



1 § Meddelande om aktuell debatt

Tredje vice talmannen meddelade att på begäran av Miljöpartiet de grönas riksdagsgrupp skulle en aktuell debatt om nytt betygssystem anordnas *torsdagen den 21 februari kl. 12.00*.

Från regeringen skulle utbildningsminister Jan Björklund (fp) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Till talmannen

Begäran om aktuell debatt om nytt betygssystem

Den 7 februari presenterade regeringen sitt förslag till ett nytt betygssystem med bland annat tidigare betyg och flera steg i betygsskalan. Ambitionen är att förslaget ska beslutas av riksdagen under hösten 2008.

Samtidigt deklarerade skolminister Jan Björklund att han inte avsåg bjuda in oppositionen till samtal kring frågan förrän regeringens förslag har remissbehandlats, troligen någon gång efter sommaren 2008.

Regeringens ställningstagande innebär i praktiken att man säger nej till seriösa förhandlingar om en blocköverskridande överenskommelse i betygsfrågan. Regeringen är bara beredd att lyssna till andra synpunkter när det egna förslaget i praktiken är färdigbehandlat. I ett sådant skede finns ytterligt små möjligheter att göra förändringar i förslaget, vilka skulle kunna kräva en ny remissomgång.

Betygsfrågan lämpar sig illa för uppsplitande konflikter mellan riksdagens partier. Det riskerar att leda till återkommande återställare efter varje majoritetsskifte, med stora problem för eleverna som följd. Med sitt agerande har regeringen satt sitt eget intresse före elevernas.

Det är angeläget att denna fråga öppet får diskuteras mellan partierna och med regeringen.

Stockholm den 8 februari 2008

Miljöpartiet de gröna

Peter Eriksson

Riksdagsledamot och språkrör

2 § Meddelande om EU-debatt

Tredje vice talmannen meddelade att *torsdagen den 6 mars kl. 12.00* skulle en debatt om aktuella frågor i EU-samarbetet anordnas.

Meddelandet hade delats ut till kammarens ledamöter.

3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2007/08:345

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:345 Tullverkets omorganisation
av Sven-Erik Österberg (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

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

Stockholm den 8 februari 2008

Finansdepartementet

Anders Borg (m)

Enligt uppdrag

Lilian Wiklund

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2007/08:358

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:358 Tullverksamheten i hamnarna längs södra Norrlandskusten

av Per Svedberg (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

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

Stockholm den 8 februari 2008

Finansdepartementet

Anders Borg (m)

Enligt uppdrag

Lilian Wiklund

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2007/08:360

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:360 Tullen i Västernorrland
av Hans Stenberg (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

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

Stockholm den 8 februari 2008

Finansdepartementet

Anders Borg (m)

Enligt uppdrag

Lilian Wiklund

Expeditions- och rättschef

Prot. 2007/08:65

15 februari

Interpellation 2007/08:363

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:363 Nedläggning av tullens verksamhet i Östersund

av Marie Nordén (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

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

Stockholm den 8 februari 2008

Finansdepartementet

Anders Borg (m)

Enligt uppdrag

Lilian Wiklund

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2007/08:366

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:366 Tullverksamheten i Norrbotten

av Lars U Granberg (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

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

Stockholm den 8 februari 2008

Finansdepartementet

Anders Borg (m)

Enligt uppdrag

Lilian Wiklund

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2007/08:371

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:371 Brottsbekämpning och Tullverket

av Morgan Johansson (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 11 mars 2008.

*Svar på
interpellationer*

4 § Svar på interpellation 2007/08:314 om Tjärnö som självständig organisation

Anf. 1 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Fru talman! Jan-Olof Larsson har frågat jordbruksminister Eskil Erlandsson på vilket sätt han ämnar säkerställa att Tjärnös viktiga arbete och goda relationer med omvärlden kan fortsätta.

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

Tjärnö marinbiologiska laboratorium är en av norra Europas två största marina fältstationer. Vid stationen ges möjligheter till forskning och undervisning för en rad institutioner vid Göteborgs universitet och Stockholms universitet men också för andra lärosäten både nationellt och internationellt. Verksamheten har bedrivits sedan 1960-talet och har successivt byggts ut och utvecklats.

En stor del av den kompetens som finns inom havsmiljöområdet finns samlad på våra lärosäten. Regeringens mål för den högre utbildningen är starka och självständiga lärosäten med stor integritet. Den politiska detaljstyrningen av verksamhet och organisation ska minska.

Tjärnö marinbiologiska laboratorium, Kristinebergs Marina Forskningsstation och forskningsfartyget Skagerrak sammanfördes från och med januari 2008 under namnet Sven Lovén centrum för marina vetenskaper inom Göteborgs universitet. Styrelsen för Göteborgs universitet har efter samråd med styrelsen för Stockholms universitet utfärdat anvisningar för Tjärnö marinbiologiska laboratorium. Jag har fullt förtroende för att våra lärosäten kommer att verka för att den marina forskningen i Sverige stärks och att de samtidigt kommer att verka för fortsatt goda relationer med omvärlden. I sammanhanget vill jag också nämna att inom Regeringskansliet bereds frågan om en sammanhållen svensk havspolitik.

Anf. 2 JAN-OLOF LARSSON (s):

Fru talman! Jag får tacka ministern för svaret. Jag kan dock inte påstå att jag blir speciellt mycket lugnare av det. Tjärnös framtid som en oberoende forskningsstation är fortfarande oviss.

Havsmiljön har länge varit en prioriterad fråga för såväl den nuvarande som den tidigare regeringen. En av de stora politiska diskussionerna har varit hur vi ska kunna samla kunskaperna som finns på våra lärosäten och skapa ett marint centrum.

Förutom att samla de kunskaper som finns har ett problem varit hur dessa kunskaper ska kunna förankras ute bland fiskare och ortsbefolkning runt om i landet. Här har Tjärnö marinbiologiska laboratorium betytt mycket för den goda kontakten mellan fiskare och forskare i Bohuslän och förresten även i övriga landet.

Samspelet med omvärlden har varit avgörande. Från starten 1963 fram till i dag har det avancerade laboratoriet dragit till sig gästforskare från hela världen. Laboratoriets utåtriktade forskning hade knappast varit möjlig om inte fiskare och ortsbefolkning i norra Bohuslän hade ställt upp och visat det förtroende för verksamheten som de gjort. Samförvaltningsprojektet för fisket vid Koster-Väderö är ett mycket gott exempel på det goda samförståndet. Ett annat exempel är det långt framskridna arbetet med att skapa Kosterhavets marina nationalpark.

Detta fina samarbete riskerar nu att raderas när Tjärnö i stället inlemmas som en institution vid Göteborgs universitet med chef och forskare på plats i Göteborg och med Marinbiologiska laboratoriet nedmonterat till att åter vara en fältstation.

Även om ministern anser att lärosätena ska vara självständiga utan politisk styrning finns det all anledning att vi markerar vikten av en samlad kunskapsbank inom havsmiljön. Därför upprepar jag min fråga: Hur ska Tjärnö även i fortsättningen kunna ha den framträdande position som man hittills har haft inom havsmiljöforskningen utan lokalt ledarskap? Tjärnö saknar i dag föreståndare. Dessutom saknar man en lokal budget.

Anf. 3 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Jag har egentligen inget annat att säga än det som ministern säger i sitt svar om att vi ska ha starka självständiga lärosäten som vi naturligtvis ska ha förtroende för. Det måste ändå vara grundtesen i det hela.

Jag dristar mig ändå till att gå upp i den här diskussionen för att ge lite reflexioner på Tjärnö marinbiologiska laboratorium, av den enkla förklaringen att jag har bott i närheten av denna station ända sedan den kom till på 60-talet, så jag har följt på nära håll hur den har utvecklats.

Fru talman! Jag tror att det finns mycket att lära av exemplet Tjärnö marinbiologiska laboratorium när det gäller hur man kan skapa världsledande forskning samtidigt som man har förmågan att skapa ett stort förtroende i lokalsamhället för laboratoriet och den forskning som sker där.

När den här verksamheten startade på 60-talet var det en ganska verklighetsfrämmande verksamhet på en plats som Tjärnö i norra Bohuslän. Man kan ändå konstatera att Tjärnö marinbiologiska laboratorium har blivit ett starkt varumärke och är, som ministern nämnde, en av de stora ledande fältstationerna i sammanhanget.

Prot. 2007/08:65

15 februari

Svar på

interpellationer

Precis som Jan-Olof Larsson sade har man verkligen lyckats med att få i gång en dialog mellan forskning, fiske och även fiskerimyndigheten. Det har varit otroligt värdefullt för att skapa Koster-Väderö-överenskomsten. Det nämns till och med på Europainivå att den är en förvaltningsfond för fisket som är lokalt förankrad, som verkligen fungerar och har acceptans. Där har en institution som Tjärnö marinbiologiska laboratorium haft en otroligt stor betydelse. Vi hade en aktuell debatt om fiskeripolitik här i går, och det var just på de här områdena som vi engagerade oss väldigt mycket.

Organisationen är en sak, var man har budgetar och så vidare, men det viktiga är att denna verksamhet finns kvar och att det finns ett utrymme för det personliga engagemang som många har visat från forskningsidan, att man verkligen vill ha en kommunikation med samhället runt omkring.

Bedriver man marinbiologisk forskning är det naturligtvis väldigt värdefullt med en tät dialog med yrkesfisket. Från både fiskarhåll och forskarhåll har man de facto upptäckt när man talat med varandra att båda sidor har kompetenser så att man kan lära av varandra. Tjärnö marinbiologiska laboratorium har också haft utbildningar för fiskare och fiskare har utbildat forskarna.

Jan-Olof Larsson nämnde också att i framväxandet av Kosterhavets nationalpark, som förhoppningsvis kan invigas 2009 och bli Sveriges första marina nationalpark, har det lokala engagemanget varit mycket viktigt.

Det finns säkert många positiva inslag i denna förändring. Förändringar har inget egenvärde i sig, men man har säkert gjort den för att man har idéer om detta.

Jag hoppas att farhågorna om att man ska tappa det lokala förankringsarbetet och samverkan med samhället runt omkring är felaktiga. Det är ändå på sin plats att reflektera lite över det, så det var bra att Jan-Olof Larsson tog upp frågan.

Anf. 4 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Fru talman! Det är bra att både Jan-Olof Larsson och Lars Tysklind sätter in frågan i sitt sammanhang, för det sammanhanget är otroligt viktigt och dramatiskt. Både världshaven och innanhav som Östersjön är helt avgörande för mänsklighetens existens. Nu pågår en miljöförstöring av våra hav som hotar mänsklighetens existens.

När jag som ledande politiker genom åren har fått frågan vilka som är de största miljöproblemen har jag alltid på senare år och under rätt många år nämnt klimatförändringarna och det som sker i våra hav. Naturligtvis är det en stor utmaning för forskarsamhället att beskriva denna utveckling och komma med förslag till förändringar. Haven rymmer fantastiska resurser, både under havsbotten i form av naturtillgångar och i form av fisk som är avgörande för mänsklighetens näringsförsörjning.

Jag vill slå fast att även om ursprunget till denna interpellation är en oro för en viss sak är min inriktning som forskningsminister och regeringens inriktning att svensk marinbiologisk forskning ska stärkas. Vi står inför sådana utmaningar att det är absolut nödvändigt att kunna mer om det som sker i världshaven, i Västerhavet och i Östersjön. Att på

något sätt dra ned eller försämra förutsättningarna för havsmiljöforskningen, den marinbiologiska forskningen, vore alldeles fel.

Jag uppfattar att vi är ganska överens om verklighetsbakgrunden. Haven är en fantastisk resurs. Mycket av det som händer är djupt oroande. Forskning är en viktig del av strategin. Under tidigare mandatperioder hade vi här i riksdagen en partivän till mig och Lars Tysklind som hette Sverker Thorén. Han drev frågan om vikten av att göra insatser för att förbättra havsmiljön hårt och påminde också ofta om forskningens betydelse.

Vi är alltså överens om verklighetsbakgrunden. Jag är däremot lite förvånad över den detalj, om jag får uttrycka det så, som Jan-Olof Larsson tar upp. Hela hans resonemang när han kommer in på denna detalj bygger på att från och med nu är Tjärnö en del av Göteborgs universitet, och det kommer att medföra problem. Verkligheten är att Tjärnö har varit en del av Göteborgs universitet sedan sin tillkomst. Det som har hänt från den 1 januari är verkligen inte någon särskilt dramatisk förändring.

Jag tolkar interpellationen så att Jan-Olof Larsson har fått sin information från personal på Tjärnö. Det är möjligt att de uppfattar den organisatoriska justering som skedde vid årsskiftet som en försämring, men det har jag som statsråd ingen möjlighet att gå in i eller yttra mig om.

Jag tycker, som sagt, att Tjärnö är en fantastisk resurs. Jag tycker att Göteborgs universitet hittills har tagit stort ansvar för den marinbiologiska forskningen tillsammans med flera andra institutioner i Högskole-Sverige. Jag är övertygad om att de kommer att göra det på ett bra sätt även i fortsättningen.

Anf. 5 JAN-OLOF LARSSON (s):

Fru talman! Jag är glad över att få stöd av Lars Tysklind i min argumentation. Han backade inte upp mig riktigt i sitt resonemang, men det kan man ha viss förståelse för.

Det känns också bra att vi är överens om den problematiska situation som havsmiljön befinner sig i. Den stora utmaning som vi står inför för att komma till rätta med problematiken handlar inte bara om fisket, den ekologiska situationen för fisken och den betydelse som fisken har i den ekologiska kedjan, utan den handlar om miljögifter, övergödning och det ena med det andra. Därför är detta viktigt, och vi är helt överens om att havsmiljöforskningen måste stärkas. Men man måste också – vilket Tjärnö har varit exemplariska på – kunna förmedla den kunskap som forskarna kommit fram med till dem som ska använda den, till fiskare, till allmänheten, så att den accepteras, för här finns konflikter som Tjärnö har tacklat på ett bra sätt.

Lars Leijonborg förstår inte riktigt vad skillnaden är eftersom Tjärnö alltid har varit en del av Göteborgs universitet. I den politik som regeringen för i allmänhet säger man att folk ska kunna klara sig själva, kunna leva på sin lön och inte leva på bidrag. Det är viktigt för att få självkänsla och självständighet. Nu har man klätt av Tjärnö in på bara skinnet. Man har tagit bort ledningsresurser. Man har ingen ledning kvar på Tjärnö. Man har tagit bort föreståndaren och flyttat ledningsresurser till Göteborgs universitet där de alltså sitter 20 mil från arbetsplatsen. Man har klätt av pengarna. Det finns inte en krona i budget på Tjärnö längre. Man hade egen budget. Det är svårt att bedriva ett utvecklingsar-

Prot. 2007/08:65
15 februari

Svar på
interpellationer

bete på det sätt som man har gjort under åren, på ett mycket framgångsrikt sätt, när man totalt har klätt av institutionen de möjligheterna. Det är en stor skillnad.

De lugnande besked som ministern försöker komma med lugnar mig inte ett enda dugg. Från socialdemokratisk sida har vi försökt driva detta med havsmiljöpolitiken och samla den kunskap som finns på landets olika institutioner så att vi kan få ett marint centrum, en uppsamlad kunskapsbank. Det är viktigt.

Dessa signaler har också kommit från den nuvarande regeringen. Står ministern bakom ambitionen att samla kunskapen så att vi kan använda den på ett bra sätt? Står Göteborgs universitet bakom den ambitionen? Kommer Göteborgs universitet att ta på sig detta uppdrag som innebär att även andra institutioners kunskap inom området ska samlas upp och finnas på universitetet i Göteborg? Vi behöver lite klarläggande besked för att man ska känna sig lite lugnare på Tjärnös forskningsstation.

Anf. 6 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Vi måste ha stor respekt för att man som minister inte kan gå in och styra och ställa och lägga sig i organisatoriska frågor. Det blir en ganska meningslös diskussion.

Det besked som högscole- och forskningsministern ger är att man vill stärka forskningen i allmänhet och den marinbiologiska forskningen i synnerhet. Huvudsaken är att det finns resurser att gå vidare. Det är därför tillfredsställande att höra att det är så regeringen arbetar. Detta är nödvändigt för hela Sveriges utveckling.

Min reflexion var att samverkan med lokalsamhället har gett en forskning som har fått stimulans av det. Samtidigt har man kunnat bygga upp världsledande forskning. Det är mycket intressant att titta på hur man på Tjärnö har lyckats med detta och skapat så mycket förtroende mellan forskare och fiskare och att man har varit så avgörande och kommit så långt, bland annat i samförvaltningsinitiativet i fiskeriförvaltningen i norra Bohuslän. Den rollen ska man ta lärdom av och titta på från annat håll också.

Anf. 7 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Fru talman! Tjärnö är en fantastisk resurs. De gör ett mycket bra arbete. Man måste dock se alla forskningsinstitutioner som vi har i ett sammanhang. Våldigt ofta befinner de sig ju i ett nätverk. Kristineberg är också en bra anläggning. Man behöver forskningsfartyg. Vi har ett antal bra anläggningar på östkusten. Delvis har de här institutionerna separata uppgifter, men delvis stöttar de också varandra. Att man bygger in en sak i ett nätverk och betonar helheten lite mer tror jag inte alls behöver vara någon nackdel. Om det möjligen i något sammanhang skulle vara på minussidan balanseras det av den plussida som jag talade om, nämligen att den här forskningsinriktningen totalt sett kommer att få ett ökat stöd. Vi är visserligen inte färdiga med innehållet i höstens forskningsproposition, men den politiska uppbackningen från alla läger, och uppbackningen från vetenskapssamhället, för den marinbiologiska forskningen är ju mycket stark. Det skulle därför förvåna mig i högsta grad om inte detta forskningsfält kommer ut på plus i höstens forskningsproposition.

Sedan lyfter ni upp Tjärnös kontakter med fisket. Ska man tala i högskolepolitiska termer finns det ju numera något som kallas för den tredje uppgiften. Högskolorna och universiteten har ansvar för utbildning. De har ansvar för forskning. De har för det tredje dessutom ansvar för att föra ut sin kunskap till det omgivande samhället. Den uppgiften är viktig i allmänhet, och det är uppenbart att den är viktig också på det område som vi nu talar om. Vi har ju ett aktuellt exempel där forskning om fiske kommer fram till att den svenska fiskeflottan är för stor. Vissa argumenterar för att vi bör dra ned antalet yrkesfiskare. Andra menar att det är en felbedömning och en för kortsiktig bedömning. Det är ett exempel på att vi måste ha en så förtroendefull dialog som möjligt mellan vetenskap och civilsamhälle.

Jag tycker att det är otroligt viktigt, och jag har också fått bilden från annat håll att Tjärnö har varit bra på att upprätthålla den dialogen. Det vill jag naturligtvis på allt sätt uppmuntra. Jag ska akta mig för att gå in i detaljer, men jag har svårt att förstå att den organisationsförändring som gjordes nu, liksom den som vi diskuterar om att ta ett ännu mer samlat grepp över den marinbiologiska forskningen i Sverige, ska behöva innebära att Tjärnös kontakter med fiskarbefolkningen i Bohuslän ska behöva minska. Jag vill inte tro det.

Anf. 8 JAN-OLOF LARSSON (s):

Fru talman! Tjärnö och Kristineberg är fantastiska resurser, det är vi helt överens om. Jag tycker bara att det är synd att man byter namn på dem. De har ett värde i sina namn. De är kända under sina namn. Man byter namn till Sven Lovén centrum – det är inte många som känner till det längre. Det kommer nog att heta Kristineberg och Tjärnö fortsättningsvis också, i alla fall i folkmun.

Nej, det är inget problem att samla ihop de kunskaper som vi har omkring oss i våra lärocentrum, det är en nödvändighet. Det är nödvändigt att samla ihop dem. Det är inget problem för vare sig Kristineberg eller Tjärnö. De vill gärna spela en viktig roll i den här samlade kunskapsbanken inom marin forskning. Det förhindrar dem inte att ha några kontakter utåt eller någonting. Men vad händer om man klär av dem möjligheterna? Det är ju ändå så att ledarskapet förhoppningsvis utvecklar verksamheten. Vi har alltid pratat om hur viktigt ledarskapet är på olika arbetsplatser. Det är viktigt även på Tjärnö. Det är viktigt att man har en budget. Utan budget kan man inte göra något. Det är en viktig del av resursen. Tar man bort den delen, så att någon annan ska bestämma vad jag ska få utveckla, vad jag ska få lov att syssla med, har man klätt av möjligheten att utvecklas och att sköta det här på ett bra sätt.

Ministern framhåller i sitt svar att regeringen bereder frågan om en sammanhållen svensk havsmiljöpolitik. Det är bra. Bygg gärna vidare på vår gamla politik, och använd gärna det som Havsmiljökommissionen tog fram i sin utredning. Det är mycket bra, en utmärkt grund att stå på.

I det här sammanhanget vill jag påpeka vikten av att ha ett havsmiljöinstitut där vi samlar kunskapen. Det är en fråga som vi i den socialdemokratiska regeringen drev på för att förverkliga. Här har ministern en möjlighet att sätta avtryck. Vad vore bättre än att göra Tjärnö till det havsmiljöinstitut som Sverige så väl behöver, ett institut för den framtida havsmiljön placerat i Sveriges första marina nationalpark?

Anf. 9 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Fru talman! Jag tänkte säga till Jan-Olof Larsson att jag lovar att åka till Göteborg redan i nästa vecka och ta upp denna fråga. I själva verket är ett sådant besök redan inplanerat. Jag ska träffa rektorn för Göteborgs universitet på onsdag. Jag har ingen möjlighet att i min roll berätta för henne hur hon ska sköta sitt jobb, men jag är övertygad om att hon då kommer att försäkra mig om att den marinbiologiska forskningen, havsmiljöforskningen, kommer att ha mycket hög prioritet för Göteborgs universitet även i fortsättningen. Det utredningsförslag om den marinbiologiska forskningen som jag har på mitt bord innebär ju att de institutioner vi nu har talat om, eller den sammanhållna institution som Göteborgs universitet nu har skapat, kommer att vara centralpunkten i den marinbiologiska satsning som kommer att ske i Sverige. Vi får se hur det blir med detaljerna i det förslag som vi kommer att lägga fram, men förslaget från utredningen är ju just att ledningen ska finnas i Bohuslän.

Jag vill sammanfatta det jag har sagt här: Vi är överens om bakgrunden. Detta är ett oerhört viktigt forskningsfält. Tjärnö är en fantastisk resurs i den helheten. Jag är övertygad om att vi kommer att satsa mer på detta forskningsområde, och därmed är jag också övertygad om att Tjärnös framtid är säkrad. Denna anläggning kommer att ha en mycket viktig roll att spela i den marinbiologiska forskningen också i framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellationerna 2007/08:344 och 378 om hivspridning

Anf. 10 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Elina Linna har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att ungdomar ska bli mer medvetna om riskerna med oskyddade sexuella kontakter.

Ylva Johansson har frågat mig vilka åtgärder jag planerar att vidta för att stoppa ökningen av antalet personer som hivsmittats i vårt land.

Utvecklingen av hivinfektionen i Sverige ger anledning till oro, inte minst bland män som har sex med män och bland de unga inom denna grupp. Även klamydiainfektionerna ökar och det finns risk att hivinfektionerna kan spridas även i andra befolkningsgrupper.

En nationell strategi mot hiv/aids och vissa andra smittsamma sjukdomar beslutades av riksdagen våren 2006. Socialstyrelsen har ansvar för att samordna genomförandet av strategin. Detta är ett långsiktigt arbete. Socialstyrelsen har påbörjat detta arbete, och bland deras prioriterade områden finns en handlingsplan mot klamydia vilken inkluderar insatser för att öka kondomanvändning och motverka det ökade sexuella riskbeteendet bland unga vuxna.

Förebyggande av sexuellt överförbara sjukdomar och oönskade graviditeter måste bli än mer integrerat i det allmänna hälsofrämjande och förebyggande folkhälsoarbetet, särskilt de insatser som riktas till ungdomar. Ett sätt att stimulera till intensifierat arbete mot hiv/aids på lokal nivå är de medel som regeringen avsätter för att fördela i enlighet med en årlig överenskommelse mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Vi har valt att bland annat fokusera på insatser för att

minska förekomsten av oskyddad sex, och för att förebygga sexuellt överförbara sjukdomar samt oönskade graviditeter.

Precis som Ylva Johansson framhåller i sin fråga är det viktigt att det förebyggande arbetet mot hiv/aids fortsätter med oförminskad styrka och att vi även på olika sätt bidrar till ett öppet samhälle. Stigmatisering och diskriminering av hivsmittade är ett problem som regeringen ser mycket allvarligt på, och regeringen vill genom olika insatser öka kunskapen om hiv/aids i samhället och därigenom verka för minskad diskriminering och stigmatisering. I överenskommelsen med SKL framhålls också betydelsen av insatser till stöd mot diskriminering och stigmatisering.

Socialstyrelsen ska inom ramen för det pågående arbetet med en hälsofrämjande hälso- och sjukvård ta fram ett kunskapsunderlag och en vägledning för riktade insatser till ungdomar och unga vuxna inom området sexuellt överförbara sjukdomar, inklusive sex- och samlevnadsinformation, vid till exempel ungdomsmottagningar och liknande verksamheter. I uppdraget ingår även att belysa förutsättningarna för samverkan mellan skolan och hälso- och sjukvården. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2009.

Socialstyrelsen kommer inom ramen för sitt uppdrag att bland annat utveckla en handbok för att förbättra kvaliteten på arbetet på landets ungdomsmottagningar.

Inom ramen för ansvaret med att genomföra den nationella hivpolitiken har Socialstyrelsen även påbörjat arbetet med att ta fram en handlingsplan mot klamydia. Handlingsplanen omfattar insatser inom tre områden: hälso- och sjukvården, utbildningssektorn och skolan samt en kommunikationsstrategi för att nå ut till unga vuxna. Handlingsplanen kommer att ha indikatorer som möjliggör för systematisk uppföljning och utvärdering av insatserna.

Socialstyrelsen har vidare under 2007 tagit fram ett kunskapsunderlag som sammanfattar den samlade internationella forskningen om effektiva metoder i preventionsarbetet för gruppen män som har sex med män. Resultaten från denna rapport kommer att presenteras vid sju seminarier runt om i landet under 2008. Detta sker tillsammans med ytterligare en rapport som på likartat sätt sammanfattar effektiva metoder för förebyggande arbete med sexuell hälsa bland unga. Seminarierna sker i samverkan med kontaktpersoner inom landsting och storstadskommuner. Syftet är att förbättra och utveckla kvaliteten på det lokala förebyggande arbetet. I rapporten finns belägg för behovet av grupporienterade pedagogiska metoder men också behovet av att utveckla effektiviteten när det gäller hälso- och sjukvårdens rådgivning i samband med testning.

Anf. 11 YLVA JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

År 2006 antog riksdagen på förslag från den socialdemokratiska regeringen men i brett politiskt samförstånd en nationell strategi mot hiv/aids. Målet var att halvera antalet nysmittade i vårt land på tio års sikt. Det är ett fullt realistiskt mål. Det tyckte vi då, och det tycker jag fortfarande.

Nu har vi fått siffror från 2007, och de är alarmerande, menar jag. Under ett års tid har antalet nysmittade i Sverige ökat med drygt 30 procent och i några regioner väldigt mycket mer. Nästan hela ökningen ligger hos män som har sex med män. Det är också i den gruppen som

Prot. 2007/08:65

15 februari

Svar på

interpellationer

smittan sker i Sverige. Det är klart att det är svårare för oss att påverka att människor kommer till oss med eller utan hivsmitta. Men den smitta som finns i Sverige har vi alla möjligheter att påverka, och det är den som ökar.

Maria Larsson talar mycket om ungdomar, men det handlar inte om ungdomar. De nysmittade är över 30 år, så det är inte ett ungdomsproblem, utan detta innebär en ökad risk för en specifik grupp – män som har sex med män – att bli smittad med en oerhört allvarlig sjukdom.

Dessvärre är dessa siffror inte heller särskilt överraskande. När vi tidigare har sett tecken och hört andra varna för att när vi har sett annat riskbeteende och när vi har sett andra sexuellt överförbara sjukdomar öka kommer vi snart att få se det också när det gäller hiv/aids. Många som har arbetat just med män som har sex med män har vittnat om att det är en låg prioritet när det gäller att få resurser och möjligheter att arbeta riktat mot denna grupp.

Socialutskottet tog förra hösten initiativ till en offentlig hearing här i riksdagen om dessa frågor. Budskapet som kom från samtliga inbjudna var just: Äntligen någon som pratar om dessa frågor och lyfter fram dem.

Informationsinsatser måste naturligtvis förnyas. Information är en färskvara. Dessbättre behöver dagens generation inte vara med om det som vi fick vara med om: att begrava nära vänner som hade dött av aids. Men det påverkar säkert också beteendet och gör det än mer angeläget att samhället går in med olika informationsinsatser.

Fru talman! Jag tycker ändå att det är anmärkningsvärt att statsrådets svar, efter att vi har fått dessa nya siffror, innehåller väldigt mycket ord men ingenting nytt. Allt det som finns i interpellationssvaret är åtgärder som var igångsatta långt innan man fick dessa nya siffror.

Jag vill ställa en fråga till Maria Larsson: Är det inte så att vi har en sådan kraftig ökning av nysmittade som har smittats i Sverige under 2007 och som går tvärs emot det som vi var överens om 2006 var en realistisk målsättning? Föranleder inte det något initiativ från regeringens sida utöver det som man har tagit tidigare?

Min andra fråga gäller hur man prioriterar detta arbete. Den nationella strategin mot hiv/aids innehöll också förslag om, och som också har blivit verklighet, att Socialstyrelsen skulle få ett samordnande ansvar och att man skulle inrätta ett nationellt råd. Så gjordes också. Rådet inrättades sommaren 2006, och en ordförande utsågs. Något av det första som den nya borgerliga regeringen gjorde efter valet var att avskeda ordföranden. Sedan dröjde det ungefär ett halvår innan man hade hittat en ordförande till det nationella rådet mot hiv. Hon arbetade i ett knappt år innan hon blev utsedd till minister i regeringen. Nu har det nationella rådet återigen varit utan ordförande i ett halvår, och fortfarande kommer det i denna debatt inga besked om detta. Jag frågade: När får vi en ordförande för det nationella rådet?

Anf. 12 ELINA LINNA (v):

Fru talman! Jag tackar Maria Larsson för svaret.

Det är inte första gången som vi debatterar den här frågan här i riksdagen. I början av juni 2007 debatterade jag och Maria Larsson senast frågan, och då avslutade statsrådet debatten med ett konstaterande: ”Vi får säkert skäl att återkomma till detta ämne i en eller annan form.”

Nu finns det skäl. Socialstyrelsen har kommit med rapporten *Hiv och aids i Sverige. Kunskaper, attityder och beteenden hos allmänheten 1987–2007*. Allmänheten i rapporten har bestått av kvinnor och män i åldrarna 16–44 år.

Undersökningen visar att riskbeteendet i förhållande till hiv och andra sexuellt överförbara infektioner har ökat, särskilt bland unga människor, och att allmänheten inte använder kondom mer än tidigare vid riskfyllda sexuella kontakter.

Slutsatserna är att kondom används i för liten utsträckning, framför allt bland ungdomar, och att det krävs ett brett arbete för att få till stånd en ökning.

Smittskyddsinstitutet har också presenterat en preliminär redovisning av 2007 års nyregistrerade fall av hivpositiva. Man ser en stor ökning av antalet fall av smittade inom Sverige bland män som har sex med män. Ylva Johansson tog också upp det.

Om man jämför siffror från 2007 med siffror från 2006 blev 80 män i Sverige smittade 2007, och 50 blev smittade 2006.

Enstaka fall av hiv hos unga som inte tillhör riskgruppen har också upptäckts. Det är alltså enstaka fall, men jag känner ändå en stor oro för utvecklingen.

Jag menar att min fråga om statsrådet avser att vidta åtgärder för att ungdomar ska bli mer medvetna om riskerna med oskyddade sexuella kontakter är befogad.

Folkhälsoministern upprepar i sitt svar en del, eller rätt så mycket, från svaret för drygt åtta månader sedan. Jag förväntade mig faktiskt mer nyheter och mer konkreta åtgärder från statsrådets sida, men det kanske kommer nu i debatten.

I år som förra året fördelas 95 miljoner till Sveriges Kommuner och Landsting för insatser för att minska förekomsten av oskyddad sex för att förebygga klamydia och andra sexuellt överförbara sjukdomar – samma summa pengar i år som förra året. Anser statsrådet att det är rätt prioritering?

Hur blir det nästa år? Regeringen tänker inte höja statsbidragen generellt till kommuner och landsting som det ser ut i årets budget. Omfattar frysningen också pengarna till dessa så viktiga förebyggande insatser?

Det är bra att regeringen nu säger sig genom olika insatser vilja öka kunskapen om hiv/aids i samhället och därigenom verka för att minska diskriminering och stigmatisering. Det uppdraget ingår också i överenskommelsen med SKL. Bra tänkt, men frågan är: Hur ska kommuner och landsting gå till väga för att minska diskriminering och stigmatisering? Vad tänker regeringen göra? Det förekommer diskriminering och stigmatisering av personer med hivsmitta.

Anf. 13 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Jag ser anledning till stor oro. Jag upprepar det. Spridningen av smittan har ökat på ett sätt som ingen av oss som finns i talarstolarna nu hade förväntat oss. Den smitta som vi har sett bland annat bland intravenösa missbrukare i Stockholm som har smittats av en virusstam som kommit in från Finland började sannolikt redan under 2006 när målen sattes upp. Den blev inte tydlig förrän under 2007.

Prot. 2007/08:65
15 februari

Svar på
interpellationer

Ökningen bland män som har sex med män är procentuellt något lägre än den smitta jag nyss nämnde men större i absoluta tal. Den var strax under 50 personer 2006 och uppskattas till 80 personer 2007. Vi väntar på Smittskyddsinstitutets definitiva siffror som ska vara klara i slutet av februari.

Utvecklingen av hivinfektionen i Sverige ger anledning till oro. Därför är det angeläget att se till att vi gör rätt saker. En av de saker som är viktiga att göra är faktiskt att satsa på ungdomarna, även om vi kan se en klar ökning hos män som har sex med män.

Klamydiasmittan har ökat ännu mer. Vi kan se en 40-procentig ökning i preliminära siffror sedan förra året. Det är i allra högsta grad alarmerande. Får man in en hivsmittad vet vi att också en klamydiainficerad person har lättare att bli infekterad med hiv. Detta är väldigt allvarligt och väldigt oroande. Därför är den handlingsplan mot klamydia som nu håller på att tas fram som ett samarbete mellan Socialstyrelsen och regeringen ett mycket viktigt verktyg för framtiden.

Det vi har försökt göra på ett metodiskt sätt är att säkra och se till att de pengar som vi avsätter till det preventiva arbetet används på ett rätt och riktigt sätt. Därför är det så viktigt att få fram indikatorer som gör att vi kan mäta på samma sätt i hela landet. Därför är det så viktigt att se till att vi tar till vara den internationella forskningen. Det är första gången det händer. Det har inte hänt tidigare att Socialstyrelsen har fått möjlighet att sammanställa både nationell och internationell forskning för att se vilka metoder som är effektiva i det preventiva arbetet mot olika målgrupper.

Det har gjort att vi nu har kunnat få fram två rapporter – en som är riktad till målgruppen män som har sex med män och en som är riktad till ungdomar. För båda dessa är det under det kommande året sju utbildningstillfällen som Socialstyrelsen håller i för att föra ned kunskapen till den regionala och lokala nivån. Det är där verksamheten måste fungera. Det är där forskningsresultaten måste användas i praktiken.

Det här är så oerhört centralt. Vi har vårdat överenskommelsen och förnyat avtalet med SKL varje år för att det är på det lokala och regionala planet som arbetet gör skillnad.

Metodutvecklingen är oerhört central. Trial-and-error-verksamhet kan man hålla på med ett tag, men vi måste faktiskt ta vara på och utvärdera det som görs för att sedan göra rätt saker utifrån aktuell forskning och de metoder som används och som sedan kan utvärderas. Det har varit ett grundläggande och centralt tankesätt i vårt arbete.

Jag tycker att vi har kommit väldigt långt på väg och det är många saker som ligger inom en nära framtid att hända för att mota den smitta som vi ser öka på ett oroväckande sätt.

Regeringen har inte på något sätt varit passiv – tvärtom. Jag räknade upp sex olika åtgärder i mitt svar – det går bra att läsa det igen – för sådant som faktiskt kommer att effektueras inom den närmaste framtiden.

Till detta kan nämnas att vi har ett uppdrag via SKL att upprätta regionala kunskapscentrum för att sprida information i frågan till dem som är verksamhetsansvariga på lokalt och regionalt plan.

Anf. 14 YLVA JOHANSSON (s):

Fru talman! Maria Larsson upprepar att hon ser anledning till oro. Det gör vi ju, men den intressanta frågan är om Maria Larsson ser anledning till agerande. Det är den stora frågan. Tänker regeringen göra någonting med anledning av den mycket oroande utvecklingen?

Maria Larsson kommer tillbaka till att hänvisa till sådant som redan är gjort eller som redan är på gång. Det är ingen av oss som motsätter sig de åtgärderna, men vi tror inte att det räcker. Allt tyder på att utvecklingen går åt fel håll mycket snabbt. Den gör det väldigt specifikt i gruppen män som har sex med män som nysmittas här i Sverige.

Maria Larsson säger att det är viktigt att vi gör rätt saker. Självklart håller vi med om det. Det var en av anledningarna till att det nationella rådet bildades under Socialstyrelsen. Vi visste av erfarenhet att många goda insatser hade gjorts men att det inte fanns tillräcklig samordning. Man hade inte kunnat använda resurser som fanns på olika ställen och samordna på bästa sätt. Därför inrättades det nationella rådet. Där utses olika ledamöter som representerar de olika myndigheter och organisationer som är involverade och har kompetens på det här området. Regeringen utser *en* representant i Nationella rådet, nämligen ordföranden. Det är klart att det är en signal att Nationella rådet inte har någon ordförande och inte har haft det på ett halvår. Det tycks verkligen inte vara en prioriterad fråga hos regeringen.

När vi diskuterade varför man skulle ha det nationella rådet och hur man skulle utse olika ledamöter var just bakgrunden att de som har kompetensen och har möjlighet att agera – myndigheter och organisationer – ska vara ledamöter i rådet, men regeringen ska se till att det finns en kraftfull, erfaren och respekterad ordförande som kan få de olika krafterna att samverka och som kan medverka till rätt prioriteringar. Någon sådan ordförande finns inte. Maria Larsson undviker nu igen att svara på frågan.

Unga engagerade människor som jag har mött säger ungefär så här när det gäller hivprevention: Jo, tack. Det är jättebra att Socialstyrelsen har skrivit en rapport och det är jättebra att man har seminarier för de regionala handläggarna, men det kanske inte är de som riskerar att smittas av hiv.

Vi måste utöver detta göra riktade informationsinsatser till dem som löper risk att smittas nu. Vi har en smitta som sprids i Sverige och som sprids allt snabbare bland män som har sex med män. Det borde vara en anledning till åtgärder, inte bara till oro.

Det är klart att det är bra med rapporter och seminarier men det räcker inte. Utvecklingen går åt fel håll.

När, Maria Larsson, får det nationella rådet en kraftfull, respekterad och erfaren ordförande som kan sätta fart på det gemensamma arbetet?

Anf. 15 ELINA LINNA (v):

Fru talman! Jag ska fortsätta där Ylva Johansson slutade. Ewa Björling hann ju inte sitta längre än några månader. Hon tillsattes förra året och satt med på endast två sammanträden. Nationella rådet har inte hunnit arbeta.

Ingrid Burman som tillsattes av den förra regeringen hann etablera sig och man hade stora förväntningar på att det nationella rådet verkligen

Prot. 2007/08:65

15 februari

*Svar på
interpellationer*

skulle börja samverka när det gäller hivsmittade personer och myndigheter.

Alliansregeringen avsatte den vänsterpartistiska ordföranden. Jag kan förstå att alliansregeringen inte vill ha en vänsterpartist som ordförande bland sina myndigheter. Men jag förväntar mig att regeringen ska lyckas att få en ordförande som sätter i gång med arbetet. Det behövs verkligen.

När vi talar om ungdomar har ungdomsmottagningarna och skolhälsovården en väldigt stor betydelse för att arbeta mot fördomar och negativa attityder. Jag tror att vi alla här är överens om att sex är positivt, och sexualitet är viktigt för ungdomar.

Vi ska inte skrämma ungdomar med att sex endast handlar om smitta, skuld och rädsla. Därför är det väldigt viktigt att ungdomsmottagningar och skolhälsovården fungerar så att man har de motkrafterna i ungdomarnas sökande efter sin sexuella identitet för att hitta sin roll också i sexuallivet.

De flesta av landets kommuner har ungdomsmottagningar men inte alla. Det saknas fortfarande i många kommuner, och många har otroligt begränsade öppethållandetider. Ett känt problem är att man stänger under sommarlovet. Just då flickor och pojkar har bäst tid och mest anledning att besöka mottagningen stänger landstingen och kommunerna. Är det klokt?

Det är säkert bra med en handbok för att förbättra kvaliteten på landets ungdomsmottagningar. Jag kände inte till att kvaliteten på landets ungdomsmottagningar var dålig. Det kanske folkhälsoministern känner till. Men för att verksamheterna ska höja kvaliteten måste de också få förutsättningar.

Ministern har inte svarat på min fråga om finansieringen. Det gäller de 95 miljoner som har getts till kommunerna. Kommer det också nästa år att finnas endast 95 miljoner, eller är ministern beredd att lova att SKL i överenskommelsen får mer pengar?

Det verkar som att Maria Larsson inte räknar med skolhälsovården. Statsrådet nämner inte skolhälsovården i sitt svar. Därför vill jag fråga: Ingår skolhälsovården i uppdraget som Socialstyrelsen ska redovisa senast den 30 juni 2009?

Anf. 16 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Det är väldigt många olika åtgärder som är på gång. I allt strävar vi efter att vi ska använda de budgetresurser som är avsatta på bästa och mest effektiva sätt. Till det syftar hela arbetet till att få kunskapsbaserat arbete för att verkligen se till att största möjliga effektivitet uppnås för varje skattekrona. Budgetförhandlingarna sköter vi inte här i kammaren. De ska vi återkomma till varje gång det är dags för en ny budget.

Låt mig först svara på frågan om Hivrådet. Jag beklagar att vi inte har en ny ordförande på plats. Det beror på att vi har haft lite olyckliga omständigheter vid tillsättandet av en ny ordförande. Det är anledningen till att det har dröjt. Vi har haft kandidater framme som har dragit sig tillbaka i sista stund vilket har gjort att frågan har försenats. Men jag kan garantera er att den kommer att vara löst inom en mycket nära framtid. Det är min förhoppning att det ska kunna generera ett väldigt bra och

offensivt arbete och att rådet ska stå för samordnande insatser på ett effektivt och bra sätt.

Jag har några kommentarer till det Elina Linna tog upp. Ungdomsmottagningar bör finnas i varje kommun. Det är något som vi kristdemokrater har arbetat för, och vi har motionerat om det i många kommuner. Det är ingen positiv lösning, inte minst ur pojkars synvinkel, att de ligger i anslutning till en mödravårdscentral.

När jag gjorde ett studiebesök i Afrika såg jag att man ofta placerade ungdomsmottagningar i anslutning till fritidsgårdar. Det gjorde att man lätt kunde slinka in och få lite rådgivning, och både grabbar och tjejer kom i samma utsträckning. Det är ett sätt att avdramatisera det hela. Det är väldigt positivt. Det är någonting som vi får ta med oss ut när vi träffar våra kommunpolitiker, Elina Linna, Ylva Johansson och jag.

Skolhälsovården är oerhört central. Vi vet att den kan arbeta på ett effektivt sätt med dessa frågor. Det är också därför vi har gett uppdraget till Socialstyrelsen att ta initiativ att skapa regionala kunskapscentrum som bland annat ska ha till uppgift att stödja utbildning av personal i vård men också i skola. Den typen av utbildning är väldigt svår att få tillgång till i dag.

Sammanfattningsvis är det en lång rad åtgärder som nu håller på att vidtas. Socialstyrelsens sju seminarier inriktar sig just på preventiva åtgärder för män som har sex med män och ska i första hand nå handläggarna. Jag tycker att Ylva Johansson har en dålig tilltro till att det förs vidare. Det är inte så att Socialstyrelsen och handläggarna ute på länsstyrelserna är de enda avnämarna. Det är information som ska ut i verksamheten. Därtill syftar alltihop. Att tvivla på det verkar väldigt konstigt och är ett väldigt stort underkännande av den regionala nivån. Det förvånar mig att ett tidigare statsråd uttalar sig på det sättet.

Många åtgärder är på gång. Vi kan se fram emot att snart också ha en ordförande på plats i det nationella hivrådet.

Anf. 17 YLVA JOHANSSON (s):

Fru talman! Maria Larsson väljer att medvetet feltolka mig. Jag sade mycket tydligt att det är bra att man gör rapporter, har seminarier och informerar handläggarna. Det är ett viktigt arbete, men jag tror inte att det räcker. Jag tror också att man behöver göra direkt riktade informationsinsatser. De kostar mer pengar än vad som nu finns anslaget.

Det är möjligt att det går att använda pengarna på smartare sätt. Det är nationella rådet som möjligen i så fall kan titta på det. Men med det arbete som man nu har tror jag inte att informationsinsatserna kommer att räcka. Jag tror också att man måste gå ut mer direkt.

Fru talman! Jag vill avsluta med att säga att detta med att leva med hiv påverkar hela livet, alla dimensioner av livet och resten av livet. Man är skyldig att i alla sammanhang, inte minst i intima och nära sammanhang, informera om sin smitta. Vi är alla beroende av att våra vänner som lever med hiv, kan, orkar och vill ta ansvar för sin smitta och ha ett ansvarsfullt beteende. Det gör de.

Men jag tror också att vi från samhällets sida kan ge dem bättre stöd i detta. De behöver bättre stöd för att ta ansvar för sin smitta och bättre stöd för att kunna ha ett rikt och bra liv inklusive ett rikt och bra sexualliv också med sin hivsmitta. Vi har mycket att vinna på riktade insatser

till gruppen män som har sex med män men också till dem som i dag lever med sin hivsmitta.

Fru talman! Avslutningsvis tycks olyckliga omständigheter vid utnämningar vara en följetong för regeringen. Men jag väljer ändå att tolka det positivt. Jag är väldigt glad att vi snart kommer att ha en ordförande i det nationella rådet. Han eller hon kommer att ha en viktig uppgift framför sig.

Anf. 18 ELINA LINNA (v):

Fru talman! Vi har fått svar när det gäller det så kallade hivrådet. Men på min fråga om pengar fick jag endast svaret att vi inte förhandlar här. Jag förutsätter att om statsrådet tänker prioritera insatser måste man också ha i tankarna prioritering av finansiering när man ålägger landets kommuner och landsting nya uppdrag.

Det finns goda exempel när det gäller klamydia. Redan 2006 startade först Västra Götaland, och sedan kom två landsting till, med att erbjuda möjlighet att beställa klamydiatest på nätet. Man kan fylla i blanketten och även få resultatet på nätet. Det är en otroligt bra verksamhet, och den underlättar för ungdomar när det gäller att komma i kontakt med testningen fort och smidigt. Men det är endast tre landsting som har detta. Tänker regeringen hjälpa fler landsting att starta en liknande verksamhet?

Jag vill kommentera det som Maria Larsson berättar om sina resor i Afrika. Jag har besökt ungdomsmottagningar i Sverige som ligger i ungdomars hus och som ligger nära skolor. Jag har faktiskt inte besökt en enda mottagning som ligger i anslutning till mödravårdscentralen. Så var det längre tillbaka. Utan att känna till förhållandena exakt tror jag att de flesta ungdomsmottagningar är mycket noga med att finnas där ungdomarna finns.

Anf. 19 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Jag skulle vilja tacka mina kombattanter för debatten. Jag tycker att det här är en fråga som förtjänar att diskuteras. Ju mer offentlighet vi kan ge den tillsammans, desto bättre är det. Det har varit ganska tyst om hivfrågan länge i medierna. Att vi diskuterar saken och debatterar frågan här i Sveriges riksdag har betydelse också för att skapa ett ökat opinionsbildande tryck.

Det är också en hjälp för att minska stigmatiseringen och diskrimineringen att vi talar om att hivsmittan finns och att vem som helst kan bli drabbad. Socialstyrelsen skriver i sin rapport att det aldrig tidigare har varit så troligt som i dag att möta en person med hivsmitta.

Jag åt den här veckan lunch med Johanna. Hon är 23 år nu. Hon fick besked om sin hivsmitta när hon var 20. Hon betonade mycket att vem som helst kan bli drabbad och att det är viktigt att vi kommunicerar det budskapet. Det kan man göra med kampanjer. Det är det enda förslag som jag har hört från er här i dag förutom mer budgetmedel, som jag inte heller har sett till i era budgetar. Jag trodde kanske att ni hade fler förslag i bagaget, men det verkar vara lite tomt.

Kampanjinsatser är sådant som pågår hela tiden. Alla SF-biografer här i Stockholm har till exempel kört en reklamkampanj för säkert sex. Den pågick under tolv veckor och fick ett positivt mottagande. Det pågår också en del andra kampanjer just nu med statliga pengar.

Det gäller hela tiden att utvärdera vad som har hög effektivitet och bevisad framgång. Alla kampanjer har inte det – det måste vi också se. Det är därför vi är så noga med att se vad som är framgångsrikt. Vi måste ha evidens för det som vi sätter in som åtgärder för att pengarna ska användas på bästa sätt.

Detta är ett arbete som vi kommer att fortsätta med. Vi kommer att göra hivarbetet evidensbaserat så långt det bara går. Då kan vi nå framgång, och om vi kan ge ut den kunskapen på det lokala och regionala planet kan vi också stärka skyddet och effektiviteten i det preventiva arbetet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2007/08:65
15 februari

*Svar på
interpellationer*

6 § Svar på interpellation 2007/08:356 om Förbifart Stockholm

Anf. 20 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Detta är den tredje interpellationen om Förbifart Stockholm på tre månader. Den förra förde vi en diskussion om den 18 januari.

Karin Svensson Smith har ställt följande frågor till mig:

1. Hur avser jag att agera för att värdera Vägverkets ansökan om tillåtlighet utifrån fyrstegsprincipen när ärendet hamnar på regeringens bord?
2. Hur avser jag att agera ytterligare för att begränsa den kraftiga tillväxten i biltrafiken i storstadsregionerna?
3. Hur avser jag att agera för att öka effektiviteten i lastbilstransporterna?
4. Hur avser jag att agera för att föra över mer godstransport från lastbilar till järnväg och sjöfart?

Fyrstegsprincipen innebär att när det uppstår ett behov eller ett problem i transportsektorn är det självklart att genomgå de olika stegen med att först bedöma efterfrågan och val av transportsätt samt om möjligt påverka efterfrågan, sedan ta ställning till om det går att nyttja befintliga transportsystem mer effektivt, i tredje hand undersöka om det är lämpligt med ombyggnad och först i sista hand överväga nybyggnation. Detta bidrar till en mer effektiv resursanvändning och bättre samordning i hela transportsektorn.

Frågan om hur jag avser att agera för att värdera Vägverkets ansökan om tillåtlighet utifrån fyrstegsprincipen är för tidigt ställd. Som Karin Svensson Smith är mycket väl medveten om har någon tillåtlighetsansökan gällande Förbifart Stockholm ännu inte inkommit till regeringen. Det vore en konstig ordning att kommentera beredningen av ett ärende vi ännu inte har fått in. När det väl kommer in är det Miljödepartementet som bereder ärendet.

Karin Svensson Smith har för tredje gången frågat mig hur jag avser att agera ytterligare för att begränsa den kraftiga tillväxten i biltrafiken i storstadsregionerna. Karin Svensson Smith ställde samma fråga till mig i sina två tidigare interpellationer. Mitt svar är detsamma som tidigare. Jag

anser att transportsektorn måste bli mer miljövänlig. För att förändra beteenden och skapa en vilja att investera i ny teknik behövs ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt. Nyligen höjdes dels den generella koldioxidskatten, dels energiskatten på diesel. Jag vill också lyfta fram införandet av trängselskatten i Stockholm som bland annat syftar till att begränsa trafiken i innerstaden för att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm.

Som jag tidigare nämnt har regeringen utöver detta som en klart uttalad ambition att alla transportslagen måste samverka. Då kan vi få över en del av det som går på vägarna till järnväg och sjöfart. Gods måste föras över till det mest miljösmarta transportsättet.

Regeringen har för avsikt att återkomma till denna fråga i den infrastrukturproposition som kommer att överlämnas till riksdagen i samband med budgetpropositionen i september 2008.

Karin Svensson Smith har slutligen frågat mig hur jag avser att agera för att öka effektiviteten i lastbilstransporterna. I den här frågan är det viktigt att fokusera mer på transportköparnas ansvar. Självfallet ska staten driva på utvecklingen mot rena och energieffektiva vägtransporter. För närvarande pågår till exempel en översyn av upphandlingskraven för statliga myndigheters fordon. Logistikfrågan är viktig för mig, och jag har sammankallat branschen till ett logistikforum. Det här är också en fråga jag avser att prioritera under det svenska ordförandeskapet. Förbättrad logistik och bättre ledningssystem hos transportföretagen bör leda till en förbättrad fyllnadsgrad och minskade tomtransporter. Det arbete som pågår för närvarande för att öka möjligheten för tillfälliga inrikesresor, cabotage, inom EU är också ett bra sätt att minska tomtransporterna på väg.

Vidare skulle en bättre efterlevnad av trafikreglerna hos yrkestrafikanterna medföra betydande förbättringar utifrån ett miljöperspektiv. Det finns goda exempel inom branschen på hur man arbetar med detta, till exempel *heavy ecodriving*, men det finns mer att göra.

Låt mig till sist säga att Preem Petroleum AB, Schenker AB, Volvo Lastvagnar AB, Vägverket och Göteborgs miljövetenskapliga centrum har tagit ett utmärkt initiativ genom samarbetet Klimatneutrala gods-transporter på väg. Om vi ska klara klimatutmaningen behövs ett engagemang från hela samhället och ett partnerskap mellan privata och offentliga aktörer. Jag hoppas att alla intresserade företag och organisationer ansluter sig till arbetet.

Anf. 21 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Tack för svaret som jag har fått! Jag är väl medveten om att det här är den tredje interpellationen om Förbifart Stockholm. Det här projektet är strategiskt viktigt av två skäl. Det ena skälet är att det är det största vägprojektet. Jag har svårt att se att det går ihop med den ambition som uttrycks i regeringsförklaringen, nämligen att man ska tackla vår generations största hot, det vill säga klimathotet. Det är därför som jag tar upp den här frågan många gånger. Jag kan inte se annat än att vi måste minska biltrafiken. Då förstår jag inte hur man samtidigt ska lägga minst 25 miljarder på att vidga utrymmet för den trafik som ska minska i omfattning.

En annan anledning till att jag tar upp frågan är att den tar så stort ekonomiskt utrymme som det är planerat. Vi har ett skriande behov av att bygga ut järnvägen, och det tror jag att ministern har gett uttryck för vid flera tillfällen. Ska man ha råd att bygga de höghastighetsbanor som behövs för att ersätta det klimatpåverkande inrikesflyget har jag svårt att se att man samtidigt kan ha råd att lägga minst 25 miljarder på att bygga en ny motorväg utanför Stockholm.

Låt mig gå tillbaka till mina frågor. Jag har frågat om fyrstegsprincipen. Åsa Torstensson säger att det är för tidigt att väcka frågan om fyrstegsprincipen. Jag vet att ansökan inte har kommit in på regeringens bord, men jag tycker att det är principiellt intressant att veta hur regeringen hanterar och ser på fyrstegsprincipen. Ni har tagit initiativ till att man har ett mer transportslagsövergripande arbete, vilket jag tycker är bra. Då undrar jag: Varför har man inte tillämpat det på Förbifart Stockholm?

Vilka problem är förbifarten tänkt att lösa? Ja, vi har problem med trängsel i Stockholm. Vi har problem med bristande tillgänglighet. Vi har problem med luftföroreningar som trafiken ger upphov till. Vi har problem med negativ klimatpåverkan. Vi har problem med att nollvisionen inte ser ut att uppfyllas.

Enligt fyrstegsprincipen skulle vi kanske först bedöma efterfrågan och hur vi kan påverka trafiken på annat sätt innan vi bygger nytt. Här kommer det transportslagsövergripande synsättet in. Låt oss titta på de kriterier som Vägverket har satt upp för Förbifart Stockholm, det vill säga att man ska skapa bättre möjligheter för långdistanstrafik, man ska öka framkomlighet och tillgänglighet, man ska möjliggöra en flerkärnig region, man ska skapa en bättre sammanhängande arbets- och bostadsregion och man ska ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Man kan egentligen fundera på om inte en utvidgad spårtrafik skulle kunna uppfylla alla de här behoven och kanske till och med uppfylla dem bättre per investerad krona. Jag saknar en genomgång av alla de här stegen. Det ska ju ske innan man gör en laglig prövning och trycker på startknappen för själva projektet. Det är inte Miljödepartementets uppgift. Det är framför allt Näringsdepartementets uppgift.

Jag har också frågat efter hur regeringen avser att minska miljöpåverkan från trafiken eller begränsa klimatutsläppen från trafiken. Här vill jag återkomma till ett replikskifte som vi hade i går. Vad är det för forskning som regeringen grundar sig på när man säger att fler vägar leder till minskade klimatutsläpp? Ge mig en källa! Ge mig en forskningsrapport som talar om att det finns ett sådant samband mellan fler vägar och mindre klimatutsläpp!

I detta anförande instämde Jan Lindholm (mp).

Anf. 22 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Som från Skåne och Småland inflyttad stockholmare är det alltid glädjande att få diskutera trafiksituationen i Stockholm. Ofta sägs det att man inte är nöjd med svaret från statsråden, men jag tycker att det här är ett alldeles utmärkt svar från statsrådet Torstensson på den här frågan även om den upprepas för tredje gången.

Låt mig ta som utgångspunkt någonting som är mycket glädjande i den här regionen. I går kom det siffror från SL som berättar att det var fler resande än någonsin med SL, det vill säga tåg, buss, tunnelbana och pendeltåg. Antalet påstigningar, inte resande, varje dag har nu överträffat 2,5 miljoner i den här regionen. Det visar vikten av att vi har ett bra fungerande kollektivtrafiksystäm och att vi måste fortsätta att bygga på detta. Jag tycker att det var ännu mer glädjande att så många var nöjda med kollektivtrafiken. Den kritik som riktas mot kollektivtrafiken har uppenbarligen inte sin motsvarighet hos resenärerna.

Då får man gå över till den andra sidan och fundera på vad man kan göra mer. Jag tror att det finns ytterligare mycket mer att göra för att stimulera äldre män i sina plåtskal att åka ännu mer kollektivt. Jag talar om sådana som jag till exempel. Jag har visserligen ingen bil, men jag talar om den typen av människor.

Fru talman! Förbifart Stockholm handlar om någonting helt annat. Den handlar om ett annat trafikslag. Varför behövs Förbifart Stockholm? Det är väldigt lätt att gå ut och titta på detta. Det finns en massa stillastående bilar eller bilar som kryper fram på Essingeleden och Klarastrandsleden. Varför ska stora lastbilar behöva köra 200 meter från Sergels torg i Stockholm eller kanske 1 000 meter därifrån på Essingeleden? Efterfrågan, Karin Svensson Smith, är att få köra långt utanför, och det är själva svaret på din fråga. De som kör transporter långt bort ifrån Stockholm efterfrågar att inte behöva köra 200 meter från Sergels torg. Det finns ingen annan lösning på detta.

Problemet är att Stockholm ligger där det ligger och ser ut som det gör med en massa öar. Därför måste man göra någonting om man är miljövän för att få bort dessa transporter från Stockholms innerstad.

En annan fråga som Karin Svensson Smith tar upp är hur man ska minska trafiken. Det är också viktigt. Det ska vi också arbeta med. Den viktiga frågan är varför bilister måste passera 200 meter från Sergels torg eller på Essingeleden när de skulle vilja köra på en helt annan väg. Det är samma bilar det handlar om. Stillastående trafik är en väldigt stor miljöfara som vi måste komma bort ifrån.

Fru talman! Miljöpartiet har röstat för anslag till detta. Nu byter man tydligt åsikt när man hamnar i oppositionsställning. Det tycker jag är väldigt intressant. Man har kanske haft samma åsikt, men man har ändrat votum, och det tycker jag inte är en hedrande position i det här sammanhanget. Man måste faktiskt stå upp för vad man tidigare har röstat för.

Anf. 23 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Detta är en upprepad diskussion om Förbifart Stockholm. Karin Svensson Smith och Miljöpartiet använder Förbifart Stockholm som en hävstång i en miljödebatt där man har svårt att bli trovärdig. Jag ser Karin Svensson Smiths stora engagemang för miljöfrågor som ett ärligt och seriöst politiskt arbete, men jag hör och ser en frustration hos henne. Hon har i dag svårt att förklara att det är hon själv som har röstat igenom Förbifart Stockholm. De frågor som Karin Svensson Smith ställer i dag om Förbifart Stockholm har hon förhoppningsvis haft med när hon valde att prioritera Förbifart Stockholm i den nationella vägplanen.

Jag utgår också ifrån att Karin Svensson Smith menar att man ska ta sig an en fyrstegsprincip eller väga prioriteringar när det handlar om att

stärka befintliga vägnät eller skapa helt nya effektivare pulsådror kring Stockholm i det här sammanhanget. I Karin Svensson Smiths interpellation står det så här: ”Förbifart Stockholm är själva pulsådern i den borgerliga politik som kommer att leda till över 40 procents ökning av Stockholms klimatpåverkan.”

Kära tv-tittare! Kära fru talman! Det är Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som har fattat beslut om att Förbifart Stockholm ska finnas med i den nationella vägplanen till 2015. Jag förstår Karin Svensson Smiths frustration och hennes försök att i dag försöka komma ur detta som hon själv har tagit beslut om och till och med voterat om i riksdagen, kopplat till alla dessa frågor som Karin Svensson Smith för tredje gången ställer om Förbifart Stockholm och prioriteringar mellan kollektivtrafik och Förbifart Stockholm. Det är frågor som Karin Svensson Smith – det utgår jag ifrån – har haft med sig i det ställningstagande man gjorde när man så offensivt röstade fram Förbifart Stockholm.

Det är naturligtvis så att i Stockholmsregionen – jag är en stark förespråkare för en intensiv dialog med de regionala representanterna – har man också prioriterat och argumenterat för vikten av Förbifart Stockholm. Och om jag minns rätt hörde jag inget motstånd från Stadshuset i Stockholm när Miljöpartiet, Vänstern och Socialdemokraterna voterade igenom Förbifart Stockholm eller den nationella planen i riksdagen. Alltså har också den tidigare regeringen lyssnat till de regionala företrädarnas vilja att prioritera vissa vägstråk.

Vi måste se att väldigt mycket av storstadens behovsuppfyllnad bygger på att vi har effektiva och bra flöden för persontransporter likaväl som för godstransporter. Där finns också ett behov av bra och effektiva vägar eftersom vi har en kollektivtrafik som till 80 procent också går på vägar. Därför kan man inte plocka ut väginvesteringar från kollektivtrafiksatsningar.

Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Till att börja med tycker jag att det är trevligt att Gunnar Andrén deltar i debatten. Det blir piggare om även folk som inte jobbar i trafikutskottet är med och diskuterar den här frågan. Den är ju av strategiskt intresse, så alla bör ju intressera sig för den.

Jag tycker att det var en väldigt intressant argumentering som Gunnar Andrén hade om att förbifarten är tänkt att svara mot en ökad efterfrågan på transporter. Det blir ju en självuppfyllande profetia. Finns det en ökad efterfrågan och man bygger mer vägar så blir det också mer trafik. Bakom det faktum att kollektivtrafiken nu noterar något fler resenärer finns ju det faktum att vägtrafiken noterar ännu fler resenärer.

Vägtrafikens andel har ökat hela tiden, och det är därför vi har sådana problem i dag med att klara det koldioxidmål för trafiken som är uppsatt, det vill säga att vi senast 2010 ska vara nere på 1990 års nivå. Vi klarar inte det därför att vägtrafiken och flygtrafiken expanderar så kraftigt som de gör. Att då förvärpa den situationen ytterligare genom att bygga ännu mer vägar tycker jag är klimatpolitiskt mycket oansvarigt.

Gunnar Andrén säger att syftet med förbifarten är att få bort transporter från Stockholms innerstad, men då skulle jag rekommendera Gunnar Andrén att läsa Vägverkets utredning för att se hur det faktiskt ser ut. Det är snarare så att man säger att det borde vara en infart, därför att trafiken

Prot. 2007/08:65

15 februari

Svar på
interpellationer

inne i staden ökar ju, och det är inte alls märkligt. Vi kan se att på alla andra ställen i världen där man har byggt ut vägarna leder det till att man tillfälligt flyttar trafiken i tid och rum, men totalt sett ökar den. Man bjuder alltså in till mer trafik. Vi kan inte minska trafiken, vilket Gunnar Andrén sade sig dela min uppfattning om att vi behöver göra, genom att ge större utrymme för den.

Men jag ska gå över till det som interpellationen handlar om. Det här är som sagt av strategiskt intresse. Jag vill upprepa frågan, och jag kommer att göra det tills jag får ett svar: Vilken forskning grundar sig regeringen på när man i budgeten säger att mer vägar leder till minskade klimatutsläpp? Var finns det? Finns det en enda forskare som har påstått det, och var har vederbörande i så fall publicerat sig?

Det står i interpellationssvaret att ministern menar att transportsektorn måste bli mer miljövänlig. Ja, vi hade en diskussion om det i går. Vi hade en öppen utfrågning i trafikutskottet där vi utvärderade biobränslenas roll som klimatverktyg för att nå klimatmålen. Det jag tror att vi var rörande överens om, både de som deltog i diskussionen och vi ledamöter, var att biobränslena kan spela en ganska marginell roll för att klara klimatmålen. Ingenting rubbade den uppfattning som Vägverket tidigare har gett till känna, det vill säga att till 2020 kan biobränslena stå för max en femtedel av den reduktion av fossilbränslen som behöver ske för att man ska klara sina mål.

Jag jämför det här med vad Sika, Naturvårdsverket och Energimyndigheten har sagt. De har pratat om att man i stället måste göra fossilbränslena dyrare och att det är där som det effektiva styrmedlet finns. Det handlar inte alls om de nivåer som regeringen har höjt koldioxidavgiften till utan väsentligt högre nivåer. Det handlar också om kilometeravgift. Ministern säger att vi ska öka effektiviteten i lastbilstrafiken genom att vädja till transportköparnas ansvar. Ja, men så länge det är mycket billigare att använda lastbil hela vägen än att lasta om och använda sjöfart och järnväg i kombination med vägen kommer trafiken att gå med lastbil, och klimatutsläppen kommer att öka ännu mer. Det är inte effektivt att bygga ut vägar och att låta dem som förstör klimatet slippa betala för det.

Anf. 25 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Det är väldigt roligt att ledamöter i trafikutskottet är så intresserade av trafiken i Stockholm. Jag tycker att det är underbart att höra.

På en punkt är jag felciterad av Karin Svensson Smith. Jag sade inte ökad efterfrågan utan efterfrågan, vilket är olika saker. Men det är en bagatell i det här sammanhanget.

Man måste göra det viktigaste först, och enligt mitt förmenande är det så att det finns ett antal trafikprojekt i det här landet som är viktigare än andra. Det är Göteborgs hamn, säkrandet av Haparandabanan och Ådalsbanan, E 6 norr om Göteborg över huvud taget, Citytunneln i Malmö och så vidare.

Men vi har också två stora projekt i Stockholm som är väldigt strategiskt viktiga, inte bara för Stockholmsregionen utan för hela landet. Det är byggandet av Citytunneln, som kommer att påverka trafiken och öka tillgängligheten i hela landet, och det är också Förbifart Stockholm, som

kommer att avlasta Stockholms innerstad och minska den miljöförstöring som finns nu.

Sedan storlandstinget i den här regionen bildades 1971 har den här regionen, fru talman, ökat med ungefär 400 000 människor. Då hade vi Essingeleden och ungefär den tunnelbana vi har nu. Dessbättre är det så att den här regeringen nu anslår pengar så att vi får bättre framkomlighet på våra järnvägar. Det är en väldigt viktig sak att inte tåg och bilar står stilla utan verkligen kan röra sig.

Sedan är det en annan sak. Hur ska vi få bättre effektivitet på motorerna så att vi får mindre utsläpp för varje liter bensin och så vidare som vi använder? Det är en annan sak. Men vi måste se till att inte alla bilar måste passera på Essingeleden respektive 200 meter från Sergels torg på Klarastrandsleden. Då måste man göra någonting för att få bort bilarna från innerstaden.

Karin Svensson Smith är en stark förespråkare för att vi ska ha mer miljöförening ju närmare Sergels torg vi kommer. Det är inte jag.

Anf. 26 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Som sagt var: Det här är tredje interpellationen om Förbifart Stockholm med likartade frågeställningar. Jag har alltså redan svarat skriftligt och också utvidgat svaren under debatterna, och detta har Karin Svensson Smith att tillgå. Att Karin Svensson Smith inte är nöjd med svaret har jag full respekt för eftersom vi har två helt olika utgångspunkter för hur vi skapar tillväxt och hur vi skapar hållbara jobb i Sverige – såväl i Stockholm som i Norrlands inland.

Vi lägger resurser på underhåll av våra vägar och järnvägar så att vi kan sköta det som vi en gång investerat i. Nu har vi också ett starkt fokus på kommande infrastrukturinvesteringar eftersom det finns stora behov i landet. Också i de tre största städerna är behoven stora. Stockholm, Göteborg och Malmö får inte bli proppar vare sig i godsflödena över landet eller i persontrafiken.

När Gunnar Andrén talar om Citytunneln i Stockholm är jag som bohuslänning glad över att kunna tillrättavisa honom och säga att i Stockholm handlar det om Citybanan. Icke desto mindre är även Citytunneln i Malmö oerhört viktig som en del av hur vi skapar en bättre järnvägsinfrastruktur.

Karin Svensson Smith är svaret skyldig när de tar kraft ur Förbifart Stockholm men inte svarar på frågorna hur de tänkte när de tillsammans med Socialdemokraterna lade in Förbifart Stockholm i infrastrukturplanen, alltså i de investeringar som nu finns i planen. Vägverket gör ingenting på eget bevåg, utan det sker på beställning från regeringen. Den beställningen gjordes av bland annat Karin Svensson Smith, tidigare utifrån ett vänstermandat men fortsättningsvis utifrån ett miljöpartimandat. Det finns en samstämmighet från Socialdemokraternas, Vänsterns och Miljöpartiets sida om att Förbifart Stockholm ska prioriteras i väginvesteringen för 2015.

Karin Svensson Smith duckar hela tiden för frågeställningen, nämligen: Hur tänkte ni när ni valde att prioritera Förbifart Stockholm i den nationella handlingsplanen? Tänkte ni annorlunda än den nuvarande regeringen just för att hitta bra väginvesteringar? Vi måste ha bra infrastruktur även i storstäder som Stockholm – lokalt och regionalt förankrad

Prot. 2007/08:65

15 februari

Svar på
interpellationer

– för att både bygga bort flaskhalsar och hitta bra flöden, men också för att människor ska ha bättre system för att kunna transportera sig in till och ut ur städerna. Likaså behöver vi ett bättre godstransportflöde.

Hur tänkte Karin Svensson Smith när hon röstade för att Förbifart Stockholm skulle vara en av de prioriterade vägarna att investera i?

Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Låt mig först säga en sak till Gunnar Andrén som sade att vi måste göra något för att få bort bilarna i Stockholms innerstad. Ja, den ambitionen delar Miljöpartiet verkligen med Gunnar Andrén.

Det var därför vi förespråkade försöket med trängselskatter som ju är ett marknadsekonomiskt bra sätt att möta det faktum att det finns ett glapp mellan utbud och efterfrågan. Efterfrågan på vägutrymme var större än utbudet, och genom prismekanismer reglerades detta. Det fungerar ganska bra och har också vunnit folks gillande. Även om de borgerliga partierna före valet sade att de var emot trängselavgifter var de förnuftiga nog att instämma i stockholmarnas önskemål om att med dessa avgifter lösa trängselproblemen.

Jag förstår därför inte varför man inte kan göra som andra moderna städer och gå vidare på samma sätt som exempelvis London och ta klimathotet på allvar genom att skapa en stad som är till för människor i stället för bilar och hitta en rimligare fördelning mellan kollektivtrafik, biltrafik och andra sätt att ta sig fram. Detta kan göras via avgifter. Det borde för en liberal vara ett klockrent sätt att hantera ett sådant problem.

Så till vår diskussion om hur man skapar tillväxt och utveckling i hela landet, något som Miljöpartiet verkligen är intresserat av. Frågan är om man ska göra det genom att fortsätta med det fossilsamhälle som vi hittills byggt upp samhället på, där oljan i sina olika fraktioner är något slags pulsåder och där man ska fortsätta att bygga ut vägarna för att folk ska kunna transportera sig. Är det klimatomässigt hållbart? Är det ekonomiskt hållbart? Är det i något avseende hållbart att bygga vidare på ett bränsle som man vet att man måste minska användningen av för att undvika en katastrof? Det är nämligen precis det som klimatkrisen handlar om.

I stället måste investeringarna handla om att ta sig ur fossilsamhället genom att bygga ett samhälle med ett långsiktigt hållbart transportslag, det vill säga järnväg.

Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det finns naturligtvis flera sätt att se på hur infrastrukturinvesteringar påverkar miljön. En variant är att dessa ger upphov till mer trafik och därmed miljöpåverkan och att man därför måste avstå från nyinvesteringar eller att inte prioritera dem. Det är, om jag förstått det hela rätt, Miljöpartiets inställning.

Jag och regeringen har en annan syn. Vi menar att investeringar i infrastruktur måste öka eftersom det är en förutsättning för ekonomisk tillväxt, för jobb och företagande i hela landet. Med ekonomisk tillväxt blir vi rikare, medborgarna får mer pengar. Så sent som i dagens nummer av Dagens Nyheter konstateras att vi klättrar uppåt på välförhållanden och är nu på nionde plats. Det är när medborgare, kommuninvånare, får mer

pengar i plånboken som de kan göra tydliga, miljösmarta val. Och det är vad som efterfrågas i dag.

Det innebär också att fler har råd att köpa ny bil, med hjälp av en nybilspremie, och därmed minska koldioxidutsläppen. Med en god ekonomi och ytterligare forskningsresurser kan vi dessutom utveckla alternativa drivmedel och skapa bättre förutsättningar för en fullständigt ny bilpark.

Vi kan se av historien vad som händer när regimer motarbetar marknadsekonomin och det privata ägandet.

Mer investeringar i infrastruktur innebär att vi kan bygga bort flaskhalsar som ju är miljönegativa. Genom att skapa förutsättningar för järnväg, väg och sjöfart i samverkan får vi enklare och smartare transporter. På det sättet tar vi oss an både jobben och miljöutmaningarna.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2007/08:65
15 februari

*Svar på
interpellationer*

7 § Svar på interpellation 2007/08:376 om alkolås i bilar

Anf. 29 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Karin Svensson Smith har frågat mig om jag tänker ta initiativ till att alkolås blir en obligatorisk utrustning i alla fordon.

Jag är för att förarstödjande teknik införs i fordon för att höja trafiksäkerheten på våra vägar. Alkolås är en sådan teknik som bör användas mer. Dagens avancerade alkolås lämpar sig för att förhindra rattfyllerister från att återfalla i brott. En utredning ska den 1 oktober lägga fram ett förslag till ett system där alkolås blir ett villkor för att rattfyllerister ska få tillbaka sitt körkort.

Alkolåset bör också användas mer i myndigheters och företags kvalitetssäkringsarbete. Jag arbetar därför för att alkolås ska införas i myndigheternas transporter. Sverige driver också ett krav på obligatoriskt alkolås i nya lastbilar och bussar i yrkesmässig trafik inom EU.

När det gäller alkolås i privatfordon är dagens avancerade alkolås dyrt och kräver en hel del av användaren. För att tekniskt stöd av det här slaget ska få en bred och allmän användning i alla fordon krävs en enklare teknik som är användarvänlig, billig och funktionssäker. Där är vi inte i dag.

Vi måste också höja ribban och uppmuntra utvecklingen av teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av faktorer som alkohol, droger eller trötthet. Min utgångspunkt är att en sådan teknik i framtiden bör bli standard i alla fordon.

Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Det finns en nollvision, som vi fattade beslut om i politisk enighet i riksdagen. Vi ville minska risken för skador och dödsfall i trafiken. Nu har utvecklingen vänt de senaste åren; det är fler som skadas och omkommer i trafiken. Detta motsvarar kanske en Titanic om året, men det leder av någon märklig anledning inte alls till samma stora uppmärksamhet i den samhälleliga debatten. Det är ett stort antal person-

liga tragedier. Vi skulle från Miljöpartiets sida vilja att trafikolyckorna behandlades som det stora folkhälsoproblem de faktiskt är.

Världshälsoorganisationen har konstaterat att trafikolyckor är den ledande dödsorsaken bland ungdomar mellan 10 och 24 år. De är en viktigare orsak än någon annan till att människor slutar sina liv i förtid.

Nuvarande folkhälsominister Maria Larsson sade så sent som på folknykterhetens dag den 26 maj 2006 så här: Sedan 1998 har antalet rattfylleribrott fördubblats. Vi vet att en tredjedel av alla dödsolyckor är alkoholrelaterade. Vid olyckor med dödlig utgång eller svåra personskador har antalet rattfyllerimisstänkta förare ökat med nästan 50 procent under de senaste fem åren. Mot bakgrund av dessa siffror är vi politiker moraliskt förpliktade att agera. Avstår vi blir vårt budskap att vi inte bryr oss om alla de människor som dör och skadas i trafiken på grund av alkohol. Vi kristdemokrater vill att alkohol ska bli obligatoriska i alla bilar senast år 2010. Det var också vad sex av sju partier sade före valet.

Jag har inte någon som helst förståelse för att man har ändrat uppfattning i denna fråga. Vägtrafikinspektionen har nyligen utvärderat Vägverkets trafiksäkerhetsarbete hittills och ger en svidande kritik. Vägverket svarar på den genom att säga att man har vidtagit informationsåtgärder. Man har arbetat förebyggande, men av dem som begår rattfylleribrott är många alkoholister. Det är inte Vägverket kapabelt att göra någonting åt med hjälp av förebyggande åtgärder. Det är också därför man tillsammans med NTF, MHF och många andra organisationer förordar att det ska finnas teknisk utrustning i bilen som förhindrar att den kan starta när föraren har alkohol i utandningsluften.

Jag vet att tekniken inte är fullkomlig och att det återstår saker och ting att göra. Men jag vill dra en parallell med när bilbältet blev obligatoriskt i svenska bilar. Där var tekniken inte helt framme heller, men man hade en övertygande bevisföring för att om föraren och andra i bilen är bältade minskar det drastiskt risken för att man omkommer vid en olycka. Tekniken utvecklades när man bestämde sig för att detta skulle finnas i alla bilar.

Så kommer också att ske. Tekniken har gått framåt mycket, och jag är till skillnad från regeringen i den här frågan teknikoptimist och tror att det är möjligt att justera de problem som finns med alkoholen nu och på det viset införa dem obligatoriskt. Det finns också de som har använt detta under lång tid och inte haft några som helst problem.

Anf. 31 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag håller fullständigt med Karin Svensson Smith i denna fråga. Alkohol och trafik hör inte ihop. Det är därför jag agerar. Det är därför jag lägger fram förslag och är mycket tydlig med att det ska fram en lagstiftning med ett obligatorium, riktat till dem som har blivit dömda för rattfylleri. En stor del av dem som kör med alkohol i kroppen är återfallsförbrytare.

Vi ska också ha i åtanke att det krävs två saker. Det krävs också åtgärder för att hjälpa alkoholisten. Det efterlyste jag också i den här debatten, för det krävs två delar i detta. Det arbetet pågår, och jag ser fram emot det underlag som ska komma under hösten. Vi ska kunna gå vidare med en lagstiftning, precis i linje med det som Karin Svensson Smith själv har lyft fram i en tidigare utredning.

Jag vill återkomma till diskussionen om obligatorium i alla bilar. Det kommer att bli i den riktningen, för det är på det sättet fordonsindustrin i dag arbetar. Jag har på plats sett hur man undan för undan försöker utveckla tekniken så att den blir enkel och mycket användarvänlig. Dagens alkoholås är avancerade och har relativt hög säkerhet, men de är dyra och kräver mycket av användaren. De är inte smidiga att använda. Men i detta vägval är det lämpligt att gå vidare med detta och förhindra att rattfyllerister får återfall.

Det är viktigt att den teknik som används i fordon är ett stöd för föraren. Den ska vara enkel och lättanvänd. Men det är också viktigt att vi i samband med teknikutvecklingen höjer ribban, så att vi får fram en fullödlig teknik, som upptäcker och varnar för både alkohol och övriga droger. I detta sammanhang kanske den också kan utvecklas till att varna för trötthet. Alkohol och rattfylleri är ett stort trafiksäkerhetsproblem, och även drograttfylleriet växer.

Inom EU, som det naturligtvis är viktigt att involvera i diskussionen och ambitionen om obligatoriska alkoholås, vet vi att det finns en mycket stor skepsis, även om vi i regeringen nu arbetar i EU för att få ett obligatorium inom yrkestrafiken.

Anf. 32 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Jag välkomnar givetvis att regeringen har nappat på det utredningsförslag jag hade om att de rattfylleridömda ska få alkoholås installerat i bilen. Det tycker jag självklart är ett stort steg framåt.

Viktigt är också att hjälpa människor att komma ur sitt alkoholberoende. Sannolikheten för att man lyckas med det när folk har kvar sina arbeten och körkort och kanske sina familjer är mycket större än när alkoholmissbruket har gått längre. Det är betydligt svårare att göra en alkoholist till en nykter alkoholist.

Frågan är om Sverige ska gå före eller släpa efter. Under mitt utredningsarbete mötte jag stort intresse från andra länder, från bilindustrin, från Asien, från USA och från andra som hävdar att man här har en chans att verkligen göra någonting. Sverige har varit en föregångare på trafiksäkerhetsområdet, särskilt på det tekniska planet. För många av de saker som nu ger stjärnor i Euro NCAP och så småningom har blivit obligatoriska har Sverige varit föregångare.

Det här går verkligen hand i hand med bevarandet av jobben i bilindustrin. Vad är det för nisch Sverige annars kan hävda sig med i den internationella konkurrensen när det gäller fordon? Säkerhet och miljö, särskilt säkerhet, har varit Sveriges riktmärken. Vi borde gå före i stället för att släpa efter.

Ministern säger att det är för dyrt. Några av de alkoholås som jag under utredningsarbetet träffade på kostade 3 000 kronor vid serietillverkning. Man kunde få det som extra utrustning i några av de bilmärken vi importerar. Vad är det jämfört med en musikanläggning eller mycket av den övriga extrautrustning som finns i bilar? 3 000 kronor, som kanske skulle spara väldigt många av de ungdomar som vi i dag mister på grund av att det finns alkohol i trafiken. Är 3 000 kronor en för hög ribba för att klara ut det här?

Många undersökningar har gjorts när det gäller opinionsläget, och det finns en klar majoritet hos svenska folket som inte tycker att man ska

kunna köra bil om man har alkohol i kroppen. Det finns ett opinionsstöd för denna utrustning. De som behöver den bäst kommer inte att installera den frivilligt, tyvärr. Vägverket och Vägtrafikinspektionen är glasklara på det området.

När det gäller yrkestrafiken skulle jag rekommendera ministern att läsa Vägtrafikinspektionens rapport. Av omkomna före 2006 som testades positivt för alkohol var två yrkestrafikförare. Det är två för mycket, men jämfört med alla de personbilsförare som omkom med alkohol i blodet, framför allt dem som körde ihjäl sig ensamma, av vilka en väldigt stor andel – jag tror att det var 46 procent – hade alkohol i utandningsluften, är yrkestrafiken ett rätt mycket mindre problem.

De flesta rattfylleriolyckorna äger rum natten mellan fredag och lördag samt natten mellan lördag och söndag. Det är knappast då yrkestrafiken har sina mest intensiva perioder. Det räcker inte att koncentrera sig på yrkestrafiken, även om det är jättebra att man gör det. Man måste komma åt personbilstrafiken. Det är där de allra största farorna finns, både för dem som själva sitter berusade bakom ratten och för alla oss andra som vistas i trafiken och riskerar att möta dessa förare.

Anf. 33 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag tror att det är viktigt att jag upprepar det jag har sagt tidigare. Jag koncentrerar mig inte på en sak i taget, utan jag arbetar just på bredden. Det är därför vi går vidare med ett obligatorium när det gäller alkohol som riktas mot dem som har blivit dömda för rattfylleri. Det är därför som vi arbetar på bred front med inriktning på att vi ska få en gemensam syn i EU vad gäller ett obligatorium för alkohol i bussar och lastbilar i yrkestrafik. Där ser jag att vi undan för undan möter positiva reaktioner.

Det är nämligen så att Karin Svensson Smith, som tidigare var utredare av alkoholfrågan kopplad till nollvisionen, själv i sin utredning pekar på att det krävs ett medgivande från EU för att vi ska kunna gå vidare med ett obligatorium för alkohol i alla bilar. Vi vet att man i EU är oerhört skeptisk till detta. European Transport Safety Council har självt just valt att prioritera att alkoholvillkor för att få körkort bör införas för återfallsrattfyllerister. Det är precis det arbete som Sverige har fokus på för att få med en bredd av medlemsstater.

Vi ser också att ett antal EES-länder nu går vidare med alkohol för återfallsrattfyllerister. Vi ser det i Finland. Vi ser det i Nederländerna. De har system på plats eller på gång, precis i linje med det som vi nu arbetar på. Det är så vi undan för undan skapar en opinion och får med oss medlemsstaterna i EU på detta.

Vi är och kommer fortsatt att vara mycket aktiva när det gäller att skapa förutsättningar för att få med en bredd av EU:s medlemsstater på åtgärder riktade mot alkohol i trafiken. Vi har under 2007 bedrivit mycket tydlig information om den svenska alkoholstrategin i olika internationella sammanhang, också direkt i samtal med medlemsländerna, i syfte att få ett stödjande av det svenska initiativet med allt hårdare krav vad gäller alkohol. Vi ser att vi undan för undan möter mer positiva och aktiva medlemsstater vad gäller åtgärder för den yrkesmässiga trafiken inom EU. Det är mycket avgörande för oss att vi får med EU-medlemsländerna.

Ambitionen med ett ensidigt svenskt ställningstagande låter väldigt kraftfull, men det hjälper ju inte om vi inte får med oss EU:s övriga medlemsländer på att vara aktiva med samma åtgärder, precis som Karin Svensson Smith själv har angett i sin egen utredning.

Prot. 2007/08:65
15 februari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Jag är väl medveten om de utredningsdirektiv jag hade, och jag följde dem också. I de utredningsdirektiven ingick att utforma ett förslag till strategi för hur vi skulle kunna göra alkohol till obligatorisk utrustning i alla nya bilar.

Sverige lämnade genom förra infrastrukturministern Ulrica Messing in en ansökan om att få gå före och prova det här. Det jag föreslår i min utredning är att man ska förnya denna ansökan och göra den mer fullödiga tillsammans med fordonsindustrin. Vi hade överläggningar med dåvarande transportkommissionären som menade att om det här ska bli obligatoriskt i EU borde man testa det i full skala i ett eller flera länder för att se att tekniken fungerar och att det finns folklig acceptans för det. Sedan kan man ta steget vidare och göra det till obligatorisk utrustning genom att göra tillägg i EU:s fordonsdirektiv.

Hur ska EU förändras? EU förändras ju bara om något land driver någonting. Om ingen driver någonting förändras inte EU. Det är här jag menar att det är sorgligt att regeringen inte vill ta rollen att gå före och förhindra att ännu fler föräldrar blir av med sina barn, att ännu fler ungdomar mister livet i förtid på grund av att de har alkohol i kroppen och att ännu fler oskyldiga drabbas av att möta en rattfyllerist.

Det här är en strategi där det finns all anledning att samarbeta med fordonsindustrin. Jag riktar ingen kritik mot dem. Tvärtom hävdar jag att de faktiskt har varit mer offensiva än de politiska systemen. Man sitter med i de olika arbetsgrupperna för att utarbeta hur teknisk utrustning ska se ut i bilarna framöver. Jag skulle föreslå att regeringen gör gemensam sak med fordonsindustrin och arbetar för att Sverige ska få prova det här under några försöksår. Sedan kan det bli obligatoriskt i hela EU.

Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det här är en oerhört viktig interpellation utifrån att det också är en del av arbetet med att skapa medvetenhet om trafikolyckorna och trafikolyckornas orsaker. Det handlar oerhört mycket om enskilda individers beteende och beteendemönster. Det är därför som jag i allra högsta grad mycket aktivt arbetar just med att också diskutera beteendet hos den enskilde föraren, den enskilde trafikanten. Det handlar inte enbart om asfalt och vajer, vilket jag hitintills tycker att trafiksäkerhetsarbetet och nollvisionsarbetet har haft väldigt mycket fokus på. Jag uppskattar den här interpellationen.

Jag vill också därmed säga att vi bedriver ett mycket offensivt arbete i syfte att skapa opinion, att skapa en medvetenhet på bredden i Sverige, men också ett aktivt EU-arbete. Det är i det här sammanhanget avgörande att få med det, precis som också Ulrica Messing skriver i sitt brev. Det är inte en officiell ansökan om försök, utan man skriver ett beskrivande brev där man också hänvisar till vikten av att Europeiska unionen medverkar. Det brevet har inte kommissionen svarat på.

Vi vidtar ett antal åtgärder. Vi skapar förutsättningar för en utvidgad riskutbildning där vi går vidare med utbildning som berör just alkohol, droger och trötthet, alltså mycket mer än att det är halka i Sverige. Vi går vidare med alkoholåtgärder för rattfyllerister. Det arbetet kommer att redovisas i oktober i år för att vi ska kunna gå vidare med en ny lagstiftning. Vi arbetar också med en körkortsutredning, allt i syfte att skapa bättre förare, bättre förutsättningar för att minska dödsolyckorna och för att därmed också minska antalet dödsolyckor som beror på alkohol.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2007/08:374 om Bergslagsbanan

Anf. 36 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Carin Runeson har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att säkerställa ABB:s fortsatta lokalisering och produktionsutveckling i Ludvika och därmed också de 2 500 arbetstillfällen som för dagen finns inom ABB i Ludvika.

Sverige har en lång tradition av tillverkning av högteknologisk utrustning för kraftöverföring, och Ludvika har länge haft en framträdande position i det avseendet. Bland annat är ABB i Ludvika världsledande inom tillverkningen av stora transformatorer för högspänning.

Tillverkningen av stora produkter ställer också krav på transportinfrastrukturen och att den är anpassad till de behov som finns. Det finns här ett gemensamt intresse för staten och näringslivet att samverka. I sådana fall där tung industri har särskilda behov är det också rimligt att det finns ett samspel mellan parterna, i det här fallet Banverket och ABB. Det bör finnas goda förutsättningar för att Banverket och ABB ska hitta en gemensam lösning på de kommande behov som ABB pekar på. Den diskussionen förutsätter jag att Banverket och ABB för.

Anf. 37 CARIN RUNESON (s):

Herr talman! Tack, Åsa Torstensson, för svaret på min interpellation!

Tyvärr är jag besviken och aningen förbryllad över ministrarnas svar. Jag hade faktiskt väntat mig ett mer uttömmande svar och ett större engagemang från ministrarnas sida.

När jag i går skrev ut det svar jag hade fått på mejl från kammarkansliet trodde jag först, med tanke på det korta svaret, att det fattades ett blad. Men så var det inte. Efter elva tolv rader med text tagen från min interpellation skriver ministern på sex rader att det finns ett intresse för staten och näringslivet att samverka och att det är rimligt med samspel mellan parterna, i det här fallet ABB och Banverket, när den tunga industrin har särskilda behov.

Naturligtvis är det så. Det begriper säkert alla. Jag kan upplysa ministern om att det för närvarande finns både intresse och samspel. Jag har själv haft möjlighet att delta vid ett möte med ABB och Banverket, och därför vet jag. Men det har inte varit en självklarhet att det ska vara så. I till exempel höstas, efter det att man hade diskuterat förstärkningen av järnvägsspåren mellan Ludvika och hamnen i Norrköping, avbröt Ban-

verket diskussionerna, vilket gjorde att både företagsledning och de fackliga organisationerna blev besvikna och frustrerade – tiden rinner i väg.

Ministern avslutade interpellationssvaret med att säga att det bör finnas goda förutsättningar för att Banverket och ABB ska hitta en gemensam lösning på de kommande behov som ABB pekar på. Det är ett lättvindigt sätt för ministern att inte behöva engagera sig mer i ABB:s och Banverkets bryderier. Något svar på min fråga har jag faktiskt inte fått.

Jag upprepar frågan: Vilka åtgärder tänker Åsa Torstensson vidta för att säkerställa den fortsatta lokaliseringen ut transportsynpunkt? Transportfrågan är en viktig konkurrensfråga. Det är viktigt att ABB finns kvar i Ludvika. Det räcker inte med att bara förutsätta att en diskussion förs och att en lösning kommer att tas fram.

Redan i dag har ABB stora problem med att få ut sina transformatorer från Ludvika till hamnen i Norrköping. Man vill också ta in order som leder till större produkter, men Bergslagsbanan har inte den kapaciteten i dag.

Vad krävs för att det ska vara möjligt? Det finns över 7 000 hinder – punkter – efter bansträckningen. Nu är naturligtvis inte alla stora hinder. Det här är något som Banverket självt har tagit fram i en kartläggning. Mycket behöver åtgärdas, både stort och smått. Det gäller alltifrån att förstärka sliprar till att bygga om broar. Men för att kunna underlätta för ABB krävs pengar. Banverket har många samhällsnyttiga prioriteringar att göra. Då räcker inte pengarna till allt. Det är i det sammanhanget som jag anser att regeringen och ministern måste agera klokt.

Anf. 38 JAN LINDHOLM (mp):

Herr talman! Jag vill tacka Carin Runeson för att hon har ställt interpellationen och lyft upp frågan om Bergslagsbanan. Jag har mina rötter i Ludvika och har jobbat på Asea, som det hette på den tiden, och jag är väl medveten om problemen. Man har nyligen startat byggandet av en ännu större testhall för att kunna prova ännu större produkter där.

Bergslagsbanan börjar i Gävle hamn, passerar Falun och Borlänge, går till Ställdalen, och har sedan två ben, ett till Västerhavet och ett till Österhavet. Bergslagsbanan är en viktig bana, inte bara för industrin i Ludvika utan också för all industri i Sverige norr om Dalarna. Bergslagsbanan är en oerhört viktig transportled. Det är viktigt att titta på alla de delar av Bergslagsbanan som berörs för att vårt näringsliv i den norra halvan av landet ska ha möjligheter att nå till i första hand naturligtvis hamnen i Göteborg, som ju är den viktigaste pulsådern för tung industri i norra Sverige.

Problemet som Carin Runeson tar upp har en parallell. Under förra regeringen, för ungefär tio år sedan, drev Stora ett mycket stort lobbyarbete mot regeringen för ungefär samma problem. Det gällde att höja bärigheten på banan och ändra lastprofilen på banan för att kunna använda banan effektivare eftersom den har begränsade tåglägen. Med samma tåglängder skulle man få ut betydligt större godsmängder från både Finland via hamnen i Gävle och ned till Göteborg och även från den svenska industrin. Det är naturligtvis i första hand Storas fabriker utefter banan.

Regeringen agerade positivt, och vi fick en snabb lösning som gjorde det möjligt att låta industrierna fortsätta att växa. Det är inte bara energi-

Prot. 2007/08:65

15 februari

Svar på
interpellationer

frågorna som är viktiga utan också transportfrågan är oerhört viktig för att industrierna ska kunna fortsätta.

Jag tycker att den nuvarande regeringen borde ta lärdom av detta och se hur oerhört viktigt det är för industrins utveckling och framtid och därför se till att man löser problemet. Jag skulle i det sammanhanget vilja lägga till min fråga som jag använder alla tillfällen att ställa i kammaren som rör den största flaskhalsen på sträckan, nämligen bristen på kapacitet mellan Falun och Borlänge. Har ministern den frågan på sin agenda?

Anf. 39 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Carin Runesons interpellation och Jan Lindholms inspel har i allra högsta grad bäring på det arbete som regeringen prioriterar i samverkan med det näringsliv vi har i alla delar av landet men som inte desto mindre ligger på Banverkets ansvar. Båda reflekterar – åtminstone Jan Lindholm – tillbaka till ett historiskt arbete.

Banverket har sedan länge tillsammans med Green Cargo och ABB en arbetsgrupp för att löpande hantera transportfrågorna och ändrade transportbehov. Carin Runeson beskriver en del av det arbete som nu pågår. Arbetsgruppen ser över vilka möjligheter till alternativ som finns i dag. Det är därför som man tittar på om det finns en alternativ utskeppningshamn till Norrköping, om det till exempel är möjligt att använda Gävle hamn i stället. Det analyseras som en del av det inre arbete som pågår i den arbetsgrupp som Green Cargo, Banverket och ABB har sedan länge.

Så sent som den 14 januari i år var Banverket hos ABB i Ludvika för att diskutera frågorna. Arbetsgruppen har att ständigt föra en dialog för att utifrån Banverkets roll hitta smidiga lösningar för ABB:s behov – och förändrade behov som en global industri som ABB i Ludvika har.

Där är man ju överens, även om Carin Runeson i det här sammanhanget efterfrågar något annat. Man är överens om att säkerställa arbetsgruppens fortsatta arbete och man ska intensifiera det för att hitta lösningar och alternativ på de problem som ABB har pekat på. Det är av den anledningen som mitt svar är att detta ligger i arbetsgruppens ansvar, och det är det rätta. Det ligger på Banverket att tillsammans med ABB hitta kanske helt nya alternativ eller analysera det som man i dag gör.

Anf. 40 CARIN RUNESON (s):

Herr talman! Åsa Torstensson hänvisar till ett möte mellan Banverket och ABB som ägde rum den 14 januari i Ludvika. Jag var med på det mötet, så jag vet mycket väl vad som sades då. Visst är man överens om att järnvägskapaciteten behöver förbättras. Men problemet är ju – och det vet säkert Åsa Torstensson – att Banverkets ekonomiska resurser inte räcker till för allt som behöver göras.

Jag såg förresten på tv för ett par veckor sedan att man vid KTH, tror jag det var, hade gjort en kartläggning av hur järnvägsnätet ser ut i Europa och hur mycket olika länder satsar på järnvägsunderhåll. Det var inget skrytverk för Sveriges del. Vi låg väldigt dåligt till där. Man konstaterade att Banverket hade stora satsningar framför sig och att man behövde mer pengar.

Visst har man pratat om Gävle som alternativ utskeppningshamn. Man ska titta om det finns möjlighet att föra ut ABB:s produkter den

vägen. Nu finns det ju andra problem som hänger ihop med hamnen i Gävle. Man har för dagen inte den lyftkapacitet som finns i Norrköping, och om vi kan vänta oss att vintrarna blir något så när normala igen är hamnen i Gävle inte isfri året om, vilket Norrköping är. Det skulle innebära att man behöver ha en annan typ av båt. Dyrare transporter blir det också.

När debatten om framtidens järnväg hölls här i kammaren den 17 januari sade ministern att Sveriges regering tar ansvar för transportsektorn och att en övergång till mer trafik och fler transporter på järnväg är helt avgörande, inte minst med tanke på miljön. I tidigare interpellationsdebatter i dag har ministern flera gånger sagt att det är viktigt med miljösmarta lösningar och så vidare.

Järnvägstransporterna är oerhört viktiga. Runt 90 procent av ABB:s produkter går på export. Storleken på transformatorerna gör det också omöjligt att ta alla transporter på landsväg. Därför är järnvägen den enda möjligheten att få ut de här produkterna.

Vi vill ha våra jobb kvar i Västerbergslagen, Åsa Torstensson. För oss som bor i Ludvika och Smedjebackens kommuner är ABB och dess utveckling en hjärtefråga. Det handlar om hela bygdens utveckling och överlevnad. Vi har haft tuffa år med gruvnedläggningar och rationaliseringar inom den tunga industrin. I dag är det 2 500 personer som är anställda hos ABB i Ludvika. Man kan lägga till de arbetstillfällen som finns hos underleverantörer och service i vårt område. Då blir det många som är beroende av ABB och deras möjligheter till ytterligare expansion och utveckling.

ABB kan. Man har kompetensen, kunnandet och en lång tradition i Ludvika. ABB vill också vara kvar i Ludvika. Vi värnar väldigt mycket om just ABB, och jag kan försäkra att kommunerna har ett mycket gott samarbete med företagsledningen. Den fråga vi nu diskuterar är ett gemensamt bekymmer för företagsledningen, för fackliga organisationer, för Ludvika och Smedjebackens kommuner och för många små företag som finns i bygden och som är beroende av att kunna sälja sina produkter till ABB.

Anf. 41 JAN LINDHOLM (mp):

Herr talman! Det är intressant att lyssna på ministrarnas svar. Jag noterar att ministern anser att det här är en fråga för Banverket och näringslivet att lösa.

Normalt brukar ju regeringens företrädare i kammaren ägna mycket tid av sina svar åt att prata om regeringens jobbpolitik – att man i första hand har en politik för att skapa fler jobb. Jag brukar då tycka att det saknas en politik för att värna de jobb som finns. Nu väljer ministern att inte ta upp den sidan, men i den här interpellationen är ändå jobbfrågan en av de centrala komponenterna.

För mig är det viktigt att se Bergslagsbanan i ett helhetsperspektiv. Jag vet att det är många företag utanför Stockholmsregionen, i den norra delen av Sverige, som är beroende av att den här länken fungerar.

Jag skulle därför vilja fråga ministern: Om nu det arbete som pågår och som ministern redovisar i sitt svar kommer fram till lösningar som inom rimlig tid inte ryms i Banverkets budget och som kräver att regeringen också agerar och inte bara tittar på för att vi ska få behålla den

Prot. 2007/08:65

15 februari

*Svar på
interpellationer*

tunga industrin i Sverige norr om Dalälven och i Ludvika, är man då beredd att redovisa någon form av jobbpolitik för den delen av vårt näringsliv?

Anf. 42 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det här är en intressant interpellation av flera skäl. Låt mig anknyta till det sista Jan Lindholm tar upp. Det är jätteintressant och jättepositivt att Miljöpartiet och dess representanter i riksdagen pläderar för bra infrastruktur i alla delar av landet. Annars kan vi få ett väldigt knepigt fokus där man fastnar på Förbifart Stockholm, som är det som miljöpartisterna helst vill diskutera i den här kammaren.

Banverket är naturligtvis statens och regeringens förlängda arm. Banverket har till uppgift att hitta lösningar tillsammans med näringslivet. Så var det också när arbetsgruppen tillsattes. Det handlar inte om att skjuta över något ansvar. Banverket har i allra högsta grad detta ansvar, precis som vi också har talat om i regleringsbrev för alla våra verk. Det ska vara en mycket tydlig dialog med regional förankring just därför att det är där man ser strukturerna både för persontransport och för godstransport. Det är detta som är poängen och det som den här regeringen har tagit initiativ till. Det är detta som är politiken för att skapa jobb i alla delar av landet, och det handlar också om att vi samfällt skapar mer resurser till infrastrukturen.

Carin Runeson hänvisar som socialdemokratisk riksdagsledamot till den europeiska järnvägsunionens statistik över bristerna. Man talar om en långvarig brist på underhåll för de svenska järnvägarna. Jag är den första att gratulera att en socialdemokratisk ledamot trots allt vågar stå upp och erkänna de brister som det i förlängningen är Socialdemokraterna som inte har gjort något åt. Jag själv och den här regeringen har valt att ha fokus på underhåll för järnvägen.

Vi har ett järnvägsnät som det är ett hårt tryck på. Vi har ett näringsliv som är alltmer intresserat av att nu föra över gods till järnväg. Då finns den här typen av flaskhalsar som Jan Lindholm talar om. Detta arbetar vi med. Parallellt med att i vi nästkommande budget åter lägger ytterligare resurser på underhållssidan för att befintlig järnväg behöver det handlar det om att hitta smarta och effektiva transportstråk. Fortfarande är det befintlig järnväg här och nu som vi måste hitta en effektivitet på.

Då kanske det handlar om att hitta andra stråk eller om att styra om godset. Det är det arbetet som nu verken och regionerna har att svara på, fram till och med september. Det är nämligen oerhört viktigt när vi går vidare med frågan: Hur skapar vi möjligheter att stärka järnvägen i förhållande till vägtransporterna om det redan i dag är flaskhalsar eller fullt?

Green Cargo, liksom andra aktörer på transportsidan, säger att det finns möjligheter att hitta mer effektiva transportsystem med en ökad logistik. Det är naturligtvis det som vi måste ta oss an, för det är det snabbaste sättet att minska koldioxidutsläppen. Det är det snabbaste sättet att hitta ett bejakande av näringslivets efterfrågan på gods till järnväg. Det är i allra högsta grad det arbete som pågår. Men jag kommer tillbaka till ursprungsfrågan. Banverket och ABB har uppdraget att lyssna på varandra, så att man hittar en lösning.

Anf. 43 CARIN RUNESON (s):

Herr talman! Den här interpellationen handlar egentligen om två saker.

Först är det järnvägssträckningen. I det här fallet har jag koncentrerat mig på sträckan mellan Ludvika och Norrköping. Det är viktigt att den järnvägssträckningen får en sådan kapacitet att det går att ta större produkter från ABB och också att man kan förstärka järnvägsspåren så att det går att köra lite fortare. Det tar väldigt lång tid att frakta de här transformatorerna från Ludvika till Norrköping. Man åker på lördag förmiddag. Man är tillbaka på måndag förmiddag. Man har dispens. Annan banmatning måste då stängas av.

Nu vill man också köra på den här sträckan under veckorna, men det får väldigt stor påverkan på persontrafiken. Det här är ett bekymmer. Man måste kunna få en högre hastighet när man fraktar ned sitt gods till Norrköping.

Det andra handlar om arbetstillfällen i Västerbergslagen.

Den 17 januari – jag återkommer till framtidens järnväg som diskuterades här – sade ministern att regeringen återkommer i ordinarie budget med olika satsningar. Då vill jag fråga Åsa Torstensson: Finns en förbättring av Bergslagsbanan med då? Kommer det att finnas mer pengar hos Banverket som de just kan använda sig av för att förbättra Bergslagsbanan?

Har ministern någon gång funderat över vad det skulle innebära inte bara för Ludvika och Västerbergslagen utan också för Sverige om transportproblemen blir så stora och av sådan avgörande betydelse för ABB ur konkurrenssynpunkt att man helt enkelt beslutar sig för att flytta tillverkningsenheten av transformatorer inte bara från Ludvika utan också från Sverige? Hur skulle det kännas, Åsa Torstensson? Vi i Västerbergslagen vill ha ABB kvar.

Anf. 44 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Tack Carin Runeson för interpellationen! Jag ska börja med den sista frågeställningen.

Jag uppskattar verkligen att vi har en debatt om infrastruktur som rör sig utanför Stockholms innerstad. Jag är den första att bejaka att den debatten om infrastruktur måste föras på ett mycket övergripande sätt så att vi förstår hur Sverige ser ut och vilket behov vi har av bra järnvägsinfrastruktur men också bra vägar i och kring också Ludvika. Kan Carin Runeson hjälpa mig med den debatten uppskattar jag det väldigt mycket. Det är nämligen precis det som jag tror är avgörande med de kommande budgetsatsningarna.

Det handlar om att se precis det som vi tidigare har angett, som också finansministern har angett, att vi har som ambition att i 2009 års budget, i en närtidsbudget, återkomma med en rejäl satsning på infrastrukturen av den anledningen att vi har stora brister i dagens infrastruktur.

Det är därför som jag också har pläderat för ökade resurser för underhåll till Banverket redan i 2008 års budget. Där har man också erhållit mer pengar i ordinarie budget än man har gjort i vanliga fall. Om interpellanten går tillbaka och tittar historiskt finner hon att Banverket nu har erhållit mer resurser till underhåll än vad man tidigare har gjort.

Prot. 2007/08:65

15 februari

*Svar på
interpellationer*

Det arbete som nu pågår handlar om att hitta vettiga godstransportstråk, där regionen naturligtvis tillsammans med näringslivet också ska se att det finns möjlighet till nya transportsträckor. Flaskhalsar, om de enbart beror på för få spår, tar nämligen väldigt lång tid att komma till rätta med. Därför måste vi hitta ett system där nuvarande spår används mycket effektivare och nya stråk prioriteras, så att vi hittar ett bejakande gentemot den typ av näringsliv som ABB är. Det är oerhört viktigt för Sverige och för Ludvika.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på interpellation 2007/08:298 om anhöriginvandring

Anf. 45 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m):

Herr talman! Bodil Ceballos har frågat mig om jag avser att ta initiativ till att dels utöka möjligheten till anhöriginvandring för andra än kärnfamiljer dels begränsa möjligheten till anhöriginvandring för kärnfamiljer.

Regeringen har fattat beslut om kommittédirektiv om försörjningskrav vid anhöriginvandring. Utredaren ska lämna förslag som innebär att ett försörjningskrav som villkor för anhöriginvandring för såväl kärnfamiljen som andra nära anhöriga införs i svensk rätt.

Syftet med förslaget är att stärka drivkrafterna för arbete och minska risken för att nyanlända invandrare fastnar i utanförskap. Ett försörjningskrav kan skapa incitament för den enskilde att bosätta sig i regioner med goda förutsättningar för arbete och bostäder och därmed leda till en god integration. Avsikten är alltså inte som Bodil Ceballos skriver att begränsa möjligheterna till anhöriginvandring.

Utgångspunkten är att anhöriga till flyktingar och till vissa kategorier skyddsbehövande i övrigt samt till barn inte ska omfattas av ett försörjningskrav. Flyktingar och vissa kategorier skyddsbehövande ska således även fortsättningsvis ha rätt till familjeåterförening i Sverige utan krav på försörjning. Utredaren ska också överväga om det finns anledning att undanta även andra anknytningspersoner från försörjningskravet för att undvika orimliga konsekvenser.

Frågan om en utökning av möjligheten till anhöriginvandring för andra än kärnfamiljer är inte avsedd att behandlas inom ramen för denna utredning.

Anf. 46 BODIL CEBALLOS (mp):

Herr talman! När det gäller det här förslaget fick vi först höra någonting via medierna. Det var redan förra våren, tror jag. Det var Moderaternas partistyrelse som hade bestämt att man skulle begränsa anhöriginvandringen. Sedan fick vi samma signal efter Moderaternas partistämma i Gävle i höstas.

Jag frågade moderata riksdagsledamöter här i riksdagen. Det var inte många som visste vad det egentligen innebar. Vad var det egentligen man hade sagt? Vilka skulle man begränsa invandringen för, vilka anhöriginvandrare?

Vi har ett EU-direktiv som vi måste rätta oss efter, som gjorde att Sverige öppnade för mer anhöriginvandring än vi hade tidigare. Det är inte så himla enkelt att anhöriginvandra till Sverige. Man kan se det historiskt. Det var enkelt från början, men sedan har det varit relativt svårt.

Dagen efter att jag skrev den här interpellationen såg jag migrationsministern i en tv-sänd debatt från Malmö, mot Ilmar Reepalu. Då fick jag en del av svaren på min fråga. Sedan har det gått nästan två månader innan vi diskuterar frågan här i dag. Under tiden har den här utredningen kommit till. Under tiden har ni också förhandlat med bland annat Kristdemokraterna som var de som motsatte sig att man skulle ha försörjningskrav på anhöriginvandring, i alla fall allra längst.

Jag undrar då: Varför? Jag tänker att ni i regeringen har ett väldigt stort pedagogiskt problem om ni ska kunna vända uppfattningen om det här förslaget hos allmänheten och hos oss här i riksdagen. Det handlar alltså inte om att begränsa invandringen, utan det handlar egentligen om att begränsa boendesegregationen.

Den bild som har getts utåt hela tiden är att det handlar om att begränsa anhöriginvandringen eller möjligheterna till det. Nu är det väl bra i och för sig att man har tillsatt en utredning som ska titta på vilka det är som man ska begränsa den här möjligheten för.

I början när förslaget kom tänkte jag att man ska kunna ta hit sina anhöriga om man kan försörja dem. Jag blev lite glad också. Jag tänkte på alla de familjer som nu har mormor och morfar eller farmor och farfar ibland boende här gömda för att i deras kulturer är det naturligt att man tar hand om sina föräldrar när de blir äldre, för det finns inga andra sådana sociala skyddssystem i hemländerna.

Det finns också andra farmödrar och mormödrar som är här på visum i ett antal månader och sedan åker hem och kommer tillbaka, för att man har den sociala tryggheten med familjen. Jag trodde att det kanske också var en öppning för att man om man kunde försörja sin mamma kunde få ha henne boende här i Sverige.

På det sätt som det här är skrivet tror jag att det är fel väg att gå, att komma till rätta med boendeproblematiken med hjälp av piskor i stället för morötter. Jag tror att vi måste hitta andra lösningar på den boendesegregation vi har och att så många söker sig till Södertälje och Malmö där problemen just nu kanske är allra störst. Vi kanske kan hitta en modell där vissa kommuner kan slippa ta emot väldigt många under en period, för att just de har de stora problemen nu.

Man löser inte heller befolkningsminskningen i stora delar av landet genom det här förslaget, för där finns inte jobben heller just nu. Men om människor flyttar dit leder det till mer arbetstillfällen som kommer alla till godo så småningom. Vi har en befolkningsminskning i hela Norrland, men det är inte dit människor kommer att flytta för att få jobb för att kunna försörja sig för att kunna ta hit sina anhöriga.

Anf. 47 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m):

Herr talman! Jag tror att frågan om anhöriginvandring förtjänar att problematiseras. Jag tror att vi måste fundera lite över vilka villkor som människor egentligen kommer till när de kommer till Sverige i dag som anhöriginvandrare till människor som redan har fått uppehållstillstånd

som asylsökande. För det är ju efter det som människor kan ansöka om familjeåterförening och få hit sina nära och kära.

Problemet är vilka villkor man kommer till. Våldigt ofta kommer man i dag till lägenheter som är överfulla i kommuner som Södertälje, Helsingborg, Landskrona, Stockholm, Göteborg eller Malmö, för att nämna några stycken. Det leder till att unga människor måste sitta ute i trappuppgångarna och läsa sina läxor. Det leder till att föräldrarna får svårt att koncentrera sig på att hjälpa sina barn och med uppfostran. Det leder till utanförskap, segregation och en mängd oönskade problem.

Syftet med det här förslaget är att se till att garantera två saker. Två villkor ska vara uppfyllda innan människor kommer hit. Det ena är att det ska finnas en lön, en tryggad försörjning i familjen. Det andra är att det ska finnas ett ordnat boende. Ett ordnat boende är inte en lägenhet i Södertälje där det i dag bor två familjer och en tredje kanske är på väg att flytta in.

Det tycker jag är grundläggande och rimliga krav. Det förslag som nu kommer att förverkligas genom utredningsdirektivet och sedan en proposition till riksdagen innebär inget förbud mot anhöriginvandring. Den här regeringen har inga invändningar mot anhöriginvandring som grund. Däremot har vi en mängd invändningar mot det sätt som anhöriginvandringen i dag äger rum på. Det tycker jag är viktigt att reda ut i den här diskussionen.

Jag delar inte Bodil Ceballos uppfattning att det här skulle innebära en begränsning. Däremot innebär det att man ställer upp tydliga villkor.

När det gäller den vidare diskussion som Bodil Ceballos vill ha, det vill säga om kretsen av människor som ska omfattas av det här, om man skulle utöka möjligheten att få ta hit människor, hamnar vi i en betydligt mer komplicerad situation kring våra socialförsäkringssystem. För vad händer om man vill återförenas med en person som till exempel är i hög ålder och som ligger utanför den grupp av kärnfamilj som det här utredningsdirektivet omfattar? Då blir det diskussioner om kostnader för medicinsk vård, äldrevård, tandvård, och även pensionsrättigheter blir aktuella.

Det är en mycket större diskussion, en diskussion som i vissa fall när man har tittat på det här leder till slutsatsen att man i så fall egentligen måste differentiera socialförsäkringssystem för att kunna klara av det. Frågan är om vi vill ha den diskussionen över huvud taget. Från regeringens sida har vi gjort bedömningen att vi måste koncentrera oss på det som är viktigt och väsentligt, nämligen att se till att i första hand ska människor ha en tryggad försörjning och ett ordnat boende innan de får lov att komma hit.

Det tycker jag är ett rimligt och billigt krav. Det är i linje med den svenska uppfattningen att vi ska ha en generös asylopolitik. Vi ska stå upp för människor som är förtryckta och förföljda i sina hemländer. De ska få möjlighet att få uppehållstillstånd i Sverige om de uppfyller de skyddsgrunder som vi har i vår lagstiftning. Men vill man ha hit sin familj måste man ha vissa villkor uppfyllda.

Bodil Ceballos lyfter också fram frågan om hur viktigt det är att se det här i ett större perspektiv. Det är helt riktigt. Det är därför den här utredningen måste länkas ihop med två andra utredningar som regeringen har tillsatt. Det är översynen om lagen om mottagande av asylsökande

som har till uppgift att se till att uppmuntra människor att bosätta sig där jobben och bostadsförhållandena är bättre. Det är också den utredning som min kollega integrationsminister Nyamko Sabuni har tillsatt som har till uppgift att se över vad som händer när folk har fått uppehållstillstånd och hur man då ska kunna underlätta för människor att hamna i arbete så fort som möjligt.

Den här regeringen gör väldigt mycket på väldigt många områden samtidigt. Det är bara att beklaga att det här arbetet inte har gjorts tidigare under 90-talet.

Anf. 48 BODIL CEBALLOS (mp):

Herr talman! Problemet blir när vi har en rätt för anhöriga att komma hit för dem som är flyktingar. Såvitt jag har förstått ska den rätten inte försvinna. Det är också ett antal andra, vissa kategorier av skyddsbehövande. Jag skulle vilja veta vilka kategorier av skyddsbehövande som det är man tänker sig i det fallet.

Fram till nu har vi egentligen bara haft flyktinginvandring i Sverige. Det enda sättet att komma hit har varit genom att söka asyl. Det är väldigt få som i slutänden fått stanna av asylskäl. Man har kallat det för något annat. Det är den gruppen som jag förmodar i fortsättningen inte kommer att få ta hit sina anhöriga, de som alltså inte har beviljats uppehållstillstånd av asylskäl utan av någon annan orsak. Är det de som inte ska få ta hit sina anhöriga?

Enligt den gamla utlänningslagen var det bara 1 procent av alla som kom som fick stanna av asylskäl, om jag inte missminner mig. Jag antar att det kan bli en relativt stor grupp av dem som vi tidigare har ansett haft rätt att ta hit sina anhöriga som inte kommer att få göra det i fortsättningen.

När det gäller boendet låter det som en efterkonstruktion. Det låter som att ni har försökt hitta en orsak till att göra det här så att det ändå har någon positiv effekt. Det är klart att det kan ha en positiv effekt, men det låter som en efterkonstruktion att hitta en ursäkt för det som ska göras. Ibland känns det också som att det lite grann är en flirt med vissa väljare som har lämnat de traditionella partierna för andra som står utanför det vanliga systemet. Det vore mycket olyckligt om vi traditionella partier börja flirta åt fel håll.

Migrationsministern talar om tydliga villkor och säger att det inte är en begränsning, men jag menar att tydliga villkor är en begränsning. När det gäller socialförsäkringssystemen och de som är äldre inser jag naturligtvis att det är ett problem.

Man borde kunna titta lite grann på hur man gör i andra länder, för i andra länder kan man kanske ta med sina äldre. Vi har inte privata försäkringslösningar i det här landet, och det är väl inte något som de flesta partier vill ha heller. Men det är något som andra har. Man kanske kan ha en privat försäkringslösning i sitt hemland om det finns sådana där. Man kan ha bilaterala avtal med andra länder om hur man ska ta emot, hur man ska agera. Pensioner kan överföras från ett land till ett annat.

Jag tycker att det är viktigt att ge möjligheten till människor som vill leva i flera generationer tillsammans att göra det också här i Sverige. Jag vet att det finns människor som i dag lever gömda just därför. De skulle

Prot. 2007/08:65
15 februari

Svar på
interpellationer

kunna leva i sina hemländer egentligen med pension och sådant, men de har inte det sociala nätverket eftersom hela familjen finns här.

När det gäller jobben: Om vi nu ska få människor att välja att jobba på andra ställen har vi också ett annat problem. Många av dem som kommer hit har väldigt svårt att komma in på den svenska arbetsmarknaden till att börja med. De har lättare att få jobb hos sina landsmän som redan är etablerade här i landet. Detta innebär att man ändå dras dit där många landsmän bor. Då har vi ändå samma problem, nämligen att kommunerna inte är rustade med tillräckligt med bostäder, förskolor, skolor, hälsocentraler etcetera. Men jobben finns som sagt var ofta där landsmännen bor.

Anf. 49 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m):

Herr talman! Låt mig börja med att understryka det jag har sagt tidigare, det vill säga att syftet med förslaget inte är att begränsa anhöriginvandringen. Syftet är i stället att se till att förändra och förbättra villkoren under vilka denna anhöriginvandring äger rum. Det är en viktig skillnad.

Bodil Ceballos lyfte fram frågan om vilka kategorier detta gäller. Utgångspunkterna för kommittédirektiven är att anhöriga till flyktingar och till vissa kategorier skyddsbehövande i övrigt inte ska omfattas. Det är alltså en uppgift för utredarna att tala om detta, väga in de eventuella EGRättsliga perspektiv som är aktuella i den här frågan och sedan återkomma till regeringen med definitioner och förklaringar. Hade vi vetat detta redan hade vi inte behövt tillsätta utredningen.

Bodil Ceballos och jag möts på den punkten att vi tycker bägge två att arbetskraftsinvandring är bra. Det är bra att människor vill söka sig till Sverige. Av detta följer också att hela regeringens politik är inriktad på att människor ska få jobb så fort som möjligt. Den fyraårsgräns som är uppställd i förslaget är en säkerhetsventil, men det är förstås jättebra om människor får jobb innan dessa fyra år är till ända.

Jag vill också säga att alla påståenden om att detta skulle vara en flirt med någon hit eller dit faller på sin egen orimlighet. Om regeringen hade de uppfattningar som vi tillskrivs i debatten, varför skulle vi då förespråka arbetskraftsinvandring eller anhöriginvandring i stort? Det är alltså inte rimligt att dra den typen av slutsatser.

Jag tycker att det är viktigt att villkoren för anhöriginvandring förändras och förbättras. Vi har haft ett moras under de tolv år som ligger bakom oss, där människor har kunnat växa upp under villkor som är helt oacceptabla. I ljuset av den asylinströmning som nu skett i Sverige är det viktigt att fundera över detta, även om – och det ska jag också säga i den här interpellationsdebatten – förslaget om försörjningskrav för anhöriginvandrare är rätt att ställa under alla omständigheter, oavsett vilka siffror vi har på asylmottagandet.

Jag tycker också att det är spännande att diskutera med Bodil Ceballos om olika perspektiv på lösningar för att vidga kretsarna och så vidare. Även om jag inte håller med undrar jag lite hur Socialdemokraterna och Vänsterpartiet som inte deltar i dagens debatt, vilket kanske möjligen är tråkigt, reagerar på dessa funderingar och förslag om privata pensionsförsäkringar och differentiering i socialförsäkringssystemet. Jag undrar om detta är Bodil Ceballos egna funderingar. Det skulle vara spännande att höra.

Jag tror som sagt var att vi har slagit in på en god väg framåt. Med förslaget tar vi också steg i riktning mot den harmonisering av regelverket i Europeiska unionen som regeringen tycker är så viktig. Vi är i dag, tillsammans med Belgien, det enda land i EU som inte har någon form av försörjningskrav för anhöriginvandring. Även om det är viktigt att utredaren tittar på olika modeller och funderar igenom dessa frågor tycker jag att vi måste röra oss i riktning mot ett mer gemensamt och enhetligt regelverk. Det är en förutsättning för att vi ska kunna skapa den harmonisering av asyl- och migrationssystemen i Europeiska unionen som regeringen har valt att prioritera, därför att vi tror att det är angeläget.

Jag sade det tidigare när det gällde arbetskraftsinvandringen, och jag noterar även nu, att Bodil Ceballos och jag trots allt drar åt samma håll. Behovet av att få fler människor i arbete är viktigt: Det är viktigt att människor redan från första dagen när de kommer till Sverige får signaler om vad som leder till integration. Det tror jag att det här förslaget kommer att leda till.

Anf. 50 BODIL CEBALLOS (mp):

Herr talman! Försäkringsfrågan är bara mina egna funderingar som jag slänger fram här just nu.

Hur som helst menar jag att regeringen har en väldigt stor pedagogisk uppgift framför sig om ni verkligen ska sälja in det här förslaget som något bra så att vi, som väl regeringen vill, kan inse att det är något bra och inte en begränsning.

I dagsläget ser vi det nämligen som en begränsning. Fyra år är en väldigt lång tid för barn att vara utan sina föräldrar och för föräldrar att vara utan sina barn. Även om begränsningsregeln finns är det inte i enlighet med barnkonventionen skulle jag vilja påstå.

Den som kommer hit som arbetskraftsinvandrare en dag kommer att ha ett arbete och kommer naturligtvis att kunna försörja sin familj. Då uppfylls kravet redan. De asylsökande som får flyktingstatus och vissa andra kommer också att ha rätt att ta hit sina anhöriga. Vilka är det då som faller däremellan och som inte ska ha rätt att ta hit sina anhöriga?

Jag funderar ändå på hur regeringen har tänkt sig att lösa problematiken med att få människor att frivilligt flytta till andra områden i landet, om man bara ska flytta dit där jobben finns. Vi måste tänka på att man också skapar jobb i områden just för att människor vill flytta dit. Vi behöver bli många, många fler i Norrland för att klara välfärden i framtiden, för att klara äldreomsorgen, för att klara väldigt mycket. Ju fler vi kan få att flytta till Norrland desto fler människor kommer också att få jobb där uppe, men jobben finns där inte just nu. Därför är det här förslaget inte någon hjälp för Norrland.

Anf. 51 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m):

Herr talman! Det här har varit en bra interpellationsdebatt i alla delar! Det är bra med fria tankar kring dessa frågor, och jag noterar att Bodil Ceballos trots allt har en öppenhet inför frågan. Det tycker jag är positivt.

När det gäller den konkreta frågan, det vill säga omfattningen på förslaget, är direktiven till utredaren specificerade på ett sådant sätt att det ska omfatta så många som möjligt, och därutöver kommer man att kunna

undanta vissa kategorier som utredaren närmare ska beakta. Så är direktiven skrivna.

I Bodil Ceballos fråga om villkoren för barnen ligger också frågan om omständigheterna när man kommer hit. Vad är det vi erbjuder dessa barn? Jag har vid flera tillfällen under debatten beskrivit det som gör mig mest upprörd av allt, nämligen när man ute i Sverige ser hur omständigheter som vi aldrig skulle acceptera i vanliga fall är vardag för så många barn och tonåringar som har kommit hit under dessa år. Om vi inte ställer kravet på att man först har en heltidslön och ett ordnat boende i de familjer som önskar återförenas i Sverige dömer vi många av dessa barn och tonåringar till en uppväxt i utanförskap, i segregation och kanske i slutändan också ett förnyat utanförskap för dem och deras barn i flera generationer. Så kan vi inte fortsätta att resonera!

Jag tycker alltså att detta är viktigt. Vi har specialstuderat barnkonventionen. Vi har konstaterat att detta inte bryter mot de internationella förpliktelser vi har på området. Vi har rätten att ställa ett försörjningskrav, och det kommer vi också att göra. Vi ska gå vidare med arbetet och låta utredaren titta på dessa frågor och sedan återkomma med lagrådsremisser och propositioner.

Slutligen: Det är faktiskt inte bara i Norrland som det finns utrymme för jobb. Det är också på andra ställen i det här landet.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:
2007/08:FPM69 Meddelande om riskkapitalfonder KOM(2007)853 till finansutskottet

11 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
EU-dokument
KOM(2007)649 och KOM(2007)651 till justitieutskottet

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Framställning
2007/08:RB2 Förslag till disposition av Riksbankens vinst för räkenskapsåret 2007 samt riksbanksfullmäktiges verksamhet 2007

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 15 februari

2007/08:400 Strategi för entreprenörskap i skolan

av *Per Åsling* (c)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:401 Vinterdäck på tung trafik

av *Sven Bergström* (c)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2007/08:402 Neddragningar i tullverksamheten i Kapellskär och negativa miljökonsekvenser för Stockholmsregionen

av *Jan Emanuel Johansson* (s)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2007/08:403 Uranbrytning i Sverige

av *Marie Nordén* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2007/08:404 Presstödet

av *Bo Bernhardsson* (s)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 19 februari.

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 15 februari

2007/08:774 Transportstyrelsens huvudkontor

av *Patrik Forslund* (m)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2007/08:775 Regelbunden fysisk aktivitet för barn

av *Louise Malmström* (s)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:776 Uppgifter som i dag utförs inom ramen för CFL:s verksamhet

av *Louise Malmström* (s)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:777 Gasledningen och Östersjösamarbete

av *Hans Wallmark* (m)

till miljöminister Andreas Carlgren (c)

2007/08:778 Folkomröstning i Burma om ny författning
av *Olle Thorell* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2007/08:779 Examensarbete på annat lärosäte

av *Yvonne Andersson* (kd)

till statsrådet Lars Leijonborg (fp)

2007/08:780 Polisens verksamhet i Halland

av *Hans Hoff* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:781 Nedläggning av bensinstationer

av *Carina Adolfsson Elgestam* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2007/08:782 Tullens brottsbekämpning

av *Anneli Särnblad* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:783 Rätten till information om biologiska föräldrar

av *Finn Bengtsson* (m)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2007/08:784 Försäkringskassans handläggning av bostadstillägg till pensionärer

av *Barbro Westerholm* (fp)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2007/08:785 Personligt ombud

av *Marina Pettersson* (s)

till statsrådet Maria Larsson (kd)

2007/08:786 Statens ansvar för infrastrukturinvesteringar

av *Tommy Ternemar* (s)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2007/08:787 Barn som skolkar

av *Roland Bäckman* (s)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:788 Polisens kontaktcentrum i Stockholms södra skärgård

av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:789 Översyn av lagar i parkeringsärenden

av *Claes-Göran Brandin* (s)

till statsrådet Åsa Torstensson (c)

2007/08:790 Trefaldig ökning av klamydiafall på tio år

av *Lennart Sacrédeus* (kd)

till statsrådet Maria Larsson (kd)

2007/08:791 Klimatsäkring av EU:s budget

av *Ulf Holm* (mp)

till statsrådet Cecilia Malmström (fp)

2007/08:792 Svenskt stöd till UWC-skola i Norge

av *Yvonne Andersson* (kd)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:793 Ung och bidragsberoende
av *Margareta Cederfelt* (m)
till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)
2007/08:794 Regler för kör- och vilotider
av *Marie Nordén* (s)
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Prot. 2007/08:65
15 februari

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 19 februari.

15 § Kammaren åtskildes kl. 11.49.

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med 8 §
anf. 36 (delvis) och
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Meddelande om aktuell debatt	1
2 § Meddelande om EU-debatt.....	2
3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
4 § Svar på interpellation 2007/08:314 om Tjärnö som självständig organisation.....	4
Anf. 1 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	4
Anf. 2 JAN-OLOF LARSSON (s)	4
Anf. 3 LARS TYSKLIND (fp).....	5
Anf. 4 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	6
Anf. 5 JAN-OLOF LARSSON (s)	7
Anf. 6 LARS TYSKLIND (fp).....	8
Anf. 7 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	8
Anf. 8 JAN-OLOF LARSSON (s)	9
Anf. 9 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	10
5 § Svar på interpellationerna 2007/08:344 och 378 om hivspridning	10
Anf. 10 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	10
Anf. 11 YLVA JOHANSSON (s)	11
Anf. 12 ELINA LINNA (v).....	12
Anf. 13 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	13
Anf. 14 YLVA JOHANSSON (s)	15
Anf. 15 ELINA LINNA (v).....	15
Anf. 16 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	16
Anf. 17 YLVA JOHANSSON (s)	17
Anf. 18 ELINA LINNA (v).....	18
Anf. 19 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	18
6 § Svar på interpellation 2007/08:356 om Förbifart Stockholm.....	19
Anf. 20 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	19
Anf. 21 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	20
Anf. 22 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	21
Anf. 23 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	22
Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	23
Anf. 25 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	24
Anf. 26 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	25
Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	26
Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	26
7 § Svar på interpellation 2007/08:376 om alkohol i bilar	27
Anf. 29 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	27
Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	27
Anf. 31 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	28
Anf. 32 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	29
Anf. 33 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	30
Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	31
Anf. 35 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	31

8 § Svar på interpellation 2007/08:374 om Bergslagsbanan.....	32	Prot. 2007/08:65
Anf. 36 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	32	15 februari
Anf. 37 CARIN RUNESON (s)	32	
Anf. 38 JAN LINDHOLM (mp).....	33	
Anf. 39 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	34	
Anf. 40 CARIN RUNESON (s)	34	
Anf. 41 JAN LINDHOLM (mp).....	35	
Anf. 42 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	36	
Anf. 43 CARIN RUNESON (s)	37	
Anf. 44 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	37	
9 § Svar på interpellation 2007/08:298 om anhöriginvandring.....	38	
Anf. 45 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m).....	38	
Anf. 46 BODIL CEBALLOS (mp)	38	
Anf. 47 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m).....	39	
Anf. 48 BODIL CEBALLOS (mp)	41	
Anf. 49 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m).....	42	
Anf. 50 BODIL CEBALLOS (mp)	43	
Anf. 51 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (m).....	43	
10 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	44	
11 § Hänvisning av ärenden till utskott	44	
12 § Bordläggning.....	44	
13 § Anmälan om interpellationer.....	45	
14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	45	
15 § Kammaren åtskildes kl. 11.49.....	47	

