Riksdagens protokoll
1990/91:42

Måndagen den 10 december

Kl. 10.00–12.40
15.00–15.01

Protokoll
1990/91:42

1 § Anmälan om kompletteringsval till vissa utskott

Andre vice talmannen meddelade att socialdemokratiska riksdagsgruppen på grund av uppkomna vakanser fr.o.m. den 1 januari 1991 anmält Eivor Husing som ny ledamot i arbetsmarknadsutskottet efter Marianne Stålberg, Bo Toresson som ny suppleant i arbetsmarknadsutskottet efter Eivor Husing och Bo Toresson som ny suppleant i skatteutskottet efter Marianne Stålberg.

Andre vice talmannen förklarade utsedda till

ledamot i arbetsmarknadsutskottet
Eivor Husing (s)

suppleant i skatteutskottet
Bo Toresson (s)

suppleant i arbetsmarknadsutskottet
Bo Toresson (s)

2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Andre vice talmannen meddelade att *Lars Ernestam* (fp) och *Ulla-Britt Åbark* (s) denna dag återtagit sina platser i riksdagen, varigenom tjänstgöringen som ersättare upphört för Lennart Eliasson och Alf Eriksson.

3 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 3 och 4 december.

4 § Svar på interpellation 1990/91:94 om socialt utsatta barn

Anf. 1 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Lena Öhrsvik har ställt följande frågor till mig:

1. Hur skall vi från samhällets sida bättre stödja socialt utsatta barn?
2. Räcker nuvarande lagstiftning?
3. Kan vi nå längre genom att fördela resurserna annorlunda?

Som Lena Öhrsvik konstaterar i sin interpellation mår svenska barn i allmänhet bra. Vår levnadsstandard är bland de högsta i världen. Viktiga delar av vår socialpolitik och vår familjepolitik går ut på att stödja familjen och föräldraskapet.

Sedan länge pågår också ett omfattande folkbildningsarbete, inte minst via barnhälsovården och föräldrautbildningen. Genom denna inriktning av politiken har vi kunnat skapa gynnsamma förutsättningar för vuxna att fungera som goda föräldrar. Ett resultat av detta är att andelen barn som placeras i samhällsvård har sjunkit.

Ändå finns det, som Lena Öhrsvik påpekar, barn som far illa. Det är här fråga om en mindre grupp familjer och barn, vars behov inte automatiskt kan tillgodoses inom ramen för de generella stödsystemen.

Vi har länge vetat att de första levnadsåren har mycket stor betydelse. Det är således viktigt att vi tar väl hand om familjer i vardande. Den i Sverige väl utbyggda mödra- och barnhälsovården är ett uttryck för detta.

Ett tryggt samhälle kan skapa trygghet även för barn vars föräldrar inte själva har så stor förmåga till kontakt och trygghet.

Vi måste fortsätta kampen för en generell trygghet och välfärd, och vi måste dessutom göra särskilda insatser för socialt utsatta familjer och barn. Det gäller både individuella och allmänt förebyggande insatser.

Ett uttryck för denna inställning är regeringens beslut att under en treårsperiod ställa 30 milj. kr. till förfogande för riktade insatser till utsatta ungdomar i eftersatta bostadsområden.

Den 1 juli i år fick vi en ny lag om tvångsomhändertagande av barn och ungdomar. Nya LVU är skriven utifrån ett konsekvent barnperspektiv. Barns behov av kontinuitet och stabilitet skall vara vägledande vid valet av insats, oavsett om det gäller öppenvårdsinsatser eller placering utanför hemmet.

Det innebär bl.a. att stora ansträngningar bör göras för att så tidigt som möjligt ge behövlig hjälp åt barn och föräldrar i deras naturliga livsmiljö. Samarbetet mellan mödra- och barnhälsovården å ena sidan och socialtjänsten å andra sidan fungerar bra på många håll, men behöver utvecklas ytterligare.

Vi har i dag en relativt stor kunskap om vilka utslagningsprocesser som våra mest kriminella och självdestruktiva ungdomar har varit offer för under sin uppväxt. Men vi tycks vara sämre på att tidigt se dessa barns egna behov.

Vi behöver, enligt min mening, utveckla vår kunskap så att vi även i praktiken på ett tidigt stadium kan upptäcka de familjer som av olika skäl behöver stöd. Vi behöver kort sagt värna om barnkompetensen såväl inom hälso- och sjukvården som inom socialtjänsten.

Dessa frågor är i högsta grad aktuella inom socialdepartementet. Som exempel kan jag nämna att socialdepartementet tagit initiativ till en konferens om att förebygga barnmisshandel. I konferensen som inleds i dag deltar svenska forskare, beslutsfattare, praktiker och företrädare för frivillligorganisationer samt utländsk expertis på området.

Ett sammanfattande svar på Lena Öhrsviks frågor är att vi har en lagstiftning som enligt min mening utgör ett gott skydd för utsatta barn. Vi behöver emellertid på ett mer medvetet sätt än hittills prioritera tidiga insatser för utsatta barn och familjer. Det är då som möjligheterna att åstadkomma en förändring i positiv riktning är som störst.

För att en sådan prioritering av resurserna skall genomföras i praktiken, krävs emellertid att kunskapen om barndomens betydelse och om barns sårbarhet sprids. Jag kommer att på olika sätt medverka till att en process i denna riktning kommer till stånd.

Anf. 2 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Jag vill först tacka för ett positivt svar – positivt på det sättet att det öppnar för en seriös diskussion om förstärkta tidiga insatser för socialt utsatta barn.

Medan andra ropar på inlåsning av de av våra ungdomar som faller utanför ramen, ville jag med interpellationen peka på de mekanismer som leder dit och på vad vi kan göra mycket tidigare. Det är viktigt att i den allmänna debatten ställa sig frågorna: Varför? Vilken chans har vi gett de här ungdomarna?

Mina egna erfarenheter från arbete med missbrukare, psykiskt sjuka ungdomar, hårt kriminellt belastade samt barn i socialt utsatta miljöer säger mig att vi inte tillräckligt tidigt gör tillräckliga insatser och att vi ibland t.o.m. handlar fel.

Socialtjänstlagen ingav stora förhoppningar när det gällde det sociala arbetets utveckling och förankring hos allmänheten. Enligt min mening har den dock inte fått möjlighet att slå igenom fullt ut. Detta visar ju också socialstyrelsens utvärdering beträffande insatserna för barn och ungdomar.

Lagen kom i en tid av ekonomisk kris. Alla resurser användes till att få landets ekonomi på fötter. Sedan har äldreomsorgen och utbyggnaden av barnomsorgen dominerat helt inom socialtjänsen. Behoven har ju varit stora och ökande. Jag säger inte att detta har varit fel, jag konstaterar bara att socialtjänstens *alla* intentioner inte har fått en ärlig chans.

Därför kräver jag inte heller en förstärkning av lagstiftningen för närvarande. Jag delar Bengt Lindqvists uppfattning att nuvarande lagar på detta område är bra. Man kan göra massor inom dessa ramar och – jag vill understryka det – med nuvarande resurser.

Jag är övertygad om att tidiga, samordnade insatser för den lilla grupp det gäller på sikt ger betydligt lägre utgifter för t.ex. arbetsmarknadsinsatser, sjukförsäkring, vård och fängelsevistelser. Dessutom ger det ett minskat produktionsbortfall.

Det är svårt att mäta värdet av ett bra liv. Därför måste jag ta till dessa kalla ekonomiska fakta för att visa att det blir en klar samhällsekonomisk vinst av att göra mera tidigt.

Problemet är bara att vi har flera huvudmän för verksamheterna. Klart är dock att staten skulle vinna på många håll om kommunerna satsade. Det är i detta sammanhang jag gärna vill ha en diskussion om en omprioritering av resurser.

Så till en del funderingar om vad man skulle kunna göra mera konkret – utöver vad jag har nämnt i interpellationen om mödra- och barnhälsovård samt elevassistenter.

För det första skulle jag önska att vi fick en ny utbildningsomgång gällande socialtjänstlagen för både förtroendevalda och kommunanställda. Det är tio år sedan sist. Kunskapen om intentioner och mål har tunnats ut, man har bytt folk på olika håll, och jag tror att det vore värdefullt för dem utanför socialtjänsten att få ny kunskap.

För det andra skulle jag önska en stimulans till skapandet av lokala handlingsprogram som sedan kunde antas av kommunfullmäktige. Det är nämligen viktigt att hävda dessa frågor gentemot annan verksamhet, och det skulle behövas lokala riktlinjer för detta arbete. Bara arbetet med ett program sätter i gång en mängd positiva processer, och det ger också stora möjligheter till samordning.

För det tredje skulle jag önska en förstärkning av föräldrautbildningen. Viss tid kanske t.o.m. borde vara obligatorisk; tyvärr når vi annars inte alla. Det är viktig att just genom den typen av verksamhet stödja utsatta ungdomar i *deras* föräldraroll. Kanske vore det något för nästa Dagmaröverenskommelse att på något sätt förstärka mödra- och barnhälsovården och inom dess ram ge en bra föräldrautbildning.

För det fjärde skulle jag vilja att också den öppna förskolan skulle ses som en viktig resurs utöver den övriga barnomsorgen. Erfarenheterna, åtminstone i min kommun, av de öppna förskolornas möjligheter att tidigt etablera kontakter med utsatta familjer är mycket goda. Man har inte myndighetsstämpeln på sig, och man kan därför med en aktivare uppsökande verksamhet nå barn i riskzonen och ge stöd på ett obyråkratiskt sätt.

För det femte önskar jag att vi kunde sprida mer kunskap om de goda exemplen. Det görs många mycket bra saker runt om i landet, men vi får veta för litet om detta.

Min slutsats är att vi har handlat fel, eftersom det är kö för vård och inlåsning av våra ungdomar. Vi kan göra mera tidigt! I varje barn finns en Mozart, påminde Ingvar Carlsson på den socialdemokratiska partikongressen. Säger inte det allt om vad vi måste göra?

Socialstyrelsen säger i sin utvärdering: Det finns anledning att utgå från att stora grupper barn och ungdomar har goda förutsättningar i livet. Samtidigt kan man se klara skillnader mellan grupper, och dessutom finns risk för att en mindre grupp ställs utanför mer definitivt. Det sociala arvet är en påtaglig verklighet. I kunskaps- och informationssamhället kan utslagningsmekanismerna komma att drabba allt hårdare.

Det är mot bakgrund av denna utvärdering som jag har ställt mina frågor om hur vi bättre kan stödja dessa barn och deras familjer. Jag har också några följdfrågor.

Delar statsrådet Lindqvist socialstyrelsens bedömning om den ökade risken för definitiv utslagning?

Finns någon möjlighet till en sådan omfördelning av resurser som jag har berört?

Vi har ju när det gäller vuxna en målsättning att minska ohälsotalet, och vi satsar stora pengar på t.ex. en bättre arbetsmiljö och rehabilitering. Kan man inte föra ett liknande resonemang när det gäller barn?

Till sist: Delar statsrådet min uppfattning om behovet av ökad information om gällande lagstiftnings intentioner och mål?

Anf. 3 SYLVIA PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag deltar i den här debatten eftersom jag tycker att den fråga Lena Öhrsvik har tagit upp i sin interpellation är så viktig, inte minst om man tar sin utgångspunkt i storstadspolitiken.

Samtidigt skulle jag vilja säga att statsrådet i sitt svar gör ett mycket viktigt påpekande, nämligen att svenska barn i allmänhet mår bra. Jag tror att det är oerhört väsentligt att vi har det i bakhuvudet när vi diskuterar problemen. Det finns nämligen ändå problem. Det som är så tragiskt och som gör det än viktigare att ägna stor uppmärksamhet åt detta är att det även när det gäller barns uppväxtvillkor visar sig att det finns tydliga klasskillnader.

Men det är inte bara fråga om klasskillnader, utan det finns även regionala skillnader. I t.ex. Storstockholmsregionen är problemen även på det här området störst.

Det var ju här som Gustav Jonsson en gång gjorde sina så banbrytande undersökningar, i vilka han bl.a. talade om det sociala arvet. En fråga vi borde ställa oss i dag är: Existerar det sociala arvet än i dag? Jag tror att risken är väldigt stor att vi måste svara ja på den frågan.

När socialtjänstlagen infördes var ett av inslagen att socialtjänsten skulle medverka i samhällsplaneringen. På det sättet skulle man kunna motverka bl.a. tendenserna till en utveckling av ett socialt arv och medverka till att ge goda miljöer till alla barn. Det finns nu undersökningar som visar att detta är ett av de inslag i socialtjänstlagen som inte har fungerat så bra. Det skulle alltså behövas ett utvecklingsarbete i kommunerna.

Jag tror att man skulle behöva undersöka vilka barn det är som blir föremål för socialtjänstens insatser och hur det sedan går för dem senare i livet.

Statsrådet säger också i sitt svar att stora ansträngningar måste göras för att så tidigt som möjligt ge behövlig hjälp. Det är naturligtvis mycket bra att detta klargörs. Däremot tror jag inte att det stämmer att vi inte tidigt ser barnens behov. Jag tror att vi faktiskt ganska tidigt ser att det finns behov, men däremot är det inte alldeles säkert att vi vidtar de rätta åtgärderna. Kanske borde dessa åtgärder också sättas in tidigare.

På det socialdemokratiska kvinnoförbundets kongress hade vi att behandla en motion som just gick ut på att man skulle värna om de utsatta barnens miljöer. Då sade förbundskongressen att det var dags för oss att intensifiera vårt arbete kring de utsatta barnens situation och att samhället skulle vidta åtgärder för att stärka metodutvecklingen av socialtjänstens insatser för att t.ex. stödja de nätverk som utsatta barn kan behöva.

Jag tycker att man av statsrådets svar kan utläsa att han är beredd att medverka i en sådan riktning, och detta är positivt.

Jag vill slutligen understryka det Lena Öhrsvik sade: Det vore bra om vi

kunde få en ny utbildningsomgång i kommunerna med tanke på att både politiker och tjänstemän i mycket stor utsträckning har bytts ut sedan lagen infördes och den utbildningsrunda som då genomfördes. Jag tror dessutom att det det skulle vara mycket bra om vi också kunde förstärka föräldrautbildningen.

Anf. 4 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Jag vill erinra mina meddebattörer om att riksdagen nyligen har beslutat om en ny större översyn av socialtjänstlagen. I anslutning till denna skulle jag välkomna en utvärderande och genomlysande debatt kring ansvarsområden och de behov som socialtjänsten är avsedd att tillgodose.

Vi har många olika aktiviteter på gång som uppnår, eller i varje fall till delar uppnår, det syfte som både Lena Öhrsvik och Sylvia Pettersson efterlyser. Uppföljningen av Rebusprojektet och socialbyråprojektet innebär att vi nu för ut de frågeställningar som dessa projekt har gett upphov till i en debatt inom i första hand socialtjänsten och kommunerna men senare också i en vidare diskussion.

Det uttrycks här farhågor för en ökad utslagning, något som jag delar, i synnerhet mot bakgrund av den situation som just nu råder. Det finns t.ex. stora brister i behandlingsarbetet där vi kan se att vi inte kommer åt dessa problem tidigt nog.

Jag tror att uppföljningen av socialstyrelsens iakttagelser om barn- och ungdomsarbetet är mycket viktig och förtjänar en mycket aktiv bearbetning och studium ute i landet. Jag vill också nämna att det i barnkonventionens kölvatten nu har uppstått en mycket livaktig och konstruktiv dialog mellan regeringskansliet och de olika organisationer som arbetar för barnens rätt. Dessa organisationer bedriver nu ett brett utvecklingsarbete för att göra konventionen känd, inte minst bland barnen själva och deras föräldrar. Jag är säker på att vi har möjligheter, att med stöd i det som konventionen ger uttryck för lyfta fram barnens behov på ett annat sätt än vi hittills har gjort. Jag tycker att vi skall ta den chansen.

Jag är för min del fast besluten att till maximum utnyttja det faktum att Sverige har ratificerat barnkonventionen och se till att barns behov nu permanent kommer att finnas på dagordningen inom både socialpolitiken och samhällsplaneringen i stort. Jag vill också erinra om att Bengt Börjessons stora projekt om barn i kris ger oss mycket stor kunskap som vi kan använda i detta sammanhang och dessutom mycket information som också kan utnyttjas i det fortsatta arbetet. Regeringen kommer också inom kort att anta direktiv för den utredning som riksdagen har beställt om en barnombudsman.

Många saker är alltså på gång, och jag menar att detta ger uttryck för en aktiv bearbetning av de problem och de uppgifter vi kan se framför oss när det gäller utsatta barn och ungdomar i Sverige.

Anf. 5 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Jag är medveten om att riksdagen har beställt en översyn av socialtjänstlagen. Men det får inte innebära att vi inte handlar nu. Jag vill påminna om att den utredning som ledde till att socialtjänstlagen infördes

tog 13 år. Jag vet att vi har bättrat oss under senare år när det gäller utredningars arbete, men vi måste ändå handla under tiden även om det pågår en utredning. Jag deltog aktivt i arbetet med socialtjänstlagen här i riksdagen. Därefter har det väckts en del motioner och ställts interpellationer, och jag har dessutom möjlighet att lokalt mycket nära följa verksamheten.

Jag har i många debatter hävdat att man när det gäller dessa barn inte får tveka inför omplaceringar. Men man får inte glömma detta med kontinuitet och stabilitet, som också framhålls i interpellationssvaret. Jag har också aktivt verkat för att anmälningsskyldigheten hos personalgrupper som arbetar med barn skulle följas av en uppgiftsskyldighet, och så är också fallet i dag. Men jag har också betonat att vi löser det mesta bäst i den egna miljön. Vi måste skräddarsy lösningar även om vi med generella lösningar har kunnat nå barn med särskilda behov. Vi vet mycket om vilka barn det gäller och också en hel del om vad de behöver – ja, vad alla barn behöver – nämligen stabila vuxna, kärlek, uppmuntran och gemenskap.

En av de mammor som jag varit i kontakt med slog huvudet på spiken när hon sade: Tänk om jag fått bråkdelen av de omsorger, intresse och pengar som lagts ner på min grabb redan när han var liten. Med detta vill jag återkomma litet till min fråga om det finns några möjligheter till omfördelning av resurser. När man i dag satsar ser man inte till resultatet och effekterna, och man får inte tillgodogöra sig de besparingar som uppstår. Jag jämförde tidigare med arbetet när det gäller att minska ohälsotalet hos vuxna. Vi satsar 15 miljarder kronor i arbetslivsfonden för att åstadkomma en bättre arbetsmiljö och en bättre rehabilitering för vuxna som har problem. Jag anser att ett liknande resonemang kunde föras beträffande barn.

Mycket av det Bengt Lindqvist här redovisade går i denna riktning. Jag skulle gärna vilja få en ytterligare redogörelse om den ekonomiska delen, något som är mycket väsentligt, eftersom kommunerna också har en mängd andra uppgifter. De har känt sig litet pressade under lång tid.

Anf. 6 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Jag menar att en av huvuduppgifterna i fortsättningen blir att göra barnens behov synliga i samhällsutvecklingen på ett mycket mer påtagligt sätt än som hittills har gjorts. Socialtjänsten har också en uppgift att delta i samhällsplaneringen och överföra sina erfarenheter om hur samhället borde fungera ur ett socialt perspektiv till andra sektorer i samhället.

Den uppgiften har socialtjänsten inte kunnat fullgöra på ett riktigt tillfredsställande sätt. Jag är på den här punkten kritisk, inte så mycket mot socialtjänsten, utan mot samhället i övrigt som inte har utnyttjat de omfattande kunskaper om problem i samhället som socialtjänsten under årens lopp har samlat på sig. Detta menar jag måste bli en ledstjärna i fortsättningen när det gäller barnen.

Vi måste lära oss att göra tidiga insatser på ett bättre sätt. Det handlar mycket om kunskap och om att tidigt se barnens behov. Det handlar också om samverkan, dvs. att t.ex. förskollärare och socialsekreterare kan nå varandra i en dialog om enskilda barn där man utnyttjar bådas kunskaper och kompetens för att göra det bästa möjliga för det enskilda barnet.

Jag tror att det finns mycket man kan göra inom ramen för nuvarande re-

surser, och det sade ju också Lena Öhrsvik i sitt första inlägg. Jag är för min del alltid öppen för att resonera om omprioriteringar och omfördelningar när det gäller de olika insatser vi gör. I den mån vi kan finna former för att effektivisera de tidiga insatserna för att förebygga svårigheter längre fram för våra barn, anser jag att vi med stor kraft skall ge oss in i sådana diskussioner. Däremot vill jag inte nu ge något besked beträffande formerna för en sådan förändring. Jag anser att den frågan är så pass svår att den behöver en ordentlig mangling innan man kommer fram till resultat. Ett problem i sammanhanget är att också många andra sektorer för närvarande känner trycket av för små resurser.

Anf. 7 SYLVIA PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag vill anknyta till en del av det statsrådet nu sade om socialtjänsten i samhällsplaneringen. Det är många som delar uppfattningen att de generella åtgärderna är bäst. Det enda som egentligen hjälper ordentligt är generella åtgärder och att se till att ha bra miljöer för barnen.

Socialtjänstens roll i samhällsplaneringen har inte blivit det som vi en gång hoppades på.

Det är därför jag tyckte att det var viktigt att understryka det Lena Öhrsvik sade om vikten av utbildning av både anställda och förtroendevalda i kommunerna. Det är inte bara socialpolitiker som fattar beslut om hur samhället skall se ut. Det är inte bara socialtjänstemän som har en uppfattning om samhället heller. Även i byggnadsnämnder och kommunstyrelser finns det politiker och tjänstemän som har ett avgörande inflytande på hur samhällsplaneringen blir i kommunerna. Det är inte alltid som kunskaperna och insikterna är så stora bland personal och förtroendevalda som man skulle kunna önska sig.

Anf. 8 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Jag tänkte återkomma till utbildning och information.

Statsrådet säger i sitt interpellationssvar att om det skulle bli en omprioritering krävs det en kunskap om behoven. Det kräver också en förankring. Utan kunskap går det inte att få en förankring för en omprioritering.

Jag vill därför återigen fråga om statsrådet delar vår syn på behovet av en ökad omfattning av information och utbildning när det gäller den nuvarande lagstiftningens intentioner och mål. Även om socialtjänstlagen skall ses över kommer den att gälla under en lång tid framöver. Det vore ett utmärkt tillfälle att i samband med översynen också sprida en kunskap om vad nuvarande lagstiftning faktiskt innebär. Det är en bra lag. Men jag hävdar att det råder en dålig kunskap om lagen i kommunerna och t.o.m. långt in i socialnämnderna.

Där är omsättning på folk, och de har inte hela grunden klar för sig. De har inte förarbetena klara för sig. Förarbetena hade ju utarbetats under en lång tid och hade den djupa förankring som behövdes för ett förändrat arbetssätt och en förändrad lagstiftning som skulle vara en rättighetslag och skulle främja gemenskap och solidaritet i vårt land. Ingen grupp skulle stå utanför. Det är den folkliga förankringen av socialtjänstlagens intentioner som brister. Därför vill jag återkomma till frågan om möjligheterna till en

ökad omfattning av information när det gäller den nuvarande lagstiftningens intentioner och mål.

Samtidigt är jag glad över att Bengt Lindqvist är så öppen när det gäller viljan att diskutera omprioriteringar framöver. För att nå dit krävs den ökade kunskapen. Jag är beredd att på mitt sätt försöka bidra till att sprida kunskapen.

Anf. 9 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Jag vill tacka mina meddebattörer för meningsutbytet. Jag är klart inspirerad av tanken att i samband med utformningen av direktiv till en översyn av socialtjänstlagen gå ut i en bredare diskussion kring socialtjänsten. För min del är jag beredd att fortsätta att fundera på hur det hela skulle kunna se ut.

För mig är det i första hand de tidiga insatserna som gäller och att försöka med hjälp av kunskapsutbyggnad och med en tydlig markering av att barnet skall sättas i centrum finna de rätta åtgärderna för bättre insatser för de utsatta barnen. De barn som råkar illa ut är inte så många, men i gengäld är det många av dem i denna lilla grupp som råkar riktigt illa ut. Det är ett stort bekymmer för oss och något av ett misslyckande för det svenska välfärdssamhället att vi skall behöva uppleva dessa barns misslyckanden mitt uppe i den välfärd vi andra lever i.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1990/91:100 om stöd till familjer med små svårt skadade barn

Anf. 10 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Eva Zetterberg har frågat mig:

1. Om jag avser att vidta några åtgärder för att förtydliga omsorgslagen vad gäller svårt skadade barn.
2. Vad jag avser att göra i dag för att stödja svårt skadade barn och deras familjer.
3. Vad jag avser att vidta för åtgärder så att landsting och kommuner, som i dag inte har möjligheter till ökade intäkter genom skattehöjning, skall kunna satsa på kostsamma men nödvändiga investeringar för denna eftersatta grupp.

I varje landstingsområde finns ett litet antal barn och ungdomar – men också ett litet antal vuxna personer – som har mycket svåra funktionshinder med både komplicerade och sammansatta omvårdnadsbehov. Möjligheten för dem och deras familjer att leva ett gott liv är i hög grad beroende av att samhällsinsatser ställs till deras förfogande. Det behövs såväl omfattande som kvalificerade medicinska, psykologiska, sociala och pedagogiska insatser.

Det är landstingen som enligt hälso- och sjukvårdslagen har ansvaret för åtgärder för att utreda och behandla sjukdomar och skador. Dessutom skall

landstingen genom sina omsorgsnämnder tillhandahålla särskilda omsorger åt den personkrets som anges i omsorgslagen. Omsorgsnämnderna tillhandahåller ibland även habilitering åt barn med andra funktionshinder. Kommunernas socialtjänst har genom socialtjänstlagen ett yttersta ansvar för alla som vistas i kommunen och ansvarar bl.a. för avlösning i hemmet och för barnomsorgen i kommunen. Ansvarsfördelningen mellan huvudmännen ställer stora krav på ett fungerande samarbete dem emellan. Huvudmännen är också enligt lag skyldiga att samverka med varandra.

Omsorgslagen ger psykiskt utvecklingsstörda barn, ungdomar och vuxna rätt till särskilda omsorger, om deras behov inte kan tillgodoses på annat sätt. Lagen är utformad som en rättighetslag med överklagningsmöjligheter för den enskilde. Den präglas av ett individualiserat synsätt. Målsättningsparagrafen anger att de särskilda omsorgerna skall utformas efter individens behov.

Att ge barn och ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet rätten att bo i elevhem är en av de särskilda omsorgerna enligt omsorgslagen. Denna rätt är inte beroende av barnets ålder eller funktionsnedsättning.

De ansvariga huvudmännen skall underlätta för föräldrar med barn som har svåra funktionsnedsättningar att ta hand om sina barn och tillförsäkra dem allsidig omvårdnad och möjligheter till ett värdigt liv. Det innebär att det bland andra insatser också behöver finnas olika boendealternativ. Detta framför allt för kortare tider – men i undantagsfall då alla andra möjligheter är uttömda – också för längre tid. Bl.a. behövs små hemlika boendeenheter med tillgång till medicinsk kompetens, där barnet bör få disponera en plats, även om den inte alltid behöver utnyttjas.

Här har 1989 års handikapputredning en viktig uppgift. En av utredningens viktigaste uppgifter är att redovisa förslag om hur handikappade barn och ungdomar i framtiden skall kunna tillförsäkras ett väl fungerande samhällsstöd.

Jag vill i detta sammanhang upplysa om att Riksförbundet för utvecklingsstörda barn, ungdomar och vuxna sedan år 1988 bedriver ett utvecklingsprojekt med medel ur allmänna arvsfonden. Projektets syfte är att inom ett omsorgsområde verka för att personer med mycket omfattande funktionsnedsättningar och medicinska behov får ett fullgott stöd.

Vidare uppmärksammar socialstyrelsen i ett särskilt projekt situationen för barn och ungdomar med svåra funktionsnedsättningar och komplicerade omvårdnadsbehov som i dag vistas långa perioder på sjukhus. Socialstyrelsen avser att i en rapport bl.a. ge exempel på olika lösningar, som gör att svårt funktionshindrade barn, utan behov av akuta sjukvårdsinsatser, kan vistas mer stadigvarande utanför sjukhuset.

Jag räknar med att projekten skall tillföra både huvudmännen och handikapputredningen erfarenheter och underlag i deras arbete.

Till sist vill jag erinra om att syftet med skattereformen är att långsiktigt stärka landets ekonomi, vilket också är av betydelse för kommunerna och landstingen. Ett led i reformen är det kommunala skattestoppet. I det läget måste kommunerna och landstingen prioritera sina verksamheter och pröva hur resurserna bäst skall användas.

Anf. 11 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet Bengt Lindqvist för svaret. Jag vill gärna framföra min uppskattning över att statsrådet har tagit sig tid att besvara interpellationen, trots att jag var litet sen med att framställa den, så att statsrådet av formella skäl hade kunnat avstå från att svara.

Anledningen till att jag var så angelägen om att ställa denna interpellation är att jag i mitt "vanliga" arbete som förtroendevald i Stockholms läns landsting, och då särskilt i mitt uppdrag som ordförande i västra omsorgsstyrelsen, har mött så många av de föräldrar och barn som lever under mycket svåra omständigheter till följd av bristande och adekvata resurser för de barn det här handlar om. Det finns också ett mycket stort kunnande i denna fråga och ett mycket stort engagemang från både personal och förtroendevalda från olika partier i flera landsting i Sverige.

Den barngrupp vi här talar om är inte stor. Enligt den undersökning som socialstyrelsen snart skall presentera rör det sig om ca 200 barn i hela landet. I den gruppen ingår då barn med förståndshandikapp, inskrivna i omsorgsnämnder och som har stora funktionsnedsättningar, samt barn som "bara" är s.k. teknikberoende barn.

I statsrådets svar nämns det projekt som RFUB har fått pengar till från allmänna arvsfonden. Detta projekt har syftat till att dels kartlägga familjernas situation, dels komma med förslag till åtgärder. Eftersom projektet har bedrivits inom just västra omsorgsområdet har jag naturligtvis med extra stort intresse följt det. Därutöver har en intervjuundersökning med 20 berörda familjer gjorts, där en rätt klar bild av dessa familjer stiger fram. För statsrådets kännedom vill jag gärna lämna över ett exemplar av denna undersökning som har gjorts i västra omsorgsområdet.

I dessa undersökningar är det en ny grupp handikappföräldrar som träder fram. Dessa föräldrar är inte tacksamm för den lilla hjälp och avlösning som erbjuds dem. De är mycket medvetna om sina rättigheter och samhällets ansvar. De accepterar inte att behöva leva ett liv där allt styrs runt det skadade barnet. En mamma har uttryckt det så, att dessa föräldrar inte önskar bli några hjältar, bara att leva ett vanligt liv. Men dessa föräldrar har också gått samman och formulerat sina krav och önskemål bl.a. genom organsationen ALF, anpassade lösningar för flerhandikappade, och genom organisationen FUB. Vi vet faktiskt rätt mycket om vad som behövs och vilka önskemål som finns.

Det som klart kommer fram i dessa undersökningar är hur otillräckligt stödet är till de barn och ungdomar som är svårast flerhandikappade. Det krävs mera avlasting i hemmet, personliga assistenter, korttidshem osv.

En annan sak som kommer fram är att det tar lång tid att bygga upp kompetenta resurser. Det samarbete mellan kommunens socialtjänst och sjukvård och omsorgsvård som måste byggas upp är ibland svårt att åstadkomma, eftersom det saknas kunskaper och erfarenheter av att arbeta med dessa barn. Däremot anses det gå bra att uttröttande föräldrar, utan vare sig sjukvårds- eller omsorgsutbildning, skall kunna ta hand om sina barn dygnet runt hur länge som helst utan avlösning.

En tredje faktor som kommer fram är hur föräldrarna tvingas organisera

sina liv runt den hjälp som de erbjuds. De måste bygga upp ett enormt nätverk av kontakter som de flesta skulle vilja förenkla till ett eller ett fåtal.

Planeringen har under många år halkat efter på grund av tolkningen av omsorgslagen. Det har på sina håll hävdats, och hävdas enligt uppgift fortfarande i Malmö, att dessa barn inte skall erbjudas boende på elevhem just med hänvisning till omsorgslagen – det var därför som jag tog upp den här frågan. I Stockholm har planeringen halkat långt efter av samma skäl. I dag är planeringen i full gång, men där är det ekonomin och byggprocessen som gör att det drar ut på tiden.

Det är positivt att handikapputredningen har tagit fasta på de synpunkter som har framförts, nämligen att boende utanför hemmet kan behövas även för små barn och att barn inte skall behöva växa upp på sjukhus. Jag är glad över att statsrådet i sitt svar slår fast att rätten till att bo på elevhem inte är knuten till en viss ålder eller till ett visst funktionshinder. Det kan naturligtvis diskuteras om "elevhem" är en adekvat beteckning. Här i Stockholm har vi talat om barnboende, växelboende eller mellanvård som förutsätter ett stort inflytande från föräldrar. Det finns säkert flera och bättre termer som kan användas.

Herr talman! Till sist skulle jag vilja höra mer exakt från statsrådet angående olika myndigheters gemensamma ansvar. Är det statsrådets uppfattning att ett lika stort ansvar åvilar sjukvården som kommunens socialtjänst och landstingens omsorgsvård? Jag har ibland uppfattat det som att det bara verkar vara omsorgsvården som har ett ansvar när det gäller detta område. Vad beträffar ekonomiska resurser, som för både landsting och kommun i dag är det stora problemet att bygga upp, kommer man från regeringens sida att vara villig att bidra med ytterligare projektpengar, typ de som vi nyss talade om, eller andra statsbidrag för att se till att de familjer som måste få avlastning i sin vardag verkligen också kan få avlastning?

Anf. 12 Statsrådet BENGT LINDQVIST (s):

Herr talman! Inledningsvis vill jag säga att det var angeläget för mig att denna fråga togs upp, eftersom det är min – precis som Eva Zetterbergs – uppfattning att det rör sig om en utomordentligt angelägen grupp som insatserna måste utvecklas för.

Som svar på de direkta frågorna vill jag säga att jag för min del är helt öppen för fortsatt utvecklingsarbete, gärna med stöd i allmänna arvsfonden. Jag ser fram emot att få ta del av erfarenheterna från det stora RFUB-projekt som har bedrivits sedan 1988. Det finns säkert anledning att gå vidare i det utvecklingsarbetet.

Jag vill också påminna om att vi från arvsfondens, egentligen från min sida, har inbjudit organisationer, bl.a. RFUB, att tillsammans med handikapputredningen finna former för att utveckla ett system med personliga vårdare. Detta görs apropå kontinuiteten och stabiliteten i barns liv. Det är mycket viktigt att vi finner former för detta. Organisationerna har faktiskt bollen i dag. Jag går och väntar på en projektansökan på detta viktiga område.

I övrigt har handikapputredningen att ta ställning till frågan om hur vi skall kunna vidareutveckla stödet till dessa barn och ungdomar. Jag räknar med

att handikapputredningen kommer att lägga fram ett viktigt betänkande under våren kring de olika frågor som har att göra med det individuella stödet till människor med omfattande funktionshinder.

Herr talman! Till sist vill jag också erinra om att i det ställningstagande som riksdagen står inför när det gäller äldre- och handikappomsorgen på torsdag, på luciadagen, ingår ett av regeringen framlagt förstärkt stimulansstöd till byggande av gruppbostäder. Det har utvidgats av socialutskottet, av socialdemokrater och folkpartister, till att också omfatta kommunala insatser för att bygga boendealternativ för handikappade. Inom dessa ramar finns det naturligtvis förutsättningar för att också skapa resurser för denna mycket utsatta grupp.

Litet smolk i mjölken är då för mig att vänsterpartiet och dess representanter inte har stött dessa insatser och förmodligen kommer att rösta emot detta på torsdag. Eva Zetterberg har dock fortfarande möjlighet att påverka sina partikamrater. Detta är faktiskt en viktig insats även för svårt utsatta handikappgrupper i vårt samhälle.

Anf. 13 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Jag vill konstatera att frågeställningen naturligtvis inte gäller bara små svårt skadade barn, utan hela gruppen av barn, ungdomar och vuxna som har svåra funktionsnedsättningar och behöver samhällets stöd. I den här interpellationen tyckte jag dock att det var viktigt att belysa de frågeställningar som just har funnits rörande de små svårt skadade barnen och där man från vissa håll hävdar att omsorgslagen har varit ett hinder. Jag är glad över att statsrådet hävdar att så inte är fallet.

När det gäller stimulansbidraget till gruppbostäder får statsrådet gå till mitt partis representanter i socialutskottet och diskutera skälen. Man kommer att i debatten redogöra för varför man inte har velat anta den propositionen.

Jag vill dock säga att man naturligtvis kan se på en enskild fråga som stimulansbidraget som positivt. Jag ser det emellertid mera som ett symboliskt bidrag, om det går igenom. Det gäller 200 000 kr. per gruppbostad. Kostnaderna i Stockholm ligger på i storleksordningen 6–7 milj. kr. per gruppbostad. Bidraget utgör inte så stor andel av den reella kostnaden i dag.

När det gäller projektansökningar och intresset för att stödja organisationer som arbetar med små barn och ungdomar som är flerhandikappade och har stora funktionsnedsättningar, är det välkommet att man från regeringens sida är villig att stödja ytterligare projekt. Jag kommer naturligtvis att föra ut det meddelandet till landstinget i Stockholms län och till andra landsting i Sverige. På olika håll bygger man upp ett förnämligt arbete. Man vill på alla sätt försöka förbättra för denna grupp, men hindras i dag bl.a. av bristen på ekonomiska resurser. Det är oerhört viktigt att man kan få det stödet. Inom bara Stockholms läns landsting finns ett flertal olika projekt, som alla parter är överens om är viktiga att genomföra. Pengar saknas dock i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1990/91:80 om utredningen Finansiering av vägar och järnvägar

Anf. 14 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Viola Claesson har med hänvisning till utredningen om finansiering av vägar och järnvägar frågat mig om direktiven till utredningen skall ses som ett formellt uppdrag till utredaren att studera eventuell bolagisering, börsintroduktion och liknande omvandlingar av statliga verk. Vidare har Viola Claesson frågat mig vilken principiell inställning regeringen har till konkreta förslag om bolagisering, utförsäljning och börsintroduktion av televerkskoncernen. Avslutningsvis frågar Viola Claesson om jag anser ett system med bilavgifter inbakade i bensinpriset vara ett realistiskt sätt att lösa vägarnas finansieringsproblem utan att belasta statsbudgeten.

Bakgrunden till att regeringen i den näringspolitiska propositionen aviserade en förutsättningslös utredning i syfte att presentera förslag till kompletterande finansieringskällor är att de behov som finns inom väg- och järnvägssektorn är så stora att de inte kan täckas av enbart de medel som anslås över statsbudgeten. De direktiv regeringen därefter beslutade om innebar vissa begränsningar i utredarens arbete, bl.a. skulle inte förslag utredas som förutsatte förändringar av skatterna. Några formella hinder föreligger emellertid inte för en utredare att presentera de förslag han finner lämpliga även om dessa inte till alla delar följer vad som uttalats i direktiven. Det är en fråga för regeringen att pröva lämpligheten i förslagen.

När det gäller frågan om regeringens principiella inställning till förslaget om bolagisering av televerket vill jag anföra följande. Televerket har ett regionalt och socialt ansvar som måste hävdas. Regeringen har ställt sig avvisande till förslag om privatisering av sådana delar av den statliga verksamheten. Som jag tidigare uttalat krävs det enligt min mening nya och starka skäl för att ändra denna inställning. Jag vill dock i detta sammanhang påminna om att något förslag från televerkets styrelse ännu inte presenterats för regeringen. Om och när ett sådant förslag föreligger får regeringen pröva det i vanlig ordning.

Viola Claessons sista fråga avser utredningens förslag till bilavgifter. Utredningens betänkande är just nu föremål för en omfattande remissbehandling. Därefter kommer regeringen att ta ställning till utredningsförslagens olika delar. Jag varken vill eller kan föregripa de ställningstaganden regeringen kan komma att presentera med anledning av utredningens förslag.

Anf. 15 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Tack för svaret. Jag tänker koncentrera mig i debatten på frågan som rör televerkskoncernen och Tony Hagströms utspel.

Hagström vill att koncernen inom två år skall genomgå en privatisering där 45 % av aktierna i det nya bolaget skall säljas ut på börsen för 20 miljarder kronor. Utspelet är kopplat till den s.k. FI-utredningen så till vida att dessa 20 miljarder skulle kunna användas till finansiering av vägar och järnvägar. Förslaget återfinns också i den färdiga utredningens avsnitt Finansiering genom aktiv förvaltning av statens tillgångar.

Tyvärr har massmedia och andra glömt, för att uttala sig snällt, att berätta

att utredarna Mats B O Larsson och Ted Stahl på finansdepartementet redan före Hagströms utspel hade presenterat följande planer.

För det första vill utredarna bolagisera affärsverken samt bredda ägandet i näringslivet till privatpersoner och anställda, d.v.s en privatisering. För det andra vill man enbart ha en snabb omvandling från affärsverk till aktiebolag med ägarfunktionen samlad i ett departement utan fackansvar, medan frågan om samhällsmålen bör bli kvar hos fackministern. Eftersom utredarna befarar att en snabb bolagisering kan möta motstånd och därför skulle kunna ta tid, vill de för det tredje att regering och riksdag i ett första steg skall omvandla affärsverken så att modellen närmar sig aktiebolagens.

För det fjärde är ett exempel som lyfts fram just televerket, vars tillgångar utredarna uppskattar till 120 miljarder kronor. Utredarna anser att staten måste få mer avkastning på dessa tillgångar.

Herr talman! Jag anser att det framgår ganska tydligt att Tony Hagström agerat med utgångspunkt just i finansdepartementets utredning och prioriteringslista. Men han utnyttjade FI-utredningen och sin position som utredare av ett helt annat område för att lansera finansdepartementets privatiseringsförslag. Även om Tony Hagströms utspel om privatisering av televerket kom innan SOU-utredningen var klar, kvarstår faktum att ett av de viktigaste avsnitten i hans utredning handlar om finansieringen och aktiv förvaltning av statens tillgångar. Georg Andersson har tidigare haft många möjligheter, och har också tagit till vara dem, att svara på om han och regeringen är beredda att ge avkall på det som man tidigare har sagt, att det viktigaste t.ex. när det gäller televerket är verkets sociala och regionalpolitiska ansvar. Han upprepar det nu. Men han har i ett annat sammanhang för Statsanställdas förbunds tidning, Statsanställd, sagt: Jag ser för dagen inga skäl som motiverar en försäljning. Men om verkets styrelse kommer fram till att det föreligger sådana skäl får vi naturligtvis granska dessa och ta ställning till förslaget.

Det intressanta är att Georg Andersson i sitt interpellationssvar till mig naturligtvis vet vad han talar om, men han talar inte om vad han vet. Det är riktigt att televerkets styrelse ännu inte har haft sitt möte. Men televerkets styrelse hade ett extrainkallat möte i november då de förslag förbereddes som man skall fatta beslut om den 14 december då det ordinarie mötet hålls. Det är detta möte som Georg Andersson hänvisar till. Styrelsen har redan gett televerkets chef fortsatt mandat att gå vidare på den här vägen med privatisering av televerket.

Vad kommer att ske nu på fredag? Georg Andersson vet naturligtvis att televerkets styrelse på fredag kommer att föreslå att televerket skall ombildas till ett bolag. Styrelsen kommer också att uttala, vilket är ännu värre, att televerket snarast skall privatiseras och gå ut på börsen, precis som Tony Hagström har sagt och som utredarna på finansdepartementet vill.

Det vore bra om Georg Andersson i talarstolen ville kommentera hur han ser på det förslag som televerkets styrelse kommer att presentera på fredag, dvs. det beslut som styrelsen kommer att fatta.

Finns redan nu de mycket starka skälen, som Georg Andersson tidigare har hänvisat till i olika brasklappar, till att sluta tänka på televerkets regionalpolitiska och sociala ansvar, vilket flera utredningar tidigare har haft i uppdrag att se över för att stärka det sociala och regionalpolitiska ansvaret.

Jag tror att det är mycket viktigt för de tusentals televerketsanställda och för alla som bryr sig om ett verk som televerket, med det stora ansvar det har för att kommunikationerna på detta område i landet skall fungera, att få reda på vad Georg Andersson egentligen står i denna fråga. Kommer Georg Andersson och regeringen att säga ja till det förslag som televerkets styrelse kommer att lägga fram på fredag, eller kommer Georg Andersson i likhet med vänsterpartiet att fortsätta att hävda att det sociala och regionalpolitiska ansvaret måste gälla även i fortsättningen? Annars, herr talman, är regeringen mer thatcheristisk än vad engelsmännen och deras regering själva är nu när Thatcher är borta. Där har man ju börjat tänka sig för i den här frågan.

Anf. 16 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Den utredning som Tony Hagström har producerat är märklig på många sätt. Inte nog med att det i den föreslås, som Viola Claesson har påpekat, ett och annat när det gäller televerket. I utredningen föreslås också en ny trafikpolitik som står klart i strid med vad riksdagen har fattat beslut om. Tony Hagström föreslår ett nytt sätt att prioritera investeringar i både järnvägar och vägar, där man inte tar hänsyn till miljö, regionalpolitik, sociala effekter, osv., utan där man enbart tillämpar ett mycket snävt företagsekonomiskt synsätt.

Det är naturligtvis märkligt att detta har kunnat ske; det stod knappast i direktiven. Där stod det bara att utredningen skulle undersöka hur man kan få till stånd en annan finansiering, m.m.

Georg Andersson har här pläderat för televerkets regionala och sociala ansvaret. Han bör nog även litet grand precisera vad han menar med det ansvaret. Menar han att man inom grundläggande teletrafik skall kunna använda även fax, skicka meddelanden över data med modem, osv.? Detta är av avgörande betydelse för oss uppe i Norrland. Om grundläggande teleservice inte inkluderas utan man som enskild person skall betala vad det kostar att upprätthålla en bra linje i Norrlands inland, kommer man varken som enskild eller som småföretagare att ha råd med det. Detta ligger mycket nära det förslag som Tony Hagström har producerat i den här utredningen om att sälja ut televerket. Jag skulle vilja fråga Georg Andersson dels om han anser att Tony Hagström verkligen har följt direktiven när det gäller trafikpolitiken som sådan när han nu föreslår en annan prioritering än den som riksdagen har fattat beslut om, dels vad han menar med ett socialt och regionalpolitiskt ansvar när det gäller televerket.

Anf. 17 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tycker att Viola Claessons och Roy Ottossons inlägg vittnar om en stor ängslan för nya tankar och fritt tänkande. Utredningar tillsätts väl för att tillföra beslutsfattandet synpunkter? Visst utarbetar regeringen direktiv och anger ramar för vad den vill ha utrett. Den anger också vissa begränsningar när det gäller de kommande förslagen. Men det är mycket viktigt att en utredning har möjlighet att tänka fritt och stimulera diskussionen med de förslag som presenteras. Jag tycker att det är nästan

trist att man så ängsligt försöker förhindra att en utredare lägger fram förslag som i någon mening kan ligga utanför de preciserade direktiven.

Vi har sedan en tid en grupp inom regeringskansliet som ser över affärsverken med ambition att finna former för bättre politisk och ekonomisk styrning av verken. Det är ett viktigt arbete som också ger oss underlag för att arbeta vidare när det gäller statens roll som ägare. Vi har i olika sammanhang, senast i skrivelse till riksdagen med anledning av den ekonomiska situationen, föranledd av den särskilda skrivelsen om krisen, markerat att staten ansvarsfullt och effektivt måste förvalta sin förmögenhet. Staten har stora förmögenheter som nu förvaltas av de affärsdrivande verken. Det är viktigt att staten, regering och riksdag, som ägare ställer krav på ett ansvarsfullt och effektivt förvaltarskap.

Så till de konkreta frågorna. Televerkets styrelse kommer att ha ett sammanträde på fredag och kommer då att ta ställning. Jag vill av formella skäl inte föregripa det ställningstagandet. Jag har markerat i mitt svar i dag, och tidigare, att televerket har ett socialt och regionalt ansvar. Det är viktigt att man även fortsättningsvis kan garantera att teletjänsterna ges utifrån de mål och riktlinjer som i det avseendet har angetts. Det är möjligt att vi ytterligare behöver precisera hur det sociala och regionala ansvaret bör uppfyllas. Därför har vi tillsatt post- och teleutredningen. Det pågår ett arbete med anledning av den.

Viola Claesson frågade om det finns starka skäl för privatisering. Jag har inte sett sådana starka skäl. Om nu televerket gör nya preciseringar skall jag självfallet med öppna ögon ta del av vad televerkets styrelse har att redovisa. Det tillhör mina åligganden. Men för dagen ser jag som sagt inte att det finns några sådana starka skäl.

I det sammanhanget kan man använda en bild – den kanske förstås av somliga och för mig är den ganska naturlig. Man säger att ett alternativ som i många fall är fullgott till alternativet att sälja kon är att sköta om den och ta vara på den mjölk som den ger.

Roy Ottosson sade att Tony Hagströms utredning utgår från en annan trafikpolitik. Det har jag egentligen redan kommenterat. Roy Ottosson frågar om den grundläggande teleservicen. Där vill jag ytterligare betona att post- och teleutredningen bereder denna fråga. Den har varit föremål för remissbehandling och beredning i departementet. Vi får återkomma med preciseringar i det avseendet. Jag tror inte att det finns anledning att ytterligare kommentera Roy Ottossons inlägg.

Anf. 18 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Jag kan garantera Georg Andersson att jag inte känner ängslan för nya tankar. Tvärtom tror jag att Georg Andersson, om han tänker efter, har hört en del nya tankar från denna talarstol också från mig när det har gällt hur den framtida transportpolitiken skall se ut i det här landet.

De tankar som har framförts i den utredning som finansdepartementet har gjort och som jag redogjorde för ganska ingående i mitt förra inlägg är inga nya tankar, Georg Andersson. Det är precis samma tankar som framför allt moderaterna och folkpartiet har framfört under en rad år: utförsäljning, privatisering, sönderstyckning av affärsverken och de monopol som har stått

som något slags garanti för att alla delar av landet skall ha tillgång till bra telekommunikationer. För vår del vill vi se nya tankar som utvecklar och klarlägger det regionala och politiska ansvaret. Därför har det varit bra med de utredningar som har gjorts. Men, Georg Andersson, de är fullständigt överkörda genom de nygamla signaler som är nyliberala – för att nu använda den riktiga termen – och som har kommit från finansdepartementet. Jag tycker att det är litet märkligt att Georg Andersson här försöker låtsas som om han inte känner till vad som redan har förberetts inför det styrelsemöte som televerket skall ha på fredagen. Han har ju varit underrättad hela tiden och naturligtvis varit inblandad i en mängd samtal och diskussioner, informella som formella.

Det jag konkret vill veta i likhet med många, inte bara anställda inom televerket utan stora delar av svenska folket, inför framtiden är om Georg Andersson anser att det t.ex. i finansdepartementets utredning om privatisering av affärsverken eller i Tony Hagströms utredning finns något nytt, som regeringen kommer att säga ja till när det gäller en bolagisering i ett första steg och privatisering och börsintroduktion i ett andra steg av televerkskoncernen? Georg Andersson måste ha en uppfattning där. Det räcker inte med att säga "för dagen", eftersom vi i dag vet att televerkskoncernen kommer att fatta beslut på fredag. Så jag efterlyser litet klarare signaler om vad som komma skall. Är det moderatmotioner som nu går igenom?

Anf. 19 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Fritt tänkande är alltid bra. Bra är utredningar som öppnar nya vägar som vi sedan kan undersöka. Men när jag läste den här utredningen slog det mig att det var väldigt gammalt, unket, dammigt helt enkelt. Jag kände igen det från 60-talet. Det innebär egentligen bara att om man skall betrakta detta som fritt och nytt tänkande ger man upp mycket av det som vi lyckades uppnå under 70-talet och 80-talet när det gäller trafikpolitiken, nämligen att anpassa den bättre till de faktiska behoven i samhället, att ta hänsyn till vad folk behöver i olika delar av landet, ta hänsyn till miljön och ta sociala hänsyn. Jag har litet svårt att förstå varför Georg Andersson försvarar den här utredningen som något slags nytt fritt tänkande.

Georg Andersson svarade inte på min fråga vad han anser om grundläggande teleservice, och det kan jag förstå, eftersom det är en kontroversiell fråga. Jag skulle också vilja ta upp frågan om vägavgifter och bensinavgifter, som Tony Hagström är inne på. Det förslag som han har lagt fram i utredningen innebär egentligen att man tar pengar från statens kassakista och för dem direkt över till väginvesteringar. Ur järnvägspolitisk synpunkt är utredningen mycket dålig. Den är direkt järnvägsfientlig. Det finns en rad skrivningar om järnvägen som är nedlåtande, raljanta och delvis felaktiga till järnvägens nackdel. Så det betraktar jag inte som nytt, fritt och bra tänkande.

Jag tycker det skulle vara intressant om Georg Andersson kunde ge några synpunkter när det gäller televerkets sociala och regionala ansvar, för det är av avgörande betydelse. Är det bara så att enkel telefoni skulle betraktas som grundläggande teleservice, ligger det illa till i stora delar av landet, åtminstone i Norrland.

Anf. 20 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Nu pågår en diskussion mellan oss om vem som tänker nyast och friast. Det som somliga betraktar som nya tankar betraktas av Roy Ottosson som unket och gammalt 60-talstänkande. Jag tycker nog att man skall vara litet försiktig med sina domslut och se litet mer nyanserat på bilden. Då tror jag att de flesta måste erkänna att Tony Hagströms utredning har tillfört diskussionen väsentliga saker. Det säger jag utan att därmed ha tagit ställning för allt som där har föreslagits. Som jag upplever det har Tony Hagströms utredning medverkat till att skapa mera realism i den trafikpolitiska debatten.

Vi har redan tagit fasta på en synpunkt som har framförts, nämligen när det gäller att se över planeringsprocessen och att rationalisera administrationen inom vägverket. Vi har därför gett vägverket i uppdrag att genomföra ett sådant arbete med förtur, som sedan skall presenteras här före årsskiftet. Det är en av de nya tankar som har presenterats i Tony Hagströms utredning och som vi finner det angeläget att ta vara på. Dessutom måste detta göras skyndsamt. Vi får återkomma till övriga förslag och synpunkter efter det att vi är färdiga med bearbetningen av det hela i kommunikationsdepartementet.

Jag tycker att Viola Claesson skall vänta med sin dom över de här förslagen tills regeringen faktiskt har presenterat några förslag. Att utredningar lägger fram förslag innebär väl inte att regeringen till alla delar står bakom dessa. Vi måste nog skilja på rollerna litet grand.

Jag kan inte, och bör inte, svara när det gäller regeringens förslag i alla delar, i varje fall inte förrän vi inom regeringen själva har tagit ställning till framlagda förslag och presenterat dem som våra. De förslag som regeringen presenterar är jag självfallet beredd att kommentera och att försvara. Men nu får Viola Claesson och Roy Ottosson ge sig till tåls litet grand till dess att vi har tagit ställning till förslag som läggs fram med anledning av Tony Hagströms utredning. Jag kan försäkra er om att det inte kommer att dröja länge till dess. Ni skall inte behöva ikläda er alltför mycket tålamod för att kunna invänta den tidpunkt då vi i regeringen är beredda att för riksdagen presentera vad vi anser vara rimligt och möjligt att ta vara på i framlagda förslag.

Avgörande här blir naturligtvis att slå vakt om televerksamhetens regionala och sociala roll. Vi måste ju ha ett telesystem som är rikstäckande på rimliga villkor, så att människor i olika delar av landet kan utnyttja den fantastiska resurs som televerket i dag erbjuder.

Vi är väldigt lyckligt lottade internationellt sett genom att vi har det mycket väl fungerande televerket och ett mycket väl fungerande telesystem, som har gett oss väldigt mycket av den utvecklingspotential som finns i detta. När jag jämför med åtskilliga andra länder, kan jag konstatera att vi har en mycket god utgångspunkt i det arbetet. Det är viktigt att värna om den roll som telesystemet också med en utvecklad teknik kan ge i fråga om förutsättningar för näringsliv och boende i olika delar av landet.

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

Anf. 21 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Jag tycker nog att det hela blir litet komiskt när Georg Andersson här försöker undervisa mig om hur viktig televerkskoncernen är för landet. Men det är ju just det som har föranlett min interpellation och det är just därför som jag har uttalat mig som jag har gjort i debatten hittills. Det borde ha framgått.

Vänta med domen, säger Georg Andersson. Men det finns ju redan förslag att ta ställning till. Utgångspunkten för mig var Tony Hagströms utredning, som var en fortsättning på den utredning som finansdepartementet har gjort. Jag fäller min dom över dessa nyliberala förslag.

Jag känner till att televerkets styrelse på sitt sammanträde på fredag kommer att upprepa samma förslag. Därför är jag inte upprörd över att det handlar om nya tankar, utan jag är upprörd över att det handlar om att man inte längre tänker bry sig om det sociala och regionala ansvaret.

Det dröjer inte länge – detta sade Georg Andersson nyss – förrän vi får reda på vad regeringen tycker. Skall jag tolka det så, att Georg Andersson hittills har låtit televerkskoncernens styrelse och dem som finns i dess närmaste omgivning få veta att en bolagisering i första hand och ett uttalande om att man skall forcera en utförsäljning och en börsintroduktion av televerkskoncernen är okej, att de skall gå vidare, eller att regeringen har sagt att det här inte rimmar väl med de krav som vi ställer på det fantastiska televerket?

Till sist: Vi kan nu, Georg Andersson, vara överens om att det som televerkskoncernen i dag står för innebär en fantastisk nationell resurs, en väldigt stor potential som kan göras ännu bättre. Men skall den då göras ännu bättre därför att det här kan användas som ett objekt för privata vinster eller därför att människorna i Sverige har behov därav inte bara i de delar av landet där man hittills har kommit i åtnjutande av televerkets fantastiska tekniska möjligheter? Det är det som frågan gäller. Jag tycker att det vore väldigt bra för debatten om Georg Andersson avslutningsvis i ett inlägg kunde säga att regeringen inte kommer att ställa upp på en sådan här privatisering och börsintroduktion.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 1990/91:98 om järnvägstrafiken i Norrland

Anf. 22 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Ulla Orring har ställt följande frågor till mig:

1. Ämnar statsrådet vidta särskilda åtgärder för att stärka järnvägstrafiken till/från Norrland?
2. Vilken betydelse tillmäter statsrådet transporterna på järnväg i samarbete med EG och därmed industrins möjligheter att utvecklas i Norrland?
3. Ämnar statsrådet lösgöra andra statliga tillgångar än vad som nu anvisats som kan investeras i järnvägstrafiken eller på annat sätt stärka finansieringen av järnvägsnätet?

4. Anser statsrådet att Botniabanan bör prioriteras för ett framtida utbyggt järnvägsnät?

Låt mig börja med att slå fast att järnvägen har en viktig funktion att fylla då det gäller både gods- och persontrafik. Med tanke på den ökade integrationen i Europa är det nödvändigt att den svenska produktionen snabbt och effektivt kan nå sina marknader både inom och utom landets gränser. Glädjande nog har antalet heltåg från Sverige till kontinenten ökat dramatiskt under de senaste två åren. Förutsättningarna för den internationella järnvägstrafiken kommer ytterligare att förbättras genom den fasta förbindelsen över Öresund. Inom ramen för den europeiska transportminsterkonferensen, CEMT, pågår ett kontinuerligt arbete med att undanröja de tekniska hinder som i dag finns vid gränsöverskridande järnvägstransporter.

Regeringens ambition är att järnvägens betydelse för godstrafiken skall öka där förutsättningar för detta finns, dvs. vid tunga, långväga och regelbundna transporter.

Då det gäller persontrafiken tycker jag att det är viktigt att hålla i minnet att järnvägen i grunden är ett masskommunikationsmedel som kräver förhållandevis stora och koncentrerade resandeströmmar för att kunna utvecklas.

Staten köper i dag olönsam sovvagnstrafik till och från övre Norrland för 197 milj. kr. om året. Jag bedömer denna trafik som mycket viktig ur regionalpolitisk synvinkel. Banverket arbetar intensivt med att höja kapaciteten på norra stambanan, där den ökade godstrafiken har lett till att man närmar sig kapacitetstaket. Jag anser att båda dessa saker är åtgärder som stärker järnvägstrafiken till och från Norrland.

Banverket har till uppgift att utifrån bl.a. samhällsekonomiska utgångspunkter prioritera mellan olika investeringsprojekt. Ett sådant projekt är förslaget om den s.k. Botniabanan längs kusten mellan Kramfors och Umeå. En helt ny bana på denna sträcka skulle vara ett alternativ till en ombyggnad av norra stambanan mellan Långsele och Vännäs. Totalkostnaden för projektet beräknas till ca 6 miljarder kronor.

Ulla Orring anser att den nu diskuterade bansträckningen bör förlängas till Haparanda. Någon kostnadsberäkning för en sådan investering har, såvitt jag vet, inte gjorts. Jag ser i dagsläget inga möjligheter att prioritera en sådan satsning. Jag kommer däremot att med kraft arbeta för en upprustning och kapacitetsförstärkning på norra stambanan. Den är enligt min mening av strategisk betydelse för trafiken till och från övre Norrland. En insats på norra stambanan är därtill den järnvägsinvestering som tidigast kan ge stora förbättringar av trafiken i övre Norrland.

De samlade behoven av infrastruktursatsningar är mycket stora samtidigt som resurserna för sådana satsningar är begränsade. Vi måste enligt min mening i dagsläget koncentrera oss på några strategiska projekt som relativt snart kan färdigställas. Inom regeringskansliet pågår ett arbete med att lösa de långsiktiga finansieringsfrågorna för infrastrukturen. Jag är i dag inte beredd att uttala mig om resultatet av detta arbete.

Anf. 23 ULLA ORRING (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min interpellation. Tyvärr tycker jag att det inte förmedlar någon framtidsoptimism för järnvägen i norr.

Järnvägstrafiken i norr är regionalpolitiskt av stor betydelse. Årtionden av bristande underhåll och bristande intresse från statsmakternas sida har kört kapaciteten i botten. Stambanan – själva pulsådern – genom Västerbotten har varit en svag länk på grund av eftersatt underhåll. Det är först under de senaste åren som en mer koncentrerad upprustning kommit till stånd, och det framgår även av statsrådets svar till mig.

Men hur blir det med sovvagnstrafiken i fortsättningen? 1988 års trafikpolitiska beslut innebar att en rad åtgärder genomfördes, som har gett landets järnvägar i stort förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Min fråga blir ändå: Gäller inte dessa kriterier landet norr om Sundsvall? Det finns en stor region norr om Sundsvall. Tar de högtidliga målsättningarna slut norr om just staden Sundsvall? För resten av Norrlandslänen syns uppgifterna läggas över på länstrafiken. Av de uppgifter som vi har läst i dagspressen framgår att länstrafiken skall få ta över de trafikpolitiska besluten. Min direkta fråga till kommunikationsministern blir, trots statsrådets försäkran om att sovvagnstrafiken till och från Norrland har stor regionalpolitisk betydelse: Kommer regeringen även i fortsättningen att anslå särskilda medel för att upprätthålla sovvagnsförbindelser norr om Sundsvall? Jag tror att det behövs ett klargörande på den punkten.

Så till en framtidsfråga, nämligen frågan om en ny järnvägssträckning längs kusten, den s.k. Botniabanan. SJ har i sina planer lagt förslag till nya investeringar inför 2000-talet, och där ingår bl.a. Botniabanan. Olika investeringsbelopp har framförts. Nu svarar statsrådet att det kommer att kosta 6 miljarder.

Riksdagen avsatte 10 miljarder för investeringar under tio år. Om man vill att järnvägen skall användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument, måste en investering i en ny järnvägssträckning längs Norrlandskusten vara ett medel. Skall tåget bli ett slagkraftigt alternativ till privatbilism och flyg, måste järnvägen få utvecklas. En kustjärnväg skulle betyda mycket för näringslivet i ökade transporter, främst till Husum av rundvirke osv. Inte minst skulle det underlätta för kvinnorna att pendla mellan bostad och arbetsplats. Min fråga blir: Kommer all nyinvestering i järnvägsnätet att gå övre Norrland förbi eller finns Botniabanan kvar i framtidssatsningen? Statsrådet talade nyss i debatten om att tänka fritt, låt oss höra exempel på det nu!

Under de senaste veckorna, och sedan jag lämnade in min interpellation, har oroande rykten om järnvägstrafiken för Västerbottens del kommit fram. Det har framgått att persontrafiken på inlandsbanan kommer att läggas ned. Efter regeringens krispaket och de förhandlingar som förts mellan transportrådet och SJ, har tydligen kommunikationsministern gett klartecken för förslaget att lägga ned persontrafiken på inlandsbanan. Jag måste få ställa frågan: Är detta korrekt? Skjuter regeringen ifrån sig ansvaret till länstrafiken, som inom sin smala budget skall prioritera med pengar som inte finns?

Jag, liksom Georg Andersson, är välbekant med de regionalpolitiska pro-

blemen i Norrlands inland. Det får inte ske att denna landsdel utarmas ytterligare. Nedläggning av inlandsbanan får betydande trafik- och regionalpolitiska konsekvenser för kollektivtrafiken i Norrlands inland. Inlandsbanan representerar både historiskt och turistiskt värde. Jag hoppas på ett positivt besked från statsrådet här i dag.

Men inte enbart inlandsbanan, utan tvärbanorna, Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs, är i farozonen. All tillgänglig analys visar att det är både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt fördelaktigt att behålla godstrafiken på tvärbanorna, men förutsättningen är att en upprustning av bandelarna kommer till stånd. SJ har uttalat att man är beredd till en trafiksatsning, om sträckan Storuman–Hällnäs inom rimlig tid upprustas till modern standard. Även kunderna – de stora skogsbolagen – ställer upp. Om inte upprustningen påbörjas före 1996 kommer 40 timmerlastbilar i vardera riktningen att dagligen trafikera E 79. Det går inte.

Allt detta hör ihop, statsrådet Georg Andersson; stambanan, tvärbanan, inlandsbanan. Problemet är att den verkliga ekonomiska ramtilldelningen för vårt järnvägsnät är alldeles otillräcklig.

Min sista fråga blir: Är kommunikationsministern beredd att ta några initiativ till en finansiering utom statsbudgeten, t.ex. genom utförsäljning av statliga bolag eller på något annat sätt?

Anf. 24 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Inledningsvis vill jag påpeka att Sundsvall geografiskt ligger ungefär mitt i Sverige. Vi talar alltså om halva landet när vi talar om "den här delen av Norrland". Jag kan instämma i mycket av det Ulla Orring sade om behovet av satsningar på järnvägstrafik i den här delen av Norrland, alltså halva Sverige.

De flesta människorna och de flesta industrierna finns längs kusten. Det är alltså en rad ganska stora städer det handlar om. De ligger på ett avstånd av 5–10 mil från varandra. Det är ett ganska idealiskt avstånd för järnvägstrafik, om man tänker efter. Dess värre slutar ostkustbanan en bit norr om Härnösand. Skulle den byggas ut, skulle vi naturligtvis få mycket bättre kommunikationer i halva Sverige. Näringslivet skulle få ett nytt bra alternativ för sina godstransporter. Människorna skulle kunna pendla mellan de olika städerna. Det är betydelsefullt just med tanke på att de olika städerna längs Norrlandskusten har litet olika inriktning. Örnsköldsvik är t.ex. en utpräglad industristad och Umeå, som ligger 10 mil norrut, är en utpräglad universitetsstad. Det betyder att den ena parten i en familj kan arbeta i Örnsköldsvik och den andra i Umeå, på grund av att man har olika utbildning, om det finns ett bra pendeltåg eller bra persontrafik på järnväg. Den möjligheten saknas helt i dag. Det visar på behovet av en järnväg längs Norrlandskusten.

SJ har tittat på förslaget att bygga ut norra stambanan med flera mötesspår och så småningom dubbelspår. Det visar sig bli mycket dyrt, eftersom det är kurvigt och brant på många håll längs norra stambanan. Därför började man titta på alternativet att gå längs kusten med ett enkelspår i stället, just ur godstrafiksynpunkt. Man fann att det i och för sig var dyrare, men att det sannolikt ger mer gods. Man skulle kunna ansluta en del andra industrier,

framför allt Husumfabriken. SJ kom i sina beräkningar fram till att detta var samhällsekonomiskt mycket lönsamt. Frågan har tagits upp av länsstyrelserna i Västerbotten, Västernorrland och Norrbotten. Alla har gjort utredningar och funnit att detta är mycket intressant, samhällsekonomiskt lönsamt och mycket angeläget. Det är därför litet märkligt att kommunikationsministern bara avvisar detta och faktiskt struntar i de argument som näringslivet i Örnsköldsvik och Umeå har fört fram – med ökande krav, måste jag säga – för just behovet av en utbyggd Botniabana.

Jag tycker att vi bör begränsa oss till att diskutera Botniabanan upp till Umeå – det är det som är aktuellt, det är det som SJ självt har föreslagit och det är det steget som det är rimligt att ta närmast. Om man kan gå vidare norrut beror på hur utvecklingen blir.

I kommunikationsministerns svar på Ulla Orrings interpellation är det en del saker jag vill kommentera. Kommunikationsministern säger att godstrafiken naturligtvis skall öka men att det skall gälla bara tunga, långväga och regelbundna transporter. Jag vill då peka på att man bör nyansera det synsättet. Vi har ett fall just nu där ett annat transportföretag – Österlentåg – har börjat bedriva kortväga, småskalig godstrafik; man kör in godset till de stora banorna, där SJ tar över.

Den typen av godstrafik på järnväg är mycket vanlig, t.ex. i USA, och kan vara mycket framgångsrik. Det går alltså att bedriva godstrafik i mindre skala. Jag vill påstå att en mycket allvarlig brist i SJs nuvarande godstrafikpolitik är just att man inte tar till vara möjligheten att utveckla stickspårstrafik, den mer småskaliga trafiken, och köra fram godset till de stora banorna och knutarna. Det är möjligt att det görs bäst av mindre företag, typ Österlentåg. Det visar också på behovet av att öppna banorna för en friare konkurrens mellan olika transportföretag.

När det gäller persontrafiken trycker Georg Andersson mycket hårt på att järnväg i grunden är ett masskommunikationsmedel. Det är i och för sig sant, men man kan fråga sig: Vilken "massa"? Det beror litet grand på vad det är för fordon man kör med och hur man kör detta, inte minst hur man kopplar det till andra transportslag.

Jag vill peka på transportforskningsberedningens projekt att utveckla just regionaltågstrafiken. Det är den som har tappat marknadsandelar under de senaste femtio åren, medan den långväga trafiken och den mer kortväga – pendeltrafiken – snarare har ökat. Det projektet visar att det finns mycket goda möjligheter att utveckla den regionala trafiken på järnväg – med andra fordon, med andra tidtabeller, med bättre integrering med annan trafik, inte minst busstrafik och biltrafik. Jag måste fråga Georg Andersson om han tror att det finns utvecklingsmöjligheter för den regionala järnvägstrafiken och att det är befogat att fullfölja transportforskningsberedningens projekt.

Anf. 25 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Ulla Orring inledde med att säga att mitt svar inte andas någon framtidsoptimism. Jag menar att det är i grunden fel. Jag hävdar att transporterna är av strategisk betydelse för Sveriges möjligheter att klara sig i den europeiska konkurrensen. Därför skall vi satsa på en utbyggnad av infrastrukturen. Vi arbetar i regeringskansliet intensivt för att få fram medel

för sådana satsningar, trots att vi befinner oss i en ekonomisk situation som motiverar åtstramningar på många olika områden. Vi måste öka investeringarna när det gäller infrastrukturen, men det måste naturligtvis ske på ett ansvarsfullt sätt, så att vi använder pengarna effektivt.

Norrland behöver olika transportmöjligheter: kustsjöfarten, flyget, bra vägsystem och en utvecklad järnvägstrafik. Där menar jag att norra stambanan spelar en strategisk roll. Därför är det viktigt att nu utveckla norra stambanan – där kan vi också snabbast få resultat av investeringarna.

Det är inte så att norra stambanan inte är utvecklingsbar. Här sker nu inom Västerbottens län, vilket Ulla Orring rimligtvis bör känna till, en stor satsning på en ny sträckning över Skellefteälven, i Kusfors, och en ny bro – det är en satsning på en kvarts miljard kronor. Jag tror att det är den största järnvägsinvesteringen under efterkrigstiden i Västerbottens län. Den kommer att snabba upp transporterna på övre Norrland, och den kommer att öka konkurrenskraften. Det kan ändå vara skäl att tala om att det händer saker och ting. Det planeras ett antal andra sådana projekt på norra stambanan. De kostar sammanlagt i storleksordningen ett par miljarder kronor.

Det är dyrt, säger Roy Ottosson. Ja, det är dyrt. Men det är den billigaste, snabbaste och effektivaste insats vi kan göra för att utveckla järnvägstrafiken på övre Norrland. Låt oss nu koncentrera oss på att offensivt förverkliga de möjligheterna och inte splittra oss på en mängd olika förslag, som vi inte har förutsättningar att utlova någon finansiering av.

Årtionden av försummelser, talade Ulla Orring om. Ja, det kan man säga. I så fall är det ett delat ansvar – vi har dock haft borgerliga regeringar och borgerlig majoritet i riksdagen under ett antal år av dessa årtionden.

Ulla Orring efterlyste besked om sovvagnstrafiken på övre Norrland. Jag har givit besked. Ulla Orring svävar inte i okunnighet om det. Den skall vara kvar. Den är dyr – ja. Den kostar en halv miljon kronor per dag i subventioner, men jag menar att den är av så stor betydelse att den måste vara kvar, och att klara den ligger inom de ramar som transportrådet har fått för upphandling.

Det är inte meningen att länstrafiken skall ta över trafiken på norra stambanan – det har aldrig varit fråga om det. Men om köpet av trafik från SJ blir orimligt dyrt, måste man ändå ställa sig frågan: Skall SJ då ha monopol eller skall vi öppna möjligheten för konkurrens också på stomjärnvägarna? Det är vad jag har lagt in i resonemangen omkring sovvagnstrafiken.

Sedan säger man att SJ har lagt fram förslag om Botniabanan. Låt oss klara ut det här! SJ investerar inte i banor. SJ är åkeriföretaget som trafikerar och betalar för att trafikera järnvägsnätet. Man betalar ungefär en tredjedel av vad det kostar att underhålla det. Investeringarna får vi så att säga lov att avskriva direkt. Men det är banverkets sak att planera järnvägssatsningar och genomföra dem.

Botniabanan finns inte med i banverkets planer. Inte ens i en plan där man kan räkna med ett tredubblat investeringsanslag under de kommande åren finns Botniabanan med. Dels är den inte ordentligt utredd, så att man har klara besked om alla ekonomiska konsekvenser, dels bedöms de ekonomiska förutsättningarna för att genomföra ett sådant projekt inte vara så-

dana att man har ansett det möjligt att ta med Botniabanan i det projektet. Låt oss ärligen erkänna det.

När det gäller inlandsbanan köper vi för närvarande trafik för noga räknat 57 milj.kr. Därtill kommer underhåll av banan. Skall man långsiktigt köra med det systemet inom ramen för SJs trafikeringsrätt krävs en omfattande upprustning för i storleksordningen nära 1 miljard kronor. Man kan då konstatera att bara det köpet innebär att för var och en som köper en biljett på inlandsbanan svarar vi från statens sida med skattepengar för inte mindre än drygt 500 kr. Nu har vi givit länstrafikbolagen ett erbjudande att ta över trafikeringen inom det här området till ett belopp av 36 milj.kr. Vi bedömer att de kan ge medborgarna en bättre trafikförsörjning inom den ramen. För att garantera fortsatt godstrafik har vi ställt i utsikt 80 milj.kr. i investeringsanslag redan första budgetåret. Jag tycker faktiskt att det är en ganska offensiv satsning vi på det sättet gör.

Anf. 26 ULLA ORRING (fp):

Herr talman! Det är självklart, Georg Andersson, att jag är medveten om kostnaderna för Botniabanan. Men jag är också medveten om den utveckling som sker inom transportsektorn och de förslag om nya banor i Sverige som undan för undan kommer fram. Det är i det sammanhanget som jag anser att Botniabanan måste finnas med i regeringens perspektiv. Det är viktigt att binda ihop kuststäderna. Vi har förlorat i konkurrenskraft på många områden på grund av att vi inte har haft dessa direkta järnvägsförbindelser. Jag tycker att regeringen här måste ta sig en funderare.

Jag framhöll att järnvägsinvesteringarna varit eftersatta. Georg Andersson kontrade då med att säga att det även funnits borgerliga regeringar. Ja, vi hade borgerliga regeringar i sex år, och dessa sex år har vi fått höra talas om. De socialdemokratiska regeringarna har dock suttit en betydligt längre tid, och de bär ett mycket stort ansvar för att man inte satsat på järnvägarna i norr.

Jag tog upp frågan om inlandsbanan. Georg Andersson säger att man skall låta länstrafikbolagen ta över den trafiken mot en ersättning av 36 milj.kr. Men, Georg Andersson, dessa pengar finns ju faktiskt inte, utan det måste bli en prioritering som går ut över annan trafik. Til syvende og sidst blir det norrlänningarna som får lida av förhållandena. Inlandsbanan har stor betydelse både för turismen och för godstrafiken. Den borde därför kunna få trafikeras utanför gällande ramar.

Jag vet mycket väl att det är banverket som står för investeringarna. Jag vill då apropå diskussionen om tvärbanorna säga att banverket har uttalat sig mycket positivt för att sträckan Storuman–Hällnäs skall kunna trafikeras även i fortsättningen.

Jag vill till sist fråga: Tycker Georg Andersson att det är riktigt att man låter 40 tunga timmertransportbilar varje dag trafikera väg E 79 i vardera riktningen? Det bor väldigt många människor mycket nära den vägen, som dessutom är av dålig kvalitet. Är det verkligen en rimlig trafikpolitik, bl.a. ur miljösynpunkt?

Anf. 27 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag kan naturligtvis instämma i det Georg Andersson säger om att man skall använda pengarna så effektivt som möjligt och att man inte skall splittra investeringarna, så att effekten blir dålig. Det är självklart.

När man talar om att använda pengarna effektivt måste man ta hänsyn till att vi står inför en stor utmaning, inte minst på miljösidan. Vi måste ställa om trafiksystemet så att vi inte långsiktigt fördärvar den livsmiljö som är en förutsättning för civilisationen på det här jordklotet. Det gäller koldioxidutsläpp, kväveoxidutsläpp, kolväteutsläpp osv. Det gäller också den totala energianvändningen.

Vi vet att järnvägen är oerhört energieffektiv. Den har en liten miljöpåverkan, och den är mycket effektiv när det gäller att transportera stora mängder, både människor och gods. Järnvägen har alltså en hög kapacitet. Kan man lösa problemet även med de mindre trafikströmmarna, finns här mycket stora möjligheter.

Detta är litet av bakgrunden till att jag pläderar så starkt för dessa investeringar, även om de naturligtvis på kort sikt kan bli betungande.

Jag vill också understryka vad Ulla Orring sagt om att det finns ett stort eftersläpande behov. Under en längre tid har man inte investerat tillräckligt i järnvägarna och därför tyvärr fått en eftersläpning som vi nu måste ta igen. Vi måste se på dessa investeringar i ett mycket större perspektiv och ta hänsyn till den effektivitet de ger.

I frågan om den uppsplittring som det talats om vill jag säga att vi måste se järnvägssystemet som en helhet. Om man koncentrerar sig på ett fåtal stora projekt, som har den största kortsiktiga lönsamheten, är risken att man inte får ett bra helhetssystem. Men jag ger naturligtvis kommunikationsministern mitt fulla stöd när det gäller upprustningen av norra stambanan. Denna är nödvändig, och det är bra att den kommer till stånd.

Botniabanan gäller ett litet längre perspektiv, fram emot år 2000. I banverkets plan för en satsning med 30 miljarder finns en öppning för en utbyggnad av ostkustbanan. Detta är en mycket viktig fråga, eftersom vi även i framtiden kommer att ha en omfattande skogsproduktion i Norrland. Vi behöver järnvägarna för skogsbrukets transporter. Vi vet vilken betydelse inlandsbanan hade för Sveg när det gällde att satsa på torv som alternativt bränsle. Utan inlandsbanan hade det över huvud taget inte blivit några satsningar. Detta är strategiskt viktiga frågor.

Anf. 28 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Ulla Orring påstår att hon är medveten om kostnaderna för Botniabanan. Det är ju bra, men då är också frågan hur Ulla Orring menar att projektet skall finansieras.

Regeringen måste ha Botniabanan med i sitt perspektiv, säger Ulla Orring. Men det räcker inte – regeringen måste ha den med även i sin finansiering. Det är det som är problemet. Man kan önska väldigt mycket, och Ulla Orring önskar ohyggligt mycket. Men betala då!

När vi nu skall göra upp en budget för nästa budgetår måste vi först av allt fylla i en utgiftspost på 60 miljarder kronor i räntor för gamla skulder, som vi ådrog oss i huvudsak under de borgerliga regeringsåren. Det är obehagligt

att behöva tjata om detta, men tydligen är det nödvändigt att upprepa det. Det är så väldigt lätt att lova ut guld och gröna skogar, men vi måste också hantera finanserna på ett ansvarsfullt sätt och betala för oss. Vi kan inte gärna dra på oss nya stora skulder och ränteutgifter.

Vi skall nu med kraft satsa på infrastrukturen. Vi har till storstadsregionerna utlovat 5,5 miljarder. Jag har sagt tidigare och upprepar det nu, att övriga delar av landet inte skall bli lottlösa i den satsningen. Men det måste ske på ett mycket ansvarsfullt sätt, och satsningarna skall göras där de snabbast och effektivast ger resultat. Järnvägssatsningar på övre Norrland anser jag skall ske genom en koncentrerad och offensiv satsning på norra stambanan.

Det behövs också väginvesteringar i Norrland, något som Ulla Orring rimligtvis borde kunna instämma i. Från Roy Ottosson väntar jag mig inte något instämmande på den punkten. Men vi som lever nära verkligheten där uppe vet att det behövs stora belopp till väginvesteringar.

Ulla Orring säger vidare att de 36 milj.kr. till länstrafikbolagen för att trafikera inlandsbanan inte finns. Men visst finns de? När vi utlovar dessa pengar till länstrafikbolagen är vi också beredda att ta fram pengarna. Det är det som är själva poängen. Men pengarna skall då också användas i det området och inte till en allmän förlusttäckning inom länstrafikbolagen. Det bör vi kunna vara överens om. Det blir ett nytillskott av pengar till länstrafikbolagen för att bedriva trafiken i det här området på det sätt som man finner lämpligast. Jag är övertygad om att bolagen skall kunna göra det på ett sådant sätt, att det blir en bättre trafikförsörjning för medborgarna än den trafik som SJ nu bedriver på inlandsbanan.

Godstrafiken måste värnas på viktiga avsnitt av inlandsbanan, och därför gör vi en kraftsamling och tar fram 80 milj.kr. nästa budgetår för investeringar på vitala avsnitt av inlandsbanan.

Jag tycker faktiskt att det är värt att uppmärksamma i den diskussion där man gärna målar i svart och bara talar om nedläggning och eländes elände.

Sedan har Ulla Orring pläderat för mera pengar till länsjärnvägarna. Det är länen som prioriterar vad de vill satsa på inom ramarna. Jag är medveten om att ramarna är snäva och att de borde vara vidare, men har folkpartiet bidragit till att vidga ramarna för länstrafikanslagen? Är folkpartiet berett att lova väsentliga ökningar på de områdena också?

Jag noterade att i ett radioprogram häromdagen varnade en ledande folkpartist nu inför valet för att lova mer än vad man kan hålla. Jag hoppas att det budskapet tränger igenom också till folkpartiets riksdagsledamöter, så att vi får en ansvarsfull diskussion, trots att vi nu går in i ett valår och frestelsen kan vara stark att i olika delar av landet göra separata utfästelser, som sammantaget man inte har möjlighet att infria.

Jag hoppas att det inte skall inträffa, men det kan ju inte uteslutas att de borgerliga vinner valet och ni får lösa in alla de växlar som ni ställer ut genom separata, väldigt generösa regionalpolitiska utspel om stora extra insatser i olika delar av landet.

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

Anf. 29 ULLA ORRING (fp):

Herr talman! Jag hoppas verkligen, statsrådet Georg Andersson, att en borgerlig regering kommer till makten efter nästa val. Att vi då skall föra en ansvarsfull politik, det kommer jag att ställa upp för.

Jag hade inte tänkt behöva gå in på de politiska svängarna, men eftersom Georg Andersson har tagit upp det, kan jag väl helt enkelt få säga att vi här i kammaren under hela den tid som jag har suttit i riksdagen har matats med hur framgångsrik den tredje vägens politik skulle vara. Vi som kan se i facit, särskilt nu i höst, ser att den inte har varit så framgångsrik.

36 milj.kr. till inlandsbanan låter väldigt bra. Jag vet inte om Georg Andersson medvetet missuppfattat mig eller inte, men trafiken på inlandsbanan kostar faktiskt 57 miljoner i dagens läge. Skall man driva den i samma omfattning som i dag, då fattas det pengar, och jag säger att de fattiga kommunerna i Norrlandslänen har inte de pengarna.

Vad som nu kännetecknar järnvägs- och kommunikationspolitiken är att man gärna tar med ena handen och sedan ger ut vad jag nästan vill kalla allmosor med den andra. Georg Andersson känner ju till hur sårbart läget är i Norrlandskommunerna och hur beroende kommunerna är av en inlandsbana som fungerar.

Det är inte många människor som åker med inlandsbanan, säger Georg Andersson. Nej, det är inte det, därför att det bor så få människor i de trakterna. Det kan inte bli miljontals resenärer. Men vi är glada över att de som finns där kan bo kvar och att de kan nyttja inlandsbanan.

Georg Andersson talar också om en koncentrerad satsning på stambanan. Ja, det är inte en dag för tidigt. Här har man under årtionden låtit den stå utan större investeringar. Det har varit bedrövligt, faktiskt. Därför är naturligtvis kostnaderna för en upprusting väldigt stora.

Jag vill säga detta sammantaget: Vi behöver stambanan, vi behöver inlandsbanan och vi behöver tvärbanorna. Jag frågar än en gång: Har Georg Andersson övervägt något annat sätt att finansiera de här verksamheterna – att sälja ut statliga bolag, att använda pengarna från löntagarfonderna eller någonting annat? Samhällets pengar över statsbudgeten räcker inte.

Anf. 30 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Ulla Orring säger att hon inte vill gå in på de politiska svängningarna, vad det nu är. Det är väl en politisk diskussion vi för? Jag har uppfattat att Ulla Orring går till hårt angrepp mot regeringspolitiken. Då måste jag naturligtvis få svara och även ställa motfrågor: Vad är nu folkpartistisk politik? Och hur finansierar folkpartiet stora löften till olika regioner i landet?

Jag har presenterat vad jag tycker är viktigast att nu satsa på. Det handlar om stora belopp. Frågan om hur vi skall ta fram dem återkommer vi till fram på nyåret. Vi är beredda att göra en offensiv satsning på investeringar i infrastruktur, och vi skall ta fram pengar för det på ett ansvarsfullt sätt, inte genom att öka skuldbelastningen och dra på oss nya stora utgiftsräntor.

57 miljoner är ett belopp som Ulla Orring nämnde. Ja, det är köpet av trafiken på inlandsbanan i dag. Det skulle naturligtvis bli dyrare per år om man fortsatte. Till det kommer underhållet av banan. Till det skall läggas det

stora investeringsbehovet. Jag åkte banan i höstas i hela dess längd och har sett varenda sliper och varenda räl, så jag vet att banan är i stort behov av upprustning. Det handlar om 800 miljoner upp till en miljard för att långsiktigt klara det.

Det är i SJs regi, sådan trafiken nu bedrivs. Länstrafikbolagen har möjlighet att bedriva trafiken på annat sätt, mera flexibelt och anpassat till befolkningsunderlaget. Det är få människor som reser. Ja, man kanske inte skall köra med tåg där det är alltför få passagerare. Det är kanske inte rimligt att köra med tåg, om man har bara fyra à fem passagerare. Då är det kanske bättre att köra med bil eller med minibuss, få till stånd en billigare och effektivare trafik, komma människornas behov närmare och tillgodose dem bättre än med tågtrafik. Länstrafikbolagen har möjlighet att åstadkomma ett mer flexibelt utnyttjande av transportmöjligheterna, med hänsyn till de olika förutsättningar som finns utefter den 105 mil långa sträckan.

Nu vet vi att det är väldigt smärtsamt att göra förändringar av det här slaget. Eftersom jag bor i området, har jag naturligtvis noga övervägt rimligheten i detta, med hänsyn till den smärta det förorsakar när man gör förändringar. Jag har ändå kommit fram till att det är viktigt att ta sitt ansvar och försöka bygga upp en trafikpolitik i området som har möjlighet att tillgodose människornas behov i ett uthålligt perspektiv. Det är mot den bakgrunden som vi lägger förslagen.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 1990/91:108 om trafikpolitiken

Anf. 31 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Roy Ottosson har ställt tre frågor till mig. För det första om regeringen anser att ett samhällsekonomiskt synsätt skall tillämpas i trafikpolitiken. För det andra om regeringen är beredd att prioritera den samhällsekonomiskt bättre järnvägstrafiken. För det tredje om regeringen anser att det ur samhällsekonomisk synpunkt är lämpligt att nu minska anslaget till köp av persontrafik på järnväg.

Ett samhällsekonomiskt synsätt skall tillämpas i trafikpolitiken. Regeringen tillämpar de grunder för trafikens avgifter och kostnader som lades fast i 1988 års trafikpolitiska beslut. Det innebär att de skatter och avgifter som tas ut med anledning av trafiken skall täcka de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till, där bl.a. miljö, olyckor och trängsel omfattas. Med 1988 års beslut som grund justerades därefter bl.a. bensinskatten och kilometerskatten för tunga lastbilar och släpvagnar. Därutöver har som ett led i skattereformen beslutats att moms skall utgå för persontransporter vilket medfört en prisökning på bensinen med ca 1 kr. och 40 öre.

Med hänsyn till den vikt som allmänt läggs vid kostnadsansvaret som ett trafikpolitiskt instrument krävs fortsatt utvecklingsarbete. I riksdagens beslut om vissa näringspolitiska frågor våren 1990 omnämns att regeringen avser att initiera en uppföljning av kostnadsansvaret inom trafiksektorn. I maj

i år har därför inletts en översyn av kostnadsansvaret. Till de områden som särskilt studeras hör frågor om huruvida de olika trafikgrenarna behandlas olika i skatte- och avgiftshänseende med hänsyn till trafikens externa effekter. Förutsättningarna för att utforma principerna för de fasta avgifterna på ett bättre sätt än i 1988 års beslut bör redovisas, liksom hur de externa effekterna värderas i andra länder. Ett annat område som studeras är hur trafikens positiva effekter förhåller sig till utformningen av kostnadsansvaret.

Vilket trafikslag som vid investeringsbeslutet skall prioriteras skall bedömas på gällande samhällsekonomiska grunder i enlighet med riksdagens beslut. Prioriteringen mellan olika transportslag beror på utfallet av den samhällsekonomiska kalkyl som görs. Det finns dock vissa svårigheter att rätt värdera kostnaderna av trafikens effekter på t.ex. miljön, oavsett vilket trafikslag som behandlas. De beräkningar som gjordes inför arbetet med det trafikpolitiska beslutet 1988 visade på betydande osäkerheter i värderingarna av miljöeffekterna, vilket också angavs i beslutet.

Vid de slutliga ställningstagandena i fråga om investeringar i infrastrukturen måste flera olika faktorer vägas in. Dit hör bl.a. regionalpolitiska bedömningar. Vid de samtida bedömningar som görs framstår inte alltid järnvägsinvesteringar som det ur det samhällsekonomiska perspektivet mest fördelaktiga.

Statens kostnader avseende järnvägens infrastruktur och järnvägstrafik uppgår för närvarande till ca 4 500 milj.kr. per år. Av dessa anslås under innevarande budgetår 618 milj.kr. till köp av interregional tågtrafik på järnväg. Som en del i åtstramningspaketet har regeringen föreslagit att anslaget till tågupphandlingen skall minskas. Beloppsminskningen har fastställts till 60 milj.kr. De aviserade besparingar som kommer att föreslås inom kommunikationsdepartementets område är inriktade på att bibehålla förutsättningarna för tillväxt och investeringar och dra ner på administration och bidragssystem.

Regeringen har dessutom aviserat att man har för avsikt att för investeringar i tätorterna avsätta 5,5 miljarder kronor.

Anf. 32 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Först får jag tacka statsrådet för svaret.

Såvitt jag förstår slår Georg Andersson fast att ett samhällsekonomiskt synsätt skall tillämpas i trafikpolitiken, men hur kan han då försvara uttalandet att järnvägarna kostar samhället 4 miljarder kronor om året? Det är väl staten – vilket inte skall förväxlas med samhället – som betalar över statsbudgeten.

Georg Andersson säger också att skatter och avgifter som tas ut på trafiken skall täcka de totala samhällsekonomiska kostnaderna, där bl.a. miljö, olyckor och trängsel ingår. Likväl visar en rad utredningar – bl.a. STORK och MIA – att dessa kostnader inte täcks för den tunga vägtrafikens del och att järnvägen "betalar" sina kostnader fullt ut. I denna situation lägger regeringen fram förslag om ökad beskattning av järnvägstrafiken och har också fått igenom sitt förslag. När SJ dessutom befinner sig mitt uppe i en rekonstruktion som skall vara färdig till 1992, och man på så sätt försämrar de eko-

nomiska förutsättningarna, avviker man mycket starkt från det ekonomiska synsätt som skall gälla.

Georg Andersson säger i sitt svar att momsen på bensinen skall inräknas i det samhällsekonomiska kostnadsansvaret, detta trots att avsikten med momsbreddningen är att införa en konkurrensneutral och rent fiskal skatt. Jag konstaterar att Georg Anderssons synsätt skiljer sig från finansdepartementets och faktiskt också från riksdagens synsätt, eftersom riksdagen har antagit skattereformen i denna del.

Om nu momsen på bensin skall räknas in i kostnadsansvaret måste naturligtvis även den kommande momsen på kollektiva persontransporter räknas in. Eftersom momsen läggs direkt på biljettpriset, blir genomslaget normalt betydligt större för kollektivtrafiken än för privatbilismen. Bensinkostnaden utgör ju normalt cirka hälften av driftskostnaden och cirka en fjärdedel av totalkostnaden för en privatbilist. Därmed slår momsen på bensinen igenom med cirka en fjärdedel till hälften. Inom kollektivtrafiken slår det kanske igenom till mellan 60 % och 80 %, något beroende på i vilken utsträckning företagen kan dra av momsen. Detta innebär att moms på persontransporter och bensin inte är likvärdiga eller konkurrensneutrala.

Momsbreddningen innebär att det samhällsekonomiska kostnadsansvaret i trafiken relativt sett har minskats för privatbilismen i förhållande till kollektivtrafiken. Jag anser att det är helt klart att Georg Andersson försöker vilseleda allmänheten, när han ger sken av att bensinmomsen har inneburit ett ökat samhällsekonomiskt ansvarstagande för privatbilismen jämfört med kollektivtrafiken. Verkligheten är ju precis den motsatta. Denna snedvridning är så mycket mer allvarlig som de människor som i första hand använder kollektivtrafik i hög grad är sådana som har dåligt med pengar eller är socialt utsatta.

Georg Andersson hänvisar också i sitt svar till den uppföljning av det samhällsekonomiska kostnadsansvaret som skall göras till 1992 som en del av uppföljningen av 1988 års trafikpolitiska beslut. I svaret finns det två nyheter i vad gäller inriktningen på uppföljningen. Dels antyds att man i ökad grad vill ta hänsyn till samhällsekonomiska värderingar i andra länder, dels nämner statsrådet att trafikens positiva effekter skall tas med i uppföljningen. Då måste man fråga sig om talet om värderingar i andra länder går ut på att vi skall sänka den redan alltför låga ambitionsnivån när det gäller det samhällsekonomiska ansvaret. Faktum är ju att man i dag i vissa länder tillämpar en lägre värdering, vilket delvis sammanhänger med att dessa länder har ett lägre totalt skatteuttag och en något annan konstruktion av den offentliga sektorn än Sverige. Att dagens nivå hos oss är för låg visar också en rad utredningar. I 1988 års beslut beräknades kväveoxidutsläppen till 15 kr. per kg. På inrådan av miljöavgiftsutredningen har beloppet nyligen höjts till 25 kr. per kg. När det gäller energisidan lägger man på en avgift på hela 40 kr. per kg, vilket visar att man ligger för lågt.

Samma misstanke kan ju riktas mot talet om att värdera trafikens positiva effekter. Vi vet att vägverket i sina kalkyler för vägbyggen räknar med ett betydligt högre värde för tidsvinster när det gäller privatbilister. Här bygger man på intervjuer och högre medelinkomst. Ett sådant beräkningssätt förstärker de sociala, ekonomiska och regionala orättvisor som redan finns.

Självklart skulle ett sådant synsätt kraftigt gynna privatbilism framför järnvägstrafik. I princip skulle ett sådant hänsynstagande innebära att bilisternas samhällsekonomiska ansvar för främst miljöskador och trafikolyckor skulle sänkas. Därmed skulle också trafikpolitiken förändras i riktning mot ökad miljöförstöring och fler trafikolyckor.

Herr talman! Det finns mycket att säga med anledning av svaret. Jag hinner inte säga allt i den här repliken, eftersom tiden är begränsad. I och för sig kan jag instämma i att besparingar på kommunikationsområdet i första hand bör göras inom byråkratin och bidragssystemen. Investeringar i upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet får inte drabbas. Tvärtom behöver investeringarna här ökas kraftigt. Men just köpen av persontrafik på järnväg har redan drabbats av omfattande neddragningar. Jämförda med de bidrag som utgick till olönsam persontrafik före 1988 års beslut har de minskats med mer än hälften. Vi måste låta de ökade investeringarna i järnvägsnätet hinna verka, innan ytterligare besparingar kan göras i de direkta bidragen. Därför är vi motståndare även till den mera blygsamma neddragningen på 60 milj.kr. när det gäller köp av persontrafik på järnväg.

Beträffande mina frågor konstaterar jag att jag egentligen inte har fått något svar på den andra frågan. Dessutom har jag fått ett svävande svar på de två andra frågorna. Jag skulle vilja att kommunikationsministern förtydligar sig.

Anf. 33 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag har efter bästa förmåga gett svar på de frågor som har ställts och vill hänvisa till det skriftliga svar som har lämnats.

Jag vill göra följande kommentar med anledning av Roy Ottossons inlägg. Vad Roy Ottosson pläderar för är i korthet en kraftig höjning av bensinpriset och kilometerskatten. Det är känt sätt att argumentera från miljöpartiets sida.

Jag undrar litet stillsamt: Var befann sig miljöpartiet i höstas under den s.k. bensinskatterevolten? När namninsamlingarna startade i Sundsvall, Roy Ottossons egen valkrets, och spred sig över hela Norrland och stora delar av Sverige – var fanns då miljöpartisterna? Inte på barrikaderna i varje fall! Då försvarade de det bensinpris som då rådde och förde en argumentation för en ytterligare **ökning** av bensinpriset. Jag skulle nog vilja efterlysa litet konsekvens i agerandet.

Det är självfallet så att man måste fundera över hur konkurrensläget ser ut i förhållande till andra länder, när man bedömer kostnaderna för transporter. Vi lever ju inte i en isolerad värld. De kostnader vi ålägger oss själva för transporterna, ålägger vi produktionen och därmed bestäms priset på de produkter vi producerar och skall sälja i konkurrens med andra länder.

Naturligtvis måste det perspektivet vägas in i bilden. I synnerhet gäller detta i ett läge när trafiken integreras mer och mer och svenska trafikföretag utsätts för utländsk konkurrens. Vi strävar efter att öppna marknaderna i Europa och komma in i denna vidgade Europakrets.

Vi måste också titta på de positiva effekterna som ett fungerande trafiksystem har. Det är därför vi vill göra en rejäl satsning på infrastrukturutbyggnad. Vi inser att väl fungerande trafik har mycket positiva effekter i många

avseenden. Det skall naturligtvis tas i beaktande när man tittar på kostnadseffekterna.

Slutligen säger Roy Ottosson att han principiellt instämmer i det jag säger i mitt svar om att man måste begränsa bidragssystemet och satsa på investeringarna. I nästa andetag angriper dock Roy Ottosson oss när vi konkret försöker begränsa bidragssystemen för att få utrymme för en offensiv satsning på investeringar. Också i det avseendet efterlyser jag någon ringa grad av konsekvens i Roy Ottossons och miljöpartiets agerande.

Anf. 34 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! När den s.k. bensinrevolten pågick i höstas, var vi ute på barrikaderna. Jag skrev själv ett antal debattartiklar och pläderade för de bensinskattehöjningar som har varit och att man snarast behövde höja bensinskatten ytterligare om man skall kunna få en vettig kostnadsrelation i förhållande till järnvägen. Hela partiet var engagerat i frågan då, och det är vi naturligtvis fortfarande. Vi har inte vikit en millimeter på den punkten!

Jag vill ändå betona att det väsentliga är de relativa kostnaderna, i det här fallet mellan järnväg och biltrafik. Det bör tas full hänsyn till den samhällsekonomiska aspekten av miljökostnaderna så att man får rätt relation på den punkten. Det kan man uppnå antingen genom att höja bensinskatten, vilket Georg Andersson var inne på, eller genom att sänka kostnaderna för järnvägen. Det var därför jag tog upp frågan om momsen i mitt anförande.

Momsen innebär att man lägger på en ny kostnad på järnvägen trots att den befinner sig i en rekonstruktionsperiod. På så sätt har man försämrat de ekonomiska förutsättningarna för SJs rekonstruktion. Det är naturligtvis alldeles galet, sett ur samhällsekonomisk synvinkel!

Det finns två vägar att gå. Det är inte nödvändigt att höja bensinskatten, när man alternativt kanske minskar belastningen på järnvägen i stället.

Naturligtvis måste vi ha en rimlig kostnadsnivå för vår industri i förhållande till andra länder. Men det är den totala nivån som är intressant.

En fin tanke, som ändå fanns med i den skattereform som nu har genomförts i stort sett i sin helhet, är att man sänker skatten på arbete och för över den till konsumtion. Det är en princip som vi har hävdat länge. Det innebär inte att det totala skatteuttaget förändras, utan att man ändrar profilen på skatteuttaget. Den linjen bör man gå vidare på för att på det viset i högre grad miljöanpassa skattesystemet. Gör man det på ett bra sätt, behöver det alltså inte betyda att man försämrar vår industris möjligheter att konkurrera med utlandet.

Sedan vill jag ställa en fråga med anledning av det som kommunikationsministern tog upp i slutet av sitt svar och som gäller de 5,5 miljarderna. Så sent som i våras beslutade riksdagen om ett engångsanslag på 5,5 miljarder till järnväg och kollektivtrafik. Är det dessa 5,5 miljarder som Georg Andersson pratar om som "nya pengar"?

I så fall måste det betonas att det inte rör sig om några nya pengar. Beslutet om dessa pengar är redan fattat av riksdagen. Det är faktiskt så att regeringen har underlåtit att komma med en proposition i denna fråga under hös-

ten. Tanken var ju att man skulle kunna börja använda pengarna den 1 januari 1991 enligt riksdagens beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellation 1990/91:101 om metanolproduktion

Anf. 35 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig om regeringen kan tänka sig att arbeta för ett fullskaleprojekt för metanoltillverkning och om regeringen är beredd att verka för att en sådan anläggning förläggs till Ljungaverk.

Roy Ottosson har vidare frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att stimulera introduktionen av biobränslen och vilken roll metanolen kan spela i detta sammanhang.

Regeringen är väl medveten om den allvarliga situationen i Ljungaverk och Västernorrland som helhet. Regeringen har därför nyligen vidtagit en rad åtgärder för att förbättra sysselsättningsläget i länet.

När det gäller frågan om metanoltillverkning diskuteras internationellt möjligheterna att i stor skala ersätta oljebaserade drivmedel med metanol producerad ur naturgas. Ett ökat intresse har också noterats under senare tid att kartlägga förutsättningarna att producera motoralkoholer ur förnybara råvaror.

Det beror på en ökad medvetenhet om de globala miljöproblem som är en följd av användningen av drivmedel som baseras på icke förnybara råvaror. En produktion av motoralkoholer ur inhemska råvaror är dessutom fördelaktig från beredskapssynpunkt i händelse av störningar i utrikeshandeln.

Inom ramen för forskningssamarbetet inom International Energy Agency (IEA) i Paris kommer det att startas ett projekt som syftar till att jämföra tekniska och ekonomiska förutsättningar att producera metanol och etanol ur förnybara råvaror. Förutom Sverige deltar bl.a. USA, Canada, Finland och Japan i detta samarbete.

Motoralkoholkommittén (MAK) konstaterade år 1986 i sitt slutbetänkande (SOU 1986:51 s. 187) att motoralkoholer är det alternativ som bör ägnas störst uppmärksamhet i det fortsatta utvecklingsarbetet med alternativa drivmedel.

En förutsättning är härvid att dessa alkoholer åtminstone på sikt kan baseras på förnybara råvaror. Från tekniska utgångspunkter är etanol och metanol i stort sett likvärdiga. Det finns enligt motoralkoholkommittén inte anledning att ensidigt ta ställning för någon av dessa alkoholer. Enligt motoralkoholkommittén krävs det fortsatt forskning och utveckling för att göra motoralkoholerna till ett konkurrenskraftigt alternativ till olja.

Inom ramen för det statliga energiforskningsprogrammet har fram till mitten av 1980-talet stöd lämnats till forskning om produktion av metanol genom förgasning av biomassa och torv.

Denna forskning har dock avslutats därför att det inte bedömdes vara möjligt att med denna process producera metanol till en, jämfört med andra alternativ, konkurrenskraftig kostnad. Den forskning om alternativa drivme-

del som f.n. stöds inom energiforskningsprogrammet gäller produktion av etanol ur cellulosahaltiga råvaror genom hydrolys.

Enligt statens energiverk har hydrolystekniken bättre förutsättningar att avsätta praktiskt tillämpbara resultat än förgasningstekniken. Insatserna på detta område stöds för övrigt aktivt av bl.a. Svensk Etanolkemi AB (SEKAB) i Örnsköldsvik.

Svaret på Roy Ottossons frågor är därför att det krävs fortsatt forskning och utveckling om alternativa drivmedel baserade på inhemska råvaror skall kunna bli konkurrenskraftiga. Det förefaller i dag enligt statens energiverk som att etanol producerad med hydrolysteknik har de bästa förutsättningarna att på sikt bli konkurrenskraftig gentemot olja.

Det bör i första hand ankomma på berörda myndigheter, främst statens energiverk, att bedöma inriktningen på fortsatt forskning och utveckling rörande alternativa drivmedel. Enligt verksförordningen (1987:1100) skall myndigheterna i sin verksamhet beakta de krav som ställs med hänsyn bl.a. till regionalpolitiken.

När det gäller lokalisering av en anläggning för produktion av motoralkoholer i större skala, ankommer det i första hand på den berörda industrin att fatta beslut. Frågan om regionalpolitiskt stöd bör utgå till en sådan anläggning får prövas i ett sådant sammanhang.

För närvarande pågår ett arbete med att bl.a. analysera behovet av åtgärder för att stimulera introduktionen av biobränslen. Jag är därför inte beredd att nu kommentera denna fråga.

Anf. 36 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet för svaret. Såvitt jag förstår instämmer Rune Molin i att fordonstekniken för alkoholdrift i stort sett är löst och att stötestenen är själva produktionen av dessa alkoholer, av vilka metanol är ett intressant alternativ vid sidan av etanol. Problemen med produktionen är dels tekniska, att hitta bättre och mer energieffektiva sätt att framställa dessa bränslen från helst biobränslen, dels ekonomiska, att få ekonomi på verksamheten.

Det var också utgångspunkten för min interpellation. Det är nämligen först när man bygger i fullskaleprojekt som man verkligen kan se var man hamnar processtekniskt och hur mycket man kan pressa priset.

Jag är av den uppfattningen att det i dag går alldeles för långsamt. Jag tycker att regeringens politik på det här området är väldigt defensiv. Tyvärr måste jag konstatera att detta fortfarande är fallet. Rune Molin hänvisar i sitt svar till statens energiverk. Han konstaterar att den forskning och den utveckling som har funnits på detta område har lagts ner, och han redovisar ingen vilja att försöka driva på verksamheten.

Det här är inte bra. Jag tror verkligen inte att man kan administrera fram en bra politik på det här området. Det sker inte av sig självt. Vi har ju också av den debatt som har förekommit på senare tid kunnat konstatera att just statens energiverk inte gärna arbetar särskilt mycket för alternativen i form av biobränslen, vindkraft och liknande, utan att man där har det synsättet att det bara gäller att på billigaste sätt få fram så mycket energi som möjligt

till dem som efterfrågar den. Man vill där inte höra talas om att ta andra hänsyn.

Jag menar därför att regeringen nog måste ta tag i den här frågan och driva på. Det vore då utmärkt att samtidigt bedriva en bra och aktiv regionalpolitik, eftersom vi framför allt har våra biobränslen i skogarna. Där finns en oerhörd potential för många bra arbetstillfällen, och det gäller inte minst de delar av landet där det nu råder brist på arbeten. Mycket talar också för att bristen kan komma att bli större. Vi är på väg in i en lågkonjunktur, och då skulle man också kunna använda t.ex. ett metanolprojekt som ett sätt att skapa arbetstillfällen.

Jag har i min interpellation tagit upp just Ljungaverk, där det sker en nedläggning som blir mycket besvärlig. Orten ligger dessutom i ett län som redan har en mycket besvärlig situation, med flera större nedläggningar på gång och en ökande arbetslöshet. Här finns i hög grad den processtekniska kompetensen. Här finns kompetent arbetskraft att tillgå.

När Miljöprojekt Sundsvall–Timrå har lagt fram sin slutrapport konstaterar jag att man även där faktiskt börjar tänka litet grand i de här banorna. Där pläderar man för användning av biobränslen i kollektivtrafiken i Sundsvall och kanske även för övrigt i regionen. Man pläderar för att högskolan i Sundsvall/Timrå skall satsa mer på en miljöprofil och då utnyttja den processtekniska kunskap och den forskning och utveckling som redan förekommer i den industri som finns i området. Detta ligger väldigt nära till för ett metanolproduktionsprojekt.

Jag vill ändå resa frågan om inte Rune Molin kan tänka sig att bedriva en mer aktiv politik för att få fram alternativa bränslen för fordon. Vi vet ju att vi inte slutgiltigt kan lösa de miljöproblem som förorsakas av trafiken med mindre än att vi går över till biobränslen. Transportforskningsberedningen har lagt fram en rapport som mycket tydligt visar att just biobränslen har en mycket bra och hög potential att klara trafikens miljöproblem.

Man skulle alltså på detta sätt slå många flugor i en smäll, eftersom detta, som Rune Molin själv säger, också är bra från beredningssynpunkt.

Anf. 37 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Roy Ottosson säger att stötestenen är att det finns tekniska och ekonomiska problem. Det är ju detta som är anledningen till att det inte precis är någon som står i kö för att sätta i gång sådana här anläggningar. Mycket arbete återstår innan vi kommer så långt att vi kan börja diskutera en lokalisering till Ljungaverk. För detta krävs att vi har klarat både de tekniska och de ekonomiska problemen men också att det finns någon som är intresserad av att lokalisera verksamheten dit.

Jag är intresserad av att det sker en utveckling när det gäller att få fram drivmedel som kan ersätta de fossila drivmedel vi nu har, vilka skapar miljöproblem. I de diskussioner som pågår om det framtida energisystemet i Sverige utgör biobränslena en viktig del av lösningen. Detta kommer vi så småningom att redovisa för riksdagen. I dag pågår fortfarande förhandlingarna, och jag kan därför inte säga mer på den här punkten. Jag kan ändå utlova att ökade satsningar diskuteras när det gäller användningen av biobränslen i vårt energisystem.

Om det sedan är möjligt att ta fram metanol, eller om det är etanol som kommer att vara framtidens drivmedel, det återstår att se. Just nu förefaller intresset att vara större för etanol än för metanol. Vi har ju också gjort försök i Stockholms bussflotta med etanol. De som är intresserade av avsättning för biobränslen talar mycket om etanolen men nästan ingenting om metanol.

Anf. 38 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det var ett bra förtydligande. Det är tydligen någonting på gång åtminstone när det gäller biobränslen. Vi får väl hoppas att det blir kraftfulla tag, så att någonting positivt händer.

Självfallet skall vi inte ägna oss åt att exakt ta ställning till olika bränslen, som metanol och etanol, utan det gäller att över huvud taget stimulera sådan här utveckling. Problemet när det gäller metanol är att det inte pågår någon utveckling.

Framför allt när jag besöker bilindustrin men även när jag befinner mig på andra håll i Sverige och ute i Europa och i USA, hör jag ofta sägas att just metanol är väldigt intressant och ett mycket bra bränsle. Det finns ju möjligheter att, förutom den förgasningsteknik som tidigare har studerats i Sverige, utnyttja biogas från rötningsprocesser och också spillbiogas från viss processindustri, från cellulosaindustri. Man kan då med en ganska enkel teknik förvandla den biogasen till metanol.

Det finns alltså rent tekniskt en rad möjligheter att gå vidare. Eftersom det inte finns någon kö av personer som är intresserade av att bygga sådana här anläggningar, är det nödvändigt att regeringen gör någonting och driver på. Som jag sade förut har inte heller energiverket redovisat något större intresse för just den här typen av satsningar.

Ett sätt att driva på verksamheten kan också vara att se över skattesystemet så att vi får en gynnsammare beskattning av användningen av biobränslen. Jag kan förstå att Rune Molin kanske inte direkt vill säga något om detta, men detta är ju ändå en nyckelfråga, eftersom det rör sig om ett ekonomiskt problem. Möjligheterna att nå ut med biobränslen, med metanol och etanol, hänger delvis ihop med skattesystemet, med svårigheterna att hävda sig.

Jag kan peka på ett exempel. I Brasilien har man lyckats mycket bra med sin etanolsatsning, även om detta sällan rapporteras i Sverige. Det visar sig nu att större delen av deras bilflotta faktiskt går enbart på etanol. Bland resten, de s.k. bensinbilarna, är etanolet inblandat i 10–20 % av fallen. Man kan naturligtvis göra precis likadant med metanol om man vill. I bägge fallen kan man med mycket stor fördel tillverka det från biobränslen, och det kan kombineras med en aktiv regionalpolitik.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Meddelande om svar på interpellation 1990/91:87

Anf. 39 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Jag vill meddela att jag inte inom den föreskrivna tiden kommer att kunna besvara Kjell Ericssons interpellation om sysselsättningen i

Värmland. Anledningen till detta är att Kjell Ericsson är förhindrad att ta emot svaret vid det planerade tillfället. Jag har kommit överens med Kjell Ericsson om att interpellationen skall besvaras fredagen den 11 januari 1991.

11 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
1990/91:64 till konstitutionsutskottet

12 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Skatteutskottets betänkande 1990/91:SkU8
Justitieutskottets betänkanden 1990/91:JuU8 och JuU9
Utrikesutskottets betänkanden 1990/91:UU8 och UU11
Jordbruksutskottets betänkanden 1990/91:JoU15, JoU16 och JoU19
Näringsutskottets betänkanden 1990/91:NU12 och NU17

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 12.40 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 15.00, då de till dagens bordläggning aviserade utskottsbetänkandena väntades föreligga.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00.

13 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
1990/91:66 Ersättare för justitieråd och regeringsråd

Konstitutionsutskottets betänkande
1990/91:KU18 Oförändrade arvoden till riksdagens ledamöter m.m.

Finansutskottets betänkande
1990/91:FiU8 Nordiska investeringsbankens projektinvesteringslån

Skatteutskottets betänkanden
1990/91:SkU6 Fastighetstaxering av lantbruk

1990/91:SkU7 Omprövningsregler vid uppbörd av skatter och avgifter

Socialutskottets betänkande
1990/91:SoU5 HIV/aids m.m.

Kulturutskottets betänkande
1990/91:KrU9 Tilläggsbudget I

Utbildningsutskottets betänkande
1990/91:UbU4 Ansvaret för skolan

Näringsutskottets betänkanden
1990/91:NU15 Insiderhandel
1990/91:NU16 Ändrade kapitaltäckningsregler för kreditinstitut, m.m.

Arbetsmarknadsutskottets betänkande
1990/91:AU15 Tilläggsbudget I

14 § Kammaren åtskildes kl. 15.01.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 7 § anf. 29 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter t.o.m. ajourneringen kl 12.40 och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

OLOF MARCUSSON

/Barbro Karlsson

Innehållsförteckning

Måndagen den 10 december

1 § Anmälan om kompletteringsval till vissa utskott 1
2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen 1
3 § Justering av protokoll 1
4 § Svar på interpellation 1990/91:94 om socialt utsatta barn 2
Statsrådet Bengt Lindqvist (s)
Lena Öhrsvik (s)
Sylvia Pettersson (s)
5 § Svar på interpellation 1990/91:100 om stöd till familjer med små svårt skadade barn 9
Statsrådet Bengt Lindqvist (s)
Eva Zetterberg (v)
6 § Svar på interpellation 1990/91:80 om utredningen Finansiering av vägar och järnvägar 14
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
7 § Svar på interpellation 1990/91:98 om järnvägstrafiken i Norrland 20
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Ulla Orring (fp)
Roy Ottosson (mp)
8 § Svar på interpellation 1990/91:108 om trafikpolitiken 30
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Roy Ottosson (mp)
9 § Svar på interpellation 1990/91:101 om metanolproduktion 35
Industriminister Rune Molin (s)
Roy Ottosson (mp)
10 § Meddelande om svar på interpellation 1990/91:87 38
Industriminister Rune Molin (s)
11 § Hänvisning av ärende till utskott 39
12 § Förnyad bordläggning 39
Ajournering 39
Återupptagna förhandlingar 39
13 § Bordläggning 39

gotab 97437, Stockholm 1991