för det resonemanget, och jag hade haft ännu mer förståelse för det om vi diskuterade en medelsram som var i närheten av det som behövs för Sveriges vägutbyggnad. Hittills har planeringsprocessen från Vägverkets sida genomgående inneburit senareläggningar. Halva sträckan av riksväg 40 mellan Borås och Ulricehamn finns med i planperioden fram till 2015. Halva sträckan finns med i slutet av perioden.

Utan att lova någonting, Ulrica Messing, är det inte hög tid att Göteborg och Stockholm får en motorvägsförbindelse och att man därmed lever upp till det beslut om utbyggnad av riksväg 40 som fattades för tio år sedan?

Anf. 13 LARS TYSKLIND (fp):

Herr talman! Som boende i Västra Götaland i allmänhet och Bohuslän i synnerhet har vi naturligtvis tagit del av den infrastruktureldiskussion som har varit i Västsverige. Man kan konstatera att svaret på dagens interpellationer stämmer bra överens med de svar vi har fått i frågestunder och annat. Statsrådet har varit väldigt tydlig på den punkten.

Om man accepterar att det inte går att ge några konkreta löften, vilket man tydligen inte kan göra trots tidigare beslut och utfästelser, borde

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

man ändå kunna diskutera principer. Då kan man diskutera principen om redan fattade beslut. Beredningsgruppen för regional utveckling i Västra Götaland har gjort ett förslag till remissvar som regionfullmäktige ska behandla i maj. Där skriver man: Riksdagen har beslutat att resterande delar av E 6 genom Bohuslän ska byggas ut till 2007. Vi förutsätter att detta beslut verkställs. Särskild finansiering kan bli aktuell.

På de lokala och regionala planen utgår man naturligtvis ifrån att de fattade besluten gäller. Den planering som har skett, både av enskilda personer och kommuner längs sträckningen, har utgått från detta. E 6 är ett bra exempel på detta eftersom man har gjort så pass tydliga utfästelser kring den. Den har varit uppe till diskussion så många gånger. Vi har kunnat se det i riksdagsbehandlingar och annat, och även när man har varit med på plats i Bohuslän. År 2007 har nämnts så många gånger.

Nu känner man att det är stor risk att hela det här resonemanget ställs på ända. Det stora problemet är ju, som Ulf Sjösten var inne på, volymen på infrastruktursatsningarna och hur mycket pengar man kan satsa på detta. Det är inte så, som sades i en tidigare interpellationsdebatt, att man ska ta pengar från andra saker, utan det här är ju en tillväxtbefrämjande insats.

Av trafikutskottets behandling av detta tidigare i år har det framgått att regeringen har varit väldigt tveksam när det gäller alternativa finansieringar och då främst PPP. Man har sagt att det möjligen kan vara någonting för framtiden. Jag undrar varför man är så tveksam. Det kan finnas en viss logik i det som nämndes förut att man då in-tecknar framtida utrymme för beslut. Men jag tror ändå att man måste ha mod att fatta de långsiktiga besluten när det gäller infrastrukturen. Så sent som på 1800-talet fattade man beslut om stambanjärnvägsnätet. Det var oerhörda summor för Fattig-Sverige som man då satsade, men man trodde på att de skulle ge den tillväxt de gav.

Det blir som ett moment 22 här. Den infrastruktur som vi ska satsa pengar på ska ge den tillväxt i de här regionerna som ska betala den infrastruktur som vi inte har. Under tiden förolyckas och skadas människor på vägen, som några tidigare har tagit upp. Man kommer inte fram. Näringslivet satsar inte i området och så vidare. Jag behöver inte upprepa alla de kända argumenten.

Det skulle vara trevligt om statsrådet kunde kommentera varför man känner sådan tveksamhet till detta när man ändå satsar på långsiktigt tillväxtbefrämjande åtgärder. Det handlar ju inte om avgiftsfinansieringen precis. Staten kan ta ansvar för detta så att det inte är bundet till projektet, som det är när det gäller Öresundsbron.

För att rätt ska vara rätt kan jag säga att norra Bohusläns kommuner, Tanum och Strömstad, har ökat sin befolkning de senaste åren, men det har inte med vägen att göra.

Anf. 14 ANITA BRODÉN (fp):

Herr talman! Även om infrastrukturministern inte kan utlova något upplevs det ändå som en stor manifestation här i dag när så många från Västsverige pekar på ett stort problem. Jag vill stryka under det som föregående talare har fört fram om olika vägavsnitt, men jag vill ändå lyfta fram ett speciellt vägavsnitt här i dag. Det är väg 45 som Elizabeth Nyström har nämnt.

Vi i Folkpartiet prioriterar denna väg i vår partimotion. Vi yrkar till och med att 45:an ska bli en Europaväg. Det gör vi på grund av två viktiga orsaker. Den ena är den stora olycksfrekvens som framför allt finns mellan Göteborg och Karlstad, men 45:an går ju också vidare. Det är ett extremt farligt vägavsnitt på många mil. Vi hörde tidigare att man ofta ser att olyckor har hänt när man åker den vägen.

Den andra viktiga orsaken som gör att Folkpartiet lyfter fram väg 45 handlar om företagsamheten. Det är ganska många företag utefter vägen som är beroende av en väl fungerande infrastruktur. Vi har framför allt hört bilföretag nämnas, och Saab har nämnts speciellt. Det handlar om kompetent personal som ska lockas och ges möjlighet att pendla till Trollhättan. Därför vill jag än en gång understryka det som har sagts om att det är extremt viktigt att Ulrica Messing tar till sig de här synpunkterna inför beslutet framöver.

Anf. 15 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp):

Herr talman! Det som jag tänker säga nu har sagts många gånger förr i den här salen. För att få den välfärd vi vill ha med en bra skola, vård och omsorg gäller det inte bara att fördela den kaka vi har i dag. Vi måste ha en större kaka, det vill säga vi måste ha tillväxt, och då behövs ett bra företagsklimat. För att få ett bättre företagsklimat är det inte bara villkoren för företagande med enklare regler och förändrade skatter som behövs. Det måste också vara enkelt att komma till företagen vare sig det är fråga om gods eller personer. För att öka den kaka vi ska fördela måste vi alltså ha framkomliga vägar och järnvägar. Regeringen tycks inte ha insett detta. Den infrastrukturpolitik som har förts hittills har varit bristfälligt.

Jag kan ha en viss förståelse för att statsrådet inte vill diskutera enskilda vägar. Statsrådets företrädare Björn Rosengren kanske gjorde det i alldeles för stor utsträckning eftersom han lovade runt och höll tunt. Ingenting har hänt. Beslut och investeringar har skjutits upp. Det man borde diskutera är regeringens vilja att satsa på infrastruktur, och då gäller det både vägar och järnvägar.

I vårpropositionen sänks anslaget till vägar ytterligare utan vidare motivering annat än att det inte finns pengar. I vårpropositionen står också många vackra ord om tillväxt. Statsrådet säger själv i remissvaret att infrastrukturen är viktig för tillväxten. Men hur följer regeringen upp alla dessa vackra ord i praktiken? Eller stannar det bara vid tomma ord? När det gäller att satsa på en enskild järnväg var regeringen snar att gå ett av stödpartierna till mötes. Då var det lätt att föregripa infrastrukturplanen som ju också innefattar järnvägar. Men det borde vara än mer viktigt att diskutera hur tillväxten ska ske i olika regioner.

Herr talman! Västra Götaland är en tillväxtregion med 1,5 miljoner invånare. För att hela regionen ska växa behövs en bra infrastruktur över hela regionen, och det gäller både små och stora vägar och järnvägar.

Herr talman! Jag vill ändå ta upp det område som ligger mig närmast. Precis som Ulf Sjösten sade för en stund sedan är Sjuhäradsbygden med Borås som centrum en bygd med många små och medelstora företag, men vägnätet är bristfälligt. Det gäller både de större och de mindre vägarna. För att få tillväxt i den här bygden behövs det en satsning på vägarna.

För några år sedan blev hela sträckan Borås–Göteborg som en del av riksväg 40 klar som motorväg, och vid ungefär samma tidpunkt blev också hela sträckan Jönköping–Stockholm utbyggd till motorväg. Det blev en betydande skillnad i trafikintensiteten efter att sträckan blivit utbyggd. Trots att det saknas åtta mil motorväg, och trots att denna vägsträcka är kurvig och backig och inte alls lämpad för denna intensiva och tunga trafik har vägen blivit en genomfartsväg till Stockholm, förutom att den naturligtvis är och måste vara den lokala pulsådern. Vägen är olycksdrabbad, och framkomligheten är fortfarande dålig. Jag anser att man, redan när man fattade beslut om att bygga motorväg mellan Borås och Göteborg, borde ha insett att man måste ta steget fullt ut och fortsätta motorvägen ända till Jönköping.

Herr talman! Det är många vägar och järnvägar som ska dela på pengarna. Regeringen måste sätta ned foten och tala om om man vill ha en tillväxt i landet. Då kan man inte skära ned anslaget som man gör. Man måste titta på alternativa former. Tänker statsrådet sätta fart och medverka till detta så att vi får framkomliga vägar i Sjuhäradsbygden och i Västra Götaland för att tillväxten i den delen av landet ska stimuleras?

Anf. 16 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Jag kände ett behov av att gå in i den här debatten. Vi har hört företrädare från Västra Götalandsregionen. Jag vill inte bli en företrädare för Värmland. Jag vill bli en företrädare för hela riksväg 45, som går genom i princip hela vårt land.

Alla vägar bär till Rom, heter det. Men här skulle vi kunna få en möjlighet när det gäller 45:an. Det finns en Europaväg genom Europa som går från Italien upp till Göteborg som heter E 45, men där slutar den. Där blir den döpt till riksväg 45.

Vi hade äran att ha herr Gonzales, som är chef för EU:s TEN-projekt, i Årjäng häromsistens. Han såg 45:an som en förlängning av och ett viktigt projekt för dagens TEN-struktur i vårt land. Det blir en direkt fråga till ministern, som inte är avhängig av infrastrukturpropositionen: Tycker näringsministern, i likhet med Gonzales, att 45:an skulle kunna vara ett komplement till den nordiska triangeln och läggas in i TEN-projektet?

E 45:an, som jag sade tidigare, som går från Italien till Göteborg skulle kunna bli Europas längsta Europaväg om den kunde få gå upp till Karesuando. Jag ställer min andra fråga till ministern. Jag vill inte pressa ministern till ett ställningstagande som kan medföra svårigheter framöver, utan jag ska försöka formulera mig någorlunda vänligt. Ser infrastrukturministern en möjlighet att studera noggrant möjligheterna till att Sveriges regering skulle vilja anmäla 45:an till att bli en Europaväg? Det är ändå Sveriges regering som måste ta det initiativet för att det ska kunna behandlas på Europainivå. Om vi finge detta skulle det inte längre heta bara att alla vägar bär till Rom. Då kunde man vända på det hela och säga att de bär till Karesuando.

Anf. 17 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! När jag såg att alla dessa borgerliga kamrater gick ned och bänkade sig tänkte jag att vi måste ändra på det här. Vi kan inte ha

det på det här sättet i den här kammaren. Man kan ju tro att vi har fallit ifrån. Men det har vi naturligtvis inte.

Jag vill börja med att kommentera vad Jan-Evert sade. Visst är det möjligt: Viss kan man diskutera att göra 45:an till ett TEN-projekt. Det är väl inget i sig som hindrar det. Problemet är att vi ändå ska betala 95 % av kostnaden för att göra dessa förbättringar den vägen. Vi har ett annat TEN-projekt som jag för min del tycker är mycket mer angeläget och som någon också talade om här, nämligen E 20, som är en del av TEN-projekten och som jag tycker att vi borde bygga ut på ett bättre sätt i så fall.

Jag har stor förståelse för alla er från Västsverige som vill tala för er region och för att förbättra infrastrukturen. Samtidigt är det någonting i er argumentation som fattas. Man gav exempel på vad som hade gjorts. Bland annat nämnde man den delen som gick från Linköping till Jönköping, som byggdes ut fullt till motorväg för några år sedan. Har de södra delarna av Östergötland fått en bättre tillväxt för att man byggde ut den här vägen? Nej, tyvärr är det nog inte så. Det är fortfarande en avfolkningsbygd i allra högsta grad. Jag vill påstå att det finns en övertro på att en bättre infrastruktur skulle vara den enda möjligheten att få en bättre tillväxt. Det argumentet håller inte riktigt.

Jag skulle också vilja säga att det här, som alltid annars, handlar om att man måste fördela pengar mellan olika regioner och mellan olika intressen. Det är de svåra, besvärliga, ibland väldigt jobbiga besluten då man måste säga att man ska satsa på ett visst projekt, men att pengarna tyvärr inte räcker till ett annat. Det här problemet står alla beslutsfattare i den här kammaren inför, och det kommer vi alltid att göra. Det här har en lång historia. Jag skulle kunna gå tillbaka till vad man i första hand har dragit in på varje gång man har haft ekonomisk kris i det här landet. Ja, det är inte svårt att se: Det har varit infrastrukturen och underhåll av infrastrukturen. Därför är vi där vi är i dag. Det har vi genom våra regeringsinnehav gjort, och det har ni genom era regeringsinnehav gjort. Vi har faktiskt hjälpt till med detta allihop i den här kammaren, och det kan vi aldrig svära oss fria ifrån.

Nu handlar det om att gå vidare. Det vi försöker göra nu från den majoritet som vi i Socialdemokraterna har tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet är att börja om. Då säger vi: Det är de här ramarna som gäller. De myndigheter och verk som har ansvar för det här har att göra ett förslag. Sedan ska det behandlas. Det har varit en väldig debatt om det här. Om ni inte har hört den debatten kan jag säga att alla regioner i hela Sverige lägger fram ungefär samma argument som dem som ni lägger fram vad gäller tillväxten och förutsättningarna för att just er bygd ska överleva. Jag skulle kunna prata om *min* bygd, där jag verkar och lever. Det ska jag avstå ifrån i den här debatten. Det viktiga tycker jag är att hela Sverige har en möjlighet att hjälpligt kunna klara sig, därför att man kommer aldrig att kunna uppnå att alla regioner blir tillfredsställda. Här måste vi hitta ett sätt som gör att de flesta regioner får någonting för att vi ska kunna lösa en del av de problemen.

Anf. 18 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Oftast är det nog ändå så att riksdagen tycker att regeringen ska följa de beslut som riksdagen själv har tagit, fast i dag har

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

flera av er här önskat att jag skulle ha ignorerat riksdagens beslut om i vilken tågordning vi nu ska fatta beslut om de nationella planerna. Det överraskar mig en del. Nu är jag trogen riksdagens beslut. Jag har valt att följa det och inte lägga mig i det remissförfarande som pågår. Det betyder inte att jag inte ser, att jag inte tar intryck av och att jag inte heller hör vad ni har sagt och vad andra företrädare har sagt när jag har varit ute och rest och träffat politiker lokalt och regionalt och företrädare för näringslivet. Jag tycker att ni alla på ett bra sätt har beskrivit hur viktig olika delar av infrastrukturen är för Västra Götaland. Det skulle ha kunnat vara överförbart till andra delar av vårt land. Det råder inget tvivel om det.

I dag finns det en plan som det fattades beslut om 1998. Den planen gäller. Varje dag i vårt land breddar man vägar, sätter upp vajerräcken och drar fram nya sträckor. Det låter lite grann i debatten som att vi inget nu gör därför att vi snart ska fatta beslut om en ny plan. Det är inte sant. Den plan som gäller nu gäller fram till 2007. Vi bygger vägar och lägger asfalt hela tiden. Men parallellt med att det finns en plan som nu gäller, där det till exempel står att E 6 ska vara klar 2007, ska vi också diskutera hur den nya planen ska se ut, hur vi ska fördela de drygt 360 miljarder som riksdagen har fattat beslut om på nya vägar, gamla vägar och järnvägar.

Det här är en grannliga balansgång att gå. Det är positivt att det finns mängder av synpunkter och idéer lokalt och regionalt. Jag välkomnar att så många är beredda att hjälpa till med att prioritera. Remissarbetet förutsätter att man orkar vara med och prioritera.

När jag den 4 augusti har tagit emot planerna från Banverket och Vägverket kommer vi att sätta av tid för att alla län, tillsammans med företrädare från kommuner, näringslivsorganisationer och högskolor, ska ha en chans att lämna över sina synpunkter muntligt. Jag har gjort ett undantag, och det gäller Västra Götaland. Där har jag lovat att själv komma ned i stället för att representanter för alla kommuner ska komma hit. Jag kommer ned en dag, och sedan har vi samma typ av diskussion utifrån de prioriteringar som ni vill rekommendera regeringen att fatta beslut om.

Alla vägar och järnvägar är viktiga. Jag har själv rest utmed riksväg 45 och träffat företrädare för bilindustrin. Det är talande när man beskriver en flyttning av positionerna från den plan som gäller nu till den plan som är ute på remiss – om nybyggnationen av riksväg 45 skulle skjutas så många år fram i tiden – eftersom det innebär att bygget har skjutits tre motorgenerationer bort för den typ av verksamhet som bedrivs av Volvo. Det är klart att det här spelar en roll för de beslut som Volvos ledning ska fatta om utveckling och framtid.

(ELIZABETH NYSTRÖM (m): Saab.)

Förlåt, Saab! Tack, Elizabeth!

Ju bättre vi kan vara på att koppla infrastrukturplanerna också till ett tillväxtperspektiv, desto bättre går det för vårt land. Det är inte alltid enkelt. För ett land som till 75 % lever på export – som vi faktiskt gör – räcker det inte med att vara hyggligt bra på logistik eller infrastruktur, utan vi måste vara väldigt bra för att kunna korta de avstånd som våra

marknader och företag har gentemot resten av världen. I dag gör vi en del andra infrastrukturinvesteringar i Västra Götaland för att markera det logistiska tänkandet i infrastrukturen. Där är Göteborgs Hamn ett lysande exempel på att staten har gått in och tagit mycket större ansvar för den hamnen än för någon annan kommunal hamn. Det är ingen tillfällighet.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 19 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Först vänder jag mig till Börje Vestlund. Det kan kännas lite kymigt att det är så många här från den borgerliga sidan, men vi har de facto vår minister här, och det är henne vi ska rikta vår uppmärksamhet mot. Du sade att ramarna gäller, men de ändras både vår och höst. Dem kan vi inte lita på.

Nu vänder jag mig till ministern. Vi har diskuterat riksväg 45 och Norge–Väner-länken tidigare. Banverket hade planerat dubbelspårsutbyggnaden redan tidigare men har nu senarelagt den eftersom det inte finns några pengar till riksväg 45. Arbetet måste ske samtidigt på grund av skredrisken i Göta älv. Därför måste man koppla ihop arbetet och pengarna.

Förra veckan åkte jag till Göteborg med bil på riksväg 45. Jag kunde konstatera att på en sträcka av 20 kilometer fanns det nio trafikljus. Det är ett trafikljus varannan kilometer – där det går så många lastbilar varje dag. Det är inte acceptabelt. Dagen efter åkte jag tåg till Malmö och tillbaka. Jag åkte tåg från Göteborg till Trollhättan. De 70 kilometerna tog 55 minuter. Det var enligt tidtabell. Vi var tvungna att stanna på två ställen och vänta på tåg som åkte söderöver. Det är klart att man fick vänta en stund innan tågen kom.

Vi måste få folk att pendla. Arbetskraften och kompetensen finns inte i närområdet av Trollhättan utan människorna måste hämtas från Göteborg. De vill inte åka den livsfarliga väg 45, och jag tycker inte att de ska göra det. Jag tycker inte att de ska åka bil när det finns en järnväg som borde kunna fungera bättre.

Med tanke på det tidigare inlägget råder det dåliga förutsättningar för att få företagen att blomstra. Min förhoppning är att statsministern inte en dag kommer att stå i Trollhättan och ondögöra sig över att ett multinationellt företag inte tar sitt samhällsansvar.

Anf. 20 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Jag tänkte ge statsrådet en bild från verkligheten. När jag senast körde E 6 upp till norska gränsen – inte vid högrafik utan mitt på dagen, i det närmaste lågtrafik – var det långa bilköer. Det går inte att köra om, och det finns inga avkörningsramper. Det är bara att ligga i 50 kilometer i timmen och tröska tillsammans med alla andra. När till slut bilkön löstes upp – det gör de så småningom – kom det från en tvärväg en traktor med vita höbalar och körde framför mig. Han körde inte ens i 50 kilometer i timmen – det får väl traktorer inte göra? Detta är en Europaväg. Det är fullkomligt otroligt!

Denna väg är en del av huvudstadstriangeln. Det är vägen Köpenhamn, via Göteborg, till Oslo, från Oslo till Stockholm, och från Stockholm ned till Köpenhamn. Där finns den typen av vägavsnitt.

Låt mig vara lite personlig. Jag brukar tycka att interpellationsdebatter är roliga. Det är spännande med interpellationsdebatter, men i det här

fallet känner jag mig gravt förtvivlad. Under de 13 år, herr talman, som jag har varit i riksdagen har frågan debatterats ungefär på samma sätt som i dag. Det känns tröstlöst. Det var någon som sade att Tanum och Strömstad visst växer, men det är inte företagsamheten och ungdomarna som stannar kvar utan det är norrmännen som köper hus i Sverige därför att de gärna vill bo i det, enligt mitt förmenande, vackraste område vi har i Sverige.

Jag har träffat ett stort antal företagare från norra Bohuslän och Dalsland med företag som vill växa. Jag har träffat sådana som har haft kontakter med företag på andra ställen i Sverige och med företag på andra ställen i Norden. De har kommit till norra Bohuslän och sett att det finns ett företag som har potential att växa, men när de har rest vägen dit har de sagt att det inte går. När de blir varse de kommunikationsförhållanden som gäller säger de att de inte kan etablera, stödja eller satsa på den företagsamheten.

Finns det järnväg till Trollhättan finns det järnväg till Strömstad. Jag ska inte vara elak mot någon, men det är inte många som väljer järnvägen i stället för bussar eller bilar. Flygfält finns inte heller. Det närmaste ligger i Trollhättan. Kommunikationerna går på väg och ser ut att göra det framöver under ganska lång tid.

Det här ger också ett annat problem. De nästan 50 åren med löften som har ställts ut och som inte har uppfyllts ger ett annat problem. Det bor människor med olika typer av företag, inte minst jordbruk, i områden där det eventuellt ska läggas en väg. Men när man inte vet när och var vägen kommer skapar det en oro hos människor. Man vet inte om man vågar satsa på sitt jordbruk, sin företagsamhet eller sitt boende därför att man inte vet var och när vägen kommer. Det här gör mig, som sagt var, bekymrad och ledsen.

Jag skulle vilja ställa en fråga med anledning av statsrådets senaste anförande, där statsrådet talade om det nu gällande nationella vägtransportsystemet för perioden fram till 2007. Det gäller fortfarande, sade statsrådet. Då är min enda fråga, som jag hoppas att jag får ett klart svar på: Innebär det att väg E 6 kommer att byggas färdig år 2007?

Anf. 21 ULF SJÖSTEN (m):

Herr talman! Borås och Sjuhäradsbygden har en styrka i sin företagarganda och sina entreprenörer, som har förmågan att skapa något, ofta ur ingenting. Borås ligger i toppskiktet i Västsverige när det gäller nyföretagande, av tradition och fortfarande.

Men nyföretagandet har minskat kraftigt i vår bygd de senaste åren. Jag menar att en tydlig orsak är bristfälliga vägar på alla nivåer. Företag väljer att inte lägga sig i vår bygd till förmån för andra delar av Västsverige. Det kan man väl tycka är bra, så länge de stannar kvar i Sverige. Men det gör de inte alla gånger – de lägger sig i Danmark också. Vi har just i Sjuhäradsbygden några gånger råkat ut för att man har valt bort vår bygd till förmån för ett annat land.

Jan-Evert Rådström nämnde en lång väg, och jag kan inte låta bli att nämna att vi också har en lång väg som passerar genom Sjuhäradsbygden, riksväg 27. Den vägen börjar i Aten och slutar i Oslo. Den sämsta delen av den vägen sägs gå genom Målsryd. Målsryd ligger inte i det forna Östeuropa, som vägen också passerar igenom, utan i Borås kom-

mun. Den delen av vägen kommer att byggas ut tack vare ett lån på 110 miljoner som Svenljunga, Tranemo och Borås kommuner har tagit för att bygga halva sträckan. Det är ett PPP-projekt, men fel sort. Jag brukar kalla det *public-public partnership*, och det är inte långsiktigt gångbart.

Trots detta är symbolen för dessa tillkortakommanden för oss i Sjuhäradsbygden utbyggnaden av riksväg 40. Sedan motorvägsförbindelsen mellan Göteborg och Borås blev klar för några år sedan har den tunga trafiken ökat med över 30 % på den här vägen. Det rör sig säkerligen om en ren ökning av trafiken men också överflyttning av trafik. Med nuvarande utbyggnadstakt lär riksväg 40 inte vara färdigställd före 2050. Det är en ovetenskaplig bedömning som jag har gjort. Hur många expanderande och nya företag missar vi under dessa år? Och varför har ni i den socialdemokratiska regeringen avvisat tanken på alternativfinansiering för utbyggnad av just riksväg 40? Det är ett av de lämpligaste objekten i Sverige, enligt Vägverket.

Anf. 22 LARS TYSKLIND (fp):

Herr talman! Jag ska inte belasta statsrådet med en ny fråga, utan jag kan upprepa den fråga som Inger René ställde: Innebär detta att E 6 kommer att vara utbyggd till 2007? Jag har ställt samma fråga vid en frågestund men inte fått något svar. Det kan vara intressant att höra om statsrådet kan säga något mer i dag.

Det ligger mycket i talet om ryckigheten. Man har en gällande plan som man tror på och agerar efter. Näringslivet får framtidstro, och man planerar i kommunerna och så vidare. Sedan kan man plötsligt känna att det där inte var riktigt sant, utan det kanske är sant sex sju år senare. Vad är det som säger att det är sant då? Det ska naturligtvis göras ännu en plan sedan, och om man flyttar fram projektet till 2013 eller 2014, vad är det då som säger att det inte flyttas framåt i tiden ännu mer? Det är den oron som människor i Bohuslän känner oerhört hårt. Kravet från Bohuslän är att planen gäller.

Det där har med ramens storlek att göra. Statsfinanserna går upp och ned, och man måste titta ännu mer på detta, att man har en vision när det gäller själva infrastrukturen och jobbar på finansieringssidan så att försörjningen blir jämnare än vad den är i dag. Någon nämnde här att när finanserna i staten sviktar är det väldigt lätt att ta bort ett infrastrukturprojekt, trots att det kanske är just det som skapar tillväxten för framtiden.

Det har pratats om tillväxt, men även trafiksäkerhet är en viktig faktor. Det är en ödets ironi att till och med under remisstiden har ett flertal människor förolyckats på E 6 i norra Bohuslän. Det är någonting som pågår. Vi har den tunga trafiken, och det är en helt orimlig trafiksituation som finns där.

Anf. 23 ANITA BRODÉN (fp):

Herr talman! Jag är helt övertygad om att budskapet har gått fram. Det som vi har fått höra från Västra Götaland och från Värmland är så samfällt.

Det som jag har upplevt under den här perioden och under remissförfarandet som jag inte har märkt tidigare och som jag tycker är positivt är

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

att Vägverket och Banverket samverkar. Det kan leda till något positivt och något gott. På vissa sträckor är vägarna *outstanding*, och på andra sträckor ska vi satsa på järnvägen.

Vad gäller järnvägen finns det några knutpunkter. Statsrådet har redan nämnt Göteborgs hamn. Det är en viktig knutpunkt vad gäller just godstrafiken och hur man hanterar den. Den andra viktiga knutpunkten finns också i Göteborg, och det är Centralen i Göteborg, där man stoppar upp alltför mycket av transporter vad gäller persontransporter på järnväg. Jag skulle vilja att statsrådet också tar till sig det.

Anf. 24 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp):

Herr talman! Mycket har sagts i dag, så jag ska inte förlänga debatten. Jag tycker att det är bra att statsrådet nu säger att infrastrukturen är viktig för tillväxten. Tyvärr har det tagit alldeles för lång tid. Jag vet inte hur det går ihop med statsrådets socialdemokratiska kamrater. När jag hörde Börje Vestlund prata kändes det inte riktigt bra. Han sade att hela Sverige ska ha möjlighet att hjälpligt klara sig. Man måste ju satsa på vissa regioner, som är tillväxtregioner. Man kan inte bara dutta ut lite här och var. Det är viktigt att vi får klarhet i vad som kommer att hända – jag tänker till exempel på riksväg 40 – både för företag och för människor som vill bosätta sig på orter utmed vägen.

Jag åkte på riksväg 40 en mörk, regnig kväll i februari förra året. Jag startade i Borås, och när jag var framme i Ulricehamn var jag ganska lycklig. Det var mycket trafik och tung trafik. Den har intensifierats under de år som har gått sedan motorvägen mellan Borås och Göteborg blev klar. Det är alltså betydligt mer trafik där, precis som Ulf Sjösten sade förut.

Anf. 25 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Jag har inget mer inlägg efter detta så jag är kanske bara tvingad att konstatera att generationer kommer och går men frågorna består. Jag fick inte tillnärmelsevis något svar från ministern på de frågeställningar jag hade.

Brodén nämnde någonting som jag tyckte var lite intressant, och det var just samverkan mellan Banverket och Vägverket. Det känns inte som om det är någonting som passar när det gäller 45:an. Det fanns en samverkan när det gällde 45:an i Götaälvdalen mellan Banverket och Vägverket. Där fanns ett jättebehov av att järnvägen skulle byggas om.

Det fanns ett jättebehov av att 45:an skulle byggas om, men man kunde inte samverka om detta i tid, vilket innebar att det blev ingenting av någonting. Jag tycker att det är lite grann förbannelsen över 45:an, att det aldrig är någonting som passar.

Jag känner mig ändå nöjd med en sak – men det är bara *en* sak – i infrastrukturministerns svar här i dag. Det handlar om förhoppningen att någonting ändå kommer, för om nu statsrådet åker utefter 45:an måste det vara verkligheten som kommer att gälla och ingenting annat.

Anf. 26 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Det finns några saker, och jag väl får anledning att svara i det här sammanhanget. Jag skulle först vilja kommentera det här med ramarna.

Det är klart att alla frågor i en budget är föremål för diskussion och prövning varje gång man ska lägga fram en budget. Det är ganska självklart. Den situationen tror jag att man måste leva med, vilka ambitioner man än har. Och även om jag tycker att infrastruktur mer eller mindre är livets salt för att man ska kunna överleva, om jag skulle få tolka mina intresseområden framför allt i det här huset, skulle jag ändå vilja säga att det handlar om att väga samman flera saker.

Jag vill också kommentera alternativ finansiering. Det kan man alltid diskutera, men problemet när man ska diskutera alternativ finansiering med er är att ni tjuvar om ert PPP. Det är liksom det enda som ni diskuterar, och det är den enda fråga som ni tar upp.

Låt oss i stället diskutera detta, men vi ska ha en viktig sak klar för oss. Hur vi än väljer att finansiera, så ska det finansieras. Det finns bara två sätt att finansiera infrastruktur, endera via skattsedeln eller genom att de som åker på vägarna eller järnvägarna får betala för sig. Det finns inga andra sätt att finansiera detta, och då får man hitta det här.

Sedan måste jag säga något till Anne-Marie Ekström om detta med att satsa på tillväxtregioner. Jag blir nästan upprörd över det resonemanget. Har inte vi sagt detta? Vi påstår till och med att ditt eget parti har sagt att vi ska satsa på att hela Sverige ska leva. Det handlar om hela det resonemanget. Hur hänger det samman? Det är klart att vi måste satsa där pengarna behövs. Jag hoppas att jag slipper höra fler gånger i den här kammaren att man säger att vi inte ska se till hela landet.

Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag vill understryka det som Anita Brodén sade, nämligen hur viktigt det är att Vägverket och Banverket samverkar när det gäller planeringen. Jag tror nämligen inte att vi hittar något företag eller någon enskild person som genom sitt liv bara är beroende av ett transportslag, utan planeringen måste hänga ihop. Ju duktigare vi är på att få planeringen att hänga ihop och ju lättare det är att pendla mellan tåg och väg, mellan bil och buss och så vidare desto bättre går det. På samma sätt är det naturligtvis för näringslivet, som ju ofta är beroende av både vägen, järnvägen och sjöfarten.

Vi kommer att fortsätta att anstränga oss för att den typen av planering ska bli ännu bättre. Jag är övertygad om att det i den plan som vi ska fatta beslut om i slutet av året just är vår förmåga att tänka på logistiken som avgör hur väl vi kan skapa förutsättningar för tillväxt. Då vill jag också understryka att fokus kommer att sättas på tillväxt i hela landet.

Sedan är det klart att infrastrukturen påverkas, och kommer alltid att göra det, av statsfinanserna. Nu har jag varit aktiv så länge i politiken att jag har varit med i valrörelser då jag har fått kritik för att jag lägger för mycket pengar på infrastrukturen. Vi jagades en hel valrörelse på temat: Ni tar från barn och ger till betong. Då var betongen asfalt. Så ibland ändras fokus.

Jag tror att vi här inne är överens om att infrastrukturen är en viktig del när det gäller tillväxten och människors möjlighet att bo och leva överallt.

Sedan vill jag kort säga någonting om Jan-Evert Rådströms fråga angående TEN. Vi har i arbetet med den nya planeringen som ska tas för TEN-projekten prioriterat två områden. Det ena är den nordiska triang-

eln, precis som Jan-Evert Rådström själv lyfte upp, och det andra är Haparandabanan. Sedan kan man naturligtvis plocka in många fler objekt, men vi får ju inte hem hela finansieringen. Man lurar sig själv lite grann om man tror att man får hem så mycket pengar som möjligt från EU bara man får in så många objekt som möjligt i TEN. Ramen är fastställd. Nu är kommissionens ambition att det, med de nya stråken i TEN, ska vara 25, max 30. Det ska då vara 25–30 objekt i ett utvidgat EU, alltså 25 medlemsländer. Och eftersom Sverige är ett av de länder som i dag betalar högst medlemsavgift i EU tycker jag att vi ska försöka anamma den linjen. Det går inte att bara gasa och gasa och kräva mer i form av satsningar från EU. Då måste man också svara med en högre medlemsavgift, och det är jag personligen oerhört tveksam till.

Vi har lyft fram de här två objekten. Det betyder inte att det inte finns möjlighet att fortsätta att diskutera om de är exakta. Man kan också titta på andra typer av objekt. Men jag tror inte att det är möjligt att tänka tanken att vi skulle lyfta in alla de vägar – alltså riksväg 40, 27, 41 och 45 eller E 6 och E 20 – som vi har debatterat här i dag. Man måste orka och förmå att prioritera. Det kommer att gälla Västra Götaland, när vi ska lägga planen. Det kommer att gälla regeringen när vi ska ta den nationella planen, och det kommer också att gälla på EU-nivå.

Herr talman! Sedan gäller det Inger Renés raka fråga. Jag förstår precis vilket svar Inger René är ute efter, men det enkla svaret är att vi har en plan i dag, och den planen gäller fram till dess att nästa plan antas.

I den plan som ligger nu står det att E 6:an ska vara klar 2007. Hur nästa plan kommer att se ut kan jag inte svara på i dag, eftersom jag ännu inte ens har fått förslagen från Banverket och Vägverket. De förslagen får jag först den 4 augusti. Men nu gäller den plan som är beslutad, och den gäller fram till dess att vi antar en ny plan.

Anf. 28 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Inledningsvis sade jag att jag trodde att jag skulle få ett mycket positivt svar, men jag sade också att jag respekterade svaret. Jag tycker inte att man ska göra någonting annat i dagsläget, så det respekterar jag verkligen.

Man tog in det här med Göteborgs hamn, och det vill jag som hastigast gärna nämna. Jag tycker att man ska göra fler sådana prioriteringar, för vi kan inte ha hur många hamnar som helst som ska vara öppna året runt och så vidare. Man måste bestämma sig för vad man ska ha för ”hubbar”, omlastningsstationer. Det tror jag är oerhört viktigt.

Jag har nämnt problemen med Saab och riksväg 45. Vi har i Trollhätteområdet även Volvo Aero och Trollywood, som tarvar väldigt mycket människor, som alltså pendlar till Trollhättan. De kommer främst från Göteborg. Därför är riksväg 45 och även järnvägen oerhört väsentliga.

Västsvenska Industri- och Handelskammaren och regionråd har prioriterat riksväg 45 och E 6:an till Vägverket, vilket kommer att komma er till del när Vägverket lämnar sitt remissvar den 4 augusti.

Jag vill i alla fall tacka för den här interpellationsdebatten, och jag vill överrätta en dekal till infrastrukturministern. Häng den gärna på väggen och tänk på den här debatten, ofta och länge!

Anf. 29 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Statsrådet talade om planeringsmöjligheter, att det ska hänga ihop. Då vill jag återigen informera om att det i norra Bohuslän och i Dalsland inte finns några planeringsmöjligheter när det gäller andra kommunikationer som kan hänga ihop. Det finns inga fungerande järnvägar, och ännu mindre finns det flygfält, så det är inte mycket att planera på det området.

Om man inte bygger ut vägarna innebär det sämre villkor för företagare och färre arbetstillfällen, inte minst för våra ungdomar, och då blir västra Sverige den baksida som stockholmarna ibland roar sig med att prata om. Det vill jag inte uppleva.

Jag har inte mätt antalet kilometer, men jag måste säga att E 6:an faktiskt går från Portugal till Hammerfest, så det är en ganska lång väg. Den är bra på de allra flesta ställen, utom i norra Bohuslän. Det är lite grann en ödets ironi att dåvarande näringsminister Björn Rosengren fick norrmännen att med kraft börja bygga ut sin del av E 6:an medan vi alltså missar vår egen del. Som vi alla vet kommer också den nya Svinesundsbron att stå färdig om bara ett par år.

Regeringen inklusive Ulrica Messing har vid åtskilliga tillfällen lovat att vägen skulle vara klar eller, enligt det senaste besked jag fick av Björn Rosengren, till alla delar påbörjad 2007. Om man inte håller fast vid detta blir det ett löftesbrott, och det löftesbrottet kommer efter valet. Detta, menar jag, ingår i det paket som nu visar sig börja krackelera och som handlar om konsten att vinna ett val på demokratins bekostnad. Det tycker jag är trist, statsrådet.

Anf. 30 ULF SJÖSTEN (m):

Herr talman! I mitt förra inlägg var jag inne på detta med alternativfinansiering enligt PPP. Nu har man ju också lanserat det nya begreppet *public–public partnership*, något som finns i Sverige numera. Jag tycker inte speciellt bra om det, utan det är *public–private partnership* som jag tror är gångbart.

PPP har ju diskuterats i många år. Vägverket gjorde för ganska länge sedan en genomlysning av olika objekt i Sverige – vilka som var lämpliga och vilka som var mindre lämpliga. Man kom fram till att just riksväg 40, som jag har talat en hel del om här i dag, var ett av de lämpligaste objekten för PPP-finansiering i Sverige. Objektet var lämpligt ur både storleks- och kostnadssynpunkt, enligt Vägverkets bedömning.

Jag tror mig veta att den socialdemokratiska regeringen utredde den här frågan under förra mandatperioden. Det har dock inte kommit några förslag i denna riktning från regeringen. Uppenbarligen är frågan på något sätt het och svår att ta i. Så tolkar i alla fall jag det.

Borås och Sjuhäradsbygden har tagit sig upp från textilkrisen, som jag sade tidigare, utan konstlade stimulansåtgärder. Det vi behöver i vår bygd för att utveckla vårt starka och diversifierade näringsliv är goda transportmöjligheter på väg. Det är det viktigaste ur vår aspekt sett.

Sjuhäradsbygden klarar det mesta. Man klarar till och med att bygga delar av riksvägar. Men man klarar inte att bygga motorvägar för 2 000 miljoner kronor. Klarar den socialdemokratiska regeringen det, Ulrica Messing? Vad tror du?

Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag ska fatta mig väldigt kort. Allt staten gör och allt staten betalar påverkas naturligtvis av vilka inkomster ett land har. Det vore naivt av oss att låtsas som om infrastrukturen skulle vara skyddad från detta. Precis som barnbidragen, taken i sjukförsäkringen och mycket annat påverkas av detta så påverkas också infrastrukturplaneringen, om vi ska betala infrastrukturen via skatter.

Om vi tycker att vi ska kunna ställa likvärdiga krav på infrastrukturen från norr till söder, om vi tror att infrastrukturen spelar en viktig roll för förutsättningarna för lokal och regional tillväxt, då tycker jag att vi måste ta ett nationellt ansvar för denna. Ska vi inte betala infrastrukturen via skatter ska vi betala den via avgifter från dem som färdas på vägen. I den förra interpellationsdebatten diskuterade jag just detta. Det gällde då de avgifter vi har på Öresundsbron. När vi väl har infört ett sådant system kommer det kritik mot att avgifterna blir för höga. Där tycker man att vi ska gå in med mer av skattepengar för att sänka avgiftsnivån. Hur vi än ska betala infrastrukturen kommer den alltså att belasta oss alla, via skattsedeln eller via avgifter.

Jag tycker att man kan diskutera olika typer av alternativ finansiering. Vi har öppnat för det i budgetpropositionen, där vi till exempel växlar upp pengar från staten via Riksgälden. Vi har öppnat för det i fråga om Svinesundsbron när vi finansierar den med avgifter. Vi har också öppnat för det genom att till exempel ha förskottering från en del kommuner och län. Förutsättningen för att man ska kunna göra denna förskottering är dock att vägen finns med i en plan och att man genom att låna upp pengarna lokalt och regionalt kan tidigarelägga ett byggande några år för att skynda på förutsättningarna för tillväxt. Allt detta är möjligt. Jag tycker inte att det ska finnas några heliga kor. Men vi kan aldrig låtsas som om det regnar pengar från himlen. Oavsett hur vi betalar infrastrukturen är det du och jag som ska göra det – via avgifter, via tullar, via bompeng eller via skattsedeln.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 2002/03:253 om Trafikflyghögskolans framtid

Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Christer Nylander har frågat näringsministern när han avser att ge besked om hur regeringen ser på framtiden för Ljungbyheds flygplats, Trafikflyghögskolan, TFHS, och de planer för utveckling som nu diskuteras. Arbetet i regeringen är så fördelat att det är jag som har huvudansvaret för frågan.

Vad gäller den utbildningspolitiska aspekten i frågeställningen är det värt att påpeka att regeringen 1998 gav Lunds universitet i uppdrag att anordna trafikflygarutbildning. Utbildningen bedrivs vid TFHS på Ljungbyheds flygplats. Utbildningsverksamheten finansieras via anslag inom statsbudgetens utgiftsområde 16, Utbildning och universitetsforskning. Detta anslag uppgår 2003 till 25,2 miljoner kronor.

Jag vill också beröra den transportpolitiska aspekten. Ljungbyheds flygplats är en kommunal flygplats, och det är kommunen som har huvudansvaret för driften av flygplatsen. För kommunala flygplatser som har kommersiell regelbunden luftfart har staten påtagit sig ett delansvar genom det driftsbidrag som årligen lämnas till dessa flygplatser. Vid Ljungbyheds flygplats bedrivs ingen kommersiell regelbunden luftfart, och jag har förstått att någon sådan verksamhet heller inte är aktuell.

Slutligen, och som Christer Nylander säkert känner till, avslog regeringen den 10 april en ansökan från Klippans kommun och Region Skåne om regionalpolitiskt stöd för delfinansiering av driften vid Ljungbyheds flygplats för åren 2003–2008.

Anf. 33 CHRISTER NYLANDER (fp):

Herr talman! Vi förstod av den förra debatten att vägarna i Sverige verkar vara i ett uruselt skick. Låt oss då åtminstone försöka ta oss fram säkert på luftvägarna. De är dessutom något längre än mellan Aten och Sverige.

Jag ber inledningsvis att få tacka för svaret. Jag tycker dock att jag kanske inte fick riktigt de svar på frågorna som jag hade hoppats. Framför allt fick jag inte svar på den fråga jag ställde och som många människor i flygbranschen och även i Skåne väntar på svar på.

Jag frågade inte om statsbudgetens årliga anslag till Lunds universitet. Jag frågade inte heller om regeringen bedömde att det skulle bli kommersiell regelbunden luftfart vid Ljungbyheds flygplats. Det jag skulle vilja veta är hur regeringen ser på framtiden för flygplatsen och Trafikflyghögskolan och de framtidsplaner som just nu diskuteras inte bara i Ljungbyhed utan också i stora delar av de europeiska organisationer som har hand om flygsäkerhet och flygtrafikutbildning. Jag hoppas att vi senare i debatten kan få ett klargörande om var regeringen egentligen står.

Denna fråga handlar om att se möjligheter, även inom områden som vanligtvis inte är så glamorösa, stora och kända i debatten. Det handlar om att se möjligheter för hur flygutbildningen kan bedrivas säkert och effektivt och hur den kan bli en verksamhet som bidrar till tillväxt i Sverige.

I Ljungbyhed finns faktiskt den flygplats som enligt många i flygbranschen i Europa är den kanske mest lämpade för flygtrafikutbildning i norra Europa, i hela Europa och kanske till och med i hela världen. Det handlar om speciella väderförhållanden, den infrastruktur som finns där med fyra parallella start- och landningsbanor och mycket mer. I Ljungbyhed finns dessutom den i branschen väldigt högt respekterade flygutbildningen vid Trafikflyghögskolan, knuten till Lunds universitet som vi hörde.

Flyget är förvisso just nu inne i en nedåtfas och något av en kris, men ingen bedömare i branschen tror något annat än att det kommer att vända och att flygtrafiken kommer att växa kraftigt de närmaste 20 åren, kanske fördubblas. Lufttrummet i Europa blir alltmer trångt för linjefart, men kanske ännu trängre för flygutbildning och kompetensutveckling. Europas enda flygutbildning som är helt integrerad i ett betydande universitet, Lunds universitet, med allt vad det innebär, finns i Sverige. Tyvärr berörde inte statsrådet i sitt svar över huvud taget just dessa frågor. Jag

hoppas att det inte är av ointresse, även om misstanken kanske finns hos många.

I ett samarbetsprojekt mellan länderna kring Nordsjön har man valt att satsa 2 miljoner kronor på Ljungbyheds flygplats. Samarbete finns också med flygplatserna i Ostende, Groningen, Bremen och Kristiansand. Förutsättningen för ett samarbete med andra utbildningsflygplatser är mot bakgrund av den kapacitet som finns i Ljungbyhed alldeles lysande.

Tolv europeiska länder söker just nu en plats för gemensam flygutbildning, framför allt inriktad på det militära. Men vad tycker den svenska regeringen? I de här diskussionerna är Ljungbyhed väldigt intressant. Det finns ett starkt stöd i Klippans kommun och Region Skåne, både ekonomiskt och politiskt, men man väntar också nu på att få ett svar från regeringen.

Frågan som ställdes i interpellationen kvarstår alltså obesvarad. Jag hoppas att statsrådet tar chansen i sin replik att ge ett svar. Hur ser regeringen på ett sådant framtidsscenario för trafikflyghögskolan och Ljungbyheds flygplats som blir alltmer konkret och som växer fram i konkreta diskussioner mellan parter från flera olika länder i Europa?

Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Om Christer Nylander bara ville diskutera utbildningsaspekten borde han ha ställt frågan till utbildningsministern som svarar för den. Jag kan det rent principiellt, men Thomas Östros skulle säkert kunna gå in mer i detalj.

Den utbildning som bedrivs i Lund i dag är en av de utbildningar som finns på det statliga området. Dessutom finns det privata utbildningar av olika slag. De statliga utbildningar som har en koppling till pilotutbildningen svarar universiteten själva för hur man organiserar. Det ingår i deras uppdrag. Där har Lunds universitet visat att man prioriterar den utbildning som ligger på Ljungbyheds flygplats genom att till exempel avsätta drygt 25 miljoner kronor för den verksamheten.

Om Lunds universitet skulle göra bedömningen att man vill organisera utbildningen på något annat sätt måste man naturligtvis själv svara på frågan varför. Jag vet att Ljungbyheds flygplats i dag har uppfyllt de önskemål och krav som man har ställt på att kunna bedriva utbildningen där. Men det är universitetet självt som fördelar de pengar som man har fått via anslaget för utbildningen.

Sedan har kommunen tillsammans med regionen vänt sig till Näringsdepartementet för att utöver den satsning som universitetet gör också få regionalpolitiska pengar till hjälp med driften av flygplatsen. Den typen av pengar svarar jag för. Det var den ansökan som vi fick avslå av det skälet att de pengar som staten går in med till de privata flygplatserna som en hjälp med driften går vi bara in med om det också bedrivs kommersiell verksamhet på en flygplats. I Ljungbyhed bedrivs det ingen kommersiell regelbunden luftfart. Därför kan man inte heller få del av de pengarna.

Klippan ingår inte heller i de stödområden som är en förutsättning för att få ta del av de regionalpolitiska pengarna. Utifrån bestämmelserna om driftsstöd till flygplatsen och utifrån den regionalpolitiska aspekten har vi avslagit kommunens önskan att utöver de pengar som Lunds universitet

satsar på flygverksamheten också få hjälp med de två delarna. Det är skälet till att jag har svarat på frågan så som jag har gjort.

Prot. 2002/03:95
29 april

Anf. 35 CHRISTER NYLANDER (fp):

Herr talman! Det är ett bekymmer när verkligheten inte är indelad i sektorer som följer de ämnesområden som regeringen har delat upp mellan sig. Vi får ändå försöka hitta en lösning.

Detta hänger ju samman. Det handlar för det första, precis som Ulrica Messing sade, om det enda stället i Sverige där piloter kan utbilda sig för privat flygning utan att själva betala hela summan. Det finns andra ställen också, men detta är speciellt på det sättet.

För det andra handlar det om att det finns en infrastruktur på Ljungbyheds flygplats som är väldigt intressant. För det tredje gäller det att säkra tillgången till piloter, vilket möjligen också är intressant för en infrastrukturminister. Och för det fjärde handlar det om att se till att det finns en hög kompetens inom pilotväsendet och flygbranschen för att minimera risken för stora katastrofer.

Det finns ju en forskning, som förvisso tillhör Thomas Östros område, på TFHS som handlar mycket om att minimera risken för att den mänskliga faktorn ska ställa till stora olyckor inom flygbranschen. Det är extremt viktigt inte bara ur utbildningssynpunkt utan också ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur flygsäkerhetssynpunkt.

Jag förstår att Ulrica Messing inte kan svara på alla frågor som handlar om utbildning, forskning och annat, men just aspekten att här finns någonting som är väldigt viktigt för flygtrafiksäkerheten skulle jag gärna vilja höra Ulrica Messings svar på.

*Svar på
interpellationer*

Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Att vi har tillgång till utbildade piloter som lever upp till högt ställda krav och att vi dessutom jobbar för att de kraven ska vara gemensamma på Europainivå och internationellt är självklart. Det tror jag inte att det råder några delade meningar om. Att vi ska kunna vara säkra på att ha tillgång till välutbildade piloter är just det uppdrag som vi har lagt på Lunds universitet en garant för, och det är Lunds universitet som sedan svarar för hur och var pilotutbildningen genomförs.

Jag vet att Ljungbyhed är en väldigt bra utbildningsflygplats, och jag vet att Lunds universitet har lagt mycket pengar där. Vi har också lagt andra statliga pengar på Ljungbyheds flygplats som en följd av förra försvarsbeslutet. Och jag utgår från att Lunds universitet, som är huvudman för utbildningen, för en diskussion med kommunala och regionala aktörer så att man också i fortsättningen kan vara säker på att utbildningen har en hög nivå och att den kan svara mot de krav som regeringen har ställt på andra områden för att vi ska kunna ha tillgång på piloter då konjunkturen vänder uppåt igen. Det är själva tanken med att ha statliga utbildningar på det här sättet.

Anf. 37 CHRISTER NYLANDER (fp):

Herr talman! Tillgången till piloter är extremt viktig. Jag tror att vi delar bedömningen att behovet av piloter med hög grad av säkerhet i sin yrkesutövning kommer att öka ganska rejält de närmaste 10, 15, 20 åren.

Problemet är att många saker hänger samman i det här läget. Det handlar inte bara om flygutbildning. Det handlar också om att det finns ett ställe att ha flygutbildningen på. Det är möjligt att man kan placera samhällsvetenskapliga institutionen nästan var som helst, men just flygförarutbildningen är ganska extrem. Det är en annorlunda utbildning som kräver rätt så mycket. Det finns väl egentligen bara ett ställe i Sverige, kanske ett ställe i norra eller hela Europa, som är extremt bra på att erbjuda just de förutsättningar som krävs. Det är Ljungbyhed. Därför tror jag att man måste se hela pusslet med alla bitarna i ett helhetssammanhang. Jag hoppas att regeringen kan göra det framöver för att se till att både flyghögskolan och Ljungbyheds flygplats finns kvar. De båda sakerna tror jag hänger mycket nära samman med varandra.

Jag skulle gärna se att Ulrica Messing kommer ned och besöker Ljungbyheds flygplats och besöker flyghögskolan. Jag ställer själv gärna upp på att följa med på en sådan rundvandring i så fall.

Anf. 38 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag kan diskutera med utbildningsministern vem av oss som ska ta största ansvaret för en flygutbildning. Det råder inga delade meningar i regeringen om att det här är oerhört viktigt. Det är därför vi har en statlig högskoleutbildning just för piloter. Det är dessutom ett väldigt bra sätt att också pressa priset på den utbildning som genomförs på andra områden.

Men flygplatsen är en kommunal flygplats. Jag inser att det runt utbildningen också finns en rad andra svåra frågor som Klippans kommun skulle önska få hjälp med. De frågorna har vi nog övervägt men tyvärr inte kunnat möta de önskemål som kommunen har haft.

Att flygplatsen är bra att genomföra utbildning på betvivlar jag inte. Om den, precis som Christer Nylander säger, är Sveriges bästa borde Lunds slutsatser vara att man ska fortsätta bedriva utbildning där. Men det kan inte jag svara för. Det får Lunds universitet vara en garant för.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 2002/03:258 om Vägverket och privatimport av bilar och motorcyklar

Anf. 39 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Johnny Gylling har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att Vägverket bättre ska följa de uttalanden som regering och riksdag gjort om motorfordonshobbys förutsättningar samt vad jag ska göra för att tillse att amerikanska bilar och motorcyklar i framtiden inte ska hanteras på ett diskriminerande sätt.

Frågan ställs mot bakgrund av ett förslag från Vägverket som innebar att nuvarande undantag för import av fordon för eget bruk och flyttsak samt fordon som förvärvats genom arv eller testamente skulle upphöra den 1 maj 2003.

Jag har tidigare framhållit att jag delar riksdagens syn på fordonshobbys betydelse och att jag beklagar den oro som förslaget gett upphov till

hos den fordonsintresserade allmänheten. Vägverket har till följd av remissvaren och den starka reaktionen som förslaget väckt beslutat att det inte ska genomföras. Ett nytt förslag som tar hänsyn till de synpunkter som nu lämnats av fordonshobbyorganisationerna med flera kommer att sändas ut på remiss till berörda intressenter under hösten 2003. Avsikten är att utforma förslaget till importregler så att eget bruks-, hobby-, flyttsaks- och arvegodsfordon inte hindras tillträde till den svenska marknaden.

Regler om import av motorfordon från länder utanför EU faller inom Vägverkets ansvarsområde. Jag har efter den oro som uppkom försäkrat mig om att myndigheten delar regeringens och riksdagens inställning i dessa frågor.

Anf. 40 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret och säga att det var ett bra svar. Det är inte varje dag man debatterar i riksdagen och faktiskt är överens i en fråga.

Från min sida syftar jag i den här debatten inte till att få ministern eller regeringen att ändra uppfattning eller att ändra riktning. I stället vill jag slå fast fordonshobbyns betydelse i Sverige och förhindra att Vägverket eller andra myndigheter upprepar sådana förslag som gör livet svårare för alla de människor som är bil- eller motorcykelentusiaster av något slag.

Under 90-talet har fordonshobbyn i Sverige faktiskt vunnit ökad mark. Exempel på detta är skattebefrielse för äldre fordon och borttagande av krockprov för amatörbyggda fordon. Även andra exempel finns. Men ibland dyker det upp hinder på vägen för människor som är entusiaster. Ett hinder i form av en vägbula kan man väl leva med ett tag. Men när det dyker upp rena punkteringsknivar, om liknelsen kan accepteras, är det betydligt svårare att köra. Och detta förslag var som en punkteringskniv för många människor.

Bakgrunden var att riksdagen beslutat om en ny fordonslag och att Vägverket skulle utarbeta detaljerade föreskrifter. Vid remissomgången glömde man bort flera viktiga instanser, och man nämnde endast på ett par rader att man tänkte dra in möjligheterna att privat importera bilar eller motorcyklar från USA eller tredje land, som det heter.

Argumenten för detta var väldigt svåra att få reda på. Jag ringde själv till ansvariga på Vägverket, och jag hade många samtal för att få reda på varför Vägverket ville stoppa detta, och jag har fått mycket e-post i den här frågan.

Ett argument var att dessa fordon skulle vara sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det tycker jag inte är hållbart. Vi minns väl alla Volvon som exporterades till USA med en extra krockbalk. När detta kom till allmänhetens kännedom lade Volvo in denna krockbalk även i bilar för den svenska marknaden. Man har alltså stränga trafiksäkerhetsregler i USA. Ett annat argument som jag fick höra var att bromsarna skulle vara sämre på många amerikanska bilar. Det är också taget ur luften. Man har minst lika hårda bromskrav i USA. Ytterligare ett argument var att man hade sämre utsläppskrav i USA. Det håller inte heller om man undersöker verkligheten. Missbruk av oseriösa företagare var ytterligare ett argument, alltså att man importerar bilar i ren företagsverksamhet och

sedan skriver över dem på släktingar. Men om det är ett problem får man angripa det i annan ordning.

Vi lever i en internationaliserad värld. Vi strävar efter färre handels hinder, inte fler. Vägverkets ansvariga tycks inte ha samma uppfattning. Det är många bil- och MC-entusiaster som efter detta känner sig utpekade som miljöbovar. Ofta är det i stället så att de kör väldigt lite med entusiastfordon. De vårdar dem väl, och de är sällan inblandade i olyckor. Därför måste man ställa sig frågan: Hur kunde Vägverket komma fram med detta förslag? Och det är bra att ministern nu har tagit tag i frågan.

Anf. 41 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Jag kände mig också nöjd när jag fick se ministrerns svar. Men jag vill ändå ställa en fråga för att få klarhet och så att det blir tydligt. Det var nämligen ett orosmoln som kom upp i svaret. Det var när ministern sade: "Avsikten är att utforma förslaget till importregler så att eget bruks-, hobby-, flyttsaks- och arvegodsfordon inte hindras tillträde till den svenska marknaden."

Innebär detta svar att det ändå kan komma att utformas någon typ av handelshinder för import av bilar i något annat hänseende, till exempel om man kanske ska importera flera bilar och om det inte bedöms som fordon för eget bruk och så vidare? Jag är väldigt angelägen att få ett svar på det eftersom jag näppeligen kan tro att vår minister är beredd att skapa nya handelshinder mot USA. Jag vill ha ett klart besked så att Vägverket kan lägga fram detta något underliga förslag där det hör hemma i det runda arkivet.

Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag vill understryka det som Johnny Gylling sade. Det är nämligen viktigt att hålla isär vad som är sant och vad som är falskt, höll jag på att säga. Och den amerikanska motorfordonsmarknaden har länge varit ledande i utvecklingen när det gäller miljöprestanda och trafiksäkerhet. Under de senaste åren har den europeiska lagstiftningen i många fall blivit bättre och mer lik den amerikanska. Och det måste vara ett av de mål som vi ska fortsätta att jobba med, att vi har mer av likvärdiga krav och regler på både trafiksäkerhetsområdet och miljöområdet. Där kan vi lära av varandra.

Nu har vi gjort en överenskommelse genom FN om fordonsregler. Det är en överenskommelse som många stora biltillverkande länder redan har skrivit under. Man lovar att anstränga sig lite till för att få gemensamma miljöregler. Också Sverige har varit delaktig i det arbete som har skett på europeisk nivå.

Ingen skugga faller alltså över den miljöprestanda som de amerikanska bilarna har. Inte heller faller någon skugga över alla dem som är intresserade av motorfordon som en hobby. Avsikten med det förslag som ska komma under hösten är naturligtvis att man inte ska försvåra när det gäller förutsättningarna för motorfordonshobbyn som har funnits tidigare. Därför räknade vi upp de exempel som under den paragrafen har varit klassade som just hobbyintressen, men ambitionen är inte heller att försvåra när det gäller andra handelshinder, utan vi tycker att vi på olika områden, på bilområdet precis som på andra områden, ska arbeta för att

minska de handelshinder som fortfarande finns kvar mellan olika länder och mellan olika kontinenter. Och här kan vi dra ett strå till stacken just när det gäller motorfordonshobbys verksamhet.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 43 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Det finns även fler grupper i samhället än dessa motorentusiaster som skulle ha drabbats om Vägverkets förslag hade blivit verklighet. Många handikappade personer får bilstöd av staten för att bygga om sin bil. Många av dessa väljer faktiskt en amerikansk bil.

Ett företag i Dalarna jobbar med att modifiera sådana bilar, och det blir nu nedringt av oroliga kunder.

Ska jag inte få köpa den bil som passar mig bara därför att det råkar vara en amerikansk bil? undrar man.

Att angripa handikappade människor var väl inte direkt vad Vägverket hade tänkt sig med det här förslaget, hoppas jag. Andra som hört av sig är utvandrare svenskar som är på väg att flytta tillbaka till Sverige och som då vill ta med sig den bil man haft i utlandet. Inte heller de skulle få göra det. För mig är det helt obegripligt hur man kunde vara på väg att stoppa något sådant.

Nu gäller det att bevaka att förslaget ligger där Jan-Evert Rådström sade att det ska ligga, nämligen i papperskorgen.

Jag vill ta upp det som Rådström var inne på och spinna vidare på den tråden. Även om förslaget omarbetas kan det finnas bekymmer. Jag vill ge ett exempel som jag fått genom en skribent som i många år jobbat med att skriva om just entusiastfordon. Han pekar på att man i dag kan importera ett fordon via Tyskland. Till exempel en amerikansk bil kan först registreras i Tyskland. Sedan kan man ta in fordonet till Sverige utan att det gäller som tredjelandsimport. Man får då vissa dispenser med sig från Tyskland. Hittills har dessa dispenser godkänts av Vägverket. Men från den 1 maj, nästa vecka, kommer man inte att se på sådana här dispenser med blida ögon, i alla fall enligt det besked som jag har fått.

Ursäkta om det blir lite tekniskt. Men man måste byta bilbälten som inte är E-märkta. Att byta bilbälten på en modern bil kan vara riskabelt därför att där finns det mycket elektronik. Bältesspännare och annat är kopplat till ett system som hör ihop med krocksäkerheten. Man kan också bli tvungen att byta baklysen därför att det råkar vara så att de inte är E-märkta. Resultatet kan då bli att man kör omkring med en bil som har mycket mindre baklysen, sådana som är godkända i Sverige, i stället för med stora amerikanska baklyktor bara därför att lyktorna från början inte var E-märkta.

Det här är små, men för den enskilde som drabbas av detta dock mycket viktiga, detaljer som gör att många människor tappar tilltron till vad vissa myndigheter håller på med.

Det här exemplet ville jag nämna för ministern bara för att hon ska känna att kampen inte är över.

Anf. 44 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Denna interpellationsdebatt har jag sett fram emot, och jag tycker att den avslutas på ett positivt sätt. Ministern är tydlig och säger att vi inte ska ha ökade handelshinder. Kort och gott måste det innebära att Vägverket till hösten slipper betala porto för att skicka ut ett

förslag på ny remiss om regler om importen. Man kan, som jag tidigare sade, lägga förslaget i papperskorgen – i och med detta sparar Vägverket en del pengar – för vi i trafikutskottet och vår infrastrukturminister kommer gemensamt att se till att förslaget aldrig blir verklighet.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 2002/03:266 om Inlandsbanan

Anf. 45 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Håkan Larsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att se till att Inlandsbanans positiva utveckling säkras. Frågan är ställd mot bakgrund av Banverkets förslag till ny banhållningsplan.

Låt mig först säga att jag delar Håkan Larssons engagemang för Norrlands inland. Regeringen bedriver ett övergripande arbete för att långsiktigt stärka utvecklingen i inlandet, bland annat genom den så kallade Inlandsdelegationen.

Så till själva frågan om Inlandsbanan. Banverket fick i mars 2002 i uppdrag att upprätta en nationell banhållningsplan för perioden 2004–2015. Av direktivet för uppdraget framgår att planen ska innehålla åtgärder på Inlandsbanan.

Banverkets förslag till banhållningsplan är nu ute på remiss, och jag vet att Inlandsbanan AB har lämnat sina synpunkter till Banverket. Banverket ska redovisa sitt slutliga planförslag för regeringen senast den 4 augusti i år.

I slutet av året ska regeringen sedan fastställa den nya planen. Det kommer vi att göra bland annat med utgångspunkt från de transportpolitiska målen.

Anf. 46 HÅKAN LARSSON (c):

Herr talman! Först vill jag tacka statsrådet så mycket för svaret. Självfallet hade jag velat ha ett lite mer konkret innehåll men jag förstår att det kan vara svårt nu under remisstiden.

Jag väljer att se positivt framför allt på den sista meningen i svaret där Ulrica Messing säger att regeringen kommer att fastställa planen bland annat utifrån de transportpolitiska målen. Bland de transportpolitiska målen finns det flera mål som i hög grad är tillämpliga på Inlandsbanan. Bland annat gäller det då detta med en positiv regional utveckling, en säker trafik, en god miljö och ett tillgängligt transportsystem för hela det stora område som inlandet utgör. Inlandsbanan är en unik järnväg som har förutsättningar att medverka till ett lyft för hela norra Sveriges inland, som jag ser saken.

Som jag konstaterar i min interpellation är utvecklingen för banan för närvarande positiv. Såväl gods- som turisttrafiken växer på den nästan 130 mil långa järnvägen. Sedan de 15 kommunerna längs banan för tio år sedan via Inlandsbanan AB tog över förvaltningen av banan har gods-transporterna ökat med 350 %, och potentialen är långt större än så. Som turistjärnväg är Inlandsbanan på väg att bli en skandinavisk motsvarighet

till Transsibiriska järnvägen. Dock finns det alltså ett stort problem i sammanhanget.

Delar av banan är i dag i dåligt skick och måste rustas upp för att trafiken ska kunna fortsätta. Främst handlar det om sträckan Sveg–Brunflo och sträckan Arvidsjaur–Gällivare. Utan en upprustning av den senare sträckan – särskilt mellan Arvidsjaur och Jokkmokk – blir det snart nödvändigt att stänga även för de lätta rälsbussar som i dag försörjer turisttrafiken. Det är också den mest attraktiva delen av turisttrafiken på banan.

Inlandsbanan AB har skissat på en ny gods- och turistkorridor och anhängit om ett anslag på 1,8 miljarder för att rusta upp hela den här långa sträckan till full kapacitet. Det kan låta mycket men motsvarar egentligen bara någon procent av de resurser som totalt avsätts till banhushållningsplanen.

Enligt Banverkets förslag ska Inlandsbanan få endast 590 miljoner kronor av summan i fråga – dessutom först år 2008 – för att rusta upp banan. Detta är ohållbart eftersom det i praktiken skulle innebära att delar av banan skulle behöva läggas ned. Hela idén med denna unika bana skulle på det sättet saboteras.

Dessutom hävdar IBAB att Banverkets förslag bygger på en delvis felaktig statistik och att Inlandsbanan vid medelsfördelningen inte behandlats som andra järnvägssträckor. Så får det naturligtvis inte vara. Jag hoppas emellertid att det, när beslut så småningom tas, kommer att finnas resurser för att hålla i gång och utveckla Inlandsbanan.

Jag är mycket glad över att Ulrica Messing delar mitt engagemang för Norrlands inland och skulle vilja fråga statsrådet: Hur ser du på Inlandsbanans roll i framtiden för en positiv utveckling i detta vidsträckta område?

Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Om Banverkets förslag bygger på ett felaktigt underlag har Inlandsbanan AB, utgår jag från, korigerat det i samband med att förslaget varit ute på remiss. Det är oerhört viktigt att man hjälper till så att de beslut som vi sedan fattar verkligen fattas på saklig grund.

Jag tror att man på Banverket är väl medveten om förutsättningarna längs Inlandsbanan och om de krav som ställs på en bärighetshöjning. Man har själv pekat ut just vägarna mellan Sveg och Jokkmokk för att kunna bredda dessa och för att kunna investera i ett nytt trafikstyrningssystem.

När vi nu ska titta på Banverkets framtidsplan, dess plan för den kommande perioden, kommer vi också att titta på nivåerna vad gäller Inlandsbanans drifts- och underhållsbidrag, som ju också är ett bidrag som regleras av staten. Vi tycker att det finns skäl att genomsyra detta ordentligt.

Sedan finns det många diskussioner om just godstransporter på järnväg. Bland annat gäller det då vilka godstransporter som skulle kunna öka på järnvägssidan och på vilka järnvägssträckor vi skulle kunna bli bättre när det gäller att frakta gods på järnväg i stället för på väg för att avlasta andra transportslag. Alla de frågorna har vi hänskjutit till Järnvägsutredningen, som i september i höstas fick ett tilläggsuppdrag att

också titta närmare på olika former när det gäller att främja just gods-transporter på järnväg.

Jag tror att Inlandsbanan har förutsättningar att ta mera av gods, men jag är också övertygad, precis som Håkan Larsson själv, om att Inlandsbanan också har ett turistiskt värde. Förra årets turism i vårt land kan vi summera som så att vi för tredje året i rad gör ett bra turistår. Vi har alltför inkommande gäster från andra länder. De utländska gästerna i Sverige ökade för tredje året i rad, och många av dem söker sig till de norra delarna av vårt land. Ur det perspektivet finns det också anledning att fundera över vilka delar av landet som är attraktiva och vad man kan göra för att till exempel locka fler turister att också färdas på järnvägsnätet. Hur många vi än lyckas locka därmed tror jag att det är viktigt att vi tittar på vilka förutsättningar järnvägen har för att kunna hjälpa till med lokal och regional tillväxt. Det är där vi kan skapa den långsiktigt hållbara tillväxten, även turismen kan vara rolig under vissa perioder av året.

Anf. 48 HÅKAN LARSSON (c):

Herr talman! Jag vet att IBAB har påpekat de här felaktigheter som man anser finns i underlaget från Banverket. Så jag hoppas att det rättas till.

Jag är helt överens med Ulrica Messing om att det finns en väldigt stor potential för både turismen och godstrafiken, inte minst godstrafik från Nordnorge skulle mycket väl kunna gå på Inlandsbanan ned till Östersund och sedan ut till Trondheimsfjorden och de norska hamnarna och söderut i Norge. Men det kräver då att banvallen är upprustad så att man kan köra gods på den, och det kan man inte på norra delen av Inlandsbanan. I det här finns en jättestor potential för framtiden.

Väg 45 diskuterades tidigare här i dag, och där går mycket gods på lastbil i dag. Om det förs över på järnväg skulle det också bli säkrare trafik, och man kunde på det viset uppnå det transportpolitiska målet.

Jag hoppas att vi kan hjälpas åt att se till att Inlandsbanan får en chans att spela den roll som en pulsåder för hela inlandet som det finns förutsättningar för. Men då krävs det att banan är i ett sådant skick att det går att köra både gods och turisttrafik på banan. Det är oerhört viktigt att en upprustning kommer till stånd så snabbt som möjligt, att den inte skjuts upp till 2008, för det vore en katastrof för den här unika banan.

Anf. 49 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Det är en stor investering som vi ska ta ställning till innan jul där vi ska fördela de nya pengarna till Banverket och Vägverket. Håkan Larsson vet om att fördelningen väger väldigt tungt för järnvägens fördel.

Jag kan inte föregripa den plan som vi ska besluta om senare, men jag vet att Inlandsbanan har varit aktiv i remissförfarandet, och jag tycker att det är positivt i sig. Sedan är järnvägstrafiken en viktig del av vårt transportsystem. Det handlar om att komplettera vägnätet på de delar där det är möjligt och att fortsätta att ha höga ambitioner för att få över mycket av gods från vägen till järnvägen. Det har nyligen gjorts en europeisk studie där man har tittat på hur bra de europeiska länderna klarar av att styra över gods från väg till järnväg. Sverige ligger oerhört bra till där. Ska vi kunna bli ännu bättre på det och verkligen använda hela den pot-

ential som järnvägsnätet utgör i Sverige måste vi också se till att det knyts ihop med andra järnvägar. Norge är ett exempel, Tyskland ett annat. Där skulle jag, även om det inte alls har med Håkan Larssons interpellation att göra, ändå säga att det är väldigt bra att vi på det senaste ministermötet äntligen orkade och lyckades ta beslut om det andra järnvägspaketet. Det ger förutsättningar för järnvägssträckorna också i vårt land att ta över mera av gods och konkurrera än bättre med övriga Europa.

Anf. 50 HÅKAN LARSSON (c):

Herr talman! Jag tackar så mycket för svaret. Jag tycker att det låter väldigt positivt, och jag ser det här som ett tecken på att Inlandsbanan kommer att få de resurser som krävs för att den ska kunna leva vidare och utvecklas till den pulsåder som den har förutsättningar att bli.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 2002/03:271 om Post- och telestyrelsens befogenheter på postområdet

Anf. 51 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Anne Ludvigsson har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att stärka Post- och telestyrelsens konkurrensfrämjande roll på postområdet, skapa en fungerande postmarknad och för att göra postmarknaden lika framgångsrik som telemarknaden.

Anne Ludvigsson tar i sin interpellation upp Post- och telestyrelsens rapport *Nio år med postlagen – en utvärdering* och vad den ger för indikationer på hur marknaden fungerar i dag. PTS rapport avser att beskriva utvecklingen på postmarknaden sedan den liberaliserades, och den visar en bild av en marknad där Posten i princip är den dominerande aktören, med begränsad konkurrens på de flesta marknadssegmenten och de negativa konsekvenser som detta kan bedömas medföra.

Det är ibland svårt att skapa en fungerande marknad där det tidigare har varit monopol. Jag tycker därför att det vore bra att följa upp utvecklingen på avreglerade och liberaliserade marknader och utvärdera om marknaderna har utvecklats i önskvärd riktning.

Jag vill dock i detta sammanhang framhålla att svenska privatpersoner och företag, i jämförelse med vår närmaste omvärld, har relativt låga kostnader med en världsledande kvalitet, mätt i leveranssäkerhet, för sin brevkommunikation.

När det gäller frågan om vad regeringen kommer att göra för att förbättra situationen på postmarknaden har rapporten uppmärksamats inom Regeringskansliet. Jag tycker att det är viktigt att skapa en fördjupad kunskap om marknaden och de olika faktorer som påverkar marknadsstrukturen i dag såväl som framåt i tiden. Det är dock ännu för tidigt att berätta om regeringen kommer att vidta några åtgärder.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Avseende Post- och telestyrelsens befogenheter på postområdet uttalades det tydligt i propositionen om statens ansvar på postområdet att Post- och telestyrelsen inte ska ha någon generell konkurrensfrämjande roll på just postområdet. Konkurrensverket utövar tillsyn enligt konkurrenslagen på postområdet.

Med anledning av Post- och telestyrelsens rapport om postlagstiftningen kan det vara motiverat att se över myndighetens roll och dess befogenheter att utöva tillsyn på postmarknaden.

Sammanfattningsvis vill jag betona vikten av denna fråga, och jag kommer att följa utvecklingen noggrant framöver.

Anf. 52 ANNE LUDVIGSSON (s):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka ministern för svaret, och jag ska försöka fatta mig kort.

Utgångspunkten för min interpellation är den utvärdering som Post- och telestyrelsen har presenterat om postlagen och dessutom det faktum att postmarknaden är en viktig del av samhället samt att det nu är en avreglerad marknad. Vi kan diskutera om det har varit positivt, men nu har vi den avreglerade marknaden, och då är det viktigt för mig att konkurrensen fungerar. Jag tror att statsrådet delar den åsikten med mig.

Precis som statsrådet nämner i svaret har Post- och telestyrelsen inte fått något ansvar för konkurrensfrämjande frågor på just postområdet. Nu kan vi se att Posten hade en marknadsandel på 97,9 % då konkurrens hade funnits i sex år. I dag, sju år senare, är andelen 94 %. Det här tyder på att konkurrensen måste stärkas. Ett sätt är, anser jag, att ge Post- och telestyrelsen en roll att främja en sund konkurrens på postområdet precis på samma sätt som man har gjort på teleområdet. Det föreslår också Post- och telestyrelsen själv.

Jag delar ministerns uppfattning om att det är svårt att skapa en fungerande marknad på områden där det tidigare har varit monopol. Men nu har det gått så många år med en avreglerad postmarknad att det borde finnas fler företag som tar marknadsandelar. Det vore naturligtvis önskvärt att förklaringen var att Posten är så effektiv att det är svårt att konkurrera med Posten, men det framhåller inte ens Posten själv, utan förmodligen är orsaken den att det finns brister med hur postmarknaden fungerar ur ett konkurrensperspektiv.

Sedan jag framställde interpellationen har Post- och telestyrelsen presenterat sin årliga beskrivning av den svenska postmarknaden, *Service och konkurrens 2003*. Jag tänkte bara ta upp några områden när det gäller konkurrenssituationen på postmarknaden.

Post- och telestyrelsen menar att de lokala operatörerna endast konkurrerar om den lokala posten, och den utgör i så fall bara 15 %. Det finns konkurrens bara i ett fåtal städer och ungefär 30 lokala postföretag. Dessa 30 företag har en marknadsandel på 3,5 %, och det är ju väldigt lite. Posten har således fortfarande 85 % av marknaden för enstaka försändelser.

Totalt distribuerar Posten mer än 99 % av alla enstaka försändelser. Då ställer man sig frågan: Kan det bero på att Posten har konkurrerat med särskilda kommunpriser gentemot de lokala postoperatörerna? När de lokala postoperatörerna har upphört med sin verksamhet har också

Posten upphört med att marknadsföra kommunpriset på enstaka försändelser samtidigt som kommunsändningspriset ha tagits bort.

En annan del är de lokala tillämpningarna av Postens rabattsystem där vissa nyckelkunder har erbjudits rabatter.

Jag tycker att det här är väldigt oroande. Vi vet också att de små lokala postföretagens finansiella uthållighet inte är så stark. Därför försvinner många av dem, vilket också resultatet visar. Från början fanns det ca 100 företag, men nu är antalet nere på 30.

Dessa uppgifter från Post- och telestyrelsen oroar mig. Min fråga blir då: Hur ser statsrådet på denna situation? Vad kan göras för att stärka de lokala postoperatörernas ställning, helt enkelt så att det blir konkurrens på lika villkor?

Anf. 53 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag tror att det finns många skäl för oss att läsa de rapporter som PTS nu har sammanställt och också försöka att utvärdera erfarenheterna från de nio åren med en ny postlag.

Det är nog svårt att jämföra avregleringen på postmarknaden med avregleringen på telemarknaden. Inom tele använder man en helt annan teknik. Med gammal och befintlig infrastruktur kan man hela tiden leverera nya tjänster. Med ny teknik kan man också pressa priserna på sina tjänster. Men mycket av det som Posten ska göra utför man på traditionellt sätt. Man ska lämna ut brev till privatpersoner och till företag. Hur många brev som ska lämnas ut påverkas också av hur mycket vi har anammat den nya tekniken, hur många tjänster vi själva utför via nätet, via e-post eller olika hemsidor.

Det rör sig alltså om olika marknader med olika förutsättningar. Men all konkurrens kräver tydliga spelregler. Vi funderar nu på om det är tid för oss att göra en översyn av det här området. Då skulle också PTS roll på marknaden kunna ingå som en liten del. Av de rapporter som har gjorts kan man se att där konkurrensen har fungerat har tjänsterna blivit billigare, ibland till och med mycket billigare. Problemet är bara att konkurrensen fungerar på alltför få områden. De som har tjänat allra mest på avregleringen är företag i storstadsregioner där priserna hela tiden har pressats ned. Frågan är hur man kan gynna även privatpersoner och se till att vi kan dra fördel av konkurrensen och se till att vi gynnas av de nya möjligheter som finns.

I dag är det ca 35 företag som arbetar med postbefordran. Precis som Anne Ludvigsson sade uppgår Postens marknadsandel fortfarande till 94 %. Så det finns anledning för oss att fundera över utvecklingen under dessa nio år och över vad som är önskvärt och möjligt utifrån de geografiska förutsättningar och den befolkningsstruktur som vi har i vårt land och utifrån de krav på gamla traditionella lösningar som alltid kommer att ställas på dem som ska leverera post och paket.

Anf. 54 ANNE LUDVIGSSON (s):

Herr talman! Det här är ju ett svårt område, men det är viktigt att det finns tydliga spelregler, precis som statsrådet säger.

Marknadsdomstolen konstaterade i november 1998 att en viktig förutsättning för konkurrens över huvud taget på marknaden är att Posten inte tillåts att tillämpa olika priser för geografiska områden. Det ska i så

fall finnas objektivt godtagbara skäl för det. Den uppräknings av olika former av konkurrensmetoder som Posten använt under början av 1990-talet och som finns angivna i min interpellation är oroande. Naturligtvis vill jag att Posten ska följa de konkurrensregler som finns.

Bedömningen av tillsynsmyndigheten på postområdet är alltså att Posten har tillåtit sig att bryta mot konkurrenslagen eftersom sanktionsavgifterna inte har varit så höga. Mot den bakgrunden är det viktigt att fråga sig hur det ser ut i dag.

Det är de få stora kunderna som står för den övervägande delen av omsättningen på marknaden. Enligt Post- och telestyrelsen har Posten utöver ett redan lågt pris också lämnat betydande rabatter till stora nyckelkunder. Eftersom rabatterna har angivits i sekretessbelagda avtal känner man inte till hur stora de är. Men i en offentlig upphandling med RSV har det visat sig att Posten har gett upp till 36 % i rabatt jämfört med ordinarie priser. Detta kan redovisas av Post- och telestyrelsen just på grund av att det rör sig om en offentlig upphandling.

Efter tolv års konkurrensutsatt postmarknad distribuerar Posten fortfarande 91 % av alla försändelser inom storsändningar. Jag vill då fråga statsrådet: Genom vilka åtgärder kan konkurrensen på marknaden för storsändningar stärkas?

Anf. 55 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag kan inte ge något konkret svar på den fråga som Anne Ludvigsson ställde nu senast. Jag kan bara säga att jag är beredd att se över hela situationen på postmarknaden och de erfarenheter som vi har av den nya postlagen nio år efter liberaliseringen.

I dag styrs en del av de beslut som Posten fattar av den postlag som finns. I den anges till exempel ett tak för hur höga porton som man får ta ut av privatpersoner, men det finns inget golv för hur låga priser man får ta ut. Det är klart att man kan ställa sig frågan vilken nivå som är rimlig för ett golv för att man ska kunna betala de kostnader som uppstår när man ska leverera brev och paket. Vad man då än landar på måste man nog vara helt klar över att ett postföretag som ska leverera posttjänster aldrig kommer att kunna få en lönsamhet om man bara ska ta betalt av privatpersoner.

Du och jag som konsument använder nätet mer och mer och skickar färre brev och kort till varandra. Däremot finns det fortfarande kvar väldigt mycket av reklam, magasin, broschyrer, kataloger, företagspaket, företagsbrev och mycket annat. Då måste också priserna inom alla företag vara så satta att man gör en vinst på företagsförsändelser. Att privatpersoner ensamma kan stå för hela lönsamheten är nog inte möjligt.

Men jag låter gärna de frågor som Anne Ludvigsson här har tagit upp och de erfarenheter som ligger till grund för de rapporter som Post- och telestyrelsen har lämnat till oss utgöra en del i de diskussioner som vi nu för på departementet. Det finns starka skäl att göra en översyn av postlagen efter dessa år och försöka att dra nytta av erfarenheterna hur det kan komma sig att andra marknader som har blivit liberaliserade har varit mer framgångsrika än vad postmarknaden har varit när det handlar om att gynna konkurrensen och därmed också pressa priserna för dig och mig som konsument.

Anf. 56 ANNE LUDVIGSSON (s):

Herr talman! En effektiv konkurrens ger ju vinster för konsumenterna samtidigt som det stärker företagen. Jag vill att Posten också framöver ska vara ett starkt och effektivt statligt företag också internationellt.

Jag är glad över de svar som jag har fått här av statsrådet. Som sagt var finner jag det mycket angeläget att statsrådet och regeringen följer utvecklingen på postmarknaden och också vidtar erforderliga åtgärder för att marknaden ska fungera.

Sedan hade jag bara en kort fråga om detta med behovet av särreglering på postmarknaden, men den kan jag kanske få svar på vid ett senare tillfälle.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.29 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

8 § Svar på interpellation 2002/03:275 om lag om cykelhjälm

Anf. 57 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Chatrine Pålsson har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för tillskapandet av en lag om krav på cykelhjälm för cyklister under 18 år.

Chatrine Pålsson undrar även om jag avser att föreslå genomförandet av nationella informationskampanjer i syfte att öka hjälmanvändningen bland cyklister.

Att fler använder cykelhjälm är en viktig förutsättning för att skapa en säkrare cykeltrafik, men jag tror också att en regel om en obligatorisk användning av cykelhjälm måste kopplas till acceptansen för att använda hjälm. Utgångspunkten bör därför tas i riksdagsbeslutet om nollvisionen, som talade om obligatoriskt krav på hjälm då det finns tillräcklig acceptans.

I dag finns det en tillräckligt hög acceptans för tanken att barn ska bära hjälm. I dag är hjälmanvändningen enligt Vägverkets enkätundersökning ca 80 % bland barn upp till tolv år medan den är betydligt lägre bland äldre barn. Hjälmanvändningen är i genomsnitt drygt 15 % för hela befolkningen. Jag anser därför att vi kan förbereda oss för att introducera en regel som gäller barn.

Vilken åldersgräns som bör gälla för barn måste vi studera ytterligare innan vi bestämmer oss. En annan viktig fråga är om någon, till exempel

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

vårdnadshavaren, ska hållas straffrättsligt ansvarig när ett barn bryter mot regeln. Även det måste beredas vidare.

Vägverket arbetar nu med ett förslag till hur hjälmregler för barn skulle kunna se ut. Det kommande förslaget ska remitteras och beredas inom Regeringskansliet innan regeringen kan ta ställning i frågan.

Anf. 58 CHATRINE PÅLSSON (kd):

Fru talman! Jag ska be att få tacka Ulrica Messing för ett positivt svar, som jag ser det.

Jag kan gott erkänna här för statsrådet och kammarens ledamöter att jag aldrig förr har pläderat för att man ska ha en lag när det gäller cykelhjälm, därför att egentligen är min åsikt att man inte ska behöva en lag. Men så hade jag möjlighet att delta i en hjärnkonferens i Karlstad med väldigt många bra föreläsare, bland andra neurokirurger och en kvinna som jobbade med hjärnsjukdomar och hjärnskador hos barn. Då fick jag en ny uppfattning. Jag fick en aha-upplevelse som jag gjorde att jag tyckte att de hade rätt när de krävde att vi politiker skulle se till att man använder cykelhjälm, och främst våra barn.

Vi vet i dag att 5 000 cyklister skadas i trafiken varje år och får föras till sjukhus. De allra flesta av dem får skallskador, mycket allvarliga. Även om de inte avlider i samband med olyckan, får de bestående, mycket allvarliga hjärnskador.

Alldeles nyligen – jag tror att det var i mars – var det en tävlingscyklist som körde ihjäl sig i loppet Paris–Nice. Enligt uppgift från Internationella cykelförbundet, UCI, hade cyklisten överlevt om han hade använt hjälm.

Situationen blir lite annorlunda när man funderar på om det verkligen är så enkelt som att vi skulle kunna införa en lag och på så vis rädda människor från en livslång invaliditet eller från att förlora livet. Ja, uppenbarligen är det så eftersom vi också vet att våra lagar är normativa.

Alla vi som har haft körkort några år kan ju blicka tillbaka på hur kämpigt det var för oss att börja använda bilbälte när det blev en lag om det. Jag tyckte att det var förfärligt besvärligt. Men nu är det ingen av oss som sätter sig i en bil och kör utan att ta på sig bilbältet. Likadant är det med våra ungdomar som kör moped när de har fyllt 15 år. Det är självklart att de använder mopedhjälm när de är ute i trafiken. Med den utveckling som har skett går även cyklarna att framföra ganska fort nu. Även om man inte är tävlingscyklist, kan man komma upp i ganska höga hastigheter med cykel. Att man dessutom sitter helt oskyddad är naturligtvis mycket allvarligt.

Därför är jag glad att man nu arbetar med frågan. Jag hoppas också att arbetet kan göras skyndsamt. Jag skulle helst ha velat ha en lag om cykelhjälm nu när cykelsäsongen inleds, men det är väl inte möjligt. Men att våra debatter och diskussioner här i kammaren påverkar medborgarna vill jag nog tro.

Jag vill samtidigt fråga statsrådet om man försöker genomföra någon informationskampanj för att försöka förmå människor att frivilligt använda hjälm när de är ute och cyklar. Finns det några sådana planer på gång i Regeringskansliet?

Anf. 59 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Det var inte meningen att jag skulle vara kvar här så här länge, men jag var tvungen att stanna kvar för det finns faktiskt en hel del som man måste tänka på i frågan om cykelhjälm.

Chatrine Pålsson undrade avslutningsvis om man tänker genomföra några nationella informationskampanjer. Och det tycker jag är det nästan viktigaste, för av de 5 000 som råkar ut för cykelolyckor ska vi veta att de flesta är 55-plus som jag och äldre som inte använder cykelhjälm. Jag tycker för min del att alla som cyklar borde ha cykelhjälm. Att man inte blir så vacker i håret spelar ingen roll.

I andra länder finns det informationskampanjer där man faktiskt visar vad som händer vid olyckorna, vad människor råkar ut för som inte använder cykelhjälm. Och A och O är naturligtvis en informationskampanj.

I svaret här kan skönjas att man inte vet hur man ska göra, utan man måste studera lite ytterligare detta med straffrättsligt ansvar. Ska det då utvidgas till gärningsmannaskap, medelbart eller konverterat till exempel? Är det föräldrarna som är ansvariga? Om det, som Chatrine Pålsson vill, ska gälla barn upp till 18 år, är det då föräldrarna som ska straffas trots att barnet åkte hemifrån med hjälmen på sig om polisen tar dem, om nu polisen har tid att över huvud taget ägna sig åt det här? Om detta ska vara straffbart, ska vi då ha hjälm tvång när man åker rullskridskor eller *kickboards*, kanske i slalombacken och så vidare? Jag tror inte att det här är den rätta vägen att gå. Jag är övertygad om att det bästa är att ha en ordentlig informationskampanj och ett föräldraansvar. Föräldrar måste ju föregå med gott exempel. Hur ofta ser vi inte när cyklarna tas ut på våren hur de små barnen har hjälmar medan mamman och pappan åker utan hjälm?

Nej, fru talman, jag anser att det är bäst med en informationskampanj, och en sådan hoppas jag på att vi ska starta redan nu.

Anf. 60 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror att det är väldigt bra att kombinera arbetet med en eventuellt skarpare lagstiftning eller en helt ny lagstiftning med en översyn av eventuella bötesbelopp och riktade kampanjer. Till exempel gjorde vi så vid årsskiftet, när vi höjde bötesbeloppen för bilkörning utan bilbälte, att vi kombinerade den höjningen med en riktad kampanj. Vi märkte genast när vi utvärderade det att då ökade bilbältesanvändningen.

Jag tycker att vi också ska ha riktade kampanjer när det gäller att använda cykelhjälm. Jag tror, precis som Chatrine Pålsson, att bara detta att den här debatten har börjat på politisk nivå är bra och att vi är alltför som är medvetna om att vi kan rädda liv om fler av oss använder cykelhjälm. Om man bara leker med tanken att andelen vuxna, 15 %, som inte använder hjälm i dag skulle öka till 80 %, alltså om lika många vuxna som barn använde cykelhjälm i trafiken redan i dag, skulle bara det rädda 13–14 liv varje år.

Om man då tänker på de höga mål som riksdagen har satt upp om nollvisionen – att ingen ska dödas i trafiken – till år 2007 så ställer det stora krav på oss att efterleva de lagar och bestämmelser som redan finns och att ta ett eget ansvar.

Jag tycker ändå att man ska se vad lagstiftningen kan göra för att fortsätta påverka attityder. Därför är jag övertygad om att en lag som omfat-

tar barn – sedan kan vi fundera på om barn är 12 eller 15 år eller vad det än kan vara – också påverkar många föräldrar att använda cykelhjälm. Vi vet att användningen av cykelhjälm på barn i dag inte är hundra procentig utan runt 80 %. Varje månad när vi får statistik över antalet svårt skadade eller omkomna i trafiken under sommarhalvåret ser vi att där är barn involverade som skulle ha klarat sig om man hade använt cykelhjälm. Så länge som vi ser den statistiken tycker jag att vi alla har ett yttersta ansvar för att försöka rädda fler barn i trafiken. Där tycker jag att man får ställa helt andra krav på vuxna när det gäller att ta ett eget ansvar. Precis som i andra svåra frågor där vi också vet att vi påverkar folkhälsan – alkohol och rökning eller vad det nu kan vara – så måste vi ta ett gemensamt ansvar för barnen, som inte alls har den beredskap att vistas ute i trafiken som vi vuxna har och därför inte kan planera vad som kan hända i trafiken på samma sätt som vi.

Jag vill kombinera det arbete som Vägverket nu utför med att titta på hur en lagstiftning ska se ut med att diskutera riktade kampanjer. Så sent som i mars hade vi en träff med det som kallas för Nationell samling, där både myndigheter, företag, biltillverkare, försäkringsbolag, frivilligorganisationer och folkrörelser finns aktiva. Vi har nu bestämt olika teman där vi ska gå vidare och inleda så kallade rundabordssamtal för att hitta gemensamma överenskommelser som kan öka trafiksäkerhetsarbetet. Ett av dessa teman ska vara just barn och unga.

Man kan tänka sig redan nu att försäkringsbolag hittar frivilliga överenskommelser där man säger: Om du använder cykelhjälm så får du lägre premie! Ett försäkringsbolag har redan nu på samma sätt sagt att om man har alkohol i bilen får man lägre premie. Den typen av frivilliga överenskommelser skulle jag också välkomna under tiden som vi utför det andra, förberedande arbetet.

Anf. 61 CHATRINE PÅLSSON (kd):

Fru talman! Jag har full förståelse för att detta måste få ta lite tid. Man kan ju inte bara stifta en sådan här lag över en natt.

Av 366 skallfrakturer på ett år gäller 179 cyklister, medan 113 gäller bilister. Cyklisterna är alltså många fler. Det ger ändå en signal.

Samtidigt gjorde NTF, som jag skrev om i min interpellation, en studie under 2002. Då visade det sig att barnen använde cykelhjälm i allt mindre utsträckning medan vuxna var på samma procentnivå. Det gör också att det finns all anledning att ha både en informationskampanj och en lagstiftning.

Lagstiftning får så ofta en dålig klang, men när jag talar om lagstiftning så gör jag det för att jag är rädd om människor. Jag gör det för att alla ska känna att det här är viktigt. Man sitter helt oskyddad, och därför tar staten sitt ansvar och vill införa en lag.

Samtidigt är åldersgränsen svår att sätta. Men eftersom FN:s barnkonvention klassar barn och ungdomar upp till 18 år som barn blev det så i det här fallet. Jag hoppas också att när barnen lär sig att använda cykelhjälm tar de inte av sig dem för att de fyller 15 eller 16, utan då finns de med.

Jag håller naturligtvis med om att vi vuxna ska gå före med gott exempel. Det är väl det första jag får göra nu – jag får köpa mig en cykelhjälm! Annars undrar väl folk vad det är som det handlar om.

Vi satsar mycket på trafiksäkerhet. Jag kan inte siffrorna, men vi gör ju det. Vi sätter upp mitträcken och vi försöker hitta allt för att nå vår nollvision. Då är vi också tvungna att gå in på det här området, när det nu är så pass många varje år som drabbas.

Det är ett relativt billigt sätt att rädda människor från invaliditet och dödsfall. Därför ser jag mycket fram emot att få delta i sådana här kampanjer och uppmaningar, och det hoppas jag att hela samhället kan göra. Använd cykelhjälm! Det är en bra och billig livförsäkring. Jag hoppas att vi kan hjälpas åt i det arbetet.

Anf. 62 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Jag ska inte bli speciellt långrandig. Jag tycker att det här med försäkringsbolagen är viktigt. Jag pratade med en skolklass häromdagen. De sade: Nej, inte lagstifta! Då kommer det att bli så att man inte cyklar så mycket.

Vad som behövs är fräcka hjälmar och att man föregår med gott exempel och lär ungdomarna. Jag kan inte se varför vi ska lagstifta upp till tolv år när vi vet hur skadorna för de äldre ser ut. Eller värnar vi inte de gamla? Bryr vi oss inte om ifall de får skallskador? Jag tycker att det är viktigt att alla använder hjälm, och då är informationen viktig.

Jag kan inte underlåta att läsa i domarreglerna, punkt nr 11. Där står: Att en företeelse inte är önskvärd betyder inte att man måste lagstifta om den. Lagen gillar icke allt det hon inte straffar.

Det är ganska tänkvärt.

Anf. 63 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror att vi alla är överens om att våra ambitioner för att öka trafiksäkerheten måste ligga fast.

När vi tittar på var de stora olyckorna sker i dag ser vi att det allt oftare är i centralorter, där människor rör sig på ett annat sätt och är mer utsatta och mer oskyddade än vid de stora vägarna. Alla vajerräcken, alla nya påfarter och avfarter och så vidare har gett resultat.

Nu ska vi ta nästa steg och verkligen hålla i den positiva utveckling som vi har sett de senaste sex månaderna. Nu är det färre som dödas i trafiken än det var på 40-talet, och det är klart att det är fler i trafiken i dag än vad det var då. Vi vill samtidigt att ännu fler ska vara beredda att resa och pendla mycket och öka rörligheten. Då får man fundera på om det inte är en kombination av att påverka attityder, att se till att de bötesbelopp som finns stämmer med det som man vill visa med lagstiftningen och att också ibland vara beredd att pröva lagstiftningsarbetet. Då tycker jag att det är naturligt att se till att ett sådant arbete börjar med just barnens och de ungas perspektiv i synnerhet.

Anf. 64 CHATRINE PÅLSSON (kd):

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att det var också min ambition. Trots allt har ju vi vuxna både mer livserfarenhet, mer kunskap om verkligheten och en större förmåga att ta ansvar.

Samtidigt har utvecklingen med vajerräcken ofta gjort att man inte har hunnit bygga i fatt med cykelbanor. Vi har många sådana vägar i Kalmar län, där vi funderar mycket på hur vi ska kunna se till att cyklister får en säker väg att cykla på. Det finns all anledning att också på

grund av den utvecklingen se att cyklister åtminstone tidvis är mer utsatta än vad de har varit tidigare.

I det samtal som jag hade med en av neurokirurgerna under Karlstadsmötet tog vi upp just det här. Men skadar man sig då inte också allvarligt på övriga delar av kroppen när man cyklar? frågade jag. Kirurgen sade att man kan göra det, men aldrig så allvarligt som i huvudet. Det är där vi har de största skadorna och de allra allvarligaste, som också kan bli livslånga.

Jag ser fram emot att kunna arbeta på många olika plan och hjälpas åt med en bättre trafiksäkerhet. Barnen har rätt att få skydd av oss vuxna i den här delen.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellation 2002/03:276 om Citytunneln i Malmö

Anf. 65 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Allan Widman har ställt två frågor till mig. Den första är om jag avser att stå fast vid det avtal som regeringen har ingått med Region Skåne och Malmö kommun. Den andra frågan är om jag är beredd att verka för att Citytunnelprojektet, i enlighet med ingånget avtal, genomförs så fort som det kan.

Frågorna är föranledda av att regeringen i vårpropositionen föreslagit en besparing i anslagen till Banverket på sammanlagt 275 miljoner kronor för åren 2003 och 2004 – en summa som är lika stor som det medelst utrymme Banverket i sin verksamhetsplan reserverat för byggstarten av Citytunneln i Malmö under 2004.

Först vill jag svara Widman att varken jag eller regeringen har någon avsikt att frånga det avtal om Citytunneln i Malmö som ingicks i augusti 2001. Enligt tidsplanen i avtalet beräknades Citytunneln kunna byggstartas 2003 och kunna tas i drift under 2008. Tidsplanen uttrycker en ambitionsnivå. Den är dock beroende av i vilken takt olika förutsättningar kan uppfyllas. En förutsättning är att olika prövningar ska vara avklarade till vissa datum. Bland annat skulle beslut om tillåtlighet enligt miljöbalken 17 kap. finnas senast i april 2002. I själva verket lämnade Banverket de sista kompletteringarna i tillåtlighetsärendet i mitten av januari i år till regeringen, och vi beslutade om tillåtlighet för Citytunneln den 6 mars. Enbart det faktumet att tillåtlighet för Citytunneln beslutats ett år senare än vad tidsplanen förutsatte innebär en förskjutning i tiden och att den kan tas i drift tidigast ett år senare, nämligen 2009.

På Widmans fråga om jag är beredd att verka för att Citytunneln genomförs så fort som möjligt är mitt svar ja. Jag har största förtroende för att Banverket driver planeringen och förberedelsearbetet för Citytunneln på bästa sätt. Samtidigt måste den besparing på 275 miljoner kronor under 2003 och 2004 som görs mot bakgrund av det ekonomiska läget tas i beaktande av Banverket, och det är därför högst sannolikt att några statliga medel inte kan användas under 2004.

Banverket har tagit fram ett förslag till investeringsplan för järnvägar för perioden 2004–2015. Planförslaget innehåller investeringar i nya järnvägar om 100 miljarder kronor enligt riksdagens beslut i december

2001. Förslaget har varit ute på remiss. Det bearbetas nu av Banverket för att lämnas till regeringen den 4 augusti i år. Regeringen kommer därefter att granska och fastställa Banverkets investeringsplan. Medfinansieringen från kommunen och regionen innebär att medel redan finns för att starta genomförandet av Citytunneln. När regeringen fastställer Banverkets investeringsplan omkring kommande årsskifte kommer takten för statens finansiering att kunna klarläggas närmare.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 66 ALLAN WIDMAN (fp):

Fru talman! Låt mig inledningsvis uttrycka en beundran över statsrådets uthållighet i talarstolen de senaste timmarna och samtidigt tacka för det avgivna svaret.

(Statsrådet ULRICA MESSING (s): Tack!)

Vi upplever just nu en statsfinansiell kris i Sverige. Mot den bakgrunden är det inte särskilt märkligt eller uppseendeväckande att regeringen på en rad områden agerar för att också på kort sikt begränsa utgifter. Detta sker även om det förefaller en smula oväntat att man i det nuvarande konjunkturläget just föreslår ett uppskjutande av viktiga infrastrukturprojekt i en av våra mest betydelsefulla tillväxtregioner.

Mina frågor om senareläggningen av statens andel i Citytunneln ställs mot bakgrund av att inom utgiftsområde 21 har regeringen inte bara sett sig föranledd att ange omfattningen på utgiftsbegränsningen, en halv miljard för 2003 och 1 miljard för 2004, därtill har man som enda post uttryckligen nämnt att starten av Citytunneln i Malmö ska skjutas upp. Det i särskild ordning gjorda utpekandet av Citytunneln föranleder misstankar om att åtgärden inte enbart varit statsfinansiellt motiverad utan att den även är resultatet av de inblandade partiernas inställning till projektet som sådant.

Jag tror inte, fru talman, att det är en händelse att Citytunneln är det enda projekt som nämns vid namn i propositionstexten, och jag tror inte heller att det är det enda projekt där en spårbunden satsning skjuts på framtiden. Frågan om regeringen är beredd att stå vid det avtal som ingåtts mellan staten, regionen och Malmö kommun bejakas reservationslöst av statsrådet. Samtidigt innebär förslaget att skjuta upp starten av Citytunneln de facto att staten inte lever upp till sitt åtagande enligt nämnda avtal. Kommunen och regionen kommer under året att till fullo inbetala sina andelar av finansieringen, men redan nu ger regeringen besked om att man inte vill bidra med sin andel under 2004.

Den osäkerhet som de övriga parterna känner inför regeringens attityd blir knappast mindre av sista meningen i statsrådets svar, nämligen att ”omkring kommande årsskifte kommer takten för statens finansiering att kunna klarläggas närmare”.

Fru talman! Som en försäkran om att ingånget avtal ska hedras lämnar denna formulering en del övrigt att önska.

Anf. 67 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tycker att jag var tydlig i mitt svar när jag underströk regeringens ambitioner och intentioner att leva upp till det avtal som vi har ingått. Regeringens budget påverkas alltid av det ekonomiska läget.

Vi har direktinvesteringar i infrastrukturen. Det betyder också att i sämre tider får vi sänka utbyggnadstakten, och i bättre tider kan vi skynda på den lite grann. Vi har inte frångått den infrastrukturproposition som riksdagen fattat beslut om. Det vi nu gör med förslagen till neddragna ambitioner under 2003 och 2004 är att infrastruktursatsningen för de kommande tolv åren blir mer baktung. Mer av pengarna växlas upp i ett senare skede.

Jag är medveten om att det i sig kan skapa oro hos inte bara entusiaster runt Citytunneln utan självklart också hos många andra. När regeringen antar de slutliga planerna innan jul kommer mycket av fokus att vara på de första åren. Det finns en förväntan och längtan efter nya och stora infrastrukturprojekt. Då kommer de flesta kommunpolitiker och landstingspolitiker att ha en förhoppning om att just deras projekt ska vara i början av planeringsperioden. Under de tolv åren kommer vi att kunna göra en historisk satsning på infrastrukturen med de ramar vi har lagt fast.

Att vi nu har gjort en neddragning av ambitionsnivån resten av det här året och under nästa år är utifrån den allmänna osäkerheten i ekonomin som finns i vårt land och i andra länder. Eftersom vi också har bestämt oss att inte göra mer eller lova mer än vad vi kan betala är konsekvensen av det att vi får dra ned på takten i utbyggnaden. Vi har gjort bedömningen att det är lättast att peka på det senast beslutade objektet. Det är lättare att skjuta på utbyggnadstakten i sådana projekt som inte har kommit i gång och kommit lika långt som en del andra.

Vi har fortfarande samma höga ambitioner. Vi är medvetna om alla de fördelar som Citytunneln kommer att ge, både för pendlingen över Öresund men också för pendlingen inom regionen. Det går att avlasta trafik på andra nät och komplettera annan infrastruktur. Det är en viktig investering. Vi står fast vid den. Vi har ett sämre ekonomiskt läge nu, och det gör att vi får starta utbyggnaden av en del av infrastrukturen i ett lite långsammare tempo än vad vi hade önskat och vad vi trodde i höstas. Men vi har samma mål.

Anf. 68 ALLAN WIDMAN (fp):

Fru talman! Jag vill gärna understryka den vikt som Citytunneln har sett ur ett kommunikationsperspektiv för den region bland annat jag representerar. Inte ett enda tågsätt till kan de facto trängas in på Malmö Centralstation. Redan i samband med prövningen av tillåtligheten av Öresundsbron fastslog regeringen för sin del ett tak för hur stor tågtrafiken kunde bli på den nuvarande kontinentalbanan. Nu är detta tak nått. Det innebär att successivt överförs nu transporter från tåg, oavsett om det gäller passagerare eller gods, till mindre miljömässigt gångbara alternativ.

Jag blev dock lite orolig när statsrådet apropå Citytunneln började tala om infrastrukturinvesteringar i allmänhet. Det finns ett mycket tydligt drag som skiljer Citytunneln från många andra sådana projekt, nämligen att Citytunneln grundar sig på ett avtal ingånget mellan regionen, Malmö kommun och regeringen. Det avtalet har upprättats i skriftlig form, och parterna har förbundit sig att leva efter dess villkor och fullgöra det så långt som möjligt. Då skapar diskussionen om att vi får se

vad framtiden innebär i fråga om infrastruktursatsningar i allmänhet, statsfinansiellt utrymme och så vidare ytterligare osäkerhet.

Jag återkommer gärna till den mening som avslutade Ulrica Messings svar, nämligen att man vid årsskiftet, det vill säga om sju åtta månader, närmare kommer att kunna klarlägga takten för statens finansiering. Det är icke ett tydligt besked om att regeringen tänker hedra det ingångna avtalet med de andra parterna.

Ulrica Messing sade också i sitt svar – och det är alldeles riktigt – att den uppskjutning som nu sker för 2004 inte kommer att påverka igångsättningen eftersom det finns medel från regionen och kommunen.

Min fråga till Ulrica Messing är då: Kan kommunen och regionen lita på att staten kommer att bidra med sin andel så att de i slutändan hålls skadeslösa om de nu går in och förskotterar medel?

Anf. 69 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag vill en gång till understryka det jag sade i mitt svar. Nu har regeringen tagit beslut om tillåtligheten. Sedan väntas fortfarande en del beslut som också måste tas innan man kan börja bygget av City-tunneln, både tillstånd av Miljödomstolen och ett fastställande av järnvägsplanen. Banverket räknar med att man ska kunna fastställa järnvägsplanen i början av 2004.

Om vi nu kan hålla alla de tidsplaner som vi har satt upp och om det inte inträffar något oförutsett – med ”oförutsett” menar jag inte några nya besked från regeringen i form av ekonomiska åtstramningar, utan överprövningar eller överklaganden av de ärenden som nu ligger – tror Banverket att man kan fastställa planen under 2004. Kan man göra det är det också Banverkets bedömning att de pengar som kommunen och regionen har betalat in räcker till att starta projektet enligt den tidsplan som nu är lagd.

Återigen: Vi har fått skjuta tidsplanen ett år, och det har med tillåtlighetsprövningen att göra. I övrigt har vi inga ambitioner att försena byggnationen ytterligare, utan vi vill fortsätta de prövningar som ska ske. Vi har ett avtal. Det är väldigt tydligt vem som ska ansvara för vad. Jag uppskattar den medfinansiering som kommunen och regionen står för. Att vi nu har fått sänka ambitionsnivån i år och nästa år för statens del när det gäller byggnationen av järnvägen handlar om det ekonomiska läget, men det avtal som finns i övrigt är till för att följas.

Anf. 70 ALLAN WIDMAN (fp):

Fru talman! Att regeringen och statsrådet inte råder över de domstolsprövningar som ska ske när det gäller tillåtligheten enligt miljöbalken med mera har jag full förståelse för. Men den osäkerhet som signaleras i det skriftliga svaret är också kopplad till finansieringen, och det är den som jag är allra mest oroad för.

Jag kan bara notera att jag ställde en mycket tydlig fråga till statsrådet, nämligen om kommunen och regionen, vars pengar nu kommer att användas för en igångsättning av detta projekt under 2004, kan få ett klart besked om att det som de nu förskotterar kommer regeringen att se till att staten bidrar med, det vill säga att de ersätts för de förskotteringar som de gör under 2004.

Prot. 2002/03:95

29 april

Svar på
interpellationer

Anf. 71 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag har svarat väldigt tydligt på Allan Widmans fråga om jag är beredd att verka för att Citytunneln genomförs så fort som möjligt. Mitt svar på den frågan är ja. Jag är beredd att verka för att vi följer det avtal som vi har ingått. Om vi nu dessutom kan följa tidsplanen för de provningar som återstår innebär det att Citytunneln blir senarelagd bara ett år jämfört med vad vi har planerat från början.

Jag tycker att det skulle vara oerhört positivt. Det finns ett stort behov av Citytunneln, inte bara för pendlingen över Öresund, som jag sade, utan för hela Skånes region och för möjligheten att kombinera Citytunneln med en förstärkning av kollektivtrafiken och mycket annat.

Min utgångspunkt är att det avtal som finns, de löften som har getts och de ambitioner som vi har gjort uttalanden om står vi fortfarande bakom.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2002/03:294 om biologisk mångfald i skogen

Anf. 72 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ingegerd Saarinen har ställt fem frågor till mig med anknytning till naturvården i det svenska skogsbruket. Ingegerd Saarinen tar upp angelägna frågor, och jag delar uppfattningen att naturvård är viktigt och naturligt i svenskt skogsbruk.

Den nu gällande svenska skogspolitiken fastställdes av riksdagen 1993 och har två jämställda skogspolitiska mål, ett produktionsmål och ett miljömål. Produktionsmålet innebär att skogen och skogsmarken ska utnyttjas effektivt och ansvarsfullt så att den långsiktigt ger en god avkastning.

Miljömålet innebär att skogsmarkens naturgivna produktionsförmåga ska bevaras. Biologisk mångfald och genetisk variation ska säkerställas. Den senaste utvärderingen av skogspolitiken visar att vi har gjort framsteg när det gäller att nå miljömålet, även om mycket fortfarande kan förbättras. Skogsvårdsorganisationen har också huvudansvaret för miljö kvalitetsmålet Levande skogar.

Skogsvårdsorganisationens rådgivningsverksamhet gentemot skogsägarna är ett av statens viktigaste skogspolitiska medel, och jag vill att skogsvårdsstyrelserna också i fortsättningen ska kunna svara mot alla skogsägars behov av rådgivning, när det gäller både miljömålet och produktionsmålet.

Skogsvårdsorganisationen ansvarar också för kunskapen om naturvärden i skogarna och utför både direkta inventeringar i skogsmark och fjärranalyser för att få en överblick vid landskapsekologisk planering. I dialog med skogsnäringen vill jag utveckla skogsvårdsorganisationens arbete vidare och fortsätta arbeta för kostnadseffektiva lösningar.

Det finns utifrån dagens skogs- och naturvårdspolitik, utöver de inbyggda hänsynskraven i skogsvårdslagen, också medel för att bevara särskilt värdefull skogsmark i form av naturreservat, biotopskyddsområden eller naturvårdsavtal. Det finns därmed flera olika möjligheter att

skydda skogsmark, både genom frivilliga åtaganden och genom ett formellt skydd.

Statliga skogsägare som Sveaskog har i uppdrag att vara behjälpliga med ersättningsmark när skogsmark ska avsättas för naturvårdsändamål. Naturvårdsverket för också en dialog med Sveaskog om hur man på bästa sätt ska kunna arbeta med ersättningsmark till skogsägare som hellre vill ha ersättningsmark än ekonomisk kompensation.

Skogsvårdslagen reglerar skogsägarnas skyldigheter. Den ger samtidigt våra skogsägare stor frihet att själva planera sitt skogsbruk. Förutsättningarna för ett varierat skogsbruk och mångbruk av svenska skogar är därför goda.

Anf. 73 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Jag vill tacka skogsminister Ulrica Messing för interpellationssvaret.

Tyvär har ministern inte klart besvarat min första fråga om hon kommer att verka för ett ökat samarbete kring skogsvårdsfrågorna där naturvård och skogsbruk båda ses som nödvändiga medel för bevarandet av den biologiska mångfalden i skogen.

Skogsbruket har ett miljömål och ett produktionsmål som skogsvårdsstyrelserna har ett ansvar för – ja. Men mycket av skogsnaturskyddet sköts i dag av länsstyrelserna. Det är samverkan mellan dessa parter som i dag ofta saknas. En helhetssyn på vad som bör avsättas och vad som bör skötas med extra naturhänsyn är otroligt viktig för en effektiv naturvårdspolitik. Tyvärr avverkas i dag naturvärdefulla områden, delvis på grund av bristande samarbete mellan dessa parter. Denna samordning kan exempelvis ske genom ekologisk landskapsplanering.

Ministern har inte heller svarat på fråga 2 om vad hon anser om att skogsvårdsstyrelserna alternativt länsstyrelserna får ett uppdrag att ansvara för den ekologiska landskapsplaneringen. Jag vill gärna ha ett svar på den frågan.

När det sedan gäller min tredje fråga, om ministern avser att verka för att utöka resurserna till skogsvårdsstyrelserna så att dessa kan öka kännedomen om befintliga naturvärden och därmed aktivt verka för ett ståndortsanpassat och naturvårdsriktigt skogsbruk samt avvärja avverkning av värdefulla områden, är svaret inte heller tydligt. Ministern påtalar vikten av skogsvårdsorganisationerna och att dessa ansvarar för kunskap om naturvärden och utför inventeringar och fjärranalyser.

Sanningen är den att resurserna till skogsvårdsstyrelserna har sjunkit drastiskt det senaste decenniet, 1992–2002. Myndighetsverksamheten, det vill säga rådgivning och lagtillsyn, har minskat med 43 %. Vidare har antalet tjänstgöringsdagar för inventering, uppföljning och rådgivning minskat från 40 000 år 1992 till 7 000 år 2002.

Sanningen är alltså den att det har skett en drastisk nedrustning av skogsvårdsstyrelserna, som ju är så viktiga för oss, och tydligen också enligt ministern.

Frågan kvarstår: Avser ministern att verka för att stärka de regionala skogsvårdsstyrelserna i deras viktiga arbete?

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

Anf. 74 LARS-IVAR ERICSON (c):

Fru talman! Skogen har en lång historia. Djur och växter har utvecklats under många miljoner år och anpassats till skogens naturliga dynamik. Under flera tusen år har också människan påverkat skogen i varierande omfattning.

Under 1900-talet har vi i Sverige fått mer påverkan från människan, och vi ser mänskliga spår i skogarna över hela vårt land. Men det är ändå inte spår som förskräcker om vi jämför med många andra länder. Vi har fortfarande många områden, stora och små, med höga naturvärden. Orsaken till detta är framför allt att vårt land har ansvarskännande skogsbrukare som vet hur viktigt det är att bevara den biologiska mångfalden. Alkärr, ravinskogar, myrholmar, äldre skogsbeten, örtrika sumpskogar och andra miljöer finns bevarade tack vare enskilda skogsbrukare och naturligtvis också tack vare reservatbildningar.

Ett hållbart skogsbruk måste ses i perspektivet att vi brukar skogens resurser utan att förbruka naturens eller människans villkor. Sveriges skogsägare är oerhört viktiga för miljöarbetet och har ett ansvar för att bevara den biologiska mångfalden, men staten har ett övergripande ansvar för att den enskilde skogsägaren inte ska komma i kläm. Här behövs långsiktiga och klara regler för skydd av den biologiska mångfalden.

När det gäller reservatbildning är det viktigt att den enskilde markägaren inte drabbas på ett negativt sätt. Det behövs skälig ersättning för olika miljöinsatser och vid bildandet av olika typer av reservat. Det kan röra sig om ekonomisk kompensation eller om att ersättningsmark erbjuds. Men ekonomisk kompensation kan i vissa fall vara mindre lämplig. Många markägare som avstår sin mark till reservat eller böjer sig för andra begränsningar i brukandet av skogen vill ändå fortsätta att vara aktiva skogsbrukare – en gång skogsbrukare, alltid skogsbrukare. Därför är det viktigt att noga pröva möjligheten till ersättningsmark.

Idealet är förstås att det finns statlig skog som kan erbjudas som ersättningsmark och att i första hand statlig skog avsätts för reservatbildning. Min fråga blir därför: Är statsrådet beredd att verka för att det i första hand ska avsättas statlig skog, framför privat skog, till reservat när skyddsvärdena är likvärdiga?

Statsrådet nämner i sitt svar hur viktigt det är med dialog med skogsnäringen. Ska vi tolka det som att det i fortsättningen ska vara obligatoriska samråd mellan myndigheter och markägare vid inventering av markområden?

Jag är naturligtvis också nyfiken på interpellantens fråga om hur man ska kunna tillföra skogsvårdsstyrelserna mera resurser, för de är en viktig del i det här arbetet.

Anf. 75 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror inte att det bara är för att vi har ansvarskännande skogsägare eller skogsbrukare som vi har bra utväxling av vår skog. Jag är övertygad om att det också beror på att vi har välutbildade skogsägare och skogsbrukare.

Vi har inte minst via Skogsstyrelsen och skogsvårdsstyrelserna satsat mycket pengar och mycket tid på uppsökande verksamhet, på kampanjer och på studiecirklar. Och det vi ser i utvärderingen av skogspolitiken är att de riktade kampanjerna har gett ett fantastiskt bra resultat. Vi har

väldigt mycket av frivilliga avsättningar mot grönnare skog i dag. Vi har fler skogsägare än någonsin som arbetar med biotopisk mångfald och mycket annat. Jag tror inte att det är en tillfällighet, utan det bottnar i en ökad kunskap om just de miljömål som riksdagen har tagit beslut om. Det handlar också om en insikt om att ju bättre vi blir på att leva upp till miljömålen desto större förutsättningar har vi att klara de höga produktionsmålen. En välmående skog kan ju också generera mycket mer, så det finns all anledning att behålla den organisation för skogsvårdsarbetet som vi har.

Jag är väldigt positiv till skogsvårdsstyrelserna, som ju är unika på det sättet att där finns en regional närvaro och att man också har möjligheter att ha uppsökande verksamhet och komma ut till enskilda skogsägare. Jag vill att skogsvårdsstyrelserna ska fortsätta med det.

Jag är övertygad om att de skulle kunna göra mycket mer och anta fler utmaningar. Jag tror att de till exempel skulle kunna ansvara för ekologisk landskapsplanering i större utsträckning, precis som Ingegerd Saarinen frågar om. Men ska vi lägga mer ansvar på skogsvårdsstyrelserna måste vi också kunna skicka med mera pengar, och det har vi inte haft möjlighet att göra så här långt. Men det är ingen tvekan om att organisationen i sig är väl lämpad för den typen av frågor. Man har ett kontaktnät, och man har den lokala och regionala förankringen.

Sedan tror jag att man dessutom måste arbeta på helt nya sätt för att nå nya skogsägare, eftersom vi vet att många av de nya skogsägare som kommer in i dag ärver sin skog, och alltför av dem bor långt ifrån skogen. De lever inte dagligen med den som många andra generationer skogsägare har gjort. Då hjälper det inte med bara uppsökande verksamhet, utan då måste man arbeta med riktade träffar i olika områden, med information via nätet och mycket annat. Det jobbar också skogsvårdsstyrelserna med.

Sedan har det funnits mycket diskussioner just om vilka krav man kan ställa på de statliga skogsägarna när det gäller att erbjuda ersättningsmark till skogsägare som hellre vill ha mark än ekonomisk kompensation. Jag vet att statliga Sveaskog just nu för en dialog med Naturvårdsverket om hur man på bästa sätt ska kunna arbeta vidare kring de frågorna.

Jag svarar inte för Sveaskog, som ni säkert känner till, men jag är övertygad om att de har som utgångspunkt att försöka lösa de problem och de tvister om ersättningsmark som har varit, och jag hoppas att de lyckas med det i bästa samförstånd.

Anf. 76 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Sveaskog har i uppgift att vara behjälplig med ersättningsmark när skogsmark ska avsättas för naturvårdsändamål, som ministern påstår, men för att kunna göra detta krävs en strategi där man har ett spritt ägande av mark över Sverige. Det kan även innebära att man aktivt köper mindre naturvärdefull mark i områden där staten har lite ägande för att sedan kunna erbjuda denna som ersättningsmark.

Det är bra att Naturvårdsverket har en dialog med Sveaskog i frågan, men Sveaskog äger extremt lite mark i södra Sverige. Assi Domän äger betydligt mer. Därför bör även hårdare krav ställas på Assi Domän när det gäller att erbjuda ersättningsmark.

Avser ministern att verka för att även andra statliga skogsägare, framför allt Assi Domän, ska ha krav på sig att erbjuda ersättningsmark i lämpliga fall?

När det gäller förutsättningar för mångbruk och varierat skogsbruk anser ministern att dessa redan är goda, men omfattningen av alternativa skogsbruksmetoder och alternativa skogsnäringar, som turism till exempel, är liten i dag. Vi tror att potentialen för mångbruk är mycket större och att det saknas information och stöd till skogsägare som vill göra lite annorlunda.

Jag anser att det behövs bredare näringsperspektiv på skogen än det som är rådande i dag. Jag undrar därför om ministern också anser att mångbruk av våra skogar är viktigt.

Anf. 77 LARS-IVAR ERICSON (c):

Fru talman! För mig som centerpartist är det naturligt att värna om det enskilda ägandet och det småskaliga skogsbruket, och det är absolut nödvändigt att markägare ges full ekonomisk ersättning eller får ersättningsmark när skogsmark av olika anledningar tas ur skoglig produktion för naturvårdsändamål eller omvandlas till reservat.

Det var intressant att höra att statsrådet också delar vår syn på skogsvårdsstyrelsernas stora betydelse. Om det inte finns pengar att ge till skogsvårdsstyrelserna undrar jag om man inte kan göra något slags omprioritering, om vi nu anser att de har en väldigt stor betydelse när det gäller att bevara den biologiska mångfalden.

Anf. 78 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Skogsvårdslagen är väldigt speciell på det viset att den är en ramlag som egentligen ställer väldigt få krav på skogsbrukaren. Det är en lag som ger ett oerhört stort utrymme av frihet, och jag tror att det är en av styrkorna i lagstiftningen. Det är också en av drivkrafterna och morötterna för många skogsägare att själva utbilda sig och söka ny kunskap för att hela tiden bli bättre på skogsvård och skogsvårdsfrågor.

Förutom att konstatera att det redan nu finns stora möjligheter för enskilda skogsbrukare att forma sitt skogsbruk skulle jag vilja understryka att mångbruk av våra skogar är viktigt. Jag tror att det berikar både skogen och möjligheterna till kunskap om skogen liksom våra förutsättningar att få ökad produktion från den. Jag tycker alltså att mångbruk av skogen är viktigt.

Sedan tar jag gärna med mig de frågor och synpunkter som framför allt Ingegerd Saarinen har fört fram kring de statliga skogsägarna. Eftersom det är näringsminister Leif Pagrotsky som svarar för statens ägarskap både genom Sveaskog och genom Assi Domän kan jag inte närmare kommentera vilka diskussioner han haft med dem. Jag är inte insatt i det. Jag svarar för skogslagen i den mening som riksdagen har ställt sig bakom den. Men jag tar med mig de frågor jag fått om Sveaskog och Assi Domän till näringsministern.

Jag ser i dagsläget inget utrymme att ta pengar från några av mina andra konton för regional utveckling, turism eller infrastruktur för att kunna stärka skogsvårdsorganisationerna ytterligare. Vi bereder dock fortfarande den utvärdering som Skogsstyrelsen har gjort av skogsvårdspolitiken för att dra lärdom av de här två jämförda målen. Detta gör vi

tillsammans med andra departement. Vi får avvakta och se vilka möjligheter som så småningom kan komma att på olika sätt stötta vår regionala organisation från Skogsstyrelsen.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 79 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Jag är glad att ministern delar min uppfattning om mångbruk som en mycket värdefull del av skogsbruket. Vi har ju i vårt samarbete med regeringen lyckats få upp anslagen till biotopskydd och naturvårdsavtal rätt mycket, så det är tråkigt att vi inte har lyckats med Skogsstyrelsen. Vi fick dock upp dem från 25 miljoner 1998 till successivt 125 miljoner 2001, 2002 och 2003, och vi skulle gärna se att detta fortsatte och inte monterades ned igen.

Jag tycker att det är oerhört tragiskt att se att vi har alldeles för lite skog skyddad samtidigt som mycket värdefull skog hela tiden huggs ned. Vi börjar dessutom diskutera att även skydda skog som är nästan nyplanterad för att återställa. Tänk så mycket bättre det vore om vi kunde skydda den fina gamla skogen innan den höggs ned! Jag hoppas att vi tillsammans ska jobba för det.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2002/03:232 om bygg- och bostadsmarknaden

Anf. 80 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Rigmor Stenmark har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att människor ska få tillgång till bostäder i den utsträckning som behövs.

Jag delar Rigmor Stenmarks oro över att utbudet av bostäder inte överensstämmer med efterfrågan. Vi har till exempel sett att antalet bostäder i bygglov minskade under den senaste tolv månaders perioden, till och med november 2002, med 17 % jämfört med samma period för ett år sedan.

Boverket gör varje år en bedömning av bostadsmarknadsläget i landet. Kommunernas bedömningar av den egna bostadssituationen är underlag för den sammanställning som görs för hela riket. Av den senaste sammanställningen framgår att ungefär 60 % av befolkningen i Sverige bor i kommuner med bostadsbrist. Vidare framgår att det oftast är brist på små lägenheter för små hushåll samt att kommunerna anser att det är brist på hyresbostäder. Det är ofta ungdomar som drabbas av bostadsbristen och på högskoleorterna även studenterna.

I ett kort perspektiv framstår därför behovet av mindre hyresbostäder som efterfrågas av bredare hushållsgrupper som mest angeläget att komma till rätta med.

Regeringen införde 2001 ett investeringsbidrag för nybyggnad av bostäder som upplåts med hyresrätt i områden med bostadsbrist. Erfarenheterna av investeringsbidraget har varit goda. Samtidigt kan konstateras att det ändå inte varit tillräckligt för att ge den önskade effekten på bostadsbyggandet.

I förra veckan lämnade regeringen en proposition om stimulanser i syfte att främja anordnandet av mindre hyreslägenheter och studentbostäder genom att kostnaderna vid nyproduktion sänks. En del av den ingående mervärdesskatten föreslås tillgodoföras fastighetsägarens skattekonto. Den föreslagna åtgärden minskar fastighetsägarens kostnader för anordnande av hyreslägenheter och studentbostäder med ett belopp som motsvarar mellanskillnaden mellan den mervärdesskatt om 25 % som fastighetsägaren betalat och den mervärdesskatt som fastighetsägaren skulle ha betalat om mervärdesskattesatsen skulle ha varit 6 %.

Nyligen har jag i ett par interpellationssvar nämnt övrigt arbete som regeringen genomför för att öka tillgången på bostäder. Jag ska inte åter redovisa dessa åtgärder utan bara peka på det uppdrag landshövdingen i Stockholms län har fått, kommande förslag om tredimensionell fastighetsindelning, Plan- och bygglagstiftningsutredningen samt en kommande utredning om hyressättningssystemet.

Vidare vill jag påminna om den arbetsfördelning mellan stat och kommun som sedan lång tid varit ett kännetecken för svensk bostadspolitik. Staten har verkat för att legala och finansiella instrument finns tillgängliga, och kommunerna ansvarar för att de bostäder som efterfrågas också erbjuds dess invånare.

Avslutningsvis menar jag att byggföretagen – som ofta själva är byggherrar – har möjligheter att påverka produktionen av bostäder. De stora byggtreprenörsföretagen innehar byggrätter för mer än 60 000 lägenheter runtom i landet. När nu marknaden viker för exklusiva bostadsrätter gäller det för företagen att snabbt ställa om sin produktion så att den bättre svarar mot efterfrågan av bostäder för bredare hushållsgrupper. På så sätt skulle den akuta bristen på byggbar mark minska och byggandet av nya bostäder snabbt komma i gång. Jag skulle välkomna ett sådant initiativ från byggföretagen.

Anf. 81 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Nu igen? Den frågan fick jag i telefonen precis innan jag gick hit. Jag hade sagt: Nej, jag kan inte komma i kväll för jag ska debattera med bostadsministern. Jag hörde en suck i telefonen, och jag hörde nästan en suck från bostadsministern med. Jag kan förstå om det känns ansträngt, för vi är envisa. Det kommer vi nog också att fortsätta att vara eftersom det vad jag förstår är flera som kommer att delta i den här debatten.

Bostadsbyggandets hinderbana är ett dramatiskt men mycket beskrivande namn på det som gör att det inte byggs mer bostäder i Sverige än vad det görs. Det är också namnet på en ESO-rapport som vi har tagit del av. Jag lånar gärna detta namn, för behovet av nya bostäder är stort och hindren många.

I drygt en tredjedel av landets kommuner är det bostadsbrist. Värst är det naturligtvis i storstadsregionerna, men också i småkommuner har man behov av att bygga. Unga människor har ingenstans att ta vägen när de vill lämna föräldrahemmet. Alltför blir så kallade mambor och bor hemma hos sin mamma fast det egentligen är dags för dem att sätta eget bo. På det viset kan man se bostadsbristen som ett säkert preventivmedel. Detta är dock inte vad Sverige behöver när det föds för få barn.

Bostäder är ett måste för unga, men problemet finns även för äldre människor – äldre som vill flytta från sin alltför stora trädgård eller sin stora bostad. Det finns inget alternativ för dem heller, och finns det är det alldeles för dyrt, precis som det är för ungdomarna.

Detta låter väldigt uppgivet och trist. Dess värre är det dock ingen falsk bild jag målar upp, utan jag tror att vi delar den. Den är inte heller ny. Vi har debatterat den många gånger här, och jag är lite irriterad över att det inte händer någonting.

Hindren är många, och bostadspolitiken blir allt rörigare. En med skatter och regleringar blockerad byggmarknad står återigen och väntar på nya stimulansåtgärder som man är lovad från regeringen. Investeringsbidraget för hyresbostäder sade man skulle ge mycket bra effekter, men det har inte givit de effekter man önskade. Ständigt får vi se former av konstgjord andning som regeringen tar till för att hålla liv i ett system som egentligen inte fungerar. Hindren måste rivas. Det är dags för en bostadsreform i landet.

Hyressättningssystemet måste vara det första hindret som man kan riva, och det anser jag att man egentligen kan göra ganska omgående. Att sätta till en utredning som ska hålla på ett år ytterligare känns inte riktigt seriöst. Hyrorna måste faktiskt kunna sättas så att de speglar utbud och efterfrågan när det byggs nytt eller när en lägenhet blir ledig. En övergång till en marknadshyra just för de nybyggda husen måste nog införas.

Bruksvärdessystemet baserat på enbart de kommunala bostadsbolagen har också tjänat ut. Hyresgästernas besittningsskydd och trygghet tycker jag att man måste hitta en väg att beakta. Det har man lyckats med i andra länder. Det bör man också kunna lyckas med i Sverige. Vi måste också få in nya byggherrar på marknaden. Kartellbildningar måste vara ett minne blott, och svarthandeln måste man ta ett krafttag mot.

Jag undrar också över andra kostnader. Varför är det inte möjligt att ta bort byggmomsen helt? Det skulle öppna även för ett ökat underhåll som så väl behövs.

Anf. 82 NINA LUNDSTRÖM (fp):

Fru talman! Bostadsbristen är oerhört allvarlig. I svaret hänvisar statsrådet till regeringens arbete för att öka tillgången på bostäder. Här anges uppdraget som landshövdingen i Stockholms län har haft och redovisat. Det hänvisas också till kommande förslag om tredimensionell fastighetsbildning, PBL-utredningen och den kommande utredningen om hyressättningssystemet. Statsrådet hänvisar härmed till fyra utredningar. Då kan man ju, när vi konstaterar att ännu ett år har gått och att det inte byggs någonting, fundera över hur länge de här utredningarna ska hålla på. Statsrådet avslutar också svaret med att påtala att byggföretagen har ett ansvar att ställa om produktionen och välkomnar ett initiativ från byggföretagen.

Landshövdingen i Stockholms län, som redovisade sitt resultat för någon vecka sedan, skickade en mycket tydlig signal. I rapporten, som finns att ta del av, kan man läsa att alla kommuner som landshövdingen varit i kontakt med konstaterar att exempelvis trafikinvesteringar är en förutsättning för bostadsbyggandet. På sidan 17 i rapporten står: "Alla kommuner förde i överläggningarna fram krav på trafikinvesteringar som

förutsättning för att de skulle påta sig ett ökat bostadsbyggande.” Om detta har vi inte hört någonting från Lars-Erik Lövdén.

I rapporten framgår också tydligt byggbranschens krav. Hyressättningssystemet måste reformeras. Man måste se över överklagandet av planer. Man vill ha säkrare betingelser, inte fler insatser i form av kort-siktiga bidrag. Man ser fram emot tredimensionell fastighetsbildning och ägarlägenheter.

Hur blir det nu med ägarlägenheterna? Det är min fråga till statsrådet. Det har vi inte hört någonting om heller. Men vi vet att det pågår en utredning kring tredimensionell fastighetsbildning.

Rapporten påvisar också att aktörerna på marknaden anser att långsiktiga och tydliga spelregler saknas. Det står så här i rapporten: ”Regel-systemen verkar i många sammanhang oklara och svåröverskådliga för aktörerna. För att kunna åstadkomma en varaktigt högre nivå på bostadsbyggandet anser jag mot denna bakgrund det viktigt att det fortsatta reformarbetet sker så att regleringen av bostadsmarknaden förenklas och begränsas. Det är viktigt att spelreglerna för aktörerna på marknaden är lättbegripliga, fasta och långsiktiga.”

Då är mina frågor till statsrådet, fru talman, med tanke på den här bakgrunden och att det ändå finns återkommande förslag både i denna kammare och från marknadsens alla aktörer: Vad avser statsrådet att göra? Finns det inget sätt man kan påskynda utvecklingen på? Folkpartiet har under tidigare riksmöten lagt fram de här förslagen och återkommit även detta riksmöte. Men varför denna långbänk? Det måste ju hända någonting nu. Här verkar flertalet aktörer vara överens, inklusive många här i kammaren.

Anf. 83 PETER DANIELSSON (m):

Fru talman! Vi moderater är givetvis också bekymrade över att det byggs färre lägenheter än på mycket länge i Sverige. Regeringens mål med 30 000 nya lägenheter per år verkar i dag närmast verklighetsfrämmande. Med anledning av det skulle jag vilja ställa några frågor till bostadsministern.

Jag tänkte att jag skulle börja med det som står i svaret om de investeringsbidrag som regeringen införde 2001. I svaret skriver man att erfarenheterna från investeringsbidraget har varit goda. Jag tolkar det som att bostadsministern menar att han är nöjd med resultatet. Åtminstone blev jag nyfiken på några frågor kring investeringsbidraget. Den första är: Hur många lägenheter har det egentligen skapat? Den andra är: Hur många miljarder har det kostat?

I slutet av bostadsministerns svar förs ett resonemang om att det finns byggrätter för mer än 60 000 lägenheter runtom i landet. Det stämmer ju. Men trots att efterfrågan på hyresrätter är mycket hög på tillväxtorter byggs det inte särskilt många hyresrätter. Jag undrar om bostadsministern har ställt sig frågan varför det inte byggs. Det vore intressant att höra vad bostadsministern tror att byggföretagen har för motiv för att inte bygga.

Anf. 84 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Det här blir delvis en upprepning av tidigare debatter. Men det är ganska bra att vi då och då debatterar den viktiga fråga som

bostadspolitiken är och vilka instrument vi kan använda oss av för att bygga bort bostadsbristen. Det är vi besjälade av allihop.

Jag måste säga att jag blir lite störd när jag lyssnar på Rigmor Stenmark. Jag har ju tagit del av Centerpartiets bostadspolitiska alternativ. Det är ingen lysande läsning precis. Det Centerpartiet säger i sin motion med anledning av den proposition vi har lagt fram är att man ska avslå propositionens förslag, att man ska göra en utvärdering av den höjning av momsen på byggande som infördes 1990 och att man ska slopa fastighetsskatten på hyreshus. Att slopa fastighetsskatten på hyreshus får ingen verksam effekt på nyproduktionen. De första fem åren är hyreshusen befriade från fastighetsskatt. De kommande fem åren har man bara halv fastighetsskatt.

Man föreslår slopad uttagsskatt för fastighetsförvaltning i egen regi. Det har mycket marginell betydelse på boendekostnaderna.

Sedan vill man göra en översyn av bruksvärdessystemet för att göra det mer flexibelt. Där kan jag hålla med Rigmor Stenmark.

Men ni redovisar ju inga verksamma förslag som kan lyfta bostadsbyggandet. Det gör regeringen i den proposition som vi har lagt fram för riksdagen. Vi redovisar ett förslag som innebär att för hyreslägenheter under 70 kvadratmeter kommer hela byggmomsen att reduceras bort tillsammans med de 40 % i investeringsbidrag som kan utgå. Hela byggmomsen kommer att reduceras bort vid en produktionskostnad på 20 000 kr per kvadratmeter.

Det här är ju vad byggbranschen har krävt i alla tider. Låt oss bara ta bort byggmomsen så ska vi nog bygga. Vi genomför det nu för lägenheter under 70 kvadratmeter, där det finns ett stort behov av nyproduktion, vilket Boverkets bostadsmarknadsenkät visar. För de större hyreslägenheterna utgår det befintliga investeringsbidraget.

Det här är en kraftfull stimulans till byggandet. Jag möter många byggherrar, kanske inte Byggherrförbundet men många entreprenörer och byggherrar, som tycker att det här är en bra åtgärd. Man har väntat på den.

Centerpartiet säger nej och har inga alternativ att komma med. Jag trodde möjligtvis, med hänsyn till den tidigare debatten, att Centerpartiet skulle göra förbättringar i det förslag som regeringen redovisar. Men man avstyrker det rakt upp och ned. Jag trodde att man skulle ta bort kvadratmetergränsen, för det antydde i den förra debatten. Men man avstyrker rakt upp och ned. Det är ett något märkligt agerande som visar att Centerpartiet inte har en politik på det här området.

Till Peter Danielsson vill jag säga att det nuvarande investeringsbidraget har varit framgångsrikt. Det har tillkommit 14 000 studentlägenheter och 6 000 hyreslägenheter till följd av investeringsbidraget. Det tycker jag inte är ett dåligt resultat. Men det behövs mer, och framför allt behövs det ett större utrymme ekonomiskt än vad den nuvarande ramen på 2 ½ miljarder för investeringsbidrag omfattar. Det är därför som vi går in med detta stöd. Och "byggmomsänkningen" – det är nämligen en skattereduktion som motsvarar byggmomsänkningen – är taklös. Där finns inga begränsningar. Detta är en kraftfull insats för att öka byggandet.

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

Jag ska återkomma till frågan om de 60 000 byggrätterna och hur jag ser på den aktuella situationen med den begränsning som vi har sett när det gäller byggandet av de mer exklusiva bostadsrätterna. Jag ska också återkomma till markfrågan i mitt nästa inlägg.

Anf. 85 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Herr bostadsminister! Vi yrkar avslag på den proposition som jag förstår att bostadsministern hänger upp denna debatt på. Jag hänger inte upp mig på just den propositionen i den här debatten, utan jag är lite mer övergripande. Anledningen till att vi yrkar avslag på den är att den tar sikte bara på små bostäder – bara 60 kvadratmeter. Man kan få bygga 70 kvadratmeter, men man blir befriad från moms för bara 60 kvadratmeter. Det är ingenting som vi tycker är bra. De små bostäderna finns nämligen redan. Det finns ett behov av större bostäder också.

Vi från Centerpartiet har sagt att vi vill ta till så enkla saker som att förändra bruksvärdessystemet och ta bort fastighetsskatten på hyreshus. Vi måste nämligen också få en ändring på bostadspolitiken så att vi så att säga byter bostäder med varandra. Det måste ske någonting på det sättet också. Då måste det också handla om större bostäder. Man kan inte bara fokusera på dessa små bostäder. Det är ingen bra proposition. Dessutom har man inte heller fått tillåtelse att göra de saker som föreslås. Man måste nämligen gå till kommissionen med detta. Då säger vi i Centerpartiet: Varför går man då inte till kommissionen?

Jag vill fråga bostadsministern: Är bostadspolitiken en del i socialpolitiken? Den frågan vill jag ha svar på. Om den är det kan man gå till EU och begära att få en generell momssänkning som skulle kunna underlätta för allt byggande. Jag ser att bostadspolitiken verkligen är en del i den sociala politiken. Den är grunden för allt annat. När man talar om att man ska ha skola, vård och omsorg och tycker att det är kärnan i alltihop håller jag med om det. Men i Sverige kan vi inte ha den typen av verksamhet om vi inte har tak över huvudet, om vi inte har bostäder och om vi inte har en fysisk samhällsplanering. Då vill jag fråga bostadsministern: Känner bostadsministern sig halv? Jag är inte oartig på något sätt. Jag skulle vilja stödja bostadsministern om man från regeringens sida skulle vilja trappa upp i fråga om att ta ett helhetsgrepp och att tillsätta en bostadsminister med ett eget departement. Jag tycker nämligen att man måste ha ett helhetsgrepp på alltihop.

Vi från Centerpartiet kommer nu att lägga fram bra förslag när det gäller just bostadssektorn. Det har vi gjort tidigare också, men man vill inte riktigt se dem. Vi från Centerpartiet vill ha tillväxt i hela landet, och det får man inte om man inte bygger. Ett ökat byggande startar en positiv spiral, det genererar fler arbetstillfällen, och det ger möjligheter till exempel i den här regionen, inte minst i Uppsala där man skriker efter arbetskraft, men man har inga bostäder. Studenterna vill komma till Uppsala och studera, men det börjar bli svårt därför att man inte har några bostäder.

Jag delar åsikten att det finns ett tudelat ansvar. Staten har sitt ansvar, kommunen har sitt ansvar, och andra aktörer har sitt ansvar. Och jag skulle hälsa med tillfredsställelse om vi här samfällt sade: Nu ger vi järnet. Nu sätter vi oss tillsammans och försöker hitta minsta gemen-

samma nämnare eftersom vi anser att detta är så oerhört viktigt att vi faktiskt måste ge och ta av varandra.

Prot. 2002/03:95
29 april

Anf. 86 NINA LUNDSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag fick inte svar på mina frågor, så jag gör ett nytt försök.

Vilka slutsatser har statsrådet dragit av rapporten från landshövdingen i Stockholms län? Det tycker jag vore mycket intressant att få höra.

Kommer ägarlägenheter att ingå i propositionen angående tredimensionell fastighetsbildning som ska landa på riksdagens bord längre fram? Och hur är det med den statliga markpolitiken?

Men jag ska också göra en kommentar kring det som statsrådet sade om fastighetsskatt. Fastighetsskatten är ointressant för nyproduktion. Ja, om man anser att fastigheternas livslängd är fem–tio år. Men alla fastighetsförvaltare räknar på betydligt mycket längre tidsperioder. Och vi vet ju att även allmännyttiga bostadsföretag betalar ansemliga belopp i fastighetsskatt.

Jag har ofta hört statsrådet påtala kommunernas ansvar för markpolitiken. Och visst har kommunerna ett stort ansvar för sin markpolitik. Men det har väl även staten för den statliga markpolitiken med tanke på att man skulle kunna bygga väldigt mycket bostäder också på statlig mark. Men det gör man inte heller. När nu statsrådet har utlovat en diskussion om markpolitiken tycker jag att det vore angenämt att få höra från statsrådet hur han ser på det statliga markinnehavet.

Anf. 87 PETER DANIELSSON (m):

Fru talman! Jag kan till att börja med konstatera att bostadsministrarnas och regeringens förslag inte heller är någon särskilt lysande läsning. För min del känns det som om det är samma gamla lösningar som man presenterar igen fast i lite annan skepnad. Och på något sätt känns det som att det är dessa gamla subventionslösningar som har skapat det haveri som vi upplever i dag. För mig är subventioner kortsiktiga, kostnadsdrivande och snedvridande och inte alls de lösningar som jag skulle vilja se för att få i gång ett ökat byggande. Snarare handlar det om förändringar i hyressättningssystemet, sänkta skatter, ordentliga lösningar på trafikproblem och infrastrukturproblem, men också en starkare konkurrens på byggmarknaden.

Men jag fick i alla fall svar på min första fråga, så för min del väntar jag med spänning på svaret från bostadsministern på min andra fråga, det vill säga varför byggföretagen i dag inte bygger.

Anf. 88 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Jag har dilemmat att jag ska svara på många frågor. Men tiden är begränsad, så jag får ta frågorna lite grann efterhand.

Jag ska knyta an till det sistnämnda, och det berörde även Nina Lundström. Jag har med väldigt stor oro sett hur byggtreprenörföretagen har koncentrerat sitt byggande på de dyra och exklusiva bostadsrätterna. Jag tror att vi har över 1 000 tomma lägenheter i nyproduktionen i Stockholmsområdet i dag. Det är dyra bostadsrätter som det inte finns någon efterfrågan på. Så är det i min hemkommun Malmö också. Och det handlar om en helt avreglerad marknad. Det är ju en helt avreglerad marknad

*Svar på
interpellationer*

där det inte finns något samband mellan pris och kostnad. Det är ett marknadsmisslyckande som byggtreprenörföretagen står för. Det leder mig till slutsatsen att det är fel att samhället träder tillbaka från bostadspolitik, att kommunerna lättvindigt säljer undan marken till högstbjudande och att kommunerna inte försöker påverka bebyggelsen i planprocessen. Det har varit en fri marknad. Byggföretagen har byggt och står nu med väldigt många tomma lägenheter i nyproduktionen därför att det inte finns någon som efterfrågar dem.

Jag menar att produktionen nu måste styras om. Och jag hoppas att byggföretagen klarar av det och att de inte har köpt på sig marken så dyrt att de tvunget måste exploatera den till den mera exklusiva produktionen i ett annat konjunkturläge än det som vi för närvarande befinner oss i. Jag är väldigt orolig för den utvecklingen.

Jag tror att vi har gemensamma uppfattningar om att konkurrensen måste skärpas och att vi också måste få fram mindre och medelstora aktörer som ger de stora en match. Vi ser ju på andra håll i landet att det går att bygga bra hyresbostäder till rimliga kostnader.

Duvkullen i Linköping har äntligen, med den nya majoriteten i Stockholm, fått marktilldelning också i Hammarby Sjöstad och kommer att kunna bygga till betydligt lägre kostnader. I Ängelholm bygger en privat byggmästare kvalitativt utmärkta bostäder till fullt rimliga kostnader, så de här mindre och medelstora måste vi stimulera fram. Jag ser en möjlighet att via investeringsstödet faktiskt göra det. Jag ser också en möjlighet genom det byggkostnadsforum som vi har inrättat på Boverket och som ska stimulera fram denna utveckling.

Tiden börjar rusa i väg igen, och jag har några frågor till att svara på. Jag berörde tidigare hur jag ser på läget just nu när det gäller byggrätter och den produktion som vi har av bostadsrätter.

Jag tänkte också beröra Mats Hellströms uppdrag. Det som Mats Hellström har redovisat tycker jag är väldigt intressant. Han redovisar väldigt klara ambitioner från merparten av kommunerna i Stockholm att kraftigt öka sitt bostadsbyggande. Det finns nu väldigt tydliga ambitioner att ta ett kommunalt ansvar för ett ökat bostadsbyggande i regionen.

Sedan är det klart att det i alla fall för en del av byggandet krävs infrastrukturinvesteringar. Ni som sitter här vet att regeringen i höst ska lägga fram en infrastrukturplan. Vi ska ta ställning till de remisser som nu är ute via Banverket och Vägverket och lägga fast en infrastruktur. Då ska vi naturligtvis väga in också bostadsbyggandet.

Sedan har vi markfrågorna. Jag berörde tidigare den privata marken. Statliga markinnehavare ska följa kommunernas planintentioner för bebyggelse. Tullinge är ett lysande exempel. Där finns det ett mycket gott samarbete mellan Vasallen och Botkyrka kommun. Självklart uppfyller Vasallen de intentioner som Botkyrka kommun har för exploateringen av det området.

Anf. 89 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Det är lite trist att inte få svar på frågor som ställs, så jag gör väl som Nina Lundström och frågar igen: Tillhör bostadsbiten socialpolitiken – eller? Och hur ser ministern på bruksvärdessystemet?

När det gäller det här bostadsbyggandets hinderbana tycker jag att det vore bra om vi i kväll kanske liksom kunde ta ett kliv och komma förbi

några hinder. Det är precis som jag tidigare sade, nämligen att man får lov att både ge och ta. Det handlar mycket om attityder.

Kommunerna har ett ansvar. Även enskilda har ett ansvar. Till exempel måste möjligheten att överklaga till en rad instanser bort. Sådant gagnar inte demokratin, utan det bara förhindrar byggloven. Jag vet att PBL-utredningen är på gång. Men jag hoppas att vi någon gång ska kunna säga att vi är eniga här. Just nu är det ett oerhört bra läge för att reformera bostadsmarknaden. Det är ju så många som är intresserade av det, och vi får så många tips. Man är ständigt intresserad.

I går på TV till exempel visades hur bruksvärdessystemet slår i landet. Lägenheter i Haparanda är dyrare än lägenheter mitt inne i Stockholm just på grund av bruksvärdessystemet.

Jag menar också att det finns möjligheter att få till stånd politiska samförståndslösningar. Hyresgästföreningen kan ju komma överens med SABO och fastighetsägarna. Trots att man i valrörelsen spydde galla över oss på den borgerliga sidan är man nu beredd att diskutera vad vi då föreslog. Det tycker jag är bra, men det är bråttom. För Sveriges skull måste vi få i gång tillväxten i landet. Jag menar att bostäder tillhör socialpolitiken. Utan bostäder stannar Sverige.

Anf. 90 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Tiden tog slut även i förra inlägget, men jag ska nu försöka svara på de frågor som ställts.

Rigmor Stenmark knyter an till socialpolitiken just när det gäller byggmomssänkningen. Frågan är, har jag uppfattat, om det inte är möjligt att göra en generell byggmomssänkning. Mitt svar på den frågan är nej. Vi har undersökt detta väldigt nog. Enligt EU:s mervärdesskattedirektiv är det tillåtet att göra en sänkning av byggmomsen om det är specialdestinerat till en viss typ av byggande. *Social housing* brukar man tala om i Västeuropa.

Att genomföra en rejäl byggmomssänkning bara för ungdomsbostäder hade väl gått. Att göra det bara för servicelägenheter för äldre hade möjligen också gått att göra. Men att göra en generell byggmomssänkning är inte möjligt enligt EU:s mervärdesskattedirektiv. Vi har undersökt den saken väldigt nog.

Vi i Sverige har ju bedrivit en annan bostadspolitik än man haft i många andra länder och har inte byggt ”rena socialbostäder”, utan vi i Sverige har sett på boendet på ett annat sätt. Naturligtvis kan vi hävda – enligt regeringsformen är det också så – att det åligger samhället att svara för bostäder. Det gäller då samhället i vid bemärkelse, alltså kommuner, stat och andra intressenter. Det är dock inte möjligt att göra en generell byggmomssänkning. Jag är heller inte så säker på att det hade varit särskilt bra därför att byggmomssänkningen hade så att säga gått direkt till entreprenörerna. Den skulle nog inte komma dem till del som så småningom flyttar in i bostadsrätterna i Hammarby Sjöstad. Men det vet jag inte säkert; därom kan vi tvista.

Också jag ser ett behov av att göra en översyn och en reformering av bruksvärdessystemet. Vi har tillsatt en utredning som har ett år på sig, och vi räknar med att kunna reformera bruksvärdessystemet så att det ska gälla från den 1 januari 2005.

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

Vidare lägger vi inom kort fram en lagrådsremiss om tredimensionell fastighetsbildning, med ikraftträdande vid årsskiftet. Vi är alltså överens om mycket, men på en del punkter har vi olika uppfattningar.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2002/03:269 om Statens bostadsnämnd

Anf. 91 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Rigmor Stenmark har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att förtydliga direktiven till Statens bostadsnämnd.

Frågan ställs mot bakgrund av uppgifter om att Kristinehamns kommun avser att riva tomma bostäder i stället för att sälja dem och att det skulle orsakas av den ersättning man får för att avveckla bostäderna enligt kommunens avtal med Statens bostadsnämnd.

Statens bostadsnämnd har i uppgift att medverka till omstrukturering av de kommunala bostadsföretagen i de kommuner som har allvarliga problem med vakanser i bostadsbeståndet.

De överenskommelser som nämnden träffar med respektive kommun går ut på att se till att det kommunala bostadsföretaget ges långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar. I de allra flesta fall innebär detta bland annat att en del av bostäderna måste tas bort från bostadsmarknaden. Det finns helt enkelt för många tomma bostäder som inte kommer att efterfrågas inom överskådlig tid. Det är kommunens ansvar att genomföra den nödvändiga minskningen av bostadsbeståndet, och kommunen kan själv välja att utveckla bostäderna till annan användning eller att avveckla dem.

Statens roll är att medverka till att hitta en hållbar lösning på problemen och att bidra med ekonomiskt stöd eller andra åtgärder om kommunen inte själv maktar med att genomföra de nödvändiga åtgärderna. En viktig utgångspunkt för de åtgärder som genomförs är att de ska bidra till att stabilisera de lokala bostadsmarknaderna och att de inte får skapa konkurrensfördelar för någon part. Bland annat som en följd av detta har Statens bostadsnämnds och tidigare Bostadsdelegationens arbete mötts av en bred acceptans från lokala fastighetsägare och boende.

Om en kommun, trots avtalet med Statens bostadsnämnd, av något skäl ändrar sig och vill att de tomma bostäderna blir kvar på bostadsmarknaden, till exempel genom att sälja bostäderna för fritidsboende, motsätter sig inte staten detta. Det står kommunen fritt att omförhandla avtalet och genomföra en försäljning.

En sådan lösning kan dock av flera olika skäl inte bygga på statens ekonomiska stöd. De bostäder som blir bostadsrätter för fritidsboende kommer i praktiken att finnas kvar på bostadsmarknaden. Även om de initialt upplåts för fritidsboende finns det inget som hindrar att de i ett senare skede kommer tillbaka på den vanliga bostadsmarknaden och återigen skapar vakanser. En försäljning för fritidsboende innebär alltså inte någon varaktig lösning på problemet med ett för stort utbud av bostäder.

Samtidigt är det viktigt att notera att ett inflöde av turister och fritidsboende naturligtvis är väldigt positivt för de regioner som har problem

med avfolkning och minskande underlag för service och näringsliv. Jag är därför angelägen om att medverka till att hitta former för hur detta kan ske utan att det bryter mot de principer som måste vara vägledande för nämndens verksamhet.

Regeringen har tidigare fått riksdagens bemyndigande att bilda ett eller flera särskilda bolag för att bland annat hjälpa till med utveckling av kommunernas tomma bostäder till annan användning. Vi har nu för avsikt att bilda ett sådant bolag. Det är möjligt att det genom detta bolag kommer att gå att hitta en framkomlig väg för att möta ett seriöst intresse för fritidsboende och turism i de aktuella kommunerna.

Anf. 92 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Nu är vi inne på ett annat problem, nämligen överskott på bostäder. Jag tackar för svaret från bostadsministern. Det är ett intressant svar ur flera perspektiv, och jag är glad att jag ställde en interpellation och inte bara en skriftlig fråga när jag fick höra talas om vad som hände i Kristinehamn. Det ger mig en möjlighet att närmare få utrett vad ministern egentligen menar i sitt svar.

Jag vill ha förtydliganden på två punkter.

Ministern säger att det är viktigt att notera att ett inflöde av turister och fritidsboende naturligtvis är väldigt positivt för de regioner som har problem med avfolkning och ett minskande underlag för service och näringsliv. Av den anledningen är ministern också angelägen om att hitta former för hur detta kan ske utan att det bryter mot de principer som måste vara vägledande för Statens bostadsnämnds verksamhet.

Min egen reaktion är: Borde inte nämnden ha i sina direktiv att man ska göra en helhetsbedömning av situationen på respektive ort för att i första hand se om det finns andra mycket positivare åtgärder att vidta än att med statliga pengar riva hus som är möjliga att använda till fritidsändamål? Kommer folket till bygden som fritidsboende är det en stor risk eller, skulle jag mycket hellre vilja säga, en stor möjlighet att de blir kvar.

Vi har diskuterat tidigare i kväll problemet med att det är bostadsbrist i mer än 100 kommuner i Sverige i dag, och alla varken kan eller, som jag tycker, ska bo på samma plats i Sverige. Bör det inte ingå i direktiven för nämnden att man ska se till helhetsbilden i Sverige och som en sista åtgärd, när alla vägar är provade, ge stöd för att riva hus? För oss i Centerpartiet är det viktigt att vi kan få ett helt Sverige, att vi kan få tillväxt i hela landet. Det är inte intressant bara för en enskilda kommun, utan det borde vara väldigt intressant också för den svenska regeringen.

Den andra punkt som jag reagerade på i svaret gäller det sista i ministerns svar, att regeringen har för avsikt att på nytt bilda ett statligt bolag för att hitta en framkomlig väg för att möta ett seriöst intresse för fritidsboende och turism i de aktuella kommunerna. För mig framstår det som ytterligare ett statligt ingripande parallellt med att man redan har en statlig bostadsnämnd. Är inte detta onödigt krångel och byråkratiskt?

Anf. 93 MARGARETA PÅLSSON (m):

Fru talman! Jag har besökt Statens bostadsnämnd, och där ställde jag frågor. På de frågorna fick jag inga nöjaktiga svar. Därför tar jag tillfället

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

i akt och ställer frågorna till bostadsministern i stället och hoppas att han är mer välvillig till att svara mig.

Jag har fyra frågor.

För det första: Efter vilka kriterier bedömer Statens bostadsnämnd de kommuners ekonomi som ansöker om stöd?

För det andra: När stöd har beslutats av SBN, är det huvudsakligen på grund av ekonomin i det kommunala bostadsbolaget?

För det tredje: Tas det hänsyn till kommunernas skattesats?

Slutligen: Bedöms värdet i och av andra kommunala bolag än bostadsbolagets?

Anf. 94 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Jag är helt överens med Rigmor Stenmark om att man i första hand ska se på möjligheterna att använda tomma bostäder till andra verksamheter. Det kan gälla kontor, fritidsboende, det kan ibland till och med gälla att flytta bostäder – det har förekommit i vårt land. Det är naturligtvis ett nederlag att behöva riva undan ett bostadsbestånd, men ibland kan det vara nödvändigt om man har så många tomma lägenheter att man får en mycket stor kommunalekonomisk belastning och riskerar att försämra möjligheterna att uppfylla andra välfärdsåtaganden från kommunerna. I första hand ska man naturligtvis titta på möjligheterna att använda bostäderna till andra ändamål.

I fråga om Kristinehamn finns det ett problem i sammanhanget med att bara gå in med statliga medel och se till att bostäderna blir fritidsbostäder initialt. Det är det att om man dumpar priserna den här vägen via statliga medel, så rubbar man förutsättningarna på hela den lokala bostadsmarknaden. Det drabbar marknadsvärdet på de övriga bostadsrätterna som är bebodda. Det drabbar villorna. Alla bostadsrättshavare och alla villaägare riskerar att hamna i en nedåtgående spiral där bankerna till sist säger upp lånen, och mängder av privata människors ekonomi havererar om man via statliga medel går in och dumpar ett utbud av bostäder på den lokala orten. Det skulle också direkt slå mot privata fastighetsägare. Den uppslutning som vi har haft bakom Bostadsdelegationens och Statens bostadsnämnds arbete på den lokala bostadsmarknaden för de privata fastighetsägarna skulle omintetgöras i ett sådant läge.

Ska vi kunna använda den här möjligheten kan vi inte via statliga medel gå in och dumpa priserna för att få ut lägenheterna för fritidsboende så att de så småningom kan komma tillbaka till den ordinarie bostadsmarknaden. Vi måste hitta andra utgångar. Det är därför jag antyder i svaret att staten avser att bilda ett nytt statligt bolag som har i uppgift att utveckla fastighetsbeståndet. Ett nytt statligt ägt bolag ska bildas för att arbeta med omstruktureringen av kommunala bostadsfastigheter. Det av riksdagen tidigare beslutade uppdraget, som gav det statliga fastighetsbolaget Vasallen möjligheter att förvärva kommunala bostadsfastigheter för omvandling till företagslokaler eller andra lämpliga ändamål, ska genomföras samtidigt som Vasallen kapitaliserar ett dotterbolag för detta ändamål. Avsikten är att överföra denna verksamhet också till det nya bolaget. Detta görs för att vi från statlig sida ska kunna ha ett instrument för att förädla och vidareutveckla bostäderna till olika ändamål, kanske fritidsfastigheter, i stället för att riva undan beståndet.

På det viset tycker jag att jag har gett Rigmor Stenmark en positiv vink om att jag ser också ett problem som har åskådliggjorts bland annat via Kristinehamnsfallet. Jag är angelägen om att hitta en lösning på det utan att vi för den skull hamnar i en situation där vi rubbar förutsättningarna totalt på den lokala bostadsmarknaden, går in med statliga medel, rubbar konkurrensen och sätter folk i en besvärlig situation.

Anf. 95 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Nej, jag tycker inte heller att staten ska gå in och dumpa priserna. Det är en väldig skillnad redan i dag mellan att köpa en villa i de trakter som vi talar om och att köpa en villa i den region som vi just nu befinner oss i. Det sköter marknaden ganska väl. Det som är viktigt är att få in människor som ser bygden som en väldigt stor tillgång. Vi från Centerpartiets sida anser att det är kommunerna, var och en, som måste tillåtas att ta sitt rättmätiga ansvar för utformningen av bostadspolitiken utan statliga pekpinnar och hinder. De lokala förutsättningarna får på det viset ett större genomslag. I de kommuner där det råder bostadsöverskott måste kommunerna själva kunna ta beslut om omstrukturering och utförsäljning av sina bostadsbestånd. En statlig bostadsnämnd som ska övervaka och ge bidrag känns för oss överflödigt och behövs inte enligt vårt sätt att se på situationen.

Jag delar uppfattningen att det finns behov på vissa håll av hjälp med att sanera bostadsbeståndet. När hus står tomma alltför länge förfaller de, och det i sig är ett mycket trist inslag i samhället. Det är inte roligt att åka genom Sverige och se tomma hus, se svarta fönster gapa.

Husen kan även vara fel placerade i en kommun, så det kan vara omöjligt att få människor att bosätta sig där. De minner om en svunnen tid när man tog ansvar för att bygga husen där industrin så krävde. Så visst finns det problem med ett bostadsöverskott. Men därifrån till att inrätta en bostadsnämnd och anslå skattemedel till det anser vi är fel, det vill jag återigen poängtera.

Det måste gå att med de befintliga myndigheter som vi har ganska gott om komma till rätta med byråkratin. Det är mycket pengar som anslås i en ansträngd statlig ekonomi. 150 miljoner anslår majoriteten i kommande budgetar. Jag kan glädja ministern med att vi från Centerpartiet är med på en del av pengarna, 30 miljoner. Det är också viktigt att det blir en uppföljning så att vi får en redogörelse av hur anslagen används.

Jag vill också fråga ministern om en ny modell som jag vill testa. Skulle ministern kunna tänka sig att man i stället för bidrag ger en statlig kreditgaranti till de kommuner som har ett verkligt behov av ekonomisk hjälp för att sanera sina bostadsbestånd? Det skulle ge incitament till att kommunerna prövar alla andra möjligheter innan de lånar pengar av staten.

Eftersom den här interpellationen har utgångspunkt i det som händer i Kristinehamn är det lätt att peka på den stora betydelse som turism och samarbetet med Norge har för Sverige i dessa delar av landet. Då tycker jag att vi ska möta detta med positiva insatser. Vi ska satsa på vägar och kollektivtrafik och på småföretag genom bland annat enklare regler så att människor vågar satsa på turismen. Det leder till många positiva spiraler. Vi vet att turismen är på frammarsch i Sverige. Alltfler planerar att stanna hemma på sin semester, och det gäller både sommartid och vinter-

tid. Då är inte minst Värmland ett bra ställe att vistas på. Jag garanterar det.

Anf. 96 MARGARETA PÅLSSON (m):

Fru talman! Det klagas ofta på oss politiker att vi är flummiga och att vi håller anföranden i stället för att fråga när vi ska ställa frågor. Jag ställde fyra frågor, och jag ber om ursäkt om de var så otydliga att bostadsministern inte förstod dem. Så jag ställer dem därför en gång till:

1. Efter vilka kriterier bedömer statens bostadsnämnd de kommuners ekonomi som ansöker om stöd?
2. När stöd har beslutats av SBN är stödet då huvudsakligen beroende av bostadsbolagets ekonomi?
3. Tas det hänsyn till kommunernas skattesatser?
4. Bedöms värdet i och av andra kommunala bolag än bostadsbolaget?

Anf. 97 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Först vill jag säga till Rigmor Stenmark att kommunerna har full frihet att hantera dessa frågor. Det är inte så att staten bestämmer över kommunerna. Statens bostadsnämnd ingår avtal med kommunerna om man ska ge ett statligt stöd. Men om förhållandena ändras har kommunerna också möjlighet att omförhandla dessa avtal. Det är inget diktat från statens sida.

Som jag har upplevt det med de kommuner som befinner sig i en utomordentligt besvärlig situation har man varit väldigt nöjd med den dialog som har förts med staten. Det är glädjande att Centerpartiet nu tillstyrker en del av de medel som regeringen vill anslå. Ni har ju varit motståndare till Bostadsdelegationen tidigare.

Det finns en rad kommuner som har en utomordentligt besvärlig situation till följd av att de har många tomma lägenheter och som inte kan hantera dem på egen hand. Då måste vi från staten vara med och hjälpa till för att lösa problemet.

Jag delar också Rigmor Stenmarks uppfattning att vi måste ta till vara turismen och friluftslivet. Värmland har utomordentligt goda förutsättningar på det området. Det vi inte kan göra är att med statliga pengar dumpa priserna på bostadsmarknaden. I så fall skulle vi rubba de lokala konkurrensförhållandena och ställa enskilda människor som bor i det befintliga bostadsrättsbeståndet eller i egna hem inför en mycket svår situation. Därför är detta en grannlaga fråga att hantera, och vi ska försöka att hantera den på ett konstruktivt sätt framöver.

Jag har tagit del av Kommunförbundets rapport – och nu vänder jag mig till Margareta Pålsson – på det här området. Kommunförbundets bostadsberedning tillstyrker i huvudsak samstämmigt över partigränserna de åtgärder som regeringen nu vidtar för att tillsammans med kommunerna hantera problemet. Det finns naturligtvis en insikt också hos Kommunförbundet om att många kommuner inte klarar av detta på egen hand.

Sedan kan jag försäkra Margareta Pålsson att Statens bostadsnämnd och den tidigare Bostadsdelegationen har varit utomordentligt noggranna

vid sina provningar av de ansökningar som har kommit in. Man har tittat på kommunernas egna ekonomiska förutsättningar för att kunna hantera problemet.

Det rör sig inte om villkorslösa bidrag. Om man har kunnat tänka sig att gå in med statliga medel har man ställt mycket hårda krav på kommunerna på egna ekonomiska insatser. Det har inte varit något allmänt slöseri med statliga skattepengar, utan det har funnits en väldigt tydlig modell för hur detta ska hanteras. Det grundläggande kravet har varit att kommunerna själva måste göra den ekonomiska uppoffring som man kan begära av dem innan staten har gått in med ytterligare medel. Då har man sett på kommunernas totala ekonomi och deras förutsättningar att klara en jämförbar service inom andra välfärdsområden såsom vård, skola och omsorg i förhållande till andra kommuner.

Det har varit en väldigt noggrann provning. Det finns många kommuner som tycker att det har varit en för hård provning, om jag uttrycker det så. Men jag tycker att det har varit nödvändigt att ha denna provning så att vi inte bara skickar ut pengar villkorslöst till kommunsektorn.

Anf. 98 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Förlåt om jag är lite envis, men jag fick inget svar på min fråga om ministern var beredd att titta på ett nytt system med kreditgarantier från staten för att kunna hjälpa kommuner med ekonomiska svårigheter.

Jag håller med om att kommunerna till en viss del har frihet. Men i de fall som vi har resonerat kring har kommunerna gått in och konkurrerat med ett annat bolag. Det är klart att svenska staten är en ganska stark konkurrent till mindre företag. På det viset är staten med och dumpar bort husen. Det är förmånligare att riva husen med statliga medel än att sälja dem som fritidsfastigheter.

Jag vet ju att även kommunpolitiker ser över sin kassa och naturligtvis har skäl till varför de gör så eller så. Det är därför som jag har efterfrågat en punkt i Statens bostadsnämnds direktiv om att man ska se till helheten. Man ska främst se till att man medverkar till en sund bostadspolitik på de aktuella orterna så att man inte i första hand river bostadshus. Det borde finnas med en punkt där man ställer krav på att allt annat ska vara uttömt innan staten går in.

Jag skulle vilja se en kreditgaranti i stället för att staten ska ge bidrag eftersom inte heller staten har så gott om pengar.

Sedan vill jag tacka för debatten även på den här punkten.

Anf. 99 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Man hinner inte riktigt med alla gånger. Det ställs ju inte bara frågor i interpellationen utan det ställs också en rad frågor under debatten. Jag ber om ursäkt för att jag inte har hunnit svara på alla frågor.

Statens bostadsnämnd har för riksdagen redovisat vilka åtgärder som visat sig vara nödvändiga att gå in med för att hantera problematiken. Utgångspunkten för Statens bostadsnämnd har varit att i första hand se vad det finns för alternativ användning för fastigheterna i stället för bostäder. Sedan ska man i sista hand om det är nödvändigt gå in och medverka till en rivning av ett fastighetsbestånd.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Det är därför som jag i mitt svar angav att det bolag som vi tänker inrätta är till för att vi ska kunna medverka till en utveckling och förädling, om det är möjligt, i stället för att riva eller kanske ibland flytta bostadshus. Utgångspunkten för oss är att vi inte i onödan ska fördärva ett kapital om det kan användas till andra ändamål. Därom är vi helt överens.

Instrumenten att kunna gå in med kreditgarantier och liknande har ju tillämpats. Det har varit ett brett spektrum av åtgärder där detta har varit en av ingredienserna.

Det här är ingen lätt problematik, men jag ser att det finns ett tydligt statligt ansvar. Om vi inte tar det råkar många kommuner som redan sitter trångt till utomordentligt illa ut och får svårt att klara det som vi alla besjålas av, nämligen andra välfärdsåtaganden inom vård, omsorg och skola.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på interpellation 2002/03:256 om skogsskövlingen

Anf. 100 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Yvonne Andersson har frågat justitieministern vilka åtgärder han avser att vidta för att förhindra otillbörlig skogsskövling. Arbetsfördelningen inom Regeringskansliet är sådan att jag besvarar frågor om jordförvärvslagstiftningen, och frågan har därför överlämnats till mig.

Yvonne Andersson anför bland annat att en person i spekulativt syfte kan förvärva en skogsfastighet, och innan myndigheterna avgjort frågan om förvärvstillstånd, kan förvärvaren ha hunnit avverka mycket skog. Enligt Yvonne Anderssons erfarenhet tyder alltmer på att detta förfarande sätts i system.

För att undvika missförstånd vill jag först framhålla att grundläggande civilrättsliga regler om förvärv av fast egendom finns i jordabalken. Särskilda offentlighetsrättsliga bestämmelser om förvärv av jord- och skogsbruksfastigheter finns i jordförvärvslagen. Regler om hur skogen ska brukas finns i skogsvårdslagen. Justitieministern ansvarar för jordabalken, medan statsrådet Messing ansvarar för frågor avseende skogsvårdslagstiftningen.

Enligt reglerna i jordabalken krävs för överlåtelse av fast egendom att parterna iakttar vissa formella krav. Bland annat gäller att ett avtal om överlåtelse av fast egendom ska vara skriftligt och underskrivet av säljaren och köparen. Köparen är skyldig att ansöka om inskrivning av förvärvet, lagfart, hos inskrivningsmyndigheten. När ansökan om lagfart görs, kontrollerar inskrivningsmyndigheten huruvida förutsättningar för sådan inskrivning föreligger. Om sökanden behöver tillstånd av en myndighet för sin rätt att förvärva fastigheten, får lagfart inte meddelas förrän sådant tillstånd föreligger.

I jordförvärvslagen finns bestämmelser om att köparen av en jord- eller skogsbruksfastighet i vissa fall måste beviljas tillstånd, förvärvstillstånd, för att förvärvet ska vara bestående. Fysiska personer måste, utom vid släktförvärv, söka tillstånd för förvärv av jord- och skogsbruksfastigheter i vissa av regeringen särskilt utpekade så kallade glesbygdsområ-

den. Förvärvstillstånd krävs också i de av regeringen särskilt utpekade omarronderingsområdena.

Förvärvstillstånd krävs däremot inte för personer som redan, sedan minst sex månader, är bosatta i glesbygd i samma kommun där förvärvsegendomen är belägen. Inte heller behövs tillstånd för personer som förbinder sig att bosätta sig i fastigheten inom tolv månader och bo där i minst fem år. I dessa två sistnämnda fall görs i stället anmälan till länsstyrelsen.

Reglerna i jordabalken förhindrar inte att köparen, i enlighet med parternas avtal, nyttjar fastigheten för till exempel skogsavverkning innan en prövning av frågan om tillstånd enligt jordförvärvslagen har skett eller lagfart har meddelats.

Skogsvårdslagen innehåller bland annat regler om anmälan av avverkning. Någon koppling till förvärvstillstånd eller lagfart för att tillåta avverkning föreskrivs inte.

Sommaren 1999 tillkallades en särskild utredare med uppgift att dels utvärdera effekterna av vissa jordpolitiska bestämmelser, dels komma med förslag till ändringar i dessa bestämmelser. Utredningen (SOU 2001:38) föreslår bland annat att de så kallade glesbygdsbestämmelserna tas bort, innebärande att fysiska personer utan krav på förvärvstillstånd fritt kan förvärva lantbruksegendom var som helst i landet om tillstånd inte krävs på grund av reglerna om omarrondering. Utredningen har remissbehandlats, och av remissvaren framgår att det råder delade uppfattningar bland myndigheter, organisationer, företag och allmänheten om vilka regler som i detta avseende är bäst för glesbygden.

Att med hjälp av skärpt jordförvärvslagstiftning försöka stoppa så kallade klippare finner utredningen inte särskilt effektivt. Jordförvärvsutredningen har i stället föreslagit skärpningar i tillämpningen av skogsvårdslagen som syftar till att fastighetsförvärv i framtiden inte kommer att stå i strid med ett omdömesgillt och långsiktigt brukande av skogen.

Inom Regeringskansliet pågår för närvarande arbete med att finna förslag till hur man ska komma till rätta med problemet med så kallade klippare och med ambitionen att undvika att de berörda lagstiftningarna bland annat får sådan utformning att de skapar inlåsnings effekter samt blir betungande för såväl myndigheter som allmänhet. Innan nämnda frågeställningar utretts och beretts inom Regeringskansliet vill jag avvakta med besked om vilka konkreta åtgärder som bör vidtas.

Anf. 101 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Först vill jag tacka så mycket för svaret. Jag är inte nöjd med det svar som jag fått, även om det är uttömmande, tydligt och redovisande.

Det är naturligtvis bra att man i Regeringskansliet utreder hur den nuvarande lagen ska förhindra att klippare utnyttjar naturtillgångar på ett otillbörligt sätt. Men varför vänta och låta tiden tillåta fler klippare? Det är min stora fråga inför den här debatten. Vore det ändå inte mer naturligt att skapa en sammanhållen lagstiftning som förhindrar med nästintill omedelbar verkan att det som sker faktiskt får ske enligt lagen?

Jag har i min interpellation påtalat problemet med att människor kan skövla skog på ett otillbörligt sätt. I realiteten går det till så här: Erik har ett kapital som han helst vill få så stor utdelning av som möjligt. Han

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

finner en jordbruksfastighet, låt säga i Västerbotten, som han bestämmer sig för att köpa. För att förvärvet ska vara bestående krävs i detta fall förvärvstillstånd. Men reglerna förhindrar inte att Erik nyttjar fastigheten och avyttrar skog innan en prövning har skett av frågan om tillstånd eller lagfart har meddelats. Här finns problemet. Erik får inte förvärvstillstånd, eller köpet vinner senare inte laga kraft. Men under den tid som myndigheterna handlägger ärendet hinner Erik skövla stora mängder skog, och köpet går sedan tillbaka. Erik har genom detta hanterande på laglig väg fått god utdelning för sina pengar. Och skadan är skedd.

Bästa minister! Det är inte rimligt att ha så många myndigheter och en byråkrati så att skövlingar i detta avseende kan ske. Det är naturligtvis inte intressant för de enskilda människorna som har känsla för och engagemang i sin skog och i sin natur däromkring. De bryr sig föga om ifall det är justitieministern, statsrådet Messing eller statsrådet Nykvist som har ansvar för frågorna. De väntar på att någonting ska göras.

Det är naturligtvis bekymmersamt att det är flera myndigheter som hanterar det här. Inskrivningsmyndigheten hanterar lagfarten. Förvärvstillståndet hanteras av länsstyrelsen. Skogsvårdslagen reglerar anmälan om avverkning. Det är detta problem som vi måste komma åt och som jag vill att statsrådet ska ha åtminstone en tillfällig lösning på.

Anf. 102 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Vi har olika lagstiftningar, men det är lagstiftningar med lite olika syften. Det handlar om civilrättsliga regler och det handlar om offentligrättsliga regler, och det här handlar om näringsrättsliga regler.

Vår skogsvårdslagstiftning är skriven på ett sådant sätt att den ska stimulera till att man får största ekonomiska utbyte av sin skog och att man får det långsiktigt. Men vi har skydd mot exploaterande slutavverkningar. Därför finns det regler om att vi ska ha en jämn åldersfördelning i skogen. Vi ska se till att vi på brukningsenheter som är större än 50 hektar inte avverkar på ett sådant sätt att vi får kalmark och att vi får skog yngre än 20 år på mer än hälften av brukningsenheten.

Tyvärr finns det oseriösa former av skogsbruk. Det finns personer som inte har kunskap om skogen och som inte har en tradition när det gäller att arbeta inom området. De tar inte ansvar för återväxt, och de tar inte heller ansvar för olika miljö- och kulturintressen. Det är oacceptabelt, och givetvis måste vi hitta åtgärder för att komma till rätta med problemet.

Samtidigt vill jag peka på att detta inte är det vanligast förekommande. Jag skulle vilja redovisa några siffror. Varje år byter ca 5 000 lantbruksfastigheter ägare i glesbygdsområdena. I 70 % av fallen handlar det om släktförvärv, som inte omfattas av prövningen. Årligen prövas 700–800 ärenden om förvärvstillstånd för fysiska personer. 15–30 avslås. När man har försökt ringa in de fall som man kallar för skogsklippare har man sett att det är 20–60 fall per år. Vi måste komma ihåg detta, så att vi är mycket noggranna när vi försöker hitta lösningar och så att vi inte försvårar för de fastighetsägare som sköter sig.

Jordförvärvsutredningen har pekat på en lösning där man skulle avreglera och inte ha kvar regelverket. Men som jag nyss redovisade har många av remissinstanserna synpunkter på detta och menar att vi måste finna andra lösningar för att stävja problemen. Det arbetet är i full gång

inom Regeringskansliet. Syftet är att finna lösningar som innebär att vi främjar rörlighet. Glesbygden tjänar ju på att få in nya människor, nya företagare och nya entreprenörer. Men vi vill också se till att vi ger möjligheter för de fastboende i skogslänen så att de kan förvärva och behålla den skogsmark som behövs för att de ska kunna leva kvar i området.

Därför är detta ingenting som lämpar sig för tillfälliga lösningar. Man kan inte heller säga att vi kan göra det här väldigt enkelt. Vi måste hitta de rimliga lösningarna. Det arbetet är i gång, och jag är fast besluten att vi ska kunna hitta rimliga lösningar på problemet. Men det är inte enkelt att lösa det.

Anf. 103 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! I den här debatten har jag varken efterfrågat hur man avverkar skog eller vad man vill göra för glesbygderna. Det ingår inte alls i min fråga i interpellationsdebatten, fru talman. När jag ställde interpellationen handlade det om att jag vill ha ett klart och tydligt besked från ministern: Vad gör man när man har tre olika ministrar som har ansvar för tre olika delar?

Vi ser ju att här finns ett problem, där mindre seriösa människor skövlar en skog som andra människor värnar starkt. Då var min önskan att få ett tydligt och klart besked om hur vi åtgärdar en problematik som har uppkommit de senaste åren och som vi är överens om. Vi är ju alla överens om att detta är ett jätteproblem på de ställen där det har hänt. Statsrådet har visat i sitt svar att man inser att det finns en problematik. Regeringskansliet utreder.

Vad är det då min interpellation går ut på? Jo, den går ut på en enda sak – att den enskilda människan i Västerbotten eller någon annanstans där detta sker inte ska behöva drabbas av en byråkrati och en uppdelning som vi har gjort politiskt och förvaltningsmässigt. De enskilda människorna vill ha hjälp och stöd för att åtgärda detta. Då säger jag: Borde vi inte kunna hitta en tillfällig lösning på problemet till dess att vi är överens om en tillfredsställande framtida varaktig lösning? Det är det svaret som jag vill ha här i kväll.

Anf. 104 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Vi är helt överens om att vi ska försöka lösa problemet. Jag tycker inte att det är rimligt att försöka lagstifta om tillfälliga lösningar. Detta är ett alltför viktigt problem.

Jag ser heller inget problem i att detta är frågor där flera departement har ett delat ansvar. Det handlar om att regeringen har ambitionen att komma fram till en rimlig lösning på problemet.

Vi har jobbat en tid med frågan. Vi börjar se att det finns vissa vägar att gå. Jordförvärvsutredningen pekade på att det inte var jordförvärvslagen som innehöll möjligheter till lösning av problemet med skogsklippare, utan lösningarna fanns snarast i skogsvårdslagstiftningen. Utredningen pekade på lösningar som handlade om att man ser till att man får effektiva och långsiktiga regler när det gäller att ställa säkerhet för återväxtåtgärder. Det är en del i problematiken att man måste se till att man får en återväxt och att man lägger ett ansvar för återväxten som på ett rimligt sätt är kopplat till förvärvet. Det är en fråga som vi arbetar med i

Regeringskansliet. Här kan vi se att vi möter vissa lagtekniska svårigheter, men arbetet pågår.

Utredningen pekade också på en annan möjlighet. Där handlade det om minsta storlek på brukningsenheten för att ransoneringsbestämmelserna ska gälla. Vi har tidigare gått från 100 hektar till 50 hektar, och det kan finnas skäl att pröva att gå ett steg längre.

Det är alldeles tydligt i debatten att kärnfrågan handlar om förvärvstillstånd i relation till avverkning. Jag kan tänka mig att man ger skogs- och vårdsstyrelserna en roll i sammanhanget. Det innebär att en lösning skulle kunna vara krav på förvärvstillstånd kopplat till att man börjar bruka marken, det vill säga att man får avverka.

Men jag är inte beredd här i dag att lägga fram de konkreta förslagen till åtgärder. Vi har ett arbete på gång i Regeringskansliet. Jag är fast besluten att göra allt vad jag kan för att hitta lösningar på problemen, och jag är lite förvånad över att jag då får kommentarer om att det också finns andra intressen. Visst måste vi ju ha en helhetssyn på dem som är berörda av lagstiftningen! Vi kan inte göra det svårt för dem som sköter sig. Vi kan inte göra det svårt för dem som vill satsa på glesbygd. Vi kan inte göra det svårt för de fastboende. Vi måste skapa en lagstiftning med balans där det går att komma åt det lilla, men inte acceptabla, problemet, det vill säga dem som avverkar skogen på ett icke ansvarsfullt sätt.

Anf. 105 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Nej, jag är inte alls ifrågasättande. Vi ska ha en helhetslösning. Men under interpellationsdebatter med kort debattid är det lätt att vinkla ut till områden som inte gäller frågan. När vi som har ställt interpellationen går från debatten kan vi känna att vi inte fick svar på våra frågor. Därför är jag angelägen om att få använda tiden till frågan. Jag ser inte att någon av oss har någon annan uppfattning om annat än att vi vill vårda skogen.

Jag ser däremot en likhet med det som skulle kunna vara en lösning att pröva. Jag kan inte aspirera på statusen att ha någon djupliggande kunskap inom det här området. Jag har sett problemen som vilken medborgare som helst. Här finns problem, och då tycker jag att man ska ta tag i dem.

Om jag köper en bil måste jag registrera in bilen innan jag får använda den. Det är mycket enkelt. Det är inget märkligt med att om jag köper en fastighet ska jag ha förvärvstillstånd, och köpet ska vinna laga kraft innan jag börjar avverka skog. Det är ingen konstig övergångsregel att avvakta vad det skulle innebära. Det system som finns i dag är relativt ologiskt jämfört med andra system i vårt samhälle. Då finns det anledning att pröva dem.

Jag vill tacka ministern för debatten omkring ett för många människor viktigt område. De allra flesta människorna i landet känner inte alls till svårigheterna. Men låt oss så fort någonting går snett – det räcker att ett fall går snett – åtgärda det. Det är viktigt för de människor som är berörda.

Anf. 106 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Syftet med jordförvärvslagen är att främja bosättning och sysselsättning i glesbygd. Den utredning som tittade på detta kom fram

till att som lagen i dag är formulerad fick man inte riktigt de goda effekterna. Därför lade utredningen fram vissa förslag.

Utredningen pekade också på problemen med exploaterande avverkningar där man inte följer lagen eller där man tänjer på lagen. Vi är alldeles överens om att det inte är acceptabelt, även om problemet inte är av en så stor omfattning.

Jag kan bara upprepa att jag ska göra allt vad jag kan för att hitta lösningar på problemet. Jag är optimistisk. Jag menar att lösningarna inte finns inom ramen för jordförvärvslagstiftningen, utan lösningarna finns inom ramen för skogsvårdslagstiftningen. Det är där vi arbetar för att hitta de konkreta förslagen. Vi tittar på frågan om den ekonomiska säkerheten för återväxten. Vi tittar på hur stora brukningsenheterna ska vara för att ransoneringsbestämmelserna ska gälla. En lösning, som jag är beredd att titta på, kan också vara att koppla ihop själva förvärvstillståndet med rätten att få bruka jorden, det vill säga att avverka.

Beredningsprocessen är på gång i Regeringskansliet. Givetvis återkommer regeringen till riksdagen så snart det finns förutsättningar för det.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

14 § Svar på interpellation 2002/03:251 om socialtjänstlagen och informationsskyldighet

Anf. 107 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Marita Aronson har frågat mig om jag är beredd att låta se över socialtjänstlagen (2001:453) för att undersöka möjligheten att bedriva utredning jämlikt 11 kap. 1 § i denna lag utan att informera vårdnadshavare.

Bakgrunden till Marita Aronsons fråga är situationen för flickor som riskerar att utsättas för hedersrelaterat hot eller våld och där information till vårdnadshavaren om att en utredning om flickans situation inletts av socialtjänsten riskerar att innebära ett ytterligare hot för flickan.

Situationen för flickor och kvinnor som riskerar att utsättas för hedersrelaterat hot eller våld är något som regeringen uppmärksammat under de senaste åren. Ett flertal statsråd har tydligt engagerat sig i frågan eftersom det handlar om en komplex problematik som kräver olika typer av insatser på både kort och lång sikt. Regeringen har också tagit initiativ till att lyfta upp denna fråga på den internationella dagordningen inom ramen för FN-samarbetet.

Socialtjänsten har en viktig funktion att fylla när det gäller att stödja och skydda de flickor och kvinnor som utsätts för hedersrelaterat hot eller våld. I socialtjänstlagen (2001:453) regleras hur utredning om socialnämnden behöver ingripa till en underårigs skydd eller stöd ska bedrivas i 11 kap. 2 §. I tredje stycket fastslås att ”den som berörs av sådan utredning skall underrättas om att en utredning inleds”. Bakgrunden är den kraftiga kritik som fanns mot att det förekommit att socialtjänsten bedrivit utredningar utan vårdnadshavarens kännedom.

Det får inte råda något tvivel om att en utredning pågår. Familjen ska alltid informeras om nämndens beslut.

Sekretesslagen (1980:100) ger emellertid möjlighet att sekretessbelägga i princip allt utom att en utredning inletts, det vill säga orsaken till utredning, vem som tagit kontakt med socialtjänsten, vad som framkommer eller hur utredningen bedrivs.

Enligt Socialstyrelsen finns det i dag utrymme för socialtjänsten att ha rådgivande samtal med flickan utan att informera vårdnadshavaren. Detta är för att ge möjlighet till att skaffa sig ett bättre underlag för att bedöma hotbilden för den enskilda flickan. Om socialtjänsten misstänker att flickan kan fara illa på grund av att vårdnadshavaren informeras om att en utredning startas, och det därmed föreligger ett behov av skydd för flickan, ska socialtjänsten göra ett omedelbart omhändertagande med stöd av lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga och sedan göra utredningen.

Den bedömning som socialtjänsten ska göra är mycket komplicerad, och det kan då naturligtvis kännas lockande att öppna upp en möjlighet för att börja en utredning utan att informera vårdnadshavaren. Problemet med Marita Aronsons förslag, det vill säga att socialtjänsten skulle kunna få ett sådant undantag prövat av länsrätten, är ju att länsrätten har ett lika bristfälligt beslutsunderlag som socialtjänsten. Min bedömning är därför att förslaget riskerar att allvarligt äventyra rättssäkerheten. För att socialtjänsten ska kunna utföra sina uppgifter är det avgörande att verksamheten bedrivs på ett tydligt och rättssäkert sätt och att socialtjänsten kan åtnjuta medborgarnas förtroende.

Enligt den samlade kunskap som finns i denna fråga beror bristerna i socialtjänstens arbete med dessa flickor inte på sociallagstiftningen utan på dess tillämpning. Det är mot denna bakgrund som man ska se den särskilda satsning på 20 miljoner kronor för år 2003 som ska gå till inrättande av skyddat boende och att öka kompetensen och medvetenheten i landets kommuner om flickor och kvinnor som utsätts för hedersrelaterat hot och våld.

Jag menar att de möjligheter som socialtjänstlagen i dag ger är tillräckliga för att ge skydd och stöd för dessa flickor. Jag är därför inte beredd att göra en översyn av lagen enligt Marita Aronsons förslag. Jag välkomnar dock en fortsatt konstruktiv diskussion kring hur vi på bästa sätt kan komma till rätta med hedersrelaterat hot och våld.

Anf. 108 MARITA ARONSON (fp):

Fru talman! Tack för svaret, men jag är hittills inte nöjd. Vi får se vad debatten ger.

Frågan hur socialtjänstinsatser ska ske när unga flickor utsätts för hedersrelaterat hot eller våld är fortfarande aktuell. Jag läste i förra veckan om ett ärende i Jönköpings län. Morgan Johansson säger att flera statsråd har engagerat sig i frågan, och det är bra. Men som jag beskrev i min interpellation har ministrarna sagt en sak, och lagen säger en annan sak. Det gör att socialtjänstsekreterarna i landet är osäkra på hur de över huvud taget ska agera.

Mona Sahlin sade för ett tag sedan i denna kammare att hundratals flickor varje år inte får det stöd och skydd de har rätt att kräva. Det finns mycket kvar att göra, och frågan är komplex. Därför var det min förhoppning att Morgan Johansson, som har gjort sig känd som en kraftfull politiker i bland annat frågor om alkohol och narkotika, skulle vara be-

redd att göra en översyn och se hur man bäst kan förfara i den svåra situation som uppkommer när en flicka eller kvinna uppsöker socialtjänsten och upplever sig vara utsatt för hedersrelaterat hot eller våld.

Morgan Johansson säger att socialtjänsten har en viktig funktion att fylla när det gäller att stödja och skydda dessa flickor och kvinnor. Jag skulle vilja säga att den inte bara har en viktig funktion. Det är den som har ansvaret och som enligt lagen ska bistå flickorna, ofta mycket ensamma flickor med få sociala kontakter utanför den egna familjen.

Statsrådet tar också upp sekretesslagen som ett instrument att använda och att man kan sekretessbelägga i princip allt utom att en utredning inletts. Föräldrarna skulle då bli informerade om att en utredning är på gång men inte få veta vad som görs.

Jag ställer mig väldigt tveksam till en sådan åtgärd. I det fortsatta arbetet blir det då förmodligen väldigt svårt att få en förtroendefull kontakt med familjen. Och hur ska flickan själv klara sin situation på hemmaplan om man håller allt inom sekretesslagens skydd?

Inte heller är omhändertagande någon generell lösning. I enskilda fall kan det förstås vara nödvändigt att göra ett omhändertagande. Men alla vi som har jobbat med omhändertagande av barn vet hur jobbigt det är för alla parter och att föräldrarna känner sig kränkta. Samarbetet blir ofta mycket svårt att få till stånd efter ett omhändertagande. Här behövs också argument för att omhänderta barn. Det är inte bara det att rättssäkerheten gör att man inte måste ha argument, som tidigare sagts, enligt mitt förslag. Det behövs också argument när man ska omhänderta barn, eller skäl till omhändertagandet.

Det här handlar alltså om flickor som tyngs av förbud mot att ha pojkvänner och rädsla för att bli bortgifta. De lever ofta i två olika världar, en i skolan och bland kamrater och en hemma. Tvånget att leva dubbelliv gör det svårt för en del av dessa flickor att veta hur verkligheten egentligen ser ut. När de väl vågar ta steget att besöka en socialsekreterare kan det vara i starkt förvirrad och känslomässig sinnesstämning. Det är då viktigt att socialsekreteraren försöker skapa en förtroendefull relation. Det är svårt att lita på socialsekreteraren. Så fort socialsekreteraren kontaktar en lärare eller en skolsköterska har en utredning inletts, och då måste man enligt lagen kontakta föräldrarna.

Folkpartiet har föreslagit att lagen borde ge utrymme för socialnämnden att utreda ett utsatt barns situation utan att en för barnet potentiell vårdnadshavare får information om det. Socialnämnden skulle ges möjlighet att hos länsrätten ansöka om dispens. Statsrådet tycker inte att det är ett bra förslag och vill över huvud taget inte se över det här. Jag tycker att det är synd. Jag är besviken att detta inte kunde ske, för det skulle vara bra för många socialsekreterare och också bra för unga kvinnor i den här situationen.

Anf. 109 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Låt mig först reda ut eventuella missförstånd. Det är ett väldigt viktigt budskap att sända ut att ingen flicka som känner sig jagad, kränkt eller utsatt för hot eller våld ska behöva vara rädd för att söka kontakt med socialtjänsten. Det måste vara väldigt tydligt från oss när vi säger att det är så det måste förhålla sig. Då finns möjligheten för social-

tjänsten, när man har fått en sådan här kontakt, att föra ett inledande samtal.

Sedan finns också i den andra vågskålen frågan om rättssäkerheten i botten. Det var en situation för några år sedan när det riktades en väldigt skarp kritik mot socialtjänsten som gick ut på att man bedrev utredningar i hemlighet. När de som varit föremål för utredning blev kontaktade av socialtjänsten visade man hur man hade tagit kontakt med än den ene, än den andre och den tredje, och kanske hållit på under lång tid för att kartlägga familjen och också mycket känsliga uppgifter för den enskilde.

Det var mot bakgrund av det som skrivningen infördes om att man ska känna till om man är under utredning av myndigheterna. Jag tycker att det är en ganska stark princip att hålla på. Det är mot bakgrund av det som jag inte är beredd att göra den här översynen.

Om det sedan är så att man gör bedömningen att information till familjen om att en utredning hade inletts skulle leda till hot eller våld, ska man använda sig av de omhändertagandemöjligheter som finns enligt LVU. Då är man utsatt för det hotet eller den risken.

För att i någon mån klara ut vad det egentligen är som ska gälla – Marita Aronson talade om en stor osäkerhet hos socialtjänsten – har Socialstyrelsen tagit fram riktlinjer på det här området som kom i april förra året. Där är man väldigt tydlig om vad det är som ska gälla. Man säger att den sociala insatsen måste börja på flickans villkor, att det ofta kan vara så att flickan behöver tid på sig för att utveckla ett förtroende för socialsekreteraren och att man först efter att man har etablerat det förtroendet och konstaterat att det finns en risk och problem som måste åtgärdas inleder en utredning.

Då säger vi också att för att generellt sett öka möjligheterna att skydda flickorna i de här situationerna är det ett mycket bättre och mer effektivt instrument att se till att vi har ordentliga skyddsmöjligheter om ett omhändertagande blir aktuellt. Det har vi alldeles för dåligt i dag.

Det är därför regeringen, som jag säger i interpellationssvaret, anslår nya resurser för att bygga upp den här typen av skyddat boende i en sådan situation. Då tror jag att vi kommer att få en utveckling där socialtjänsten i ökad utsträckning kan använda sig av den möjligheten om det finns risk för hot eller våld i samband med en utredning.

Anf. 110 MARITA ARONSON (fp):

Fru talman! Jag känner till rapporten om stöd till socialtjänsten – jag har också refererat till den i min interpellation. Det är just socialtjänsten som tycker att det inte hjälper, därför att lagen säger en sak. Man kan ha rådgivande samtal, och det kan man ha kanske två tre gånger. Sedan måste man kanske söka kunskap någon annanstans, och då är det en utredning som måste starta.

I en av bilagorna till denna utredning tar man ett exempel, och jag ska läsa innantill:

”I Integrationsverkets hearingar framkom uppgifter om att många flickor inte vågar söka hjälp hos socialtjänsten, och bryta med familjen, trots att en del skulle behöva det av fysiska och psykiska skäl. Inför risken att förlora kontakten med familjen och den egna gruppen, tar flickorna dessutom ofta tillbaka ansökan om stöd för att flytta hemifrån.

Ytterligare ett problem är att det ibland tar alldeles för lång tid innan flickans situation kommer till socialtjänstens kännedom. En orsak till detta är att flickorna inte gärna vill berätta om sina svårigheter för att inte vanära sina föräldrar. — — Men när flickorna får information om att familjen måste bli kontaktad, vill de ofta inte gå vidare med en anmälan — lojaliteten med familjen är ofta stor. — — Få vågar ta kontakt med socialtjänsten och framhärda i att vilja flytta hemifrån. De som vill, men inte vågar på grund av repressalier eller utfrysning är betydligt fler.”

Det här är svåra saker, och det gör att det inte är så lätt för den enskilde socialsekreteraren att göra en bedömning. Att omhänderta flickan när man inte vet något känns inte heller som det allra bästa förslaget. Jag tror att det är bättre att i lugn och ro få göra en utredning utan att föräldrarna i vissa fall blir inblandade, just för integriteten. Det är inte fråga om små barn, utan det är ofta flickor i 14-, 15- och 16-årsåldern och äldre som det berör. Jag tror att det är viktigt.

Det är också viktigt att de får förtroende för socialsekreteraren. Det är inte heller gjort i en handvändning, utan man måste ha långa samtal.

Kan de 20 miljonerna göra underverk? Det är säkert jättebra att ni har gett 20 miljoner till skyddat boende, för att kompetenshöja personal och så vidare, men jag tror att det är för lite. Jag känner så många socialsekreterare som tycker att det här är en jättejobbig situation. Jag har läst flera artiklar av Morgan Johansson i olika tidningar om propositionen om stärkt skydd för utsatta barn, och där finns ingenting om den här problematiken. Jag tycker också att det är synd att den inte tas upp här, så jag tycker inte att frågan är löst.

Sedan ställde jag en fråga till i min interpellation: Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att klargöra när utredning enligt 11 kap. 2 § socialtjänstlagen ska inledas och med vilken skyndsamhet underrättelse ska ske till berörda? Den frågan tycker jag inte att jag över huvud taget fick svar på.

Anf. 111 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag tror inte att problemet finns i själva lagstiftningen utan i tillämpningen av lagstiftningen. Å andra sidan hamnar vi alltid i tillämpningssvårigheter när vi har så pass komplicerad materia att hantera som vi har här. Det är mycket känsliga utredningar och situationer.

Att det skulle vara en lösning att man kan öppna en utredning utan att tala om det för dem som ska utredas och att det beslutet ska fattas av länsrätten har jag svårt att förstå. Skälet är det som jag var inne på i mitt interpellationssvar, nämligen att länsrätten sitter där med samma information som socialsekreterarna har. Man har inte några andra rapporter att vila sig på än just dem som socialsekreterarna har.

Det skulle i praktiken kunna innebära att den prövning som länsrätten då ska göra vilar på ett bristfälligt underlag. Man gör inte någon egen utredning. I så fall finns det nog en risk för att vi skulle få tillbaka den situation som vi hade tidigare, innan den här nya skrivningen fanns, då det kom mycket stark kritik gentemot sociala myndigheter för att de gjorde långvariga utredningar av människor utan att tala om det för dem, utan att de visste om det.

Det är en balansgång man måste gå här. Gränsdragningsproblematiken är ganska svår. Jag menar nog – och det är också svar på Marita Aronsons andra fråga om vilken skyndsamhet och annat man ska använda – att en stor del av det här faktiskt redan har hanterats av Socialstyrelsen i det papper som har gått ut till socialsekreterarna och till kommunerna. Där reder man ut det här och säger att man kan använda sig av de här rådgivande samtalen för att bilda en första kunskapsgrund om vad som egentligen finns i botten.

Om man anser att det finns en risk för hot eller våld om man skulle inleda en utredning måste man ingripa för att skydda flickan. Det måste man göra i vilket fall som helst.

Det vore också fel att öppna en utredning där vi vet att det i botten finns ett hot om våld. Det vore fel att öppna en utredning grundad på ett länsrättsbeslut och sedan skicka hem flickan igen till den familj som vi faktiskt vet är farlig. När man gör bedömningen att hon löper risk att utsättas för våld eller hot i en sådan situation ska man göra omhändertagandet till hennes skydd och skydda henne, men då måste man också ha möjligheterna att göra det. Det är precis därför som vi vill bygga upp detta skyddade boende, och det är därför som vi har satsat pengar på det. Jag tror faktiskt att det är en bättre väg att gå rent praktiskt för att se till att ge största möjliga skydd till de här flickorna i den utsatta situationen.

Anf. 112 MARITA ARONSON (fp):

Fru talman! Det förslag som läggs fram i den här rapporten är ju att det ska vara rådgivande samtal, men jag tycker fortfarande inte att jag har fått svar på hur länge man får hålla på. Jag tror att de här flickorna ofta är så ängsliga och rädda att de inte vågar komma med hela sin historia på en gång. Det kanske kan ta månader innan man kan göra någon utredning och innan man ska kontakta berörda föräldrar. Är det möjligt? Är det det som det skrivs om i rapporten?

Det handlar lite grann om det tidsmässiga. Det står ju väldigt tydligt i lagen att man skyndsamt ska påbörja en utredning, och utan dröjsmål ska man kontakta de anhöriga. Det är just här som Socialtjänsten känner sig väldigt osäker. Vad menas med detta? Hur länge får man vänta, och hur många samtal ska man ha om man känner att man inte kan få den kontakt som man behöver?

Vi har lagt fram *ett* förslag om länsrätten. Det är *ett* förslag. Det finns säkert fler. Det är därför som jag önskar att vi skulle göra en översyn och titta över vad som finns. Jag tror att man måste komma till skott på något annat sätt än i dag. Jag kan inte se att detta är hållbart i längden.

Sedan tror jag förstås att vi i längden måste ha en bättre invandrarpolitik över huvud taget. Om vistelsen i Sverige är fylld av arbetslöshet, segregation och bekymmer, som den är för många i dag, tror jag att det är en stor risk för att det kan uppstå problem. Självtilliten minskar, och kanske förstärks relationen till den egna släkten. Detta kan i sin tur bidra till ytterligare segregation.

Vad som behövs är en samhällsgemenskap med mångfald och en arbetsgemenskap. Det handlar om att det finns arbete för våra invandrare och respekt och tolerans. Jag tror att ministern kan hålla med mig om just det sista.

Men jag tror att vi behöver en sådan här översyn. Det här håller inte i längden, så jag tror att jag återkommer.

Prot. 2002/03:95
29 april

Anf. 113 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag tror faktiskt att vi kan hålla med varandra om det allra mesta, och vi är helt överens om åt vilket håll vi ska gå. Det gäller inte minst att det kanske handlar om att höja kompetensnivån generellt sett när det gäller de här frågorna och också om att lyfta fram dem mer i den offentliga debatten.

Jag tror ändå att det har hänt lite saker på senare år. Det här har varit undagömt och undantryckt under tidigare år, men vi fick ett par mycket tragiska fall. Det ena var mordet på Pela, och det andra var mordet på Fadime, som jag tror öppnade ögonen på många. Det öppnade säkert ögonen på många politiker och också på en stor del av socialarbetarkåren.

Det handlar om att ta de här problemen på allvar. Det är inte bara fria fantasier som de här flickorna kommer med, utan det finns faktiskt ett konkret grundat hot mot dem. Och det är en livssituation och en familjesituation som ofta är fylld av terror.

För några år sedan var nog inte den medvetenheten så stor. Jag tror att den är mycket större i dag, och det gäller i hela sektorn. Ett exempel på hur vi lyfter de här frågorna är bland annat den satsning som vi nu gör på skyddat boende. Där ska pengar förresten också gå till just att öka kompetensen och medvetenheten i landets kommuner. Men det handlar också om det klargörande som Socialstyrelsen gjorde för ett år sedan i sina riktlinjer till kommunerna och Socialtjänsten. Där sägs det att man kan ha de här rådgivande samtalen för att bilda sig en första kunskapsgrund, men å andra sidan finns det en rättssäkerhetsproblematik som vi också måste ta på allvar.

Jag tror ändå att vi i det stora hela är förhållandevis överens, men när det gäller detaljerna finns det kanske en del där vi skiljer oss åt.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 2002/03:265 om självmordstalen

Anf. 114 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Yvonne Andersson har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att sänka självmordstalen i Sverige.

Självmordet är den yttersta konsekvensen av psykisk ohälsa. Varje självmord är en katastrof – både för den som inte ser någon annan lösning på sin situation och för människorna runtomkring. Varje självmord är också ett misslyckande för samhället. Önskan om hjälp är hos de flesta självmordsnära personer betydligt starkare än önskan att dö. Ofta hade självmordet kunnat förhindras om omgivningen i tid hade uppfattat ropet på hjälp.

År 2000 tog nära 1 400 personer i Sverige sitt liv. Det är en hög siffra. Självmordsförsöken är ännu fler, kanske upp till det tiodubbla. Det är ingen tvekan om att vårt mål måste vara att ingen människa ska be-

Svar på
interpellationer

höva hamna i en sådan situation där självmordet upplevs som enda utvägen. Alla goda krafter behövs i det arbetet.

Det är viktigt att påminna om att självmordsproblematiken finns i alla åldersgrupper. Det klart högsta självmordstalet återfinns bland män över 65 år.

Det är ändå glädjande att självmorden stadigt har minskat de senaste decennierna, från ca 2 200 år 1980 till ca 1 400 år 2000. Orsakerna är många. Förebyggande program och åtgärder, bättre omhändertagande och behandling av människor med depressioner och bättre uppföljning efter självmordsförsök är några faktorer som delvis kan förklara trenden. Ett observandum är emellertid att minskningen inte märks lika tydligt i åldersgruppen 16–24 år, där självmordstalen legat på samma nivå under den senaste tioårsperioden.

Det självmordsförebyggande arbetet handlar bland annat om att fortsätta utveckla omhändertagandet av självmordsnära personer och stödet till anhöriga. Tidig upptäckt och behandling av depressiva symtom är oerhört viktigt inte minst när det gäller unga människor, men också äldre med depressiva besvär behöver uppmärksammas mer. Här sker i dag ett utvecklingsarbete inom ramen för den nationella handlingsplanen för utveckling av hälso- och sjukvården, där satsningar görs bland annat för att förbättra insatserna till barn, ungdomar och äldre med psykisk ohälsa och för att stärka stödet till personer med psykiska funktionshinder.

Det självmordsförebyggande arbetet handlar också om att utveckla stödjande miljöer, miljöer som främjar människors förmåga att möta påfrestande situationer i livet. Här är till exempel skolor, arbetsplatser, bostadsområden, kultur och fritid viktiga arenor. Det handlar även om att öka den allmänna medvetenheten om självmordsproblematiken och om skyddsåtgärder som begränsar möjligheterna att begå självmord, till exempel restriktioner kring läkemedel och vapenhantering och förebyggande av alkohol- och drogmissbruk.

I Sverige görs viktiga insatser inom detta område, inte minst inom de regionala nätverk för självmordsprevention som finns i hela landet och som samlar aktiva inom hälso- och sjukvård, socialtjänst, skola, kyrkor och andra frivilliga organisationer. Dessa nätverk har stor betydelse för kompetensutvecklingen och erfarenhetsutbytet inom området. På nationell nivå samordnas nätverken av Nationellt centrum för suicidforskning och prevention av psykisk ohälsa. En bas för arbetet finns i det nationella program för utveckling av självmordsprevention som centret utarbetat i samarbete med Socialstyrelsen, Folkhälsoinstitutet, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet.

Det nationella centret har nyligen presenterat nationella riktlinjer för behandling av suicidala barn och ungdomar med familjer, de första i sitt slag i Europa. Centret har också, på uppdrag av WHO, tagit fram ett stödmaterial för lärare och annan skolpersonal för att förebygga självmord och självmordsförsök hos skolelever.

Självmordsförebyggande insatser ingår även i det nationella skadeförebyggande program som Statens räddningsverk ansvarar för.

Redan sker alltså mycket som sammantaget verkar för en fortsatt minskning av självmorden i Sverige. Jag anser därför inte att det i nuläget är aktuellt med ytterligare ett nationellt initiativ. Samtidigt vill jag betona att utvecklingen inom området måste följas kontinuerligt och

noggrant. Särskilt viktigt är detta med tanke på att andelen barn och ungdomar som uppger psykisk ohälsa ser ut att öka. Det är också viktigt med tanke på den oroande utvecklingen inom alkohol- och drogområdet.

Prot. 2002/03:95
29 april

*Svar på
interpellationer*

Anf. 115 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Jag vill tacka ministern, som jag för första gången har möjlighet att debattera med, för svaret. Jag kan dock redan nu säga att jag inte är nöjd med det, för är det någonstans vi måste göra ansträngningar från väldigt många olika håll är det just för att minska suicidfallen. Min interpellation innebär en vinkning om att vi ska ha samma nollvision beträffande antalet suicidfall som för antalet döda i trafiken.

Medelåldern för dem som dör i trafiken är omkring 45 år. För självmord är siffran 48 år. Det är inte så stor skillnad.

Vägverket har gjort en värdering av olika samhällsekonomiska konsekvenser för att kunna utvärdera olika åtgärders effekter. I en rapport 2002 värderas ett räddat liv till 17 ½ miljon kronor i 2001 års prisnivå. Vägverket är alltså berett att investera upp till 17 miljoner kronor i vägförbättringar för att årligen minska antalet döda med en person. Detta tycker jag är en viktig jämförelse eftersom varje människoliv är så väldigt viktigt.

Ministern och jag är ense om att det finns ett behov av åtgärder för att förhindra självmord. Ministern talar i sitt svar om vikten av stöd. Ändå känns det gång efter annan att man önskar en konkretion: Vilket stöd är det? Vi har fortfarande ett stort antal barn och ungdomar som mobbas. 15 000 människor vill inte gå till sitt jobb och 100 000 barn mobbas, enligt Skolverkets rapport. Vi har också ett antal siffror på att ohälsotalen stegras. Allt detta har naturligtvis att göra med att människor inte upplever det välbefinnande i vårt välfärdssamhälle som de skulle behöva.

Vilka konkreta åtgärder avser ministern i sitt svar på min fråga? Om man tittar på vad som görs motsvarande Vägverkets satsningar, som jag jämförde med, eller för att människor ska må bättre i skolan eller få sitt livspussel att enklare gå ihop är det svårt att se någon konkretion för suicidpreventionen.

Jag vill gärna nämna de nationella handlingsplaner som finns i flera andra länder – i England, Australien, USA, Norge och lite varstans. I Sverige har detta legat på regeringens bord sedan början av 90-talet men inte kommit till riksdagen för beslut.

Därför vill jag gärna fråga: Vad menar ministern är innebörden i de satsningar vi gör? Det vanliga, att vi har nätverk, frivilligorganisationer och så vidare, känner vi till, men vad gör vi rent konkret som kan jämföras med Vägverkets satsningar för att minska dödsolyckorna?

Anf. 116 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! På Yvonne Andersson låter det nästan som om ingenting görs. Ändå minskar självmorden år efter år. Vi har sett en väldigt kraftig minskning på den 20-årsperiod jag redovisade, från 1980 och fram till nu. Det är inte riktigt en halvering men nästan, från ungefär 2 200 till ungefär 1 400 per år. Någoting borde vi väl ändå rimligen göra rätt mot den bakgrunden.

Sedan säger Yvonne Andersson att det inte finns några program eller något sammanhållet arbete. Men vi har faktiskt ett nationellt centrum för suicidforskning och prevention av psykisk ohälsa som arbetar och gör ett väldigt bra jobb. Som bas för deras arbete finns det program som jag hänvisade till i mitt interpellationssvar, ett nationellt program för utveckling av självmordsprevention. Det är det som finns i botten för det arbetet.

Vidare frågar Yvonne Andersson vad vi ska göra rent konkret. Det finns en lång rad åtgärder inom hälso- och sjukvårdens område, inom ungdomspolitiken, inom kultur och fritid och så vidare som jag skulle kunna redovisa. Men jag kanske i stället kan läsa lite ur den skrift som har gått ut till rektorerna och till våra skolor och som är ett stödmaterial för lärare och rektorer när det gäller att förebygga självmord hos skolelever.

Man pekar exempelvis på vikten av att skapa närmare kontakter med eleverna genom att prata mer med dem och ta mer tid på sig, att ge unga människor möjlighet att tillsammans med vuxna få diskutera existentiella frågor och att snabbare än hittills hjälpa de elever som har det svårt med skolarbetet för att inte skapa en ond cirkel – om man misslyckas en gång får man dåligt självförtroende och misslyckas en gång till, och så dras man ned i en negativ spiral som kan sluta väldigt illa. Det är också viktigt att vara observant på skolk och destruktiva livsstilsmonster i övrigt och att bli bättre på att identifiera de sårbara elever som kan finnas, de som lever med livssvårigheter och kanske har personlighetsstörningar. Man måste vidare vara uppmärksam på alkohol- och drogproblematiken. Det är en annan sak som vi vet har väldigt stor betydelse för självmordsfrekvensen generellt sett i samhället. Ju mer vi dricker, desto mer ökar också självmorden.

Detta var bara några axplock av de råd och riktlinjer som har gått ut för hur man ska jobba mer konkret med de här frågorna på skolorna i Sverige.

Men det finns säkert mycket annat som man ska göra. Jag vill bara inte gå med på att Yvonne Andersson nästan beskriver det som att vi inte gör någonting över huvud taget, för vi har ett ganska brett arbete på gång som bottnar i det program som en gång har lagts fast. Det tycker jag att vi kan hålla oss till, särskilt när det också ser ut att fungera.

Anf. 117 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Det nationella centrumet för forskning får inte de pengar som de önskar, och den nationella organisationen SPES som arbetar hårt med detta problem får i princip arbeta enbart ideellt. Ordföranden arbetar enbart ideellt. Det tycker inte jag att man kan påtala är särskilt mycket.

Vi har heller inte i demokratisk ordning antagit något nationellt program för suicidprevention i landet, fast det finns ett förslag på ett sådant, så jag tycker att det finns mer att göra. Jag tycker inte att det är en tillfredsställande sänkning från 2 200 på drygt 20 år till 1 400 när vi under samma tid verkligen har lyckats när det gäller trafikolyckorna. Och det är jättebra att vi har lyckats få ned dödsolyckorna i trafiken till en tredjedel på ungefär den här tiden, om jag har fått rätt uppgifter. Jag tycker inte alls att den här sänkningen är jämförbar. Här har vi ytterligare en del att göra.

Det jag menar är vad vi kan hitta rent konstruktivt för att satsa på de nätverk som finns. Vi ska också ha klart för oss att trafikolyckor vanligtvis är omgärdade av helt andra känslor än vad ett självmord är, där anhöriga upplever en oerhörd skuld. Inte minst när det är ungdomar är det jättejobbigt för föräldrar, och det är jobbigt för en vidare krets. Många behöver extra stöd och hjälp. Det jag framför allt har erfarit när jag mött föräldrar är att deras behov är störst. De har svårt att repa sig efter att deras barn har lämnat livet på eget grepp.

Samtidigt är det här en fördomsfull och knepig fråga att lyfta fram, därför att det fortfarande finns väldigt många attityder kring detta. Jag ser det bara rakt upp och ned som så oerhört angeläget att vi i vårt land bygger ett mänskligt samhälle där vi alldeles oavsett vad vi råkar ut för ska kunna få stöd och hjälp. Det vi måste enas om är att varje människa ska kunna möta det här samhället och känna en livslust, gemenskap, samhörighet. Vi ska skapa ökad värme och ett klimat för goda nära relationer. En väg tror jag till exempel är mindre grupper i skolan som kanske är väl så betydelsefulla som samtal.

Jag vet att det nationella centrumet kanske inte har möjlighet i dag att driva den forskning de så väl skulle behöva. Men om vi tillnärmelsevis skulle komma att jämföra den här problematiken i samhället med vad vi satsar på trafiken, som jag just tar som exempel, vill jag säga att jag inte alls nekar till att Vägverket har satsat väldigt bra och kommit väldigt långt. Det är ett efterföljansvärt exempel. Jag tycker att det skulle vara fantastiskt om vi i vårt land satsade väldigt hårt så att vi nådde mycket längre. För människolivet är alltid värdefullt, och varje människa har sitt unika värde. Därför måste vi skydda och hitta möjligheter för dem som känner att de kanske inte orkar leva så länge till.

Anf. 118 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag värjer mig lite för Yvonne Anderssons jämförelse med trafiken, men inte därför att jag tycker att jämförelsen när det gäller nedgången inte fungerar. Det gör den. Vi har en nedgång av trafikolyckorna, ungefär på samma sätt som självmorden. Men jag tycker att det blir lite väl enkelt. Människor är människor och bilar är bilar. Det är mycket mer komplicerat att hjälpa en människa ur en oerhört svår livssituation och att försöka rädda henne tillbaka till ett liv med gott självförtroende än det egentligen är att göra insatser för att röja undan några träd längs vägarna, bygga om vägarna och se till att alla sitter med bälten. Det är mycket, mycket svårare. Jag tycker inte att Yvonne Andersson ska använda den jämförelsen så enkelt därför att den reducerar komplexiteten i det självmordspreventiva arbetet.

Jag har sagt att det finns ett nationellt program för utveckling av självmordsprevention i botten. Vi har ett nationellt centrum som arbetar. Jag har försökt redovisa en del av de insatser som görs. Jag delar naturligtvis Yvonne Anderssons uppfattning att det bästa är att skapa ett samhällsklimat som är mer varmt än det kanske har varit. Det bästa är om vi alla delar visionen om ett samhälle där man möter en främling på gatan med ett leende. Det är egentligen ett sådant samhällsklimat som man vill ha. Det är naturligtvis den stora visionen.

Men i arbetet för det finns ju tusentals små konkreta vardagsåtgärder som vi måste vidta. Det innebär på skolans område att vi ger mer uppmärksamhet åt de barn som kanske håller på att tappa självförtroendet och som det inte går så bra för, inte minst de barn som också blir mobbade och utsatta för andra barns våld, hot och kränkningar. Det är också ofta en orsak till självmord.

Jag tycker inte heller att vi ska glömma bort de äldre i den här diskussionen. Det är faktiskt bland de äldsta, företrädesvis männen över 65 år, som självmordsfrekvensen är högst. Även om vi har sett en nedgång i alla grupper och en kraftig nedgång när det gäller de allra äldsta är det fortfarande ett väldigt stort problem. Det är alltså äldre människor som har tappat tron på sitt eget liv.

Jag tror att det finns väldigt stora insatser att göra inom äldreomsorgen, men också inom ramen för de ideella organisationer som finns, pensionärsorganisationerna exempelvis, som kan försöka bryta ensamheten för de äldsta. I det arbete som vi kan göra politiskt, skapa förutsättningar i äldreomsorgen och i samarbete med pensionärsorganisationerna, tror jag att det faktiskt finns ganska mycket att vinna. Jag tror att Yvonne Andersson och jag är överens om hur pass viktigt detta område är och att vi ska göra allt vi kan för att se till att den positiva utveckling som det trots allt är, en fortsatt minskning av självmord, inte bryts. Men jag tror inte att det är så enkelt som att bara göra en enkel jämförelse med trafiken. Det bär inte.

Anf. 119 YVONNE ANDERSSON (kd):

Fru talman! Jag vill naturligtvis tala om att alla bilder haltar, och det vet ministern mycket väl. Men att i det här fallet säga att bilden är så enkel att man inte ska använda den...

Jag använde bilden i ett avseende. Det var för att visa vad vi som politiker och stat satsar för att rädda människoliv. Det var en summa inbetalade skattepengar. Det är konkret och bra. Det kan man ha. Jag överförde det för att tala om hur mycket av pengarna vi använde för att rädda andra liv. Det var enbart i den bemärkelsen. Och jag tycker att det nästan hellre borde vara lite genant för ministern att inse att just de enkla problemen kan vi satsa mycket pengar på därför att de är enklare att lösa.

Jag skulle kunna se det tvärtom. Jag skulle nämligen kunna se att vi borde satsa ännu mer just därför att de andra problemen är så oerhört komplexa. Jag vill verkligen inte missa att de äldre, de yngre och de medelålders, alla vi, har rätt till en livslust och ett samhälle med förutsättningar att leva i, där vi upplever livet som meningsfullt. Då tror jag att vi måste ta ett steg ytterligare och inse att människan har grundläggande behov och behöver den välfärd som består i rent materiella och grundläggande behov men också närheten och kontakter med andra, någon typ av andliga och själsliga behov som vi behöver tillskapa för att man ska känna den här lusten.

Därför skulle jag som en sista del vilja uppmärksamma på att varken SPES eller det nationella centret har fått pengar för den nationella kampanj man gärna ville ha för att man skulle välja livet. Därför kanske det ändå kan vara en början att man får en liten summa pengar i förhållande till andra pengar som vi har talat om för att bedriva en kampanj för att uppmärksamma livets möjligheter och livslusten.

Anf. 120 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag tror att vi i grunden har samma ambitionsnivå. Men Yvonne Andersson tecknar en lite mörkare bild av utvecklingen än jag och också en mörkare bild av vad vi faktiskt gör.

Man kan inte bara enkelt jämföra trafiken med det självmordspreventiva arbetet och säga: Titta så mycket vi satsar på trafiken och så lite på självmordsprevention.

Frågan om självmordsprevention är ju mycket större än så. Den handlar också till stor del om de insatser som vi gör för att stärka den generella välfärden i Sverige och de insatser som vi gör i förhållande till äldreomsorgen, som jag nämnde tidigare, de insatser som vi gör i barnomsorgen och i skolan. Det måste man också ta med. Om man ska göra en ekonomisk jämförelse måste man också ta med det på pluskontot.

Yvonne Andersson säger att vi måste ha ett program som ska antas av riksdagen. Jag säger att vi har ett program och att vi har ett arbete som pågår. Vi har dessutom goda resultat. Det enda konkreta förslaget från Yvonne Andersson utöver detta är att hon säger att vi måste ha en kampanj för livslust. Jag är inte riktigt säker på att man kampanja sig fram till resultat på detta område. Jag tror att det krävs lite mer handfasta åtgärder i fråga om detta.

Jag vill hellre säga följande: Låt oss använda de pengar som vi har för att stärka skolan, barnomsorgen, sjukvården, psykiatrien och så vidare för att på det sättet förebygga självmord. Självmord är det mest privata beslut som någon människa över huvud taget kan fatta. Det innebär också att vi måste försöka nå in i denna privata sfär. Det gör man inte med kampanjer. Det gör man med samtal människor emellan. Och det som jag hänvisade till tidigare om strategin i skolan tror jag faktiskt är betydligt mer framgångsrikt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2002/03:95

29 april

*Svar på
interpellationer*

16 § Svar på interpellation 2002/03:290 om smittskyddslagen

Anf. 121 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Martin Andreasson har frågat mig om jag avser att verka för att smittskyddslagens bestämmelser om tvångsisolering bringas i samklang med internationella människorättskonventioner och rekommendationer på området.

Frågan om förhållandet mellan internationella människorättskonventioner och bestämmelserna om tvångsisolering enligt smittskyddslagen finns behandlad i den lagrådsremiss om en ny smittskyddslag som regeringen förra veckan fattade beslut om att överlämna till Lagrådet.

I nuläget vill jag självfallet inte föregripa Lagrådets behandling av denna remiss. Mot bakgrund av de frågor som Martin Andreasson tar upp vill jag ändå passa på att lämna en redogörelse för regeringens ställningstaganden i lagrådsremissen. Regeringens slutliga förslag beträffande en ny smittskyddslag kommer att återfinnas i den proposition som regeringen har för avsikt att lägga fram för riksdagen under innevarande år.

Syftet med smittskyddslagens bestämmelser är att tillgodose befolkningens behov av skydd mot spridning av smittsamma sjukdomar. Flerta-

let av de åtgärder som vidtas för att förebygga smittspridning sker i frivillig form. Åtgärder mot den enskildes vilja, till exempel tvångsundersökning och tvångsisolering, får enligt smittskyddslagen endast äga rum i vissa särskilda fall då det finns ett omedelbart behov av åtgärder för att skydda andra.

Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna medger tvångsåtgärder i vissa fall till skydd mot smittsamma sjukdomar. Enligt den nuvarande smittskyddslagen får tvångsisolering pågå under högst tre månader med en möjlighet till förlängning med högst sex månader åt gången. Beslut om isolering och fortsatt isolering fattas av domstol. Vid varje prövningstillfälle bedömer domstolen om skäl för isolering finns. Så fort det inte längre finns skäl för tvångsisolering ska den upphöra och smittskyddsläkaren är skyldig att ofördröjligen pröva frågan om tvångsisoleringens upphörande när den isolerade begär det. Om smittskyddsläkaren avslår begäran om tvångsisoleringens upphörande kan den isolerade överklaga detta beslut till domstol.

De nuvarande bestämmelserna har tillämpats restriktivt och har i huvudsak fungerat väl. Smittbäraren erbjuds adekvat vård och ett gott omhändertagande under isoleringstiden. Insatser vidtas för att påverka den smittades beteende så att isolering inte längre ska vara nödvändig. Trots detta kvarstår i vissa fall skälen för isolering även efter sex månader. Det kan vara fall då en person fortsatt saknar insikt om sitt smittfarliga beteende beroende på psykisk störning eller missbruk.

Jag håller därför inte med Martin Andreasson om att bestämmelserna om tvångsåtgärder enligt smittskyddslagen skulle strida mot internationella människorättskonventioner. Jag anser inte att det allmänna skyddsintrycket automatiskt ska få stå tillbaka bara för att en isoleringstid om sex månader uppnåtts. I fall där fortsatt smittspridning befaras kan fortsatt isolering behövas. Jag är därför inte beredd att föreslå en bortre tidsgräns för isoleringen. Det skulle minska samhällets möjligheter att skydda människor från individer som avsiktligt eller av oaktsamhet sprider farliga sjukdomar.

De rekvisit som föreslagits i lagrådsremissen innebär att förutsättningarna för bland annat isolering mot den enskildes vilja ytterligare begränsas i förhållande till nuvarande regler. Detta tillsammans med övriga rättssäkerhetsgarantier samt en regel om att beslut om tvångsundersökning ska fattas av domstol gör att jag anser att den föreslagna regleringen av tvångsåtgärder får anses vara förenlig med konventionen. I sammanhanget vill jag också peka på förslagen i lagrådsremissen om att en sakkunnig ska höras vid den muntliga förhandlingen och om att en stödperson ska utses för den som isolerats.

Anf. 122 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret. Låt mig göra en sak fullkomligt tydlig redan från början. Denna debatt handlar inte om huruvida smittskyddslagen ska innehålla bestämmelser om tvångsåtgärder eller inte. Det är självklart att den offentliga makten i vissa fall måste ha möjligheter att tillgripa åtgärder mot den enskildes vilja om man däri-genom hindrar att smittsamma sjukdomar sprids i befolkningen. Debatten handlar inte heller om huruvida tvångsisolering alls bör finnas kvar som

en yttersta åtgärd eller inte. Debatten handlar om huruvida bestämmelserna om tvångsisolering som de är utformade, är tänkta att vara utformade och i förhållande till hur de har tillämpats kan kombineras med respekt för människorättskonventionerna. Här finns nämligen en balanspunkt mellan den enskildes rätt till integritet och skydd för sitt privatliv och de tvångsåtgärder som kan vara nödvändiga.

Fru talman! Fram till mitten av 1980-talet var tvångsisolering enligt smittskyddslagen en ytterst sällsynt åtgärd. Att frågan har blivit en fråga som har diskuterats politiskt under lång tid och där Sverige har rönt internationell uppmärksamhet för sin mycket, i förhållande till andra länders, speciella lagstiftning är att vi sedan mitten och slutet av 1980-talet har isolerat ett förhållandevis stort antal hivsmittade personer, trots att hiv inte är en sjukdom som sprids genom sociala kontakter.

Regeringen skriver i sin lagrådsremiss att ett grundläggande krav som måste beaktas vid bedömningen av åtgärder, oavsett om de bygger på frivillighet eller ej, är att åtgärderna är motiverade utifrån en epidemiologisk bedömning. Man talar också om att det naturligtvis måste finnas en proportionalitet i förhållande till de effekter som man kan uppnå.

Hur har då isoleringen av hivpositiva fungerat? Ser man till den mycket omfattande utredning som Smittskyddskommittén gjorde kan man se att isoleringen knappast har någon effekt på utvecklingen av hiv epidemin som den förlöpte i vårt land. Det beror inte på att det skulle vara ointressant att förebygga hiv, tvärtom, utan det beror på att hiv är en sjukdom som sprids på annat sätt än genom sociala kontakter.

Men låt oss för argumentets skull anta att tvångsisolering även vid hivinfektion är nödvändig av epidemiologiska skäl. Då är frågan varför man inte kan gå på Smittskyddskommitténs förslag om att det räcker med sex månader. Det är trots allt så att de flesta som blir isolerade blir isolerade under ungefär den tiden.

Statsrådet säger att det efter sex månader kan kvarstå vissa skäl. Men någonstans blir det – det måste väl statsrådet se – ett stort problem om isoleringen förlängs med sexmånadersperiod efter sexmånadersperiod och i praktiken under obestämd tid. Det finns exempel på att personer har varit isolerade under sju års tid.

I parlamentarisk enighet pekar kommittén i sitt arbete på att man då närmar sig ett frihetsberövande i syfte att förebygga brottslig gärning, vilket inte är tillåtet enligt Europakonventionens artikel 5.

Statsrådet säger att det kan behövas tvångsåtgärder om en person beroende på psykisk störning eller missbruk saknar insikt om sitt smittfarliga beteende. Ja, men för detta har vi andra lagar. Om en person avsiktligt eller av oaktsamhet sprider farliga sjukdomar gäller brottsbalkens bestämmelser. För övrigt vill statsrådet komplettera de bestämmelserna. Det finns många saker att återkomma till i sammanhanget.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag fråga statsrådet om något som han inte alls har utvecklat i sitt svar: Vad är det som föranleder statsrådet att vad gäller förhållandet mellan smittskyddslagen och människorättskonventionerna göra en annan bedömning än den parlamentariska utredningen, som ju pekar på problem i förhållande till lagstiftningen och konventionerna?

Anf. 123 TASSO STAFILIDIS (v):

Fru talman! Först och främst vill jag klargöra att Vänsterpartiet inte har ställt sig bakom lagrådsremissen till Lagrådet. Inte heller står jag bakom statsrådet Morgan Johanssons och regeringens förslag till Lagrådet.

Den oerhört intressanta fråga som Martin Andreasson har ställt och som Morgan Johansson i sitt svar inte har lyckats besvara gäller just varför Sverige egentligen inte har anslutit sig till Europarådskonventionen om vård av hiv- och aidssjuka.

I dag är Sverige, vid sidan av Kuba och USA, nästan det enda landet i världen som har en mycket hård lagstiftning i det här avseendet. Till och med Kuba har nu bestämt sig för att lätta på den lagstiftning man har. Man tycker att den inte är tillräckligt hivpreventiv. Tvärtom anses den motverka det arbetet.

Vad jag måste kommentera i det svar som Morgan Johansson valt att lämna här är hans hänvisning till att en person fortsatt kan sakna insikt om sitt smittfarliga beteende beroende på psykisk störning och missbruk. Jag hoppas att statsrådet har hört talas om den lagstiftning vi har, nämligen lagen om vård av psykiskt sjuka och lagen om vård av missbrukare. Vad menar statsrådet att de lagarna ska användas till?

Inte heller jag kan låta bli att reagera på statsrådets attityd i frågan. Statsrådet verkar vara oerhört stolt över att lägga fram det här enligt min mening mycket dåliga förslaget. Men jag kan inte förstå varför statsrådet är så oerhört stolt över en vad gäller sjuka människors integritet så ingripande lagstiftning som det här förslaget faktiskt innebär.

Att staten på förhand ska kunna tvångsisolera människor grundat enbart på misstanken att de kommer att bryta mot föreskrifter som den behandlande läkaren ger tycker jag är oerhört anmärkningsvärt. Och hur ser statsrådet på det hivpreventiva arbete som utförs av frivilligorganisationerna?

Enligt svaret och enligt hela lagrådsremissen och det kommande lagförslaget slår statsrådet undan benen för det värdefulla arbete som frivilligorganisationerna genom åren har utfört och som de fortfarande utför. Resultaten – det rör sig om många års erfarenhet – och det faktum att vi i Sverige har en så låg siffra vad gäller antalet smittade visar att det inte är de regler som nu införs i och med den nya smittskyddslagen som minskar hivsmittan. Tvärtom handlar det till exempel om de föreskrifter som finns i form av ... – jag tappade bort det ord jag tänkte på, så jag får återkomma senare till den saken.

I samband med tidigare interpellation om självmord sade statsrådet att det är viktigt att bryta ensamheten. Jag kan därför inte låta bli att fråga om den här lagstiftningen kommer att innebära att ensamheten bland de hivsmittade bryts.

Anf. 124 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Inledningsvis skulle jag vilja göra en personlig reflexion. Jag var med i samband med att hivsmittan kom till Sverige. Jag deltog i det aktiva arbetet då och kunde också konstatera den skräck som då infann sig bland landets politiker och som då genomsyrade hela det lagstiftningsarbete som ledde fram till den mycket olyckliga lagstiftning

som vi ända sedan dess haft på smittskyddets område. Vi har aktivt arbetat på att bli av med den här lagstiftningen. Men vad händer?

Jag tycker att Martin Andreasson på ett väldigt korrekt sätt har återgett erfarenheterna från de aktuella årtiondena liksom fakta kring tvångslagstiftningen om hiv och aids. Det tråkiga är att statsrådet inte behagar besvara de frågor och bemöta de synpunkter som anknyter till det som Martin Andreasson anför.

Jag vill också hävda att alla åren av hivpreventivt arbete och de erfarenheterna ger vid handen att vi har totalt 4 000 smittade i landet. Förra året hade vi 287 nysmittade. Endast 30 % – ungefär 92 eller 93, beroende på hur man avrundar – hade smittats i Sverige. Övriga hade smittats utomlands på olika sätt.

Vid ett ännu djupare studium av siffrorna kan det konstateras att de här människorna i väldigt många fall var smittade av personer som själva inte visste om att de var smittade.

Martin Andreasson hänvisar i sin interpellation till den statliga utredning som tillsatts av regeringen – *Modell för spridning av hiv*. Utredningen konstaterar att ”tvångsisoleringen saknat betydelse för det faktum att Sverige varit relativt lindrigt drabbat av hivpidemin”. Enligt statsrådets ställningstagande saknar detta nästan betydelse för det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Huvudanslaget i interpellationen handlar om hur statsrådet ställer sig till vård av aidssjuka i förhållande till internationella konventioner. Statsrådet svarar att han inte kan se ett sådant samband. I varje fall delar han inte interpellantens uppfattning – detta trots att det redovisas att det faktiskt finns fällande domar i Europadomstolen. Såvitt jag vet och utifrån min erfarenhet av politiken i Sverige brukar vi i Sverige vara oerhört ödmjuka inför internationella konventioner, inte minst sedan dom har fallit. Man brukar rätta sig efter det.

En rent allmänpolitisk reflexion är att statsrådet i sin iver att ändra smittskyddslagen faktiskt underkänner den lagstiftning vi har i fråga om missbrukare och psykiskt sjuka.

Enligt statsrådets svar är skälet till att man har kvar tvångslagstiftningen just att missbrukare och psykiskt sjuka som hivsmittats kan vara en fara för andra. Men enligt min ringa kunskap om området – det måste jag erkänna – är det väl just sådana skäl som motiverar tillämpning av tvångslagar på just missbrukare och psykiskt sjuka.

Slutligen, fru talman, vill jag fråga varför statsrådet inte vill respektera de rekommendationer för aidssjuka som vi har i Sverige.

Anf. 125 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Det låter på ledamöterna nästan som att vi skulle införa nya regler, som att det är ett nytt starkt restriktivt förslag som vi nu lägger fram. Så är det inte. Det är i huvudsak samma regler som de som gäller i dag och som har gällt under väldigt lång tid. Med de nya reglerna går vi egentligen ledamöterna till mötes. Vi stärker rättssäkerheten genom att vi inför en ordning med en stödperson och också en sakkunnig i domstolsförhandlingarna. Jag tycker att det är ganska viktigt att göra. Vi från vår sida ser också den problematik som ni ser.

Jag vill ändå göra en sak väldigt klar. Europakonventionen handlar om mänskliga rättigheter, och det är det som ni bygger upp er argumen-

tation kring. Men det är ingen mänsklig rättighet att utsätta andra för fara. Det är faktiskt inte det. Angående dem som blir utsatta för en tvångsinsats av det här slaget finns en väl dokumenterad historia av att de inte respekterar de förhållningsregler som finns och som de har fått av den behandlande läkaren eller smittskyddsläkaren. Det är ingen mänsklig rättighet att utsätta andra människor för fara. När ledamöterna talar om mänskliga rättigheter tycker jag att de bör fundera över om det inte finns mänskliga skyldigheter. Är det inte en skyldighet för mig, om jag bär på en svår sjukdom, att vidta alla de åtgärder som finns för att försöka se till att den sjukdomen inte sprids vidare till andra? Det är väl ett slags moralisk förhållning som man ändå måste ha.

Martin Andreasson sade att det är ett stort antal människor som har blivit isolerade. Under tioårsperioden 1988–1997 var det 65 personer. Vi har i dagsläget en person som är isolerad. Det är alltså något enstaka fall under en väldigt lång tid, men genomsnittstiden för isolering var lite drygt två och ett halvt år. Den tiden kan man använda för att försöka motivera människor – med stöd och behandling, med stöd och hjälp, med insikt om den problematik man har – till att inte medverka till att sprida en farlig sjukdom vidare. Det är starkt och ganska rätt tänkt.

Jag delar uppfattningen om att det i slutet av 80-talet infann sig en skräckslagenhet i det svenska samhället kring hivfrågorna som sådana. Det var bland annat därför som bastuklubbslagen infördes. Vi är beredda nu att komma med ett förslag om att häva bastuklubbslagen. Vi har tagit Smittskyddskommitténs bedömning på allvar, nämligen att den inte har haft någon som helst betydelse för smittspridning vidare. Därför är vi beredda att häva den.

Men i det här fallet glider ni lite på argumentationen. Ni säger att det i det stora hela inte har haft någon betydelse för smittspridningen i landet. Men det hjälper inte den som har blivit smittad av någon som inte tar förhållningsreglerna på allvar. För den som har blivit smittad är det väldigt konkret att samhället här kunde ha gjort någonting, men det gjorde man inte därför att de samhälleliga insatser som man tidigare gjorde har tagits bort för att gå er till mötes.

Jag tycker ni ska fundera över om ni vill ta ansvar för en situation där människor avsiktligt eller av oaksamhet sprider farliga sjukdomar vidare och om det egentligen är på den sidan som ni vill stå i den här diskussionen.

Anf. 126 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! I statsrådets svar finns en kluvenhet som jag tycker tyder på dåligt samvete. Å ena sidan säger Morgan Johansson att bestämmelsen om tvångsåtgärder enligt smittskyddslagen inte strider mot internationella människorättskonventioner. Å andra sidan uppger han i nästa andetag att regeringen i lagrådsremissen tänker begränsa förutsättningarna för tvångsåtgärder ytterligare samt införa nya rättssäkerhetsgarantier. Detta sammantaget gör att han anser att den nya föreslagna regleringen om tvångsåtgärder är förenlig med Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Morgan Johansson kommer tillbaka till den frågan nu under debatten.

Om redan dagens regelverk är oproblematiskt i förhållande till Europakonventionen borde regeringen i sina motiv för de föreslagna föränd-

ringarna inte anföra att man därigenom uppnår en förenlighet med konventionen.

Därefter går Morgan Johansson in på ett resonemang om att man skulle tycka att det var en mänsklig rättighet att utsätta andra för fara, att tvångsisolering handlar om att det är en moralisk skyldighet att vidta de åtgärder som behövs.

Jag tänker inte för egen del kommentera de påståendena, och mitt ställningstagande framgår tydligt av min interpellation som jag har inlämnat. Men Morgan Johansson borde kanske vara lite försiktig med, låt oss kalla det för, torgmötesretoriken när det är så att Sverige är förhållandevis ensamt i världen om att ha denna form av lagstiftning som möjliggör tvångsisolering på obegränsad tid av hivpositiva på grund av att man bedömer att det finns en möjlighet att de i framtiden kommer att utsätta andra för smittfara. Det kanske finns en anledning, till exempel att Europarådsministerkommittén i sina rekommendationer angående vård och behandling av hivpositiva och aidssjuka uttryckligen tar avstånd från en sådan reglering. Men låt oss för argumentets skull anta att det i vissa mycket speciella undantagssituationer är nödvändigt från samhällets sida att som en sista åtgärd, när allt annat är uttömt, kunna isolera en hivpositiv person för att andra inte ska utsättas för smittfara. Regeringen skriver i sin lagrådsremiss, och det står också i den nuvarande lagen, att det ska finnas en påtaglig fara för att smitta andra. Det handlar också om att det ska vara en viss nödsituation i och med att man tillgriper så ytterligt ingripande tvångsåtgärder.

Då är frågan: Någonstans måste denna akuta nödsituation övergå i en mer långsiktig situation? Det kan inte finnas en akut nödsituation år ut och år in. Man kan inte med hänsyn till en akut överhängande fara hålla en person isolerad i sju års tid därför att man tror att han i framtiden kommer att utsätta andra för smittfara.

Återigen: Den som utsätter andra för fara att smittas av en mycket allvarlig sjukdom kan dömas enligt brottsbalken, kan dömas med regeringens förslag och enligt en straffbestämmelse i smittskyddslagen. Det finns andra regler som är tillämplbara på missbrukare, det finns andra regler som är tillämplbara på psykiskt sjuka. Vad är det som gör att denna reglering med obegränsad tvångsisolering är nödvändig i smittskyddslagen för hivpositiva?

Anf. 127 TASSO STAFILIDIS (v):

Fru talman! Det är mycket intressant att få höra svaret från statsrådet på den fråga som Martin Andreasson just ställde.

Jag kan inte låta bli att reagera över statsrådets formuleringar. Vad är det för bild statsrådet lämnar? Vad är det för syn på hivsmittade som statsrådet lämnar när han säger: Det är väl ingen mänsklig rättighet att smitta andra. Det är en moralisk fråga. Att över huvud taget ta upp en sådan sak i den här debatten är oerhört pinsamt.

Jag skulle också vilja veta vad det är som har gjort att statsrådet har valt helt andra majoritetsförhållanden i just den här frågan. Varken Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Folkpartiet eller Centerpartiet verkar stå bakom det här förslaget.

Statsrådet och den socialdemokratiska regeringen har såvitt jag förstår i det här fallet valt att samarbeta med Kristdemokraterna och Mode-

Prot. 2002/03:95
29 april

Svar på
interpellationer

raterna för att uppnå majoritet i riksdagen i den här frågan. Jag undrar om statsrådet har lust att kommentera det.

Statsrådet undrade om vi tar ansvar för en situation där människor blir smittade avsiktligt eller av oaktsamhet. Jag tror att statsrådet helt och hållet har missuppfattat vårt och våra partiers engagemang i den här frågan. Det är ju inte det frågan handlar om, utan den handlar om hur man ska få en effektiv hivprevention och hur man ska skydda människor från att hamna på Gula villan. Jag vet inte om statsrådet själv hann besöka Gula villan när det var som mest intagna där.

Anf. 128 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Är det en mänsklig rättighet att utsätta andra för smitta? Det där är en typ av gaturetorik som knappast hör hemma i den här salen. Men för all del, vill man ha den retoriken kan man få den. Det är självklart inte en rättighet att smitta andra.

Men jag tycker att statsrådet ska gå tillbaka och titta på statistiken. Hur ser det ut i Konungariket Sverige? Vilka har blivit smittade och av vilka? Genomsyra dessa siffror och se på hur det ser ut, så kan vi gärna ta en debatt sedan om vilka som har utsatt andra för smitta! De människor som har blivit smittade i Sverige har inte i speciellt stor utsträckning aktivt utsatt andra för smitta, det är inte det debatten handlar om.

Den här debatten handlar om någonting mycket viktigare, nämligen hur Konungariket Sverige och socialdemokratin, som är ett statsbärande parti och står för en viss grund i sin ideologi, ska kunna hävda att man ska ha en tvångslagstiftning för människor som har drabbats av en sjukdom. Fakta säger ju att dessa människor i de allra flesta fall tar sitt ansvar.

I sitt svar på den här interpellationen anför statsrådet att det här handlar om människor som på grund av missbruk eller psykisk sjukdom inte följer reglerna. Det är för mig en gåta hur man kan strunta i internationella konventioner och tro att man enbart genom en restriktiv linje kan komma till rätta med en stor epidemi. Jag förstår inte hur man kan ha den inställningen med tanke på det internationella perspektiv som vi har i Sverige.

Anf. 129 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Ni försöker att göra det här till en väldigt omfattande verksamhet. Det är ca 5 000 människor som har smittats av hiv genom åren. Av dessa har, enligt den kartläggning som man gjorde av tioårsperioden mellan 1988 och 1997, 65 personer isolerats. Det var väl dokumenterat att dessa människor inte respekterade de förhållningsregler som hade utfärdats.

Ni säger: Släpp ut dem efter sex månader! Jag säger: Det är inte säkert att de respekterar förhållningsreglerna efter sex månader. Det är därför som man måste ha möjlighet till en förlängning.

Enligt dagens ordning görs det domstolsprövningar, först efter tre månader och sedan var sjätte månad. Man måste varje gång ansöka om en förlängning. Det är naturligtvis inte lätt att fatta dessa beslut. Samtidigt är det klart att det vore oerhört svårt att låta dessa personer gå efter sex månader, även om det är väl dokumenterat att de kanske kommer att

sprida smittan vidare, därför att de inte har den insikten och inte tar det ansvaret.

Ni säger: Kan vi inte använda oss av annan lagstiftning, till exempel brottsbalken? Vad ni egentligen säger med det är att ni i stället vill sätta dessa människor i fängelse. Det är ju det man gör när man dömer enligt brottsbalken. Sätt dem i fängelse! Ja, men då sitter de i fängelse kanske under några månader eller under ett år, och vad gör vi sedan om de fortfarande saknar insikt? Det är ju inte en lösning på problemet.

Sedan säger ni: Använd LVM, lagen om vård av missbrukare! Det är jag som har ansvar för lagen om vård av missbrukare. Jag vet hur den fungerar. I den finns en tidsgräns på sex månader. Inte heller LVM löser problematiken.

Så säger ni: Använd LPT, lagen om psykisk tvångsvård! Det är ju inte heller någon lösning. Det skulle inte fungera, eftersom inte heller den lagstiftningen innehåller någon tidsgräns. Då skulle det fungera ungefär som det gör med den lag som tillämpas i dag när det gäller isole-ring.

Det är väldigt klart och tydligt att det i dag inte finns något utslag i Europadomstolen om att svensk lagstiftning skulle strida mot Europa-konventionen. Ni försöker att skapa den bilden, men det finns inte något sådan utslag.

Det finns skäl för det argument som jag hade från början, nämligen att Europakonventionen värnar om de mänskliga rättigheterna. Det är ingen mänsklig rättighet att avsiktligt eller av oaktsamhet utsätta andra människor för smittfara. Det är precis den tolkningen av Europakonventionen som man ska göra.

Vidare säger ni: Varför går vi inte vidare? Varför står vi fast vid dagens ordning? Varför sätter vi inte den gräns som Smittskyddskommittén föreslog? Ja, det beror bland annat på att jag som ansvarigt statsråd inte bara ska ta hänsyn till det som föreslås av kommittéer, utan jag ska också ta hänsyn till det som remissinstanserna har sagt.

På Socialstyrelsen har man varit väldigt tydlig och sagt att en sådan tidsgräns skulle innebära stora risker. Länsrätten i Stockholms län som är den domstol som prövar dessa fall har avstyrkt förslaget. Andra tunga remissinstanser – till exempel Domarförbundet – har också varit väldigt kritiska till detta.

Jag måste väga dessa synpunkter mot varandra. Efter en samlad bedömning anser jag att vi måste ha kvar den möjlighet som i dag finns att ha en längre tids isolering än sex månader för de allra svåraste fallen.

Anf. 130 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! Till att börja med tycker jag att det är mycket tråkigt att statsrådet fortsätter sin torgmötesretorik när han säger att det här handlar om att den som vill sätta en tidsgräns för tvångsisoleringen vill släppa ut dem efter sex månader. Det framgår klart och tydligt att vad det handlar om är att smittskyddslagen tillåter tvångsåtgärder som är till för att i en akut situation bildligt talat hålla fast en person som är på väg att sprida smitta till sin omgivning. Någonstans måste denna akuta situation övergå i andra och mer långtgående åtgärder.

Statsrådet raljerar om att LPT, lagen om psykisk tvångsvård, inte skulle lösa vårt problem, som han uttrycker det. De andra debattörerna

får uttala sig själva, men jag kan säga att om en person på grund av psykisk sjukdom inte kan ansvara för sitt beteende och därmed utsätter andra för smittfara, ja, då är det just den psykiska sjukdomen som är anledningen till att samhället ska tillgripa tvångsåtgärder, inte själva infektionen som sådan. Samma sak är det vad gäller den som på grund av missbruk inte kan ta ansvar för sitt beteende.

Sedan säger statsrådet att Sverige inte har blivit fällt i Europadomstolen för tvångsisoleringen, och jag hoppas verkligen att det inte bara är det argumentet som statsrådet tänker använda om regeringen väljer att stå kvar vid det här förslaget. Statsrådet känner mycket väl till att de enda som får väcka mål i Europadomstolen är de personer som själva anser att de blivit utsatta för kränkningar av sina mänskliga rättigheter eller deras ombud. Jag tycker att det är något cyniskt ifall statsrådet menar att det ska vara dessa 65 personers egen sak att få saken prövad.

Avslutningsvis, fru talman, är ju konventionerna inte enbart till för att länderna ska justera sina lagar först när de har blivit fällda. Konventionerna är till för att länderna på förhand ska kunna gå igenom sina lagar och sina föreslagna lagar och på det sättet säkerställa en garanti för de mänskliga fri- och rättigheterna.

Anf. 131 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Säkert finns det i de här fallen ibland en psykisk störning i botten. Självklart kan det vara så. Det visar också den utvärdering som har gjorts. Men det är ju ingen lösning att säga, om jag förstår Martin Andreasson rätt, att då spärrar vi in dem enligt LPT i stället på obegränsad tid. Skulle det vara en bättre lösning ur ett mänskligt rättighetsperspektiv än den lösning som vi har i dag? Med den lösningen känns det som att argumentet om mänskliga rättigheter inte bär riktigt. Jag har kommenterat det som sagts om den övriga lagstiftningen, LVM och brottsbalken, och det fungerar inte heller.

Jag förstår att det här naturligtvis är en laddad fråga, därför att den handlar om väldigt svåra överväganden. Jag som statsråd kan inte bara med automatik godkänna och gå vidare med ett förslag som jag känner och vet och som också remissinstanserna har påtalat skulle innebära att andra människor skulle utsättas för väldigt stora faror.

Vi har haft den här möjligheten till isolering under lång tid. Vi har använt den ytterst restriktivt, i 65 fall. Jag tror att ni borde fundera över vad som hade hänt om de här 65 personerna inte hade isolerats och hade fått lov att fortsätta att sprida vidare en farlig sjukdom till andra människor. Samhället måste ha möjligheter att begränsa verkningsgraden för de människor som inte accepterar och håller sig till de förhållningsregler som vi har.

Jag tycker att det, i enlighet också med vad Socialstyrelsen har sagt i sitt remissyttrande, skulle vara förenat med väldigt stora risker att sätta en tidsgräns vid sex månader. Då tror jag att vi inom en väldigt snar framtid skulle ställas inför stora problem, därför att vid det första tillfälle som någon skulle smittas skulle man naturligtvis vända sig till oss och säga: Det är ert fel. Och man skulle också ha rätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 132 Statsrådet LENA HALLENGREN (s):

Fru talman! Lars Ångström har frågat om jag har följt upp huruvida Folkbildningsrådet på ett tillfredsställande sätt redovisat hur fördelningen av det statliga anslaget till folkbildningen anpassats till den utveckling som sker inom folkbildningen och samhället, om jag gjort bedömningen att det är rimligt att nya verksamheter i praktiken är förhindrade att erhålla statligt folkbildningsstöd, om jag avser att följa upp hur Folkbildningsrådets fördelning av statsbidraget anpassas till utvecklingen inom folkbildningen och samhället samt om jag kommer att verka för att folkbildningen har en roll att spela i integrationen av invandrare i samhället.

Ansvarsfördelningen mellan staten och folkbildningen lades fast år 1991. Staten lägger fast syften med det statliga bidraget, medan folkbildningen själv fastställer målen för verksamheten. Ansvarsfördelningen ger folkbildningen ett långtgående mandat att själv, genom Folkbildningsrådet, avgöra hur statens bidrag ska användas och fastställa kriterier för fördelningen mellan folkbildningens olika aktörer.

Denna av riksdagen fastställda ordning lägger ett stort ansvar på Folkbildningsrådet att anpassa sin medelsfördelning till föränderliga behov inom folkbildningen och i samhället. Det åligger rådet ensamt att avväga balansen mellan å ena sidan kraven på kontinuitet och stabilitet i bidragsgivningen och å andra sidan behovet av flexibilitet för att möta nya behov. Staten å sin sida prövar återkommande, på grundval av statliga utvärderingar, om statens syften med statsbidraget kan anses ha uppnåtts.

Den första statliga utvärderingen avslutades år 1996 och resulterade i 1998 års folkbildningsproposition. Regeringen tillkallade hösten 2001 en särskild utredare för att genomföra den andra statliga utvärderingen (SUFO 2). Denna ska redovisas i mars 2004. Jag räknar med att regeringen därefter kommer att redovisa sin bedömning av i vad mån statens syften med bidraget till folkbildningen uppnåtts under den senaste femårsperioden. I avvaktan på detta är jag inte beredd att ta ställning till Folkbildningsrådets bedömningar eller ställningstaganden.

Folkbildningen spelar en viktig roll för att ge enskilda människor möjlighet till kunskap, personlig utveckling och kulturupplevelser. Den skapar mötesplatser som är nödvändiga för att öka delaktigheten i samhället och därigenom stärka demokratin. Den bidrar till att motverka diskriminering, främlingsfientlighet och rasism. Den stöder integrationen av invandrarna i det svenska samhället genom att verka oberoende av etniska, religiösa och sociala gränser. Detta är grunden för statens bidrag till folkbildningen. Folkbildningens förmåga att tillgodose behov utanför sina traditionella och etablerade målgrupper, däribland invandrarna, är en av de frågor som jag vill ägna särskild uppmärksamhet i arbetet med nästa folkbildningsproposition.

Med denna redovisning har jag fångat in folkbildningens roll i samhällslivet och samtidigt besvarat Lars Ångströms frågor.

Tredje vice talmannen konstaterade att interpellanten inte var närvarande i kammaren och förklarade överläggningen avslutad.

*Svar på
interpellationer*

18 § Anmälan om inkomna faktrapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktrapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2002/03:FPM64 Förslag till direktiv om fotgängarskydd vid kollision med motorfordon *KOM(2003)67* till trafikutskottet

2002/03:FPM65 Integrering av EGNOS-projektet med Galileoprojektet *KOM(2003)123* till trafikutskottet

2002/03:FPM66 Ändrat förslag till direktiv om miniminormer för asyl-procedurer *KOM(2002)326* till socialförsäkringsutskottet

2002/03:FPM67 Innovationspolitiken en uppdatering av Europeiska unionens strategi *KOM(2003)112* till näringsutskottet

2002/03:FPM68 Relationerna mellan gemenskapen och tredje länder inom luftfartsområdet *KOM(2003)94* till trafikutskottet

19 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Förslag

2002/03:RR14 till försvarsutskottet

Motion

2002/03:Ju10 till justitieutskottet

20 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 29 april

2002/03:314 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Mona Sahlin

Ungdomars deltagande och sänkt rösträttsålder

2002/03:315 av *Per Bill* (m) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Hästakuten vid Ultuna

2002/03:316 av *Anne-Marie Pålsson* (m) till jordbruksminister Ann-

Christin Nykvist

Import av sockerhaltiga drycker

2002/03:317 av *Magdalena Andersson* (m) till socialminister Lars Eng-

qvist

Rehabilitering i särskilt boende

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 6 maj.

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 29 april

2002/03:851 av *Heli Berg* (fp) till statsrådet Ulrica Messing
Blekinge kustbana
2002/03:852 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Pär Nuder
Partibidrag från fackliga organisationer
2002/03:853 av *Torsten Lindström* (kd) till utbildningsminister Thomas
Östros
Forskningspropositionen
2002/03:854 av *Gustav Fridolin* (mp) till utbildningsminister Thomas
Östros
Våld i skolan
2002/03:855 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Mona Sahlin
Islamofobi
2002/03:856 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Jan O Karlsson
Vattenprivatiseringar
2002/03:857 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Jan O Karlsson
Vattenprivatisering i Ghana och Nicaragua

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 6 maj.

22 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 29 april

2002/03:809 av *Rosita Runegrund* (kd) till utbildningsminister Thomas
Östros
Högskolan i Trestad
2002/03:813 av *Anne Marie Brodén* (m) till socialminister Lars Engqvist
Läkare och privat verksamhet
2002/03:814 av *Anne Marie Brodén* (m) till socialminister Lars Engqvist
Hjälpmedel för hörselskadade
2002/03:816 av *Torsten Lindström* (kd) till statsrådet Morgan Johansson
Ökande konsumtion av alkohol
2002/03:817 av *Inger Lundberg* (s) till statsrådet Morgan Johansson
Missbruk bland unga
2002/03:818 av *Carina Hägg* (s) till socialminister Lars Engqvist
Vården av kvinnor med klimakteriebesvär
2002/03:826 av *Gabriel Romanus* (fp) till statsrådet Morgan Johansson
Alkohol
2002/03:829 av *Marianne Samuelsson* (mp) till statsrådet Morgan Jo-
hansson
Insatser för de glömda barnen

Prot. 2002/03:95
29 april

2002/03:834 av *Carl-Axel Johansson* (m) till socialminister Lars Engqvist

Åldersgränserna för privat verksam sjukvårdspersonal

2002/03:839 av *Annika Qarlsson* (c) till statsrådet Morgan Johansson
Rökfri serveringsmiljö

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 6 maj.

23 § Kammaren åtskildes kl. 21.47.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början till ajourneringen kl. 16.29,
av andre vice talmannen därefter till och med 13 § anf. 102 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Monica Gustafson

1 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan	1
2 § Svar på interpellation 2002/03:280 om bilavgifterna på Öresundsbron	1
Anf. 1 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	1
Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v)	2
Anf. 3 ULF NILSSON (fp)	3
Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	4
Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v)	5
Anf. 6 ULF NILSSON (fp)	6
Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	6
Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v)	7
3 § Svar på interpellationerna 2002/03:236, 237 och 241 om vägen som tillväxtfaktor i Västra Götaland	8
Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	8
Anf. 10 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	8
Anf. 11 INGER RENÉ (m)	9
Anf. 12 ULF SJÖSTEN (m)	10
Anf. 13 LARS TYSKLIND (fp)	11
Anf. 14 ANITA BRODÉN (fp)	12
Anf. 15 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp)	13
Anf. 16 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	14
Anf. 17 BÖRJE VESTLUND (s)	14
Anf. 18 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	15
Anf. 19 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	17
Anf. 20 INGER RENÉ (m)	17
Anf. 21 ULF SJÖSTEN (m)	18
Anf. 22 LARS TYSKLIND (fp)	19
Anf. 23 ANITA BRODÉN (fp)	19
Anf. 24 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp)	20
Anf. 25 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	20
Anf. 26 BÖRJE VESTLUND (s)	20
Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	21
Anf. 28 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	22
Anf. 29 INGER RENÉ (m)	23
Anf. 30 ULF SJÖSTEN (m)	23
Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	24
4 § Svar på interpellation 2002/03:253 om Trafikflyghögskolans framtid	24
Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	24
Anf. 33 CHRISTER NYLANDER (fp)	25
Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	26
Anf. 35 CHRISTER NYLANDER (fp)	27
Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	27
Anf. 37 CHRISTER NYLANDER (fp)	27

Anf. 38 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	28
5 § Svar på interpellation 2002/03:258 om Vägverket och privatimport av bilar och motorcyklar	28
Anf. 39 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	28
Anf. 40 JOHNNY GYLLING (kd)	29
Anf. 41 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	30
Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	30
Anf. 43 JOHNNY GYLLING (kd)	31
Anf. 44 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	31
6 § Svar på interpellation 2002/03:266 om Inlandsbanan	32
Anf. 45 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	32
Anf. 46 HÅKAN LARSSON (c).....	32
Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	33
Anf. 48 HÅKAN LARSSON (c).....	34
Anf. 49 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	34
Anf. 50 HÅKAN LARSSON (c).....	35
7 § Svar på interpellation 2002/03:271 om Post- och telestyrelsens befogenheter på postområdet	35
Anf. 51 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	35
Anf. 52 ANNE LUDVIGSSON (s).....	36
Anf. 53 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	37
Anf. 54 ANNE LUDVIGSSON (s).....	37
Anf. 55 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	38
Anf. 56 ANNE LUDVIGSSON (s).....	39
Ajournering.....	39
Återupptagna förhandlingar	39
8 § Svar på interpellation 2002/03:275 om lag om cykelhjälm	39
Anf. 57 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	39
Anf. 58 CHATRINE PÅLSSON (kd)	40
Anf. 59 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	41
Anf. 60 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	41
Anf. 61 CHATRINE PÅLSSON (kd)	42
Anf. 62 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	43
Anf. 63 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	43
Anf. 64 CHATRINE PÅLSSON (kd)	43
9 § Svar på interpellation 2002/03:276 om Citytunneln i Malmö	44
Anf. 65 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	44
Anf. 66 ALLAN WIDMAN (fp).....	45
Anf. 67 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	45
Anf. 68 ALLAN WIDMAN (fp).....	46
Anf. 69 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	47
Anf. 70 ALLAN WIDMAN (fp).....	47
Anf. 71 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	48
10 § Svar på interpellation 2002/03:294 om biologisk mångfald i skogen	48
Anf. 72 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	48
Anf. 73 INGEGERD SAARINEN (mp)	49

Anf. 74 LARS-IVAR ERICSON (c)	50
Anf. 75 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	50
Anf. 76 INGEGERD SAARINEN (mp).....	51
Anf. 77 LARS-IVAR ERICSON (c)	52
Anf. 78 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	52
Anf. 79 INGEGERD SAARINEN (mp).....	53
11 § Svar på interpellation 2002/03:232 om bygg- och bostadsmarknaden	53
Anf. 80 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	53
Anf. 81 RIGMOR STENMARK (c).....	54
Anf. 82 NINA LUNDSTRÖM (fp)	55
Anf. 83 PETER DANIELSSON (m)	56
Anf. 84 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	56
Anf. 85 RIGMOR STENMARK (c).....	58
Anf. 86 NINA LUNDSTRÖM (fp)	59
Anf. 87 PETER DANIELSSON (m)	59
Anf. 88 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	59
Anf. 89 RIGMOR STENMARK (c).....	60
Anf. 90 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	61
12 § Svar på interpellation 2002/03:269 om Statens bostadsnämnd.....	62
Anf. 91 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	62
Anf. 92 RIGMOR STENMARK (c).....	63
Anf. 93 MARGARETA PÅLSSON (m)	63
Anf. 94 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	64
Anf. 95 RIGMOR STENMARK (c).....	65
Anf. 96 MARGARETA PÅLSSON (m)	66
Anf. 97 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	66
Anf. 98 RIGMOR STENMARK (c).....	67
Anf. 99 Statsrådet LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	67
13 § Svar på interpellation 2002/03:256 om skogsskövlingen	68
Anf. 100 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	68
Anf. 101 YVONNE ANDERSSON (kd).....	69
Anf. 102 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	70
Anf. 103 YVONNE ANDERSSON (kd).....	71
Anf. 104 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	71
Anf. 105 YVONNE ANDERSSON (kd).....	72
Anf. 106 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	72
14 § Svar på interpellation 2002/03:251 om socialtjänstlagen och informationsskyldighet	73
Anf. 107 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s)	73
Anf. 108 MARITA ARONSON (fp).....	74
Anf. 109 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s)	75
Anf. 110 MARITA ARONSON (fp).....	76
Anf. 111 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s)	77

Anf. 112	MARITA ARONSON (fp).....	78
Anf. 113	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	79
15 §	Svar på interpellation 2002/03:265 om självmordstalen	79
Anf. 114	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	79
Anf. 115	YVONNE ANDERSSON (kd)	81
Anf. 116	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	81
Anf. 117	YVONNE ANDERSSON (kd)	82
Anf. 118	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	83
Anf. 119	YVONNE ANDERSSON (kd)	84
Anf. 120	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	85
16 §	Svar på interpellation 2002/03:290 om smittskyddslagen	85
Anf. 121	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	85
Anf. 122	MARTIN ANDREASSON (fp)	86
Anf. 123	TASSO STAFILIDIS (v)	88
Anf. 124	BÖRJE VESTLUND (s)	88
Anf. 125	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	89
Anf. 126	MARTIN ANDREASSON (fp)	90
Anf. 127	TASSO STAFILIDIS (v)	91
Anf. 128	BÖRJE VESTLUND (s)	92
Anf. 129	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	92
Anf. 130	MARTIN ANDREASSON (fp)	93
Anf. 131	Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	94
17 §	Svar på interpellation 2002/03:273 om folkbildning och integration	95
Anf. 132	Statsrådet LENA HALLENGREN (s)	95
18 §	Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen	96
19 §	Hänvisning av ärenden till utskott	96
20 §	Anmälan om interpellationer	96
21 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	97
22 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	97
23 §	Kammaren åtskildes kl. 21.47.	98

