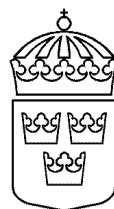


Riksdagens protokoll

2001/02:9

Torsdagen den 4 oktober

Kl. 12.00 – 14.22



Protokoll
2001/02:9

1 § Meddelande om motionstid

Förste vice talmannen meddelade att motionstiden för proposition 2001/02:11 *Bättre villkor för totalförsvarspliktiga* skulle utgå fredagen den 12 oktober.

2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2001/02:6

Till riksdagen

Interpellation 2001/02:6 av Lennart Hedquist om Heby kommun.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 16 oktober 2001.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 28 september 2001

Justitiedepartementet

Britta Lejon

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs

Proposition

2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Remissdebatt

Remissdebatt

Anf. 1 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! I dag liksom andra arbetsdagar har många småbarnsföräldrar stressat på morgonen för att hinna lämna barnen på dagis och själva skynda till jobbet. I eftermiddag är det samma procedur igen: lämna jobbet, hämta upp barnen och ta sig hem.

Transporter är en del av det moderna vardagslivet. En försenad buss på morgonen spräcker hela tidsschemat. Barnen kommer sent till dagis,

och mamma – det är oftast kvinnor som åker kollektivt – kommer för sent till jobbet.

Tid spelar allt större roll i människors vardag runt om i Sverige. Man ska hinna med arbete, familj och fritid. Snabba och effektiva transporter blir därför allt viktigare i vardagslivet för moderna människor.

Dåligt underhållna vägar och underkapacitet i spårtrafiken innebär problem med tiden. Problem att få tiden att räcka till, bussar som inte går i tid eller som går för sällan, krångliga byten mellan bussar och tåg – alla sådana brister i transportsystemet ställer till problem i vardagslivet.

Det är självklart att människor i dag ställer krav på att förbindelserna med omvärlden ständigt förbättras. Det ska vara möjligt att bo på ett ställe och jobba på ett annat. Man ska kunna byta arbetsplats utan att hela familjen ska behöva byta bostad.

För näringslivet är situationen liknande. Handeln är tillväxtens källa. Möjligheten att få fram sitt gods snabbt och i rätt tid kan vara avgörande för många av våra företag för att de ska kunna utvecklas, skapa jobb och växa. Om skogsindustrin inte kan få ut virket ur skogen för att vägarna är för dåliga, om man inte kan skicka tungt gods med tåg utmed västkusten för att kapaciteten på järnvägen är för dålig, går både landet och företagen miste om stora inkomster. Järnvägens konkurrenskraft försvagas i förhållande till vägtransporterna.

Så hänger allt ihop – vardagslivet för människor i det moderna samhället, möjligheterna för företag att växa och utvecklas, möjligheterna för hela landet att leva och möjligheterna att bygga ett ekologiskt uthålligt samhälle. I alla dessa sammanhang är transportpolitiken viktig och ibland rent av avgörande. Ett väl fungerande transportsystem är av avgörande betydelse för den ekonomiska och sociala utvecklingen. Det är en förutsättning för fortsatt god välfärd i hela landet.

I går presenterade jag regeringens förslag på hur vi ska kunna förbättra Sveriges infrastruktur i propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*. Det är en proposition som många längtat efter. De svenska transportsystemen står sig vid en internationell jämförelse väl. Men samtidigt vet vi att det finns många brister. I många delar av landet, såväl i storstäderna som i övriga Sverige, har underhållet och utbyggnaden av vägar och järnvägar blivit eftersatt under en följd av år. Regeringen lägger nu fram en proposition för riksdagen som innebär en avsevärd höjning av ambitionsnivån när det gäller infrastrukturen. Det gäller både våra målsättningar och de ekonomiska ramarna.

När det gäller de transportpolitiska målen är den största förändringen att vi föreslår ett nytt jämställdhetsmål. Vi vet sedan gammalt hur mansdominerad transportpolitiken är när det gäller beslutsfattande och planering. Vi vet också att män och kvinnor ser olika på transportfrågorna. Kvinnor använder t.ex. kollektivtrafiken mycket mer än män. Transportsystemet ska vara till för alla. Därför tror jag att man behöver tänka om i hela sektorn. Att införa ett nytt transportpolitiskt mål är ett steg i den riktningen.

När det gäller den ekonomiska ramen sträcker sig planeringen in i nästa decennium. Men vi vill inte skjuta de nödvändiga satsningarna för långt fram i tiden. Vi vill inte sitta och vänta på 2004. Vi vill kunna göra insatser redan nu. Därför föreslår vi en ökad satsning på infrastrukturen redan under perioden 2002–2004. Regeringen föreslår att närmare

12 miljarder kronor i ökade resurser ska avsättas för åtgärder redan under dessa år. Det är helt enkelt ett framtungt förslag.

Redan nästa år kommer de resurserna att märkas. Vi kan börja bygga bort flaskhalsar i järnvägssystemet. Vi kan börja satsa på att få bort köerna på vägarna. Vi kan börja fylla igen alla gropar. Det är stort och smått. Åtgärdslistan är lång. Vi kommer inte att kunna klara av allt redan nästa år. Men vi kommer i och med de resurser som vi nu föreslår att redan då kunna se resultatet i verkligheten.

Herr talman! Detta om närtidssatsningarna. Hur ser det då ut på längre sikt? Regeringen föreslår att den långsiktiga planeringsramen för perioden 2004–2015 ska uppgå till 364 miljarder kronor. Det är mycket pengar. Det är mer än vad vi någonsin tidigare har anslagit till infrastrukturen. Men det är väl använda pengar.

Vi behöver göra de här stora insatserna för tillväxtens skull, för den regionala utvecklingens skull, för trafiksäkerhetens skull och inte minst för miljöns skull.

Mot bakgrund av de stora behov som finns när det gäller underhållet av väg- och järnvägsnätet anser regeringen att de uppgifterna ska prioriteras. Vi vill avsätta 150 miljarder för att bevara och säkerställa väg- och järnvägsnätet. Av dessa vill vi att 87 miljarder kronor går till drift och underhåll av de statliga vägarna. Men utöver det vill vi också avsätta 17 miljarder kronor i en särskild satsning för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av våra vägar.

När det gäller järnvägen vill vi avsätta 38 miljarder kronor för drift och underhåll. Det är återigen en viktig bit. En stor del av det svenska vägnätet är byggt på 50- och 60-talet. Det är inte bara det att det börjar bli gammalt. Det är dessutom så att det inte är byggt för de tunga transporter som nu går på våra vägar. Därför har vi kunnat se hur de slits allt fortare. Uppemot 15 % av det statliga vägnätet måste nuförtiden stängas av vid tjällossning. Det är förstås inte acceptabelt.

Regeringen föreslår en ram för väginvesteringar på sammanlagt 69 miljarder kronor för perioden 2004–2015. Av dessa avsätts 39 miljarder kronor till satsningar i det nationella vägnätet. Det handlar om allt från nya motorvägar till breddning av befintliga vägar och trafiksäkerhetsåtgärder över hela landet.

Resterande 30 miljarder kronor avsätts till den regionala planeringsramen. Här det fråga om insatser för länsvägarna. Det finns också som tidigare bidrag till kollektivtrafik, kommunala flygplatser och kajanläggningar. Det finns bidrag till kommunerna för förbättrad miljö och trafiksäkerhet och bidrag för att öka tillgängligheten för funktionshindrade i transportsystemet.

Låt mig när vi är inne på frågan om den regionala planeringsramen ta upp en angränsande sak. Mycket talar för att vi nu är på väg att gå från massarbetslöshet till arbetskraftsbrist. Ett sätt att minska riskerna för arbetskraftsbrist är att vidta åtgärder för att vidga de regionala arbetsmarknaderna.

Med strategiska investeringar i vägar och järnvägar kan pendlingsområden utvidgas. Näringslivet får därigenom möjlighet att söka rätt kompetens inom ett större befolkningsunderlag. Omvänt får den enskilde individen en möjlighet att bo kvar i hemorten och behöver inte flytta för att få ett jobb.

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Remissdebatt

Svealandsbanan är ett bra exempel på en infrastrukturinvestering som förstorat arbetsmarknaden för människor och företag i regionen och fungerar som en motor för tillväxten. Öresundsbron, där tågtrafiken nu överträffar alla prognoser, kommer att spela samma roll i Skåne-regionen.

Låt mig i det sammanhanget nämna det nya investeringsbidrag som vi nu kommer att inrätta för att stödja investeringar i spårfordon. Det gäller t.ex. lok och vagnar i regional tågtrafik. Vi har avsatt 4,5 miljarder kronor för ett sådant investeringsstöd. Jag tror att det kan bli en viktig del i strategin för att stärka den regionala tågtrafiken och därmed vidga arbetsmarknadsregionerna.

Herr talman! Infrastrukturpropositionen är ett viktigt steg i riktningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Den stora satsningen på järnväg är en viktig del i det. Hela tanken är att vi måste öka järnvägens konkurrenskraft när det gäller både godstrafik och persontrafik för att på det sättet få ned utsläppen och öka säkerheten på vägarna.

I dag är vägtransporterna det helt dominerande trafikslaget för såväl persontransporter som godstransporter. Mer än 80 % av resandet sker med personbil och buss, och över 40 % av godstransporterna sker med lastbil. Vi måste försöka förändra det. Jag vill påstå att det inte är omöjligt. Faktum är att tågresandet har ökat kraftigt. Vi åker i dag mer tåg än någonsin.

Regeringen vill avsätta 100 miljoner för järnvägsinvesteringar. Inom den ramen kan vi redan nu nämna objekt som måste rymmas. Det är färdigställandet av järnvägstunneln genom Hallandsås, en del av kostnaderna för byggandet av Citytunneln i Malmö, en del av fördyringen av Botniabanan och medel för att öka spårkapaciteten genom Stockholm.

De är de investeringar som regeringen nämner i propositionen. Men som vi känner till finns det många fler projekt som väntar på att bli genomförda. Med en så stor planeringsram finns det nu större möjlighet än någonsin att driva fram projekt när det gäller järnväg i de nationella planerna.

Herr talman! Det finns mycket mer att säga om infrastrukturpropositionen. Vi tar t.ex. ett initiativ för att tillsammans med näringslivet utveckla ny teknik både i fordon och längs med vägarna för att se till att Sverige kan ligga i framkant också i det avseendet. Det gäller t.ex. att använda ny teknik för att öka trafiksäkerheten och minska utsläppen.

Jag ska nu runda av min inledning av debatten med att säga något som är en passning till dem som nu får ordet. Jag följde kommentarerna noga i går. Jag blir inte så imponerad av det jag hittills har sett och hört av era kommentarer, om jag ska uttrycka mig försiktigt.

Centern och Kristdemokraterna tror att satsningarna kommer långt fram i tiden, trots att profilen är framtung. Moderaterna i Västsverige tror att vi vill ha vägavgifter, trots att det inte finns några sådana förslag. Bo Lundgren påstår att man inte kan göra några nya investeringar förrän 2004, trots att både Vägverket och Banverket redogjort för en lång rad projekt som kan påbörjas. Tankarna går till uttrycket Surt, sa räven!

Detta är bara några axplock. Det kanske blir en bättre debatt i dag än den som jag upplevde i går. Jag har bara några medskick till den. Vad vi nu kommer att höra från de flesta partier är regn av överbud. Trots att vi nu gör den största satsningen i modern tid på svensk infrastruktur kom-

mer många av er att gå upp och kräva mer. Gott så. Det är en del av den politiska debatten.

I dag föreslår jag 364 miljarder. Jag kunde ha sagt 400 miljarder. Jag kunde faktiskt ha sagt 1 000 miljarder, och några av er hade ändå ropat på mer. Regeringen kunde ha lagt hela statsbudgeten på vägar och järnvägar, och några av er hade säkert ropat: För lite, för lite. Gott så. Men jag har en varning på vägen. Akta er så att ni inte tappar trovärdigheten totalt.

Jag har redan mött människor som oroligt frågat om vi verkligen har råd med allt detta när det internationella konjunkturläget blivit så osäkert. Det är en berättigad fråga. Jag har svarat att den satsning som vi gör de kommande åren tas av statens ganska stora överskott. De lån vi tar upp är en liten del av den totala summan.

Vi skulle aldrig lägga ut mer pengar än vad Sveriges ekonomi tål, inte ens på aldrig så nödvändiga investeringar i vägar och järnvägar. Min varning är: Ta inte i för mycket i era överbud. Människor kommer inte att tro på er. Gör de det kommer många att med rätta undra om det verkligen är seriösa bud som ni kommer med.

Det är en berättigad fråga om vi har råd att satsa på den här sektorn. Man kan också vända på det. Har vi råd att inte satsa på transportpolitiken? Min slutsats är att vi måste vara beredda att satsa mycket och långsiktigt på infrastrukturen. Det gör vi nu.

Jag vill tacka Vänsterpartiet för ett gott och konstruktivt samarbete för att ta fram denna på många sätt historiska proposition. Det var många som trodde att vi inte skulle klara detta. Nu står vi här med ett förslag som vi är överens om.

Vi kan genom infrastrukturpolitiken öka Sveriges tillväxtpotentialer och göra det möjligt för både människor och företag att växa över hela Sverige. Vi kan göra människors vardagssituation för både kvinnor och män en smula bättre. Vi kan förbättra miljön och minska utsläppen. Vi kan öka trafiksäkerheten och minska antalet döda och skadade i trafiken. Vi kan steg för steg göra Sverige mer långsiktigt hållbart.

Anf. 2 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Herr talman! När man just har lyssnat på näringsminister Björn Rosengren går associationerna ganska naturligt till beteckningen politikens Raskenstam. Han är lika lite seriös vid det här tillfället som han har varit under hela hanteringen sedan början av den här mandatperioden.

Jag förstår att Björn Rosengren, när han i dag på morgonen vaknade och summerade reaktionerna på sin omtalade infrastrukturproposition, var besviken. Mottagandet blev inte så positivt som han hade trott. Han har inte heller förtjänat det.

Trots alla miljarder, varav 45 är räntor och amorteringar på ganska många lån, är förslaget till närmare 60 miljarder inte finansierat.

Med andra ord, herr talman, är det en önskelista, som upptar samma gamla väg- och järnvägsprojekt som i den förra planen från 1997: Citytunneln i Malmö, ökad spårkapacitet i Stockholm, Väst kustbanan, Botniabanan, E 6 i Bohuslän, Stockholms kringfartsleder. Trafikkaoset i Stockholm fortsätter. De som bor på Gotland noterar att ingenting är skrivet om Gotland. Alla problem kring Vänertrafiken består, de kommenteras i stort sett inte.

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Remissdebatt

Regeringen borde egentligen ta tillbaka förslaget och komma med ett nytt, som skulle vara betydligt mycket mera konkret och dessutom inte minst finansierat.

Generaldirektör Ingemar Skogö, chef för Vägverket, säger med anledning av regeringens infrastrukturproposition: För drift och underhåll höjs ramen i den kommande planen. Den nya nivån är 7,2 miljarder kronor per år. Tyvärr ligger i regeringens budgetförslag för åren 2002–2004 nivån på 6 miljarder kronor per år. Detta innebär att någon återhämtning av det eftersatta underhållet inte kan förväntas under denna period.

Generaldirektör Skogö säger också i sin presskommentar att trafikökningen tillsammans med resurserna som föreslås ligger på en nivå som gör det svårt, för att inte säga omöjligt, att uppnå regeringens trafiksäkerhetsmål för år 2007 utan att komma i konflikt med andra transportpolitiska mål.

Man borde, herr talman, skämmas över att gå till riksdagen med ett förslag som inte lever upp till åtminstone ett återtagande av medvetet eftersatt underhåll av vägar och järnvägar och som inte heller kommer att leva upp till de trafiksäkerhetspolitiska målen. Hade det inte varit bra, näringsminister Rosengren, att tala med Vägverkets chef innan förslaget lades fram?

Jag, och jag tror många med mig bland det svenska folket, litar mera till Vägverkets chef. Det eftersatta underhållet för alla i glesbygden kommer att bestå. Burträsk byalag, som är här i dag, kan åka tillbaka till sitt Västerbotten och meddela att vägarna där uppe inte kommer att bli bättre förrän om många år om socialdemokraterna får fortsätta att styra Sverige.

Trafiksäkerhetsmålet kommer alltså enligt Skogö inte att nås. Och det tycker vi moderater är stötande. Vi moderater har sedan länge jobbat på ett konkret förslag omfattande tio år, som har syftat till att återställa vägnätet i det skick det var innan Björn Rosengren och regeringen medvetet lät det falla sönder. Det presenterades tidigt i våras.

Vårt förslag innebär att vägnätet ska rustas upp. Vi vill ge människor i glesbygd möjlighet att ta sig fram på farbara vägar. Vi ska komma i fatt med eftersatt underhåll, bygga ut Europavägarna, bygga färdig Väst kustbanan och E 6 och inte minst lösa problemet i Stockholm med getingmidja och kringfartsleder, satsa på enskilda vägar, m.m.

Vi står för detta löfte. Våra förslag är finansierade.

Om vi räknar om vår moderata tioårsplan till regeringens tolv år ligger vi med en anslagsfinansierad totalram på 336 miljarder, som kan ställas mot regeringens 316. Man har all rätt att fråga sig om infrastrukturpropositionens förslag kommer att realiseras.

Vi minns alla att den socialdemokratiska regeringen inför valet 1998, precis som Björn Rosengren gör i dag, med måleriska färger presenterade ett ambitiöst underhålls- och utbyggnadsprogram för vägar och järnvägar för tio år framåt. Alla kan i dag konstatera att regeringen svek löftet omedelbart efter valet 1998. Man lurade alla sina väljare, som naturligtvis förlitade sig på att de med socialdemokratisk politik skulle få bra vägar och järnvägar. Målmedvetet, varje år efter valet 1998, har man dragit ned på anslagen, så att det till slut nästan inte fanns några projekt som kunde startas. Vägarna förföll eller flöt bort i vår- och höstfloder. Turistnäringen plågades. Skogsindustrin plågades. Människor plågades.

Människor övergav en landsbygd som inte kunde erbjuda framkomliga vägar.

Trots en bister kritik under tre långa år har socialdemokratin inte lyssnat. Socialdemokratin har svikit sina löften. Och det är den enskilda människan som hela tiden har fått sitta emellan.

Björn Rosengren förtjänar hård kritik. Rosengren pratar, men han saknar förmåga att lyssna. Det visade hans debatt häromdagen med Lars Törnman. Så hätskt och nedlåtande får en ansvarig politiker inte agera mot en annan politiskt engagerad person. Man måste visa respekt för andra.

Men kritik ska även riktas mot statsministern. Statsministern och näringsministern verkar inte förstå hur viktigt det är för den enskilda människan att vägar och järnvägar fungerar, inte förrän några månader före ett val. Hade man haft insikt om den här sjukdomen tidigare skulle man inte ha handlat så som man har gjort: skjuta upp propositionen i två år och dribbla med antalet år för att få det att verka som om det gällde rysligt många miljarder. Det genomskådas. Björn Rosengren ska inte underskatta det svenska folkets förmåga att till sig det rätta budskapet!

Hur många dödsoffer, svårt skadade människor och hur många hemiska tragedier har inte näringsministerns prat och medvetna dröjsmål orsakat? Vi vet åtminstone att det under förra året dödades nästan 200 fler än vad som man räknat med. Till det kommer alla som skadats. Nollvisionen har övergivits. Genom att i flera år säga nej till en ombyggnad av E 4-an vid Markaryd har 20 personer under de senaste åren – ”i onödan”, skulle jag vilja hävda – dött på den farliga sträckan. Det fanns en utarbetad arbetsplan för E 4 förbi Markaryd och Örkelljunga som kunde bidra till att olycksrisken minimerades. Men regeringen vill inte tillhandahålla pengar. Man nonchalerade detta – med detta grymma olycksfacit som konsekvens.

Enskilda ute i vår glesbygd har åsamkats höga extrakostnader av dåliga vägar. Många vägar har i flera vårar och höstar varit omöjliga att ta sig fram på. Men regeringen har inte förmått, trots att man uppenbarligen varit medveten om det, anslå medel så att Vägverket kunnat vidta de nödvändiga åtgärderna.

Vägverkets ansvarige i Region norr har räknat ut att det i Norrlands-länen kostar ca 10 kr extra per mil i bilreparationer för att ta sig fram på vägnätet. Är det acceptabelt? Är det av omsorg om människor i den norrländska glesbygden – inte minst i Norrbotten – som Björn Rosengren tillsammans med regeringen har låtit vägnätet förfalla?

Anser Björn Rosengren att dessa människor med sina långa avstånd har det så bra ekonomiskt att de kan betala 10 kr mer per mil än många andra och ha betydligt längre sträckor att köra? Är det över huvud taget en framsynt politik som socialdemokraterna har bedrivit?

För att sammanfatta, herr talman: Regeringen förtjänar en hård kritik för sitt sätt att vårda svenska vägar och järnvägar. Regeringen förtjänar också hård kritik för att den inte gjort allt för att minska olyckorna i trafiken. Regeringen förtjänar hård kritik för att den på ett flagrant och respektlöst sätt inte lyssnat på alla människor, byalag, kommuner och företag som lidit hårt av dåliga kommunikationer. Regeringen förtjänar stark kritik för att den svikit de löften om satsningar på vägar och järnvägar, som den ställde ut inför valet 1998.

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Remissdebatt

Regeringen och näringsministern måste kritiseras för att de lägger fram ett förslag som enligt Vägverkets chef inte lever upp till kraven på önskvärd trafiksäkerhet och tillräckliga medel för att under de närmaste åren hämta igen det eftersatta underhållet.

Regeringen förtjänar också kritik för att den med två års försening inte ens har kunnat presentera ett finansierat förslag.

Herr talman! Socialdemokratin är inte att lita på. Har man svikit en gång när det gäller infrastrukturpropositioner, så kan man göra det igen – stolta paroller och trumpetstötar före valet, svikna löften efter valet.

Herr talman! Väljarna har anledning att fundera över det här när de går till val nästa höst.

Anf. 3 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Jag ska inte börja med några oförsämdheter men låt mig säga: Är man oförsämd kan man faktiskt få tillbaka, men jag ska avstå från det just nu.

När det gäller finansieringen på 57 miljarder har vi tagit fram en planering fram till år 2015, men statsbudgeten läggs på bara tre år framåt. Återstående 57 miljarder ska finansieras i de statsbudgetar som kommer år 2005 osv. Det borde Per-Richard Molén väl känna till. Moderaternas förslag var ju inte alls finansierat; det var uppbyggt på precis samma sätt. Hur skulle vi annars göra detta?

När det gäller frågan om tjälsäkring föreslår vi för åren 2002, 2003 och 2004 ytterligare 2,16 miljarder. Vi föreslår också framöver 17 miljarder. Det innebär 1,4 miljarder och ytterligare 1,2 miljarder till drift och underhåll för Vägverket. Det innebär alltså att det kommer att få 2,6 miljarder mer i drift och underhåll. Därtill kommer koncentrationen på tjälsäkring. Det är då förvånande att man från moderat håll säger att här görs ingenting. Det är faktiskt lite skamligt.

Därtill vill jag säga att vi inte hörde någonting om järnvägen. Det är förvånande att Per-Richard Molén, som tydligen bor där uppe, är så emot Botniabanan.

Anf. 4 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! Om näringsminister Björn Rosengren hade lyssnat på mitt anförande skulle han ha hört att Botniabanan nämndes.

Jag är ledsen att behöva konstatera att jag i fråga om trovärdighet vid en jämförelse mellan Björn Rosengren och Ingemar Skogö på Vägverket fäster betydligt mycket större tilltro till Skogös bedömning att det eftersatta underhåll som den socialdemokratiska regeringen med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet åstadkommit sedan år 1998 kommer att kvarstå.

Jag kan därför inte annat än säga att den signal som kan gå ut efter den här debatten är att allt det som människorna ute i landet vill ha – nämligen bra kommunikationer, bra vägar och bra järnvägar – icke kommer att realiseras förrän någon gång efter år 2005. I minst tre år framöver ska vi dras med detta vägelände, och det har vi socialdemokratien att tacka för.

Björn Rosengren! Mot bakgrund av alla de blommor och vackra beskrivningarna i inledningen fanns tydligen ändå en sjukdomsinsikt, och den har funnits sedan länge. Jag måste då säga följande: Inte förrän nu är

det dags – i går sade Björn Rosengren det. Varför är det dags just nu? Jo, därför att det kommer ett val. Sedan efter valet är risken uppenbarligen stor att Socialdemokraterna, precis som förra gången, sviker väljarna och bantar ned de årligen angivna anslagen för vägar och järnvägar.

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Remissdebatt

Anf. 5 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Det är så att vi nu lägger ytterligare 12 miljarder, utöver det tidigare anslaget, för åren 2002, 2003 och 2004. När det gäller år 2002 kan vi faktiskt redovisa att vi gör det före valet. I dag har vi i form av medel för att dra i gång projekt ungefär 14 miljarder för åren 2002, 2003 och 2004. Vi lägger ytterligare 12 miljarder – 2 miljarder dras bort för att gå till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Det är alltså 24 miljarder kronor som Vägverket och Banverket får för att hantera och dra i gång olika projekt. Det är inte dåligt!

Jag är övertygad om att Per-Richard Molén kommer att märka detta och möjligen t.o.m. bli irriterad över att vägjobb stoppar trafiken. Detta kommer, som sagt, att märkas, och det kommer att tydligt märkas före valet.

Anf. 6 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! Ska man uppfatta det så att det som Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö säger inte är något som Björn Rosengren över huvud taget vill förlita sig på? Vem har rätt – Björn Rosengren eller Ingemar Skogö, som ändå är tillsatt för att sköta landets vägar? Jag tror inte att man på Vägverket är dummare än att man kan räkna ut och se vad som ligger bakom alla dessa miljarder som Björn Rosengren försöker föra fram i den här debatten. Det är bakom de här beskrivningarna som verkligheten finns, och den är en helt annan än den som Björn Rosengren försöker ta fram.

Det är synd om människorna, sade Strindberg. Jag håller med Strindberg. Det är synd att alla stockholmare, de människor som bor i Stockholmsregionen, med socialdemokratisk politik ska behöva fortsatt uppleva trafikchaos. Det är inte som Björn Rosengren inledde med att säga – att vi ska skynda till arbetet, skynda för att hämta barnen och skynda oss hem samt att tiden är viktig. När det gäller stockholmarna är socialdemokraterna tydligen inte särskilt angelägna om att skapa de kommunikationsleder, järnvägar och vägar som gör det möjligt att leva ett lika dragligt och behagligt liv som ute på landsbygden eller i mindre samhällen.

Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag måste börja med att uttrycka min tillfredsställelse över det samarbete som har skett mellan regeringen och Vänsterpartiet. Vi har lyckats göra olyckskorparna besvikna. På de borgerliga ledarsidorna har det i flera år förutspåtts att här skulle det rödgröna samarbetet krascha – vi skulle inte förmå överbrygga de meningsmotsättningar som finns oss emellan. Så är inte fallet!

Den här infrastrukturpropositionen innehåller kraftfulla insatser för att leva upp till den målsättning som finns i propositionens titel. Det samarbetet bådar gott för framtiden. Vi tar ett gemensamt ansvar för infrastrukturen i Sverige.

När det gäller huvudinriktningen, dvs. omställningen till ett hållbart transportsystem, måste jag notera att här måste man tydligen helt förlita sig på att vi tar ansvar för detta. Från det största borgerliga partiet ägnades inte en enda rad i anförandet åt att kommentera det som är huvudinriktningen i propositionen, alltså att skapa ett hållbart transportsystem. Detta är rätt så anmärkningsvärt.

I den här propositionen finns förutsättningarna för den miljöomställning av transporterna som måste ske. En ram på 100 miljarder till järnvägsinvesteringar och en ram på 38 miljarder till underhåll av järnvägen ger förutsättningar för den omställning som måste ske. Det innebär att vi kan bygga bort flaskhalsar i järnvägsnätet, något som är väldigt uppenbart för människor som kommer från den region som jag representerar. Nere i Skåne kan ingen tidtabell förbättras utan att någon annan samtidigt försämras. Så trångt är det på spåren; detta därför att människor har hörsammat uppmaningen att inte använda bilen i onödan och att så långt som möjligt använda järnvägen för sina transporter. Därför behövs det mer kapacitet.

Den här ramen för en järnvägssatsning rymmer också möjligheter för näringslivet – som i ökad utsträckning blivit intresserat av miljöfrågor – att ställa om en del av sina transporter. Vi försöker tillgodose de behov som uttryckts från de tunga basindustrierna i vårt land när det gäller att förbättra det kapillära bannätet, att ordna med stickspår och att ordna med de förändringar som behövs för att man i mindre utsträckning ska använda vägen för sina nödvändiga transporter.

Här finns också möjligheter att förbättra för snabbtågstrafiken, vilket är nödvändigt om man ska kunna ta itu med de miljöproblem som flyget ger upphov till. För att man ska kunna göra det krävs det snabba kommunikationer, så att människor i stora delar av landet kan ta sig till och från Stockholm över dagen utan att behöva belasta miljön i onödan.

Den här propositionen har ett nytt transportpolitiskt mål – det är jämställdhet. Och det är verkligen ett stort behov av det därför att transportsektorn är näst försvaret det mest mansdominerade politikområdet. Det är farbröder, mestadels bilkörande, som är motorjournalister, som sitter i trafikverkens styrelser och som finns bland alla aktörer på olika nivåer i det här systemet. Om man tittar på vilka som använder sig av systemet finner man att det i vissa fall är precis tvärtom. Man kan titta på kollektivtrafiken. Där dominerar kvinnor, och det finns ett stort inslag av ungdomar och äldre män. Andelen arbetsföra män av kollektivtrafikresenärerna är alldeles för låg.

Det här jämställdhetsmålet innebär att man måste se helt andra förutsättningar för trafikpolitiken i framtiden om den ska reflektera hela svenska befolkningen och inte bara de bilkörande medelålders männen. Då måste man bygga ut andra transportslag. Man måste se till andra värderingar. Vad kan det då röra sig om för värderingar i trafiken där män och kvinnor skiljer sig åt?

Jag ska nämna ett exempel, och det handlar om trafiksäkerhet. Om man läser i propositionen ser man att hastighetsöverskridanden och alkohol på väg är viktiga komponenter som förklarar det faktum att vi inte har klarat av att minska dödsolyckorna på väg utan att de tvärtom ökar i omfattning. Det här kan man angripa på olika sätt genom infrastrukturin-

vesteringar, men det mest effektiva sättet att angripa de här orsakerna till olyckor på vägarna är trafikövervakning.

Om man intervjuar kvinnor finner man att de oftast upplever att det är ett skydd. Det är bra att det finns fler trafikpoliser på vägarna. Det hälsas välkommet. Men varje gång som vi från Vänsterpartiet har lyft upp den frågan kommer det som ett bud från posten ett antal arga manliga insändare. Motorjournalister och andra hör av sig och låter oss förstå att en ökad trafikövervakning på något sätt begränsar deras frihet eller framkomlighet. Det är en värdering som vi måste ta itu med om trafiksäkerhetsarbetet ska bli effektivt.

Den praktiska tillämpningen när det gäller jämställdhetsmålet, som syns redan i denna proposition, är det öronmärkta anslaget för kollektivtrafik. Det är tänkt att man ska kunna subventionera införande av motorvagnar, och det handlar om andra nödvändiga investeringar som behövs för att kollektivtrafiken i regionerna ska fungera bättre. Det här är, som jag nämnde tidigare, framför allt kvinnornas transportmedel.

Vi har ibland sett statistik som handlar om att nybilsförsäljningen i Sverige ökar, men bakom den statistiken ryms att antalet hushåll med två eller flera bilar ökar samtidigt som antalet hushåll utan bil också ökar. Där finns de med de lägsta inkomsterna. Där är en dominans av kvinnor. När det gäller ensamstående föräldrar saknar 45 % bil i hushållet. De är helt beroende av kollektivtrafiken för sin framkomlighet, och den här propositionen tar deras behov på allvar.

Länstrafikanslaget eller anslaget för kollektivtrafik är också någonting som ska ses ur en regionalpolitisk synvinkel. Vi har varit med om att höja dieselskatten, vilket är alldeles nödvändigt av miljö- och hälsoskäl, men det innebär också att länstrafikbolag har svårt att kompensera sig för det om de befinner sig i områden som är glest befolkade. Många länstrafikbolag brottas i dag med ekonomiska svårigheter och funderar på att minska trafiken eller höja taxan. Det här är en signal åt precis fel håll om man vill ha ett hållbart transportsystem. Det öronmärkta anslaget, som underlättar för deras investeringar, ska ge utrymme för att öka trafiken utan att höja taxorna. Det är det medvetna syftet bakom det här. Det är också ett sätt att avvärja den överhettning i storstadsområdena som är ett problem i dag, som har diskuterats i samband med den regionalpolitiska propositionen. Folk ska i större utsträckning kunna dra nytta av nya arbetstillfällen i storstadsområdena, bo kvar och pendla på ett bekvämt och bra sätt däremellan. Så minskar man trycket på storstäderna och de bostadssystem som finns där.

När det gäller regionalpolitiken är det trevligt att Burträsk byalag är med i dag. Den här propositionen tar nämligen Burträsk problem på allvar. Det anslag som avsätts för underhåll, särskilt när det gäller tjälsäkring, vägkonstruktion och bärighet, är framför allt riktat mot och tänkt för det regionala vägnätet. Det gäller de människor i skogslänen som har svårt att klara sina nödvändiga transporter därför att det finns hål i vägarna.

Det finns också en skadeförebyggande strategi i den här propositionen. När det gäller det här vägnätet finns det nämligen en underlig tendens till att det bara krävs mer pengar om man ska ta de här frågorna på allvar. Men jag skulle vilja göra en liknelse. Det är ungefär som om vi skulle se att sjukdomarna ökar i Sverige och att Socialstyrelsen då bara skulle

koncentrera sig på att försöka öka kontot för läkemedel eller kontot för sjukhusbehandlingar utan att på något sätt ta itu med förebyggande åtgärder. Och så är ju inte fallet. Vi har en diskussion i dag om vad som vållar ohälsa, och det vill man ta itu med. Precis likadant måste man se på Sveriges vägnät. Vad är anledningen till att de här hålen uppkommer? Vad är anledningen till att en ny beläggning som Vägverket har gjort ganska snart går sönder? Vi har bett Vägverket att återkomma med förslag när det gäller detta.

Jag skulle kunna ge några vinkar om vad en sådan här strategi skulle kunna innehålla. Det handlar t.ex. om att försöka få över fler tunga transporter från väg till järnväg och från väg till sjöfart. Det handlar om att utnyttja Sveriges långa kust och välutbyggda hamnar för tunga transporter, så att de i mindre utsträckning kör sönder vägarna. Det är att ta problemet med vägarna på allvar, att försöka hålla dem i ett gott skick, så att behoven när det gäller både glesbygdens befolkning och näringslivets transporter kan bli tillgodosedda.

Det sista, herr talman, som jag vill ta upp i mitt anförande handlar om samhällsekonomiska aspekter på det här. I propositionen talas det tydligt om att vi måste försöka se till det ansvar som vi har för Sveriges ekonomi att vidta de mest effektiva åtgärderna och i mindre utsträckning lyssna till de lobbygrupper som hela tiden vill ha just sina projekt framförda. Vi talar om att man måste granska hur man löser transportpolitiska problem. Det är kanske inte alltid med en ny järnvägs- eller vägsträckning som vi klarar det bäst. Det kanske finns andra mycket effektivare och billigare åtgärder för att nå de mål som vi är överens om.

Det var det jag ville ha sagt. Jag hoppas att vi kan få en konstruktiv debatt om de mål som vi säger oss vara överens om. Tack för ordet!
(Applåder)

Anf. 8 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! En medelålders bilkörande man anmäler sig till talarlistan.

I somras hade jag en omskakande upplevelse – i bokstavlig bemärkelse. Jag åkte nämligen motorcykel genom stora delar av Sverige. Det gick väl ganska bra från Blekinge till Örnköldsvik, men inne i Norrlands inland fick jag en rejäl övning i slalomåkning mellan groparna. Varje gång en vägbula lyfte mig från marken eller fjädringen slog igenom i en grop gick mina tankar till en person: näringsminister Björn Rosengren. Exakt vad jag tänkte vill jag av förklarliga skäl inte avslöja här, men det finns riktigt usla vägar i Sverige, och trots denna proposition lär det dröja innan alla dessa vägar blir acceptabla igen.

Nu är det långt ifrån av nöjesskäl som människor använder vägarna och järnvägen. De flesta är beroende av fungerande kommunikationer för sitt arbete, sitt boende, för skolresor, för sjukresor, för hemtjänst osv. Det behöver knappast understrykas att infrastrukturen är en viktig grund för ett välfärdssamhälle.

Efter två års förhållande kommer äntligen infrastrukturpropositionen. Inte ens majoritet i riksdagen har regeringen skaffat sig. Karin Svensson Smith berömde sig av att den rödgröna koalitionen har klarat det här, men det har den inte. Miljöpartiet är ju inte med på vagnen längre.

Stora löften ges om framtiden nu inför valåret. Det är nästan så att man kan se näringsministern peka på regnbågen i skyn och säga: Där borta, där regnbågen går ned, där finns tunnan med guld. För det guld det ska vi bygga vägar av både asfalt och järn. Hur ska vi kunna lita på dessa löften? När den borgerliga regeringen i början av 90-talet storsatsade på infrastrukturen krävde Socialdemokraterna ännu mer. Vi vet hur det har gått. Anslagen har dragits ned kraftigt, och i dag noterar vi kapitalförstöring när det gäller vägnätet. Det klingar därför lite falskt när Björn Rosengren skriver i sin senaste debattartikel: "Har vi råd att inte satsa på transportpolitiken?"

Herr talman! Regeringen resonerar om ett hållbart transportsystem. Det vill vi alla ha. Men hur ska vi nå dit? Ska vi fortsätta att göra det dyrare för vanliga bilister, låta vägarna bli sämre och sämre och hoppas att alla går över till kollektivtrafik? Ska vi göra det svårare för lastbilarna och tro att allt gods går över till järnväg? Det verkar vara den vägen som Vänsterpartiet och Miljöpartiet vill vandra. Vi kan bara önska oss att Godstransportdelegationens tankar kommer att få genomslag i Regeringskansliet.

I propositionen tas målen för luftkvalitet upp. Bilindustrin har kraftigt fått ned de hälsofarliga utsläppen, men koldioxiden är ett stort framtidsproblem. På sikt vill man se bränslen som vätgas som enda hållbara utveckling. Men många undrar i dag hur regeringen tänker sig framtida bränslebeskattning. Sverige har världens bästa dieselkvalitet – i stort sett svavelfri. Snart är dieseln lika dyr som bensinen, och den höga fordonskatten på dieslbilar är svår att acceptera. Statliga myndigheter ligger i luven på varandra om hur farlig dieseln egentligen är. När kan man tanka etanol i alla län i landet? Varför är det fortfarande koldioxidskatt på etanolen? Man kan inte tala om vackra miljömål utan att ge människor besked om vilka tankar staten har för framtida bilanvändning. Förtroendet för regeringens trafikpolitik minskar för varje dag, särskilt när Vänsterpartiet och Miljöpartiet är med och styr. Människor är beredda att bidra till ett hållbart transportsystem, men de är inte beredda att sluta leva på landsbygden eller att pendla fyra timmar till jobbet i storstaden för att undvika att köra bil. Bilen är fortfarande nödvändig för väldigt många människor.

Herr talman! Trafiksäkerheten måste öka. Det duger inte att slå sig för bröstet och säga att vi är bäst i världen när vi har en negativ trend av svårt skadade och dödade människor i trafiken. Mycket handlar om attityder, ansvar och respekt hos trafikanterna, men vägarnas tillstånd är inte oväsentligt. Låt mig då nämna den väg jag själv bor intill, nämligen E 22 genom Blekinge. Det är enligt Vägverket den sträcka där flest människor dödades under 90-talet. Kommer den att prioriteras nu? Det framgår inte av propositionen, men näringsministern har skrivit en artikel i går där han räknar upp ett antal viktiga vägar, däribland E 22 genom Blekinge. Hur ska detta tolkas? Betyder det över huvud taget någonting?

Järnvägsunderhållet höjs mycket marginellt, medan investeringsnivån mer än fördubblas. Däremot nämns väldigt lite om sjöfarten. Det var t.o.m. så att Sjöfartstidningen undrade om regeringen har fått vattenskräck. Det går att läsa på tidningens hemsida i dag.

Tillbaka till de stora järnvägsprojekten: Hallandsåsen säger vi ja till, Botniabanan likaså, men kostnadskontrollen måste styras upp. Alternativ finansiering kan provas.

Vi vill se en ny pendeltågstunnel i Stockholm. Men vi är mycket tveksamma till Citytunneln i Malmö. Det är ett regionalt projekt som blir dyrare varje gång man läser om det. Billigare alternativ borde tas fram!

När vi är inne på storstadsfrågor vill jag nämna att vi kristdemokrater i flera år har motionerat om en lagändring om trängselavgifter. De skulle vara frivilliga för kommunerna, och pengarna skulle stanna kvar i regionen, var vår tanke. Men vi har fått nej, avslag, även av Vänsterpartiet. Vi är glada att ni har ändrat er nu och att frågan ska utredas.

Herr talman! Jag går nu över till att tala om vägunderhållet. Det kommer förvisso att höjas på sikt, men med tanke på eftersläpningen har redan många miljarder gått till spillo. Nya vägar lär vi inte få se särskilt mycket av trots fagra löften av näringsministern. Det är en ytterst blygsam höjning från nuvarande plan vad gäller de nationella vägarna. Det blir ingen stor motorvägssatsning, som en del medier varit snabba att ropa ut. Vi saknar också visioner om vad vägpengarna ska användas till, exempelvis till att bygga färdigt den nordiska triangeln och bygga motorväg mellan våra svenska storstäder.

Låt mig i det sammanhanget påminna ministern om E 4 vid Markaryd, som också Per-Richard Molén nämnde. Nästan ett decennium har planering av motorväg där pågått. Regeringen flyttade 1998 pengarna från projektet. Hundratals familjer lever i dag i ovisshet om ifall deras fastigheter ska lösas in av Vägverket och i så fall när och hur. Detta har hanterats mycket illa av regeringen och måste lösas snarast.

Sedan måste jag fråga näringsministern: Hur kan ni sänka de regionala anslagen i propositionen? Det går stick i stäv med utvecklingen mot regionalt självstyre. Hur ska ni förklara detta för alla förtroendevalda runtom i landet som planerat och prioriterat regionala vägsatsningar?

Herr talman! Hela finansieringen är oklar i propositionen. 45 miljarder utgör amortering och räntekostnader, och 58 miljarder saknas. Regeringen reserverar sig och uttrycker sig otydligt. Varför har regeringen övergivit alternativ finansiering med PPP, *Public Private Partnership*?

Näringsdepartementet har utrett PPP-frågor och kommit fram till att detta verkligen behöver provas i det här landet. Riksdagens trafikutskott har ställt sig bakom tanken att titta seriöst på en sådan finansiering. Nu är detta helt borta. Hur förklarar ministern det? Det innebär ju att man delar risken med näringslivet, att projekten byggs snabbare och att pengarna används mer effektivt. Det här måste vara en eftergift till Vänsterpartiet, som vi ser det.

Slutligen, herr talman, känns det mycket märkligt med den satsning i närtid som näringsministern talar om här i dag och i sin debattartikel. Vi får så konstiga svar här. I artikeln skriver ministern: "Vi har inte velat sitta och vänta till 2004." Likväl säger Vägverket, som tidigare påpekats: "Detta innebär att någon återhämtning av det eftersatta underhållet inte kan förväntas under denna period." Det gäller alltså de tre kommande åren.

1. När kommer vägunderhållet att vara återställt?
2. Vad betyder ministerns debattartikel för vägprioriteringarna?
3. Varför har regeringen övergett PPP-finansieringen?
4. När kommer en plan för rättvis beskattning av bränslen?
5. Hur förklarar ministern sänkningen av den regionala planeringsramen?
6. Hur ska de 58 miljarderna komma fram?
7. Varför ska väljarna lita på Socialdemokraterna denna gång när det gäller infrastruktur?

Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Johnny Gylling undrar varför vi inte nämner något om sjöfart. Han har nog inte hunnit läsa hela propositionen, för vi skriver om sjöfart och att det inte är en tillräckligt utnyttjad potential. Vi skriver också att när de olika investeringsplanerna har kommit in från trafikverken ska det göras en trafikslagsövergripande utvärdering. Även om vi inte har alla förslag med i den här propositionen finns alltså sjöfarten och dess potential med.

Johnny Gylling pratar om trafiksäkerhet och E 22 och frågar varför vi inte säger något om det. Men återigen har han nog inte hunnit läsa propositionen ordentligt. Jag ska inte klandra honom för det, för den kom ju i går. Men vi skriver väldigt mycket om mittvagnar och om att man ska använda de anslag som finns för effektiva trafiksäkerhetsinvesteringar på vägar. Det gäller E 22 såväl som andra vägar. Därmed inte sagt att det blir stora motorvägar överallt. Det kanske inte är det effektivaste sättet att angripa trafikdöden på vägarna.

Johnny Gylling frågar om underhållet. Om vi ser på summorna här handlar det om att man i större utsträckning ska ta hand om det vägnät man har än att utvidga detsamma. Det var precis det som landshövdingarna efterlyste när de uppvaktade departementet innan vi kom i gång med propositionsskrivandet. Man kan inte få allt. Ni ropar på mer vägar, mer motorvägar och mer underhåll. Men har man någon som helst ansvarskänsla för Sveriges ekonomi och trovärdighet kan man inte få allt, och då har vi valt det viktigaste.

Av det skälet har vi inte heller med PPP i det här sammanhanget. Vi vill inte övervältra skulder på framtida generationer. Lånen som tas upp för att klara de förtida investeringarna amorteras under planeringsperioden. Jag tycker att det är märkligt att Kristdemokraterna inte har någon syn på ansvaret för kommande generationer.

Anf. 10 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Ja, jag är tacksam att Karin Svensson Smith har överseende med att jag inte har hunnit läsa varje detalj i propositionen. Men jag noterade faktiskt att sjöfarten finns med, fast väldigt lite. Jag hade också ett citat från Sjöfartstidningen.

När det gäller trafiksäkerheten och den väg som jag nämnde, E 22, är det riktigt att det sätts upp mycket mittvagnar just nu. Men frågan är om man kan göra det mitt inne i samhällena. Vi har en Europaväg som går igenom flera samhällen, där det t.o.m. är 30 km per timme på vissa håll. Det har funnits planer på att göra förbifarter, men de är strukna i den gällande planen och det finns ingenting som säger att de kommer att byggas med den här politiken.

Ja, det är mycket pengar till underhåll – det erkände jag – men det är ju långt fram i tiden. Precis som tidigare sagts: Vem ska vi lita på? Är det Vägverkets generaldirektör, som säger att det inte kommer att bli någon höjning av underhållspengarna de närmaste åren och att det inte går att hämta igen eftersläpningen nu? Det är nu vi behöver de här pengarna, inte enbart om 10–15 år.

Slutligen, herr talman, innebär PPP att staten finansierar infrastrukturprojekt tillsammans med andra parter, t.ex. näringsliv, banker och andra. Vad är det för skillnad, Karin Svensson Smith, på det sättet att använda pengarna och ert sätt? Varför bygger man Botniabanan för lånade pengar? Vad ska framtidens generation säga om den järnvägen om de inte vill ha den? Ska de då riva upp rälsen och sälja den? Vad är det för skillnad mellan det och att använda pengarna på ett förnuftigt, effektivt sätt, där andra också är med och tar risker om ett projekt inte blir lyckat?

Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! När det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på E 22 och andra vägar där det sker många olyckor med dödlig utgång finns det definitivt ett ekonomiskt utrymme för att man ska göra de förändringar i vägmiljön som behövs för att kunna motverka det här. Men att göra fysiska förändringar är, som Johnny Gylling nog vet, bara en sida av saken. Vi måste ändra beteendet på vägarna. Vi måste få mycket större efterlevnad av de trafikbestämmelser vi har här i landet.

Jag tycker nog att man med fog kan påstå att det finns en klar problembeskrivning i den här propositionen, och det finns möjligheter att lösa problemen. Däremot finns det inget uttömmande svar på alla frågor – jag tror inte att man kan ställa det kravet på den här propositionen, som är koncentrerad på infrastrukturinvesteringar.

När det gäller PPP måste jag tyvärr säga att det verkar som om Johnny Gylling lite grann har missuppfattat det här. Det handlar ju om att privata lånar upp och sedan skickar räkningen till staten. Det finns ingen som helst anledning att tro att de kan göra det med bättre räntesatser än vad Riksgälden kan göra.

Däremot kan man undra vem man ska lita på, vem som tar ansvar. Vi har hittills sett i alla exempel utomlands att staten är den enda som får ta ansvaret i slutändan. Vi ser gott om exempel i närtid på hur det privata kapitalet sätter sin huvuduppgift först, dvs. att tjäna pengar åt sig självt, och att ansvar för befolkning eller för någon annan del, t.ex. infrastruktur, kommer i andra hand. Det gör att vi har valt den finansiering som finns i den här propositionen.

Anf. 12 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag håller mig till frågan om PPP. Karin Svensson Smith måste också ha tagit del av exemplet i Finland, där en motorväg blev klar fem sex år innan den skulle ha blivit klar om man hade byggt den på traditionellt sätt. Man använde det här sättet att finansiera, och den blev alltså byggd mycket snabbare. Det innebär naturligtvis att man har ökat framkomligheten. Men man har också på dessa fem sex år sparat människoliv på en väg där människor tidigare körde ihjäl sig.

Även om Karin Svensson Smiths räntediskussion är riktig kan man hävda att projekten i sin helhet kan bli billigare och effektivare med det här sättet att finansiera, eftersom man delar på risken. Detta har vi ju till stor del varit överens om i trafikutskottet tidigare, och Näringsdepartementet har självt tagit fram exempel på projekt som skulle prövas. Men nu är detta helt struket. Jag noterar att det är Vänsterpartiets framgång.

Anf. 13 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Ett antal frågor har ställts till mig, och jag ska försöka besvara dem snabbt.

När är vägunderhållet återställt? Det är det så fort som möjligt. Det är bl.a. närtidssatsningarna, dels 87 miljarder för drift och underhåll, dels 70 miljarder för tjälsäkring.

Vad betyder ministrerns debattartikel för vägprioriteringarna? Exempel på vad jag har tagit fram är vad Vägverket och Banverket har i sina planer. De finns nära, och de finns nu. Jag har självfallet inte deltagit i planeringen av detta.

En av poängerna i den här propositionen är helt enkelt att vi nu kan tidigarelägga massor av projekt – tidningarna är fulla av detta – när man har tagit fram dem från Vägverket och Banverket. De kan tidigareläggas därför att vi nu tillskjuter de 12 miljarderna 2002, 2003 och 2004.

Varför har regeringen övergett PPP-finansiering? Vi har haft en s.k. departementsskrivelse, som det har förts en diskussion om. Jag kan bara säga att det i denna proposition inte har varit möjligt, och därför föreslår vi nu inte några PPP-lösningar.

När kommer en plan för rättvis beskattning av bränslen? Vägbeskattningsutredningen lämnar sitt förslag den 30 april, tyvärr så sent som 2003, när detta har utretts.

Hur förklarar ministern sänkningen på den regionala planeringsramen? Om man slår ihop de 17 miljarder som är direkt kopplade till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion med de 30 miljarder som finns i den regionala planen landar man på 47 miljarder. Det kan vara en jämförelse.

Hur ska de 58 miljarderna komma fram? De kommer genom att vi tar fram dem i anslag från budgeten till 2015. Jag vill erinra om att den borgerliga regeringen, som det har hänvisats till, satsade mycket och byggde mycket. Men vad gjorde man? Man lånade upp pengar. Vad hände? Det finns ett bra svar på den frågan. Det blev ett jättestort budgetunderskott, och vi hade en kris.

Varför ska väljarna lita på Socialdemokraterna denna gång när det gäller infrastrukturen? Ja, vi har löst statsfinanserna utomordentligt väl. Därför kan väljarna lita på oss. Vi har klarat av arbetslösheten. Därför kan väljarna lita på oss. De kan också lita på oss när det gäller frågan om infrastrukturen.

Anf. 14 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag får tacka ministern för utomordentligt konkreta svar på mina sju frågor. Jag konstaterar att det lönar sig att lämna in frågorna i förväg. Tack så mycket!

Men är jag nöjd med svaren? Nja, det kan jag knappast vara.

I ministerns artikel ger han ett antal exempel på projekt som kan komma i gång tidigt. Han nämner just E 22 genom Skåne och Blekinge. Tittar man närmare på vad Vägverket säger finner man att verket inte har med E 22 genom Blekinge, bara genom Skåne. Det finns alltså en skillnad mellan Vägverkets uppgifter om vilka projekt som snabbt kan komma i gång och vad ministern säger här. Då undrar förstås människor som är berörda: Vem är det som bestämmer detta? I det här fallet hoppas jag ju att det är näringsministern.

Jag fick ett klart svar på PPP-frågan. Det är alltså Vänsterpartiet som har lyckats plocka bort detta. Det är mycket synd, för det hade betytt att fler projekt kunde komma i gång, och vi hade fått en effektivare finansiering. Vi hade också fått ett facit och lite större test av de här projekten.

Rättvis beskattning av bränslen får vi vänta ett par år till på att få veta vad regeringen tycker om. Och de 58 miljarderna ska man alltså lita på att Björn Rosengren, Socialdemokraterna och eventuella stödpartier så småningom, någon gång i framtiden, ser till kommer fram.

Ja, herr talman, vad ska man säga? Här har vi nu haft en högkonjunktur i Sverige. Konjunkturen vänder. Det är oro i världskonjunkturen, och socialdemokraterna lovar enorma pengar till infrastrukturen i framtiden. Det är upp till väljarna att bedöma vem man kan lita på.

Anf. 15 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Själva poängen med finansieringen är faktiskt att vi gör en långsiktig plan. Man planerar sina projekt och man sätter i gång dem.

Sedan ska självklart denna kammare inför varje treårscykel göra upp sin budget. Det är ingen skillnad mot vad vi har gjort tidigare. Därför förstår jag inte denna diskussion. I de förslag som kommer från Kristdemokraterna, likaväl som från andra borgerliga partier, lägger man upp finansieringen på samma sätt. Jag har alltså svårt att förstå diskussionen.

Men låt mig säga att under de närmaste åren kommer flera motorvägsbyggen att sättas i gång. Till det finns utrymme i denna budget. Då tänker jag framför allt på den typ av motorvägar som har en väldigt stor strategisk betydelse.

Förbättringen av E 22 i Blekinge län ligger faktiskt i plan. Det är ingenting som säger annat än att det finns möjlighet att lyfta fram den ganska tidigt. Det vill jag svara på den frågan.

Men jag vill också sammanfattningsvis säga att jag har sett hur Johnny Gylling kritiserar närtidssatsningen och menar att den inte räcker till. Då är det ändå så, om man bara tittar i tidningarna och lyssnar på Vägverket och Banverket, att vi nu på grund av denna kan dra i gång en hel del projekt både på väg och järnväg över hela landet. Det är också precis vad Vägverket och Banverket säger.

Anf. 16 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Återigen tack för svaren från näringsministern. Men det är ändå verkligheten som bestämmer vad människor uppfattar. Jag vill

bara avsluta mina inlägg med att säga att jag var på ett möte i Vindelns kommun i våras med ett byalag och en del inbjudna gäster.

En av de här personerna jobbade i hemtjänsten. Hon var *mycket* upprörd över de dåliga vägarna. Man åker mil efter mil för att hälsa på och ta hand om gamla människor, man åker med egna bilar och de går sönder. Hon uttryckte det så här: "Vi måste köra slalom mellan potthålen som är stora som dasslock." Jag beklagar att jag inte kan imitera den fina dialekten.

Hur som helst är bra vägar något som berör oss alla. Det berör dem av oss som är sjuka och behöver hjälp. När nu ministern lovar stora satsningar långt fram i tiden vill vi först se att potthålen blir igenfyllda innan vi tror det.

Anf. 17 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! En av de grundläggande förutsättningarna för att kunna åstadkomma livskraft och utveckling i hela landet, för att hejda den sociala och regionala klyvning som vi kan se i dag är bra vägar och järnvägar, så att människor kan ta sig fram. Därför är det väldigt olyckligt att vägnätet har fått förfalla och nedbrytningen av infrastrukturkapitalet fått fortgå så länge.

Men så kom äntligen i går infrastrukturpropositionen, den som näringsministern har talat så länge om och fäst så många förhoppningar vid. Sanningens minut var inne. Nästan två år försenad, i och för sig, och med ett antal kvarstående frågetecken tycktes ändå äntligen en storsatsning vara på gång.

På en viktig punkt verkade regeringen vara inne på samma väg som Centerpartiet har förordat i väldigt många år. Det är helt nödvändigt att se till att det vägnät som har förfallit i årtal nu rustas upp. Vi välkomnar därför särskilt att 17 miljarder öronmärks för att höja bärigheten, tjälsäkra vägnätet och rekonstruera sönderkörda vägar så att människor och varutransporter kan ta sig fram. Vi välkomnar också en rejäl satsning på järnvägen.

Jag medger gärna att när vi hörde de första rapporterna, såg Rosengren på TV på tisdagskvällen och fick börja läsa propositionen i går kändes det som om något var på gång. Men så läste man mera, skrapade lite på ytan och blev lite mer fundersam. Vad är det som står här och vad betyder det här?

Det blev allt tydligare att det som lovas står skrivet i stjärnorna. Det är väldigt mycket förhoppningar, mycket prat, men väldigt lite konkreta besked.

Björn Rosengren – jag såg presskonferensen på TV – slår sig för bröstet och säger: Hurra vad vi är bra! Nu ska vi göra den största satsningen i modern tid, 364 miljarder kronor. 364 miljarder kronor låter som fantastiskt mycket pengar, eller hur? Tänk att ha det i fickan!

Äntligen kan Burträskis väggrupp och andra som sitter här på läktaren i dag, alla bekymrade små och stora företag, alla skolskjuts- och ambulansförare som studsat omkring på usla vägar andas ut. Eller kan de inte det?

Är det inte 364 miljarder? 45 miljarder ska användas till ränta och amorteringar av de 364 miljarderna. Då är det 319 kvar. Är det 319 miljarder? Eller är det inte ens 300 miljarder? Nu lånas 8 miljarder av de 12

från de närmaste åren upp fram till 2004 och 15 miljarder, om jag minns rätt, lånas till Botniabanan. Är det inte så?

Är det alltså inte ens 300 miljarder, det som Rosengren säger är 364 miljarder? Tala alltid sanning, sade min mamma till mig, precis som Tage Danielssons mamma sade till honom. Tala alltid sanning!

Den goda viljan hos regeringen, om den nu finns, borde åtminstone komma till uttryck under de allra närmaste åren. Det är ju valår nästa år. Nu har vi haft högkonjunktur och sanerat statsfinanserna. Det hjälpte Centerpartiet Socialdemokraterna med. Vi har ett hyggligt läge. Det kan vara värre om några år när lågkonjunkturen har gröpt ur Ringholms och Rosengrens kassakistor.

Man borde alltså nu kunna satsa av egna pengar, inte lånade pengar – för att låna ett kungsord från ledningen i regeringen – för att ta de här krafttagen för en bättre infrastruktur. Men för de närmaste åren ser det ut så här enligt regeringens egen proposition, som vi fick i går och som vi nu har läst så gott vi har kunnat under 24 timmar:

12 miljarder ska satsas extra fram till 2004. Det är vad som kan hända de närmaste åren som vi är intresserade av. Av dessa lånas 2 miljarder för 2002, 3 miljarder lånas för 2003 och 3 miljarder lånas för 2004. Därutöver frigör man 1 miljard genom att skjuta upp amorteringar. 2,8 miljarder tillför regeringen i nya friska pengar för 2004.

Av 12 miljarder de närmaste åren orkar regeringen med att anslå 2,8 miljarder. Näringsministern kan ju rätta mig om jag har fel i sifferexercisen. Finns det alltså ens 300 miljarder för den närmaste tolvårsperioden? Jag återkommer till den frågan.

Om man då, som aviserat här, fortsätter att anslå dessa 2,8 miljarder varje år under tolvårsperioden blir det en nettoförstärkning på 33,6 miljarder under tolvårsperioden utöver den nivå som budgetpropositionen anger för 2002. Då fattas 58 miljarder kronor som man inte vet hur man ska få fram för tolvårsperioden. Det skriver Björn Rosengren själv på s. 128 i detta dokument. Hade Björn Rosengren prövat ett sådant här räknestycke i skolan är jag övertygad om att lärarinnan hade satt betyget Underkänt på räkneövningen, men i Regeringskansliet tycks det gå an att räkna på det här sättet.

För min del tycker jag att det är väldigt illavarslande för framtiden och för de vägsatsningar som vi alla har gått och hoppats på. Människor som har förtvivlats över dåliga vägar, som Johnny Gylling så målande beskrev, som får åka slalom mellan dasslocken och som hade hoppats att nu äntligen få någonting; ska de få fortsätta att förtvivla? Vägverkets chef sade ju själv i en kommentar till propositionen att han inte ser hur man ska kunna återhämta det eftersatta underhållet de närmaste två åren, det som ju ändå borde vara den första åtgärden.

Centerpartiet är ett ansvarskännande parti. Vi hade varit beredda – jag brukar säga att jag friar till Monica Öhman nästan varje vecka – och vi är beredda att ta ansvar och medverka till bra långsiktiga satsningar för en bra infrastruktur. Vi har inte fått chansen att vara med den här gången, men vi är beredda att i beredningen av den här propositionen medverka så gott vi kan. Och vi kommer att redovisa vår syn på inriktningen av infrastrukturpolitiken i den motion som vi lägger fram i samband med regeringens proposition som nu ligger på bordet. Redan nu kan jag avslöja att för att kunna genomföra ordentliga satsningar och ta igen det

eftersatta underhållet menar vi från Centerns sida att infrastrukturen under den närmaste tolvårsperioden bör tillföras pengar ungefär i storleksordningen 360 miljarder kronor. Vi är ense om siffran.

Men vi bluffar inte – jag lovar det. Vi tar fram egna pengar, inte lånade pengar eller luftpengar. Björn Rosengren varnade för att det nu kommer ett regn av överbud från oppositionen. Jag tycker inte att det har varit så farligt med det från vare sig Johnny Gylling eller Per-Richard Molén, och jag tänker inte heller bidra till det här regnet. Vi är ense med regeringen om nivån, men vi är djupt oense om hur detta ska ske. Vi vill inte slå blå dunster i ögonen på människor. Vi vill ta fram pengarna via anslag. Hur stämmer det för övrigt med budgetlagen att låna upp pengar på det här sättet som regeringen gör nu?

Den lånekarusell som regeringen nu är på väg in i, som regeringen tycks välja i stället för att anslå tillräckliga medel via statsbudgeten, innebär att man skjuter problemen på framtiden. I Centerpartiets budgetalternativ tar vi fram egna pengar över statsbudgeten för att satsa på infrastrukturen. För de närmaste tre åren vill vi satsa 6,4 miljarder mer än regeringen, främst på att snabbt börja ta igen det starkt eftersatta underhållet av våra vägar. Det vet Björn Rosengren och regeringen, men de väljer att skjuta på problemet.

Jag vill ta upp två saker till innan min talartid går ut.

Björn Rosengren har i den här kammaren stått och lovat gång på gång att IT-infrastrukturen hör framtiden till, och inom två år, sade han 1999, ska 97–98 % av svenska folket ha tillgång till snabb IT-kommunikation, t.ex. bredband. Hur går det med det, Björn Rosengren? Jag läser och läser i infrastrukturpropositionen, men det finns ingenting där om denna ambition om 97–98 %. Har Björn Rosengren tappat bort detta? Är inte det här en oerhört viktig fråga i den framtida infrastrukturen?

Slutligen vill jag beröra sjöfarten, som flera har varit inne på. Det borde väl åtminstone Vänsterpartiet, som säger sig ha haft inflytande över den här infrastrukturpropositionen, ha tyckt någonting om. Det är ju det kanske mest miljövänliga transportsättet vi har. Det är fullständigt borttappat. Två tomma sidor ägnar man åt sjöfarten. Man lyfter inte ett finger för att försöka se till att Vänersjöfarten i Västsverige, som har kniven på strupen, kan överleva. I stället är man beredd att flytta upp 300 långträdare, eller vad det nu kan bli, för att frakta den last som i dag går på sjön. Är det rimligt att göra det om man ska ha ett långsiktigt hållbart infrastruktursystem? Vi tycker inte det från Centerpartiet. Vi tycker att sjöfarten, precis som järnvägen, hör framtiden till om man vill ha ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Anf. 18 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Det här med ärlighet är viktigt. Det är också viktigt att man förstår, dvs. att man, om jag får vara lite oförskämd, har intellektuell kapacitet att förstå vad som står i propositionen. Jag hänvisar till s. 128. Där står tydligt vad pengarna ska användas till: Bevara och säkerställa drift och underhåll: 150 miljarder, investeringar i vägar och regionala infrastrukturanläggningar: 69 miljarder och investeringar i järnvägar: 100 miljarder. Sedan står det: Lån: 45 miljarder. Det är alltså kapitalkostnader för att man lånar 8 miljarder respektive 15 miljarder och för en del gamla lån som finns i systemet. Således handlar infrastrukturen om

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Remissdebatt

319 miljarder i direkt verksamhet. Sedan lånar vi upp pengar. De pengarna använder vi också i direkt verksamhet.

Det sägs att vi senarelägger vissa saker. Men vi lånar just för att tidigarelägga dem. Vi har haft en interpellationsdebatt tidigare här i riksdagen där man har sagt: Hur ska ni klara det här; det finns ju inga pengar avdelade i budgeten? Hur ska ni göra nu? Ja, vi har faktiskt lånat upp 12 miljarder för att kunna lägga ut pengar 2002, 2003 och 2004. Lånet innebär inte att senarelägga, eller någon cirkus; lånet är till för att vi ska kunna tidigarelägga projekt och klara av de brister som vi är så rörande överens om här. 319 miljarder går direkt till verksamhet. Vi lånar pengar och de pengarna går direkt till verksamhet. Men summan, kostnaden för allt detta, blir 364 miljarder under denna tolvårsperiod.

Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är intressant att Björn Rosengren nu väljer det han kallade oförskämdheter när Per-Richard Molén tog till överord här från talarstolen. Jag ska inte kvittera artigheten från näringsministern. Jag har läst så gott jag har kunnat och har dessutom haft god hjälp av andra att läsa, och jag tror att vi har förstått, med den intellektuella kapacitet vi har tillsammans, vad som står i propositionen.

Och nu prutar näringsministern. Nu säger han att det är 319 miljarder som används direkt i verksamhet. Häromdagen var det 364 miljarder och den största satsningen i modern tid. 45 miljarder gick bort direkt. Det är alltså 319 miljarder som näringsministern anser att han ska använda i direkt verksamhet på vägar och järnvägar.

Vi tar lån för att tidigarelägga projekt, säger näringsministern. Ja, det hade ju varit ett sätt om man hade markerat att man verkligen vill någonting genom att höja anslagen så fort man orkar, men det är ju det man inte gör. Man tillför 2,8 miljarder av 12 miljarder i direkt anslag. Resten lånar man fram och skjuter på amorteringar. Hur ska regeringen få någon trovärdighet, precis som Johnny Gylling sade, när man under innevarande tioårsperiod har misslyckats år efter år, med mellan 2 miljarder och 3 miljarder årligen, med att leva upp till att anslå pengarna? Hur ska ni i regeringen då kunna tro att människor tror på det här: att ni *nu* skulle kunna anslå mera pengar? Vad ska ni ta de 58 miljarderna ifrån? Att ni *vill* är en sak – man kan skriva önskelistor till tomten också om att man *vill* ha det ena och det andra – men nu sitter ni på makten; det är ni som styr. Var ska ni ta de här pengarna? Tala om det här och nu, om ni ska ha någon trovärdighet kvar!

En fråga som jag tycker hänger i luften fortfarande, även om Johnny Gylling försökte få svar på den är: När kommer, med regeringens pengahantering, det eftersatta underhållet att vara återhämtat? Vägverkets generaldirektör tvekade ju om det skulle vara möjligt inom de närmaste åren. Har regeringen någon kalkyl på när det eftersatta underhållet kan vara återhämtat med det här upplägget?

Anf. 20 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Låt mig uttrycka mig så här: Sven Bergström sade att han hade räknat ut att det blev mycket mindre än 300 miljarder. Det var det min replik grundade sig på.

Det är alltså så att det blir 319 miljarder. Sedan lånar vi pengar, och för det får vi en kapitalkostnad. De pengarna använder vi för att tidigare-lägga verksamhet. Alltså: Lånar jag pengar och sedan tar de pengarna och använder till att tidigare-lägga verksamhet så blir det verksamhet, men jag får en skuld, och den betalar man av.

För att göra detta statsfinansiellt klokt säger vi att det ska betalas under de tolv åren. Verksamheten består av 319 miljarder plus bl.a. 8 miljarder som vi lånar för att tidigare-lägga. Det rör sig om totalt ungefär 12 miljarder.

Det betalar vi av sedan. Vi amorterar och betalar räntor. Vi lånar också för Botniabanan.

Efter detta pedagogiska upplägg vill jag ställa en fråga.

Hur ser Centerpartiet på Citytunneln? Jag har inte riktigt förstått om man är för eller emot Citytunneln. Det skulle vara intressant för mig att veta.

Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Visserligen kommer Björn Rosengren från Norrbotten, men han frågar inte med samma ackuratess som Ronny Eriksson: Är ni för eller emot?

Vi tar inte frågorna riktigt så enkelt i Centerpartiet; för eller emot Citytunneln. Vi är alldeles tydliga på en punkt: Vi tycker att det är alldeles självklart att samhälle, stat, riksdag och regering måste medverka till att lösa problemen i Malmöregionen. Men vi kommer inte att på förhand säga att Citytunneln är vad vi ska ha, när vi inte har gjort en fullödlig ekonomisk analys, när vi inte har en fullödlig miljökonsekvensanalys och när vi inte har fått titta ordentligt på de alternativ som finns. Det finns alternativ som, vad jag förstår, hittills har sopats under mattan. Vi kommer inte att säga att Citytunneln ska vi ha med 6,8 miljarder kronor i statliga pengar.

Vi vill gärna titta på underlaget och alternativen innan vi ger något besked.

När det gäller de 319 miljarderna ingår de i Björn Rosengrens önskelista. Det skulle han vilja satsa. Men var tänker Björn Rosengren ta de 58 miljarder som är ofinansierade för tolvårsperioden? Är det på arbetsmarknaden man ska pruta, på det sociala eller på skolan? Var ska pengarna tas?

För de närmaste två åren, som borde vara överblickbara, klarar ni ju inte av att anslå mer än 2,8 av 12 miljarder. Inte ens i dag när vi har haft en rejäl högkonjunktur med statsfinanser under kontroll kan ni tala om var pengarna ska tas. Hur ska ni då med trovärdighet kunna hävda att ni ska anslå dessa 58 miljarder under tolvårsperioden?

Björn Rosengren kommenterar inte med ett ord att man år efter år under innevarande period har misslyckats med att ta fram pengarna. Det har fattats mellan 2 och 3 miljarder årligen sedan 1998.

Ni har ingen särskilt bra *record* i den här frågan.

Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja vända tillbaka frågan till Sven Bergström och de andra borgerliga partierna: Vem ska man lita på?

Vi föreslår inga skattesänkningar. Vi föreslår inga ändrade ramar för detta.

Jag vill hävda att den trovärdighet vi har i finansieringen är väsentligt högre.

Vi har inte någon ambition att skära i vare sig a-kassa eller andra sociala välfärdssystem för att klara de nödvändiga infrastrukturåtgärderna.

Det viktiga i debatten är att vi ser vilka problem vi har, vilka mål vi har och hur vi löser dem på ett kostnadseffektivt sätt. Man löser inte allt med infrastrukturinvesteringar.

Sven Bergström talar om sjöfarten. Vi har väl utbyggda hamnar i Sverige. Det finns t.o.m. en viss överetablering enligt andra källor. Det är inte fråga om att styra över till sjöfart genom att i första hand investera mer, utan det handlar om kostnadsförändringar de olika transportslagen emellan.

Det finns förutskickat i propositionen att om vi ska klara miljö- och klimatmålen och om vi ska klara trafiksäkerhetsmålen och kvalitetsmålen vad gäller vägsystemet måste tungt gods styras om från väg till järnväg och sjöfart. Det gör man nog i första hand genom att ändra prisrelationerna och genom att följa det som är nytt i EU:s transportpolitik, dvs. att i större utsträckning låta de externa kostnader som trafiken ger upphov till inkluderas i priset. Då kan vi få en effektiv och rättvis fördelning mellan de olika trafikslagen när det gäller godstransporterna.

Det gör man inte i första hand genom investeringar, Sven Bergström.

Anf. 23 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! När det gäller totalen och finansieringen av våra olika budgetalternativ tror jag att det är en fördel om vi återkommer till hela den debatten i samband med att vi debatterar betänkandet från trafikutskottet den 13 december.

Karin Svensson Smith vet mycket väl att Centerpartiet som ansträngt sig genom åren för att ta ansvar för ekonomin alltid lägger genomfinansierade budgetförslag. Det ser vi en ära i att göra. Vi sänker skatterna, och vi gör det finansierat. Vi satsar på infrastrukturen, och vi gör det finansierat.

Jag återkommer gärna till den debatten med Karin Svensson Smith. Jag blir väldigt orolig när Vänsterpartiet tillsammans med regeringen intecknar 58 miljarder för tolvårsperioden 2004–2015. Det är verkligen att slå blå dunster i ögonen på människor, när man inte ens under innevarande period har orkat ta fram de pengar vi anslagit i den plan som gäller. Det har man misslyckats med år efter år. Det är ingen bra ingång när det gäller att skapa trovärdighet för den nya planen.

När det gäller sjöfarten är jag förvånad över att inte Karin Svensson Smith känner större oro i synnerhet för Vänersjöfarten som blöder och hänger på gårdsgården och som hotar att skyffla upp en massa lastbilar och ny tågtrafik på land. Det finns risk för att Vänertrafiken går i stöpet.

Om man sitter i ett samarbete med regeringen måste man vidta åtgärder. Det finns en utredning av Bengt K. Å. Johansson som talar om vad man kan göra för att försöka se till att Vänersjöfarten får rimliga villkor för att fortsätta. Vänsterpartiet medverkar till att ingenting händer på den punkten, medan Vänersjöfarten riskerar att gå i stöpet.

Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Vi har också finansierade förslag, men vi är inte beredda att skapa en gräddfil för transporterna genom att dra ned på våra sociala ambitioner eller våra rättviseambitioner. Det är jag övertygad om att regeringen inte heller är.

Att ni vill finansiera era vägförslag genom att dra ned på a-kassan, får ni stå för. Det är ingen modell som lockar oss eller dem vi företräder i svensk politik.

Apropå att lämna skulder efter sig, vet jag inte om representanter för de borgerliga partierna här i kammaren är de bästa att tala om det. Det skuldinnehav vi fick ta över vid makttillträdet när det blev regeringskifte i Sverige, är kanske inte något som ni ska skryta om. Det är något som vi har fått hjälpas åt att sanera och som har varit besvärligt för oss.

När det gäller finansieringen kan man notera att det inte finns några PPP-finansieringar. De lån som tas amorteras under planeringsperioden. På det viset ger de inga skuldberg till kommande generationer. Det räcker med de gamla skulder som man redan har dragit på sig på infrastrukturensida.

När det gäller sjöfarten styr man inte bara genom att investera. Det skulle inte räcka om vi anlade fler hamnar för att få över gods till sjöfart. Det handlar om att ha rättvis prissättning.

I dag har vi en för låg kostnad på vägtransporter när det gäller tung trafik. Därför finns det ett tilläggsdirektiv till Vägbeskattningsutredningen om att man ska se på hur man kan införa kilometeravgifter för tung trafik i Sverige.

Om vi skulle lyckas med det, och ta ut det i hela vägsystemet kan vi få en rättvis och effektiv fördelning mellan de olika transportslagen vad gäller godshanteringen.

Anf. 25 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith har snabbt blivit statsman och tar väldigt stora ord i sin mun när det gäller budgetsanering och annat.

Om jag minns rätt var Vänsterpartiet långt på sidan när Centerpartiet i den mest trängda situationen 1995, 1996, 1997, tillsammans med Socialdemokraterna tog ansvar för att sanera statsfinanserna; en fortsättning, vill jag säga, på det som inleddes under perioden 1991–1994. Men det var bara vi som orkade med att fullfölja hela vägen.

Det skulle vara klädsamt om Karin Svensson Smith talade med något mindre bokstäver när det gäller ansvarstagande.

Ingen gräddfil för trafiken, säger Karin Svensson Smith sedan. Då har vi svart på vitt. 364 miljarder kan det bli, om pengarna räcker till, men trafiken ska inte ha någon gräddfil. Det är vad Vänsterpartiet säger. Det är att bekräfta precis det som Johnny Gylling, Per-Richard Molén och jag har varnat för, nämligen att det står skrivet i stjärnorna om det blir en sådan satsning som regeringen och Vänsterpartiet nu förespeglar.

Det får provas mot annat. Vad är det som säger att kalkylerna och målsättningarna kommer att hålla?

Karin Svensson Smith antyder redan i dag att det här kommer att prutas på när det ställs mot andra angelägna behov inom vård, skola och omsorg. Därför är dessvärre trovärdigheten för denna infrastruktupropo-

sition, som Vänstern och regeringen står bakom, rejält urgröpt redan innan den har passerat trafikutskottet och riksdagen.

Anf. 26 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Nu har infrastrukturpropositionen kommit. Den är omtalad och efterlängtd. Det är en längtan som har övergått i frustration när veckor och månader utmynnar i en flerårig försening – långt mer sen än den buss som enligt Björn Rosengren inte gick i tid i morse. Propositionen är ett trafikförslag som sannerligen inte håller tidtabellen. Här kan man tala om sen avgång!

Under vänta-och-se-tiden har Näringsdepartementet och dess chef pratat, prutat och punkterat. Stödpartierna har stökat, bromsat eller hoppat av.

Herr talman! Utifrån ett liberalt synsätt är infrastruktur och trafikpolitiska viktiga delar i samhällets s.k. ryggrad och blodsystem. Att vi i Sverige sedan mitten av 1800-talet har haft en positiv välfärdsutveckling kan till stor del kopplas till att handel, kommunikation och industri har ökat människors materiella välfärd. Där har goda kommunikationer haft en avgörande roll. Arbetspendling ska underlättas, och det förbättrar förutsättningarna att bo där man vill och ha sitt arbete någon annanstans. Trafikpolitiken är ju av stor regionalpolitisk betydelse. Det är en betydelse som vi i Folkpartiet har uppmärksammat särskilt i vårt nya landsbygdspolitiska program ”Bo där du vill”.

Att få en upprustning av det befintliga vägnätet, men också att få en del nya stråk, är oerhört angeläget. Därför har vi i likhet med alla oppositionspartier, mer än regeringen, pläderat för en större satsning på vägarna. Det innebär att oppositionen har haft en betydande offensiv i vägfrågorna de senaste budgetåren medan regeringen inte har kommit loss från sitt mångåriga motstånd. Stödpartierna har getts utrymme för sin negativa hållning mot främst vägbyggande.

Framför allt har riksdagsmajoriteten visat brist på förståelse för människors behov av dagliga bilresor, trots vetenskapen om att den helt dominerande andelen transporter sker på väg – oftast till mer än 80 % av bilburna med eget fordon. När det gäller godstrafiken har betydande ansträngningar för att öka användandet av andra färdmedel inte hejdat expansionen på lastbilssidan. Det statliga utredningsinstitutet SIKÄ gör bedömningen att godstransporterna också i ett tioårsperspektiv framt i realiteten nästan uteslutande kommer att ske via vägnätet. Det kan finnas skäl att beklaga att järnvägen inte hävdat sig i konkurrensen. Men det går inte, som en del politiker eller partier gör, att bortse från verkligheten och drömma sig bort till ett samhälle som inte existerar och som inte heller har möjlighet att påverka de mer eller mindre fantasifulla önskemål man har.

Utifrån den trafiktäthet som vi har, inte minst runt våra storstäder i södra och västra Sverige, är en expansion av vägbyggande mycket angelägen. Det finns många s.k. flaskhalsar i trafiksystemen som tydligt bidrar till en sämre trafiksäkerhet. Vi har i vårt förslag nämnt ett antal sträckor som skulle behöva bli huvudvägar, men också fyrfältsvägar ter sig angelägna ur både ekonomisk och rationell synpunkt.

Jag tror, herr talman, att oavsett varifrån i landet vi kommer har vi erfarenheter av undermåliga vägar som hindrar både näringsliv och person-

trafik att fungera trafiksäkert. Flera inlägg i dag har bekräftat det. För egen del har jag kunnat iaktta de stora bristerna på t.ex. riksväg 45, som är en viktig led från Göteborg ända upp till nordligaste Sverige. Den bör få status av Europaväg. Vi har den trafiktäta riksväg 44 från E 20 vid Götene ut mot Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Den senare delen är särskilt farlig, och där har varit svåra ödesdigra olyckor – många med dödlig utgång och ännu fler där människor har skadats svårt.

Vi har även andra leder som brådskar. Riksväg 40, särskilt sträckan Borås–Jönköping, är ju som oppositionen nämnde ytterst angelägen sedan motorvägen till Borås blivit klar och E 4, med några få undantag, är upprustad. På E 20 är situationen särskilt allvarlig på sträckan Alingsås–Vårgårda och vidare österut.

Det stora landskapet Dalsland är beroende av ett vägnät som också har att hantera klara strategiska skogstransporter. Nu måste många småföretag och åkare ställa av sina fordon i mer än en månad under tjällossningen. I en hel del fall har det lett till att de blivit ekonomiskt ruinerade. Statsmakten har ett ansvar för det näringsliv som man i högtidstalen hyllar och som nu måste få rimliga förutsättningar att fungera.

Det är högst oklart hur trafikföringen på väg är tänkt i våra tyngsta trafikområden – Mälardalen och Göteborgsområdet. Trafikinfarkten i Stockholm lär bestå, och svåra passager i Västsverige är med dagens proposition inte undanröjda. Nu vet vi inte ens om väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn eller andra brister på vägarna i Västsverige kommer i fråga de närmaste åren.

Västra Götalandsregionen har länge hävdat att man över en tioårsperiod behöver 50 miljarder kronor för en upprustning och för att få en god balans. Det visar att man ute i kommuner, regioner och landsting har varit klara med sina planer men som sedan regeringen och Björn Rosengren inte orkat med.

Behovet av en infrastrukturinvestering i Sverige är ännu större än vad regeringen synes förstå. Folkpartiet anser att genom bl.a. nya finansieringsreformer bör investeringarna vara klart större. Dessutom är behovet av drift och underhåll av vägar stort redan under 2002 och 2003, vilket regeringen faktiskt bortser från.

Många kommuner, landsting och regioner i Sverige är bekymrade över att det saknas resurser för återuppbyggnad av ett förfallet vägnät. De vidlyftiga löften regeringen lämnar har en pysventil där man slingrar sig och säger att investeringarna endast genomförs ”i den takt det statsfinansiella läget medger”. Dessutom är den ”baktung”, inte ”framtung” som Björn Rosengren nyss påstod. Den största delen läggs på framtiden, vilket ökar ovissheten. Men det är ju bortom valet! Nu är det oklart om beskedet för denna påstått ”största investering” beträffande infrastrukturen. En garanterad upprustning borde vara en förutsättning, och är en förutsättning, för näringslivets behov för att pendlings- och nyttoresorna ska fungera.

Herr talman! Vår ökning av väganslagen markerar att det är angeläget att det ges extra pengar. Vi har beklagat att regeringens intresse för PPP-finansiering tycks ha svalnat. För Folkpartiets del är vi tydliga med att det är viktigt att komma fram med angelägna vägprojekt. De är legio i antal. Det är en samhällelig kapitalförstörelse att inte åtgärda detta nu. För att välfärden ska bibehållas och utvecklas framöver krävs ett väl utbyggt

nät av infrastruktur i hela landet. I denna sektor är vägbyggande samt underhåll och upprustning av slitna vägar angelägna åtgärder.

Nu kommer rapporter om vad en försenad infrastrukturproposition ställt till med. I mitt eget hemlän har landskapet Dalsland ofta råkat illa ut. Det gäller statens ansvar för elförsörjning vintertid, utbyggd teleteknik och fördröjt järnvägsbyggande. Därtill kommer det mest eftersatta, den fleråriga eftersläpningen av tjälsäkringen. Nu kommer det pengar. Det är bra, Björn Rosengren. Nu kan man komma i gång. Men i ett pressmeddelande i går påminde det om att hälften av alla vägar i Dalsland är avstängda under tjällossningen. Dalsland är tillsammans med Jämtland de mest utsatta landskapen i landet. Samtidigt kunde TT meddela att det företag som kämpat hårdast för vägupprustning och tjälsäkring i landskapet nu har gått i konkurs och inte finns kvar längre – mer än möjligen som en symbol över en senfärdig regeringspolitik.

Om nu satsningen på infrastruktur skulle vara så imponerande så är sjöfarten satt på undantag. Gömd eller glömd.

Det hade varit angeläget att regeringen hade haft en plan för hur insjöfarten skulle stärkas. Sådan trafik på vatten är samhällsekonomiskt lönsam. I Europa satsar man på vattenvägarna. Det är både tillväxtfrämjande, trafiksäkrare och miljövänligt.

En modern omlastningscentral i norra Vänern, utbyggnad av slussarna i Trollhättan och att införa ett rättvisare system för sjönäringsens finansiering är angelägna frågor som bör lösas snarast.

Glöm inte att den mängd gods som transporteras från Vänerområdet ut till Göteborg och västerhavet motsvarar 3 000 godståg eller 100 000 långtradare årligen. Leker man med tanken att dessa långtradare skulle hålla trafiksäkert avstånd blir det en lastbilskö på 1 000 mil, dvs. från Näringsdepartementets lokaler till någonstans i södra Afrika. Denna godsmängd klarar inte järnvägen och rakt inte riksväg 45.

Trafikpolitiken är pulsen för samhällets ryggrad. Men det brister i regeringens ekonomiska analys. Det är en brist som framträder allt tydligare ju fler som läser propositionen. Riksdagens revisorer uttalade redan i våras i sin särskilda skrivelse till riksdagen att ”kraven på det samhällsekonomiska beslutsunderlaget för väg- och järnvägsinvesteringar bör ses över”.

Revisorerna hävdar att ett sådant underlag ska vara ”informativt, tydligt, lättillgängligt och aktuellt”. Dessutom bör fler alternativ redovisas, och man slår också fast att en investerings alla effekter ska redovisas samlat.

I denna skarpa kritik instämde en enig riksdag. Visserligen nämns detta påpekande i propositionen. Men man ser ut att ha glömt av det när tryckpressarna startade.

Så ett par frågor. Det gäller bärigheten på de små vägarna. Det är bra, men pengarna till drift och underhåll kommer att vara otillräckliga redan 2003 och 2004. Då växer underhållsberget igen. Investeringspengarna ökar inte. Min delfråga blir om det är Vägverkets planer som gäller, eller om det är näringsministern som nu lägger en ny tidtabell. Frågan ropas ut från t.ex. Markaryd, där det sägs att förhoppningarna om att spaden omedelbart sätts i jorden synes ligga tre fyra år framåt i tiden. Detta är frågor som propositionen inte besvarar, herr talman.

Trafiksäkerheten är också nedprioriterad. Nollvisionen är en god pedagogik, men den är oskickligt hanterad. Ännu mer tragiskt är att många fler blir svårt skadade och fler blir dödade i trafiken därför att vi inte är tillräckligt energiska i trafiksäkerhetsfrågorna. Och det måste väl ändå bekymra näringsministern.

Till sist, herr talman: Vår förhoppning är att riksdagen ska komma till beslut som ska höja standarden på de utsatta delarna av infrastrukturen, främst vägarna, så att de får bättre bärighet inte minst med tanke på tunga transporter. Näringslivets behov och människors valfrihet kräver en sådan utveckling och hantering. Regeringen har säkert haft en god avsikt, men det saknas fortfarande byggstenar i detta infrastrukturens huskomplex. Skulle det sättas en melodi till texten skulle det nog bli "Rosengrens ofullbordade".

Anf. 27 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Herr talman! Då står vi äntligen här med ett efterlängtat förslag om infrastrukturen.

Det är det viktigaste styrande dokument avseende landets kommunikationer som regeringen presterat under den här mandatperioden.

Jag tänkte beröra två aspekter och dels ge mina reflexioner på den kraftiga försening som den här propositionen har råkat ut för, dels ta upp Miljöpartiets påverkan på utformningen av och vår syn på densamma.

Förseningens orsaker är för mig okända, och det är givetvis inte positivt att så har blivit fallet. Men nu får vi försöka glädja oss att den har kommit på riksdagens bord. Se det som att vår näringsminister, Björn Rosengren, har lyckats klämma fram något på det här området även om han har fått hjälp med en och annan krona.

Att han inte lyckats komma till förhandlingsbordet tidigare kan jag inte tolka på annat sätt än att sossarna inte har varit överens sinsemellan – storstad mot landsbygd, näringsdepartement mot finansdepartement.

Jag och partiet har varit i ständig beredskap för förhandlingar om näringsministern skulle tycka att han och regeringen hade ett gemensamt förslag att lägga fram för sina samarbetspartner.

Vi kom till den tidpunkten i samband med budgetförhandlingarna nu i slutet av augusti, och då började det hända något.

Det går att läsa: "Förslagen i denna proposition har utformats i samarbete med vänsterpartiet." Det stämmer naturligtvis, men bara till en del eftersom det viktigaste i förslaget, dvs. hur mycket pengar det ska vara och vad de ska användas till, i högsta grad är fjärrstyrt.

Detta bestämdes i de samtal om budgeten som förekom mellan oss tre partier. På detta sätt har vi i Miljöpartiet sett till att få med våra viktiga krav om järnvägssatsningar och vägsatsningar på landsbygden.

Och här kommer jag in på hur vi ser på de förslag som finns.

Alldeles uppenbart är att de första årtiondena av det nya årtusendet blir järnvägens decennium inom svensk trafikpolitik – för en nödvändig ekologisk omställning. 100 miljarder till järnvägsinvesteringar talar sitt tydliga språk!

Den stora kampen gäller miljön. Vi i Miljöpartiet säger ja till järnväg och nej till motorvägar. Vi har miljövännerna bakom oss i de nödvändiga förslag om järnvägssatsningar som behövs för att skapa ett ekologiskt uthålligt samhälle.

Vi har behövt ett trendbrott till förmån för transporter på räls. Detta har vi åstadkommit, vilket vi känner oss stolta över!

Att vi står långt ifrån socialdemokraterna är alldeles uppenbart med tanke på att Björn Rosengren har uttalat sitt stöd till sina socialdemokratiska kommunalråd som vill ha motorvägar kors och tvärs i södra Sverige.

Att Vänsterpartiet har sällt sig till denna motorvägslovsång är ett miljösvik liknande Centerns svik i kärnkraftsfrågan.

Trots mål om minskningar ökar koldioxidutsläppen i Sverige. Den ständigt växande bil- och flygtrafiken är den främsta orsaken till ökningen. Att det krävs åtgärder är alldeles uppenbart, och då blir frågan för väljarna: Ska vi eller ska vi inte ha en trafikpolitik som leder till ökade vägtransporter, ökade koldioxidutsläpp och tilltagande växthuseffekt?

Miljöpartiet är, till skillnad från andra partier, av uppfattningen att trafiken måste anpassas till de ekologiska förutsättningarna. Vi får inte sätta kommande generationers möjligheter på spel genom att förbygga oss på motorvägar.

Vägsatsningar för landsbygden har vi också fått igenom. Vi har åtgärder som syftar till att människor ska kunna komma fram året runt på hela vårt vägnät, och industrin kan köra med sina transporter där de så önskar.

Landsbygdspaketet är dock inte riktigt fullt. Det skramlar lite i det. Här finns det utrymme för att fylla på med resurser. På den här punkten hade jag önskat att sossarna och Vänstern hade varit lite mera förstående för de problem människor och företag har ute i bygderna och satsat mer pengar på åtgärder.

Herr talman! Hur Vänstern kan acceptera den uppgörelse som i går presenterades förblir för mig en gåta.

Karin Svensson Smith har svängt sig med yttranden i stil med: Vi ligger långt ifrån varandra, syftande på den skillnad som Vänstern vill att väljarna ska tro finns mellan Vänstern och sossarna. Ur det pressmeddelande som gick ut den 3 september citerar jag väl valda stycken. Lyssna bara på rubriken: "Vänsterpartiet avvisar nya motorvägsbyggen.

'Uppgifter som cirkulerat i helgen att vänsterpartiet gått med på motorvägssatsningar i budgetuppgörelsen stämmer inte', säger Hans Andersson, vänsterpartistisk riksdagsledamot och förhandlare kring budgetpropositionen. 'Vi har accepterat en ram för fördelning mellan vägsatsningar och järnvägssatsningar, men några konkreta objekt förutom vissa järnvägssatsningar har överhuvudtaget inte diskuterats i förhandlingarna.'

'Ett avgörande krav från oss är att vägpengarna skall satsas där de gör mest trafiksäkerhets- och miljönytta', säger Karin Svensson Smith. — — —

Infrastruktursatsningarna påverkar också möjligheten att komma överens om en ny klimatpolitik. Vänsterpartiet har krävt att koldioxidutsläppen skall minska med 5 % till år 2010.

'Genom att regeringen vill ha stora satsningar på nya vägprojekt men samtidigt avvisar våra förslag för att hejda ökningen av biltrafiken så blir det svårt att minska utsläppen av koldioxid,' säger Jonas Ringqvist, riksdagsledamot (v) och förhandlare kring klimatpropositionen.

”Mp har hoppat av men även vi inom vänsterpartiet har en smärtgräns. Miljöfientliga ringleder i Stockholm för miljardtals kronor kan vi inte acceptera,” avslutar Karin Svensson Smith.”

Vad är det som gäller, Björn Rosengren? Blir det inga nya motorvägar i och med den här propositionen? Får inte Stockholm några pengar till vägsatsningar i miljardklassen?

Svaret har näringsministern redan gett i debatten. Det kommer att byggas ett antal motorvägar. Det intryck jag får av propositionen gör att jag tolkar det som att sossarna och Vänstern tänker bygga de flesta av de motorvägsprojekt som Vägverket planerat. Hur ligger det egentligen till med motorvägarna, Karin Svensson Smith?

Anf. 28 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Miljöpartiet anklagar Vänsterpartiet för ett svek.

Jag undrar egentligen vem det är som har svikit. Den ram som var resultatet av budgetöverenskommelsen, med 100 miljarder till järnvägsinvesteringar och 69 miljarder till väginvesteringar, var ett gemensamt arbete där Miljöpartiet och Vänsterpartiet drog åt samma håll.

Sedan lämnade ni båten. Då menar jag att ni svek. Hur de 69 miljarderna, som man har utrymme för till väginvesteringar, används är faktiskt väl så viktigt.

Vi står bakom propositionen. Självklart finns det skillnader mellan Socialdemokraternas och Vänsterpartiets trafikpolitik. Men inför alternativet att lämna över trafikpolitiken till en annan majoritetskonstellation i Sveriges riksdag tyckte vi det var självklart att försöka hitta det som är vår minsta gemensamma nämnare. Det är så politiken går till. Man kan inte ensam diktera hur saker och ting ska gå till med mindre än att man har mer än 50 % av rösterna bakom sig. Det har varken ni eller vi. Då gäller det att hitta vad som är kraftfullt.

Vi skäms inte över propositionen. Vi är tvärtom stolta över att vi har hittat bra skrivningar och bra fördelning. Av de regionala vägsatsningarna kan man se att det finns ett väldigt brett tak för vad regionerna kan välja. Vi har en tydlig skrivning när det gäller kollektivtrafik, cykeltrafik och trafiksäkerhetsåtgärder. Det finns också möjligheter för de län som gör extra planer i förhållande till målen att få mer pengar medan de andra som har lägre måluppfyllelse kan få mindre.

Det tycker jag är ett mycket bra resultat för hur man använder de 69 miljarderna.

Anf. 29 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! När det gäller de 69 miljarder som det talades om i budgetsamtalen var det väldigt uppenbart för oss att en stor del av de pengarna skulle gå till motorvägsbyggen eller till trafikleder i Stockholm och Göteborg. För oss var det uppenbart att det inte var acceptabelt för vårt parti med den ideologi och den syn vi har kring miljöfrågorna. Detta måste komma till uttryck till väljarna på något sätt. För oss var det enkelt. Vi avstod från den biten. Det var alldeles givet och fullständigt klart.

Det regionala anslaget innebär att Vänsterpartiet kan tänka sig att pengarna går till kommunala flygplatser. Det står helt tydligt och klart. Det finns naturligtvis en förhoppning i Stockholms- och Göteborgsreg-

ionen med den skrivning som finns i propositionen att de får pengar. Propositionen innebär mer pengar till trafikleder i Stockholm. Det står: Det är också nödvändigt att ramen görs så stor att nödvändiga utvecklingsinsatser ska kunna göras i regioner med stark tillväxt.

Regioner med stark tillväxt är i Sverige i dag rimligtvis Stockholm och Göteborg. Alltså kommer de att få pengar till sina trafikleder. Detta kan inte vi inom Miljöpartiet acceptera. Tyvärr har Vänsterpartiet accepterat detta och inte lagt manken till att stenhårt försöka få bort de grejerna.

Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vi hade kunnat göra som Miljöpartiet, lämnat båten i samma ögonblick och sagt: Spendera 69 miljarder som ni vill, leta upp någon annan samarbetspartner. Jag är alldeles tvärsäker på att det inte hade blivit mer miljöinriktning av det, utan det hade blivit mindre. Vi tycker att vi tar ansvar för att trafikpolitiken får så tydlig miljöinriktning som möjligt.

Mikael Johansson vet precis lika bra som jag att förutsättningen för de 100 miljarderna till järnvägssatsningar var att det blev 69 miljarder till vägarna. Det kunde Socialdemokraterna och Miljöpartiet komma överens om. Då är det rimligt att man fortsätter sitt ansvarstagande, ser till att etappmålen för koldioxidutsläpp finns kvar och fortsätter arbetet med att inrikta investeringarna på det bästa sätt vi kan i förhållande till de trafikpolitiska målen.

Det finns inga uttalade motorvägssatsningar i propositionen. Det finns över huvud taget inte nämnt några ringleder kring Stockholm. Här finns en förutsättning för ett hållbart trafiksystem, precis som jag sade i min inledning. Om det blir verklighet beror på om man fortsätter att ta ansvar och är med och ser till att priserna på trafiken reflekterar kostnaderna. Då kan man styra mot klimatmålen. Det kan inte göra om man lämnar skutan och står utanför politiken. Då har man svårt att styra och vara med och påverka.

Anf. 31 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Ett samarbete av detta slag bygger också på vad vi kan blockera. Vi kan säga till Socialdemokraterna: Detta får ni inte göra. Det är också en del i ett samarbete. Detta är en typisk sådan fråga. Socialdemokraterna hade absolut inte kunnat göra upp med något annat parti om mer pengar än vad de själva hade tänkt sig. Det alternativet existerar inte.

Björn Rosengren har här i dag i debatten sagt att det blir motorvägar. Han har sagt det två gånger. Vem i Sverige skulle kunna tolka det på annat sätt än att motorvägar nu kommer att byggas? Nästa år kommer projekt att sättas i gång. Med den skrivning om det regionala anslaget som finns i propositionen är det alldeles givet att en del av det kommer att gå till att bygga en mängd trafikleder i Stockholmsområdet och Göteborgsområdet. Jag kan inte tänka mig att någon annan i Sverige skulle kunna tolka det annorlunda.

Anf. 32 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Det är rätt som Mikael Johansson säger att vi inledde förhandlingarna mellan Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljö-

partiet. Det gick faktiskt ganska bra en längre tid. Miljöpartiet valde sedan att hoppa av eftersom det tyckte att vägsatsningarna var för stora. Det är inget fel i det. Det är bara att konstatera att vi har helt olika politik när det gäller vägar.

En sak som jag däremot aldrig har förstått logiken i är när ni i era resonemang säger att ni motsätter er motorvägar. Ni utmålar varenda ny motorväg som ett hot mot det ekologiskt uthålliga samhället. Det är väl så. Men när det gäller att bygga ut tvåfiliga vägar till trefiliga med mitt-räcken tycker ni att det är helt okej. Ni t.o.m. bejakar de satsningarna eftersom trafiksäkerheten ökar.

Jag har svårt att förstå att det är bra med trefiliga vägar och att det är en del av det ekologiskt uthålliga samhället medan det tydligen är miljö-katastrof om vi skulle bygga fyrfiliga vägar med ett dike emellan, som ju är motorväg. Jag skulle gärna vilja ha en förklaring till detta.

Anf. 33 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag kan hålla med om att vi hade ett bra samarbete kring infrastrukturpropositionen tills våra budgetförhandlare tog över.

Vad gäller frågan om motorväg är principen den att det ofta finns parallella järnvägar längs motorvägarna. Om det saknas ska det naturligtvis byggas en järnväg där. Det lär det antagligen kunna göras nu med Göta-landsbanan. Det är vår miljöprofil.

Vi vill konkret ha järnvägsprojekt i stället för motorvägar. Det är vår ideologi och vår utgångspunkt i trafiksäkerhetsfrågor. Människor ska kunna ha en framkomlighet och en transportkvalitet.

Trefiliga vägar är inte i första hand ett sätt att öka framkomligheten utan en fråga om att öka trafiksäkerheten. Det finns naturligtvis också andra sätt att förbättra trafiksäkerheten.

Därför innebär för det mesta inte en trefilig väg att hastigheterna ökar. Människorna upplever det definitivt inte som att det ökar framkomligheten. Det kan snarare vara tvärtom. De upplever vägarna som mindre och trängre, och det sänker hastigheten.

De fyrfiliga vägarna, en minimotorväg eller en stor riktig motorväg, innebär i princip att människor kan köra i 110 kilometer i timmen. Det är en väsentlig skillnad i framkomlighet.

Anf. 34 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Jag måste ställa frågan om Mikael Johansson någonsin har kört på en trefilig väg. Det är självklart att det ökar framkomligheten. Det är självklart att det är lättare att ta sig fram på en trefilig väg. Man slipper ligga bakom lastbilar utan kan köra om dem till skillnad från hur det är på tvåfiliga vägar. Det är så.

Jag vill säga detta som det sista i denna debatt. Det är en fråga som stannar lite i luften. Vad är skillnaden ur miljösynpunkt mellan en väg med ett dike emellan och två filer på vardera sidan och en väg med tre filer? Det ena är en miljökatastrof medan det andra är helt okej. Det har jag svårt för.

Det är 39 miljarder som satsas på nationella vägar. De pengarna ska användas för det nationella vägnätet.

Anf. 35 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag har kört på trefiliga vägar, eller jag har rättare sagt åkt med. Jag har inget körkort. Jag tänker inte utsätta andra för den faran att jag skulle köra.

Det visar sig att människor upplever att vägarna är trånga. Medelhastigheten sjunker helt enkelt. Det är ganska givet. På en minimotorväg där man sätter upp ett mitträcke och har två filer på var sida kan hastigheten öka till 110 kilometer i timmen. Det är den upplevelsen som människor har haft.

Det innebär också att människor kommer att få ligga bakom lastbilar-na ett antal kilometer tills de i några kilometer får en tvåfilig variant. Det är ju det som är syftet, och det kommer att innebära en ökad trafiksäkerhet – dock inte en ökad framkomlighet på samma sätt som är fallet med en motorväg.

Anf. 36 ROY HANSSON (m):

Fru talman! När Maud Olofsson kommenterade ett av Näringsdepartementets tidigare alster denna vecka sade hon att det var snuspengar. Tänk ändå om den som är beroende av väl fungerande kommunikationer till Gotland kunde säga detsamma!

I propositionen om infrastrukturen – med över 150 sidor och med 364 miljarder kronor utlovade – är Gotland över huvud taget inte omnämnt. Jo, på s. 53 i en bisats talas det om att Stockholm, Gotland och Skåne har mindre tjälskador. I övrigt är det helt tomt. Såvitt jag förstår har Vänstern tagit åt sig att man är med på det här. Således står man självklart bakom att man har trängt ut Gotland här.

Fru talman! Gotlandstrafiken har varit en mycket långdragen fråga – troligen den mest välutredda politiska frågan och den fråga som diskuterats mest i riksdagen.

Sedan år 1975 har 25 statliga utredningar arbetat, detta med växlande framgång vad gäller innehållet. Den senaste, och möjligen den bästa, utredningen överlämnade sitt betänkande till regeringen den 6 augusti i år. Underlag för propositioner finns således på Näringsministerns departement, och det har funnits tid för att omsätta detta underlag till en vettig propositionstext.

I budgetpropositionen, som avlämnades den 20 september, står det ingenting om Gotlandstrafiken utöver att regeringen avser att återkomma. I propositionen *En politik för tillväxt i hela landet* från Rosengrens departement står det att Gotlandstrafiken bör reformeras. Gäller inte tillväxt i hela landet? Gäller inte tillväxt för Gotland?

Fru talman! Inte heller i denna mångordiga proposition står det någonting om Gotlands kommunikationer. Min fråga till näringsministern är: Anser näringsministern att Gotland är en del av konungariket Sverige? Jag utgår från att näringsministern har ett bra svar på den frågan. Om svaret är ja, varför i hela friden finns då i denna proposition inte den viktigaste delen av Gotlands infrastruktur vad gäller kommunikationer med? Detta är ju så viktigt för ett helt län i Sverige, för alla som bor på Gotland.

Kom nu inte och säg att sjöfart inte är infrastruktur! I propositionen finns det flera avsnitt om just sjöfarten – om fyrar, farleder, hamnar osv.

Dock sägs ingenting om trafiken till och från Gotland, om vår väg över vattnet.

Vägen till Öland, är det infrastruktur? Öresundsbron, är det infrastruktur?

Fru talman! Frågan torde vara mycket välbekant för näringsministern. Jag har framställt ett antal interpellationer och ställt frågor i detta ärende. Vid interpellationsdebatter i kammaren har näringsministern som regel avslutat med att säga: Jag kan försäkra, Roy Hansson, att Näringsdepartementet kommer att klara ut denna fråga – ja så.

Nu kommer näringsministern säkert att meddela att frågan bereds i Regeringskansliet och att ett särskilt remissammanträde kommer att äga rum den 24 oktober – jaha, vad då? Jag frågar mig vad det är för mening med detta. I budgeten för år 2002 finns inte avdelat medel för att lösa denna för Gotland så viktiga fråga, och i den här infrastrukturpropositionen finns Gotlandstrafiken inte omnämnd någonstans trots 150 sidor och tydligen inte heller inom en ram av 364 miljarder fram till år 2015. Avser den beredning som kommer tiden efter år 2015?

Avslutningsvis, fru talman, vill jag fråga näringsministern: Är Gotland en del av Sverige?

Anf. 37 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Låt mig säga att det i den här diskussionen måste föreligga ett stort missförstånd. Om man hade botaniserat i den regionalpolitiska propositionen skulle man ha förstått att det är fråga om ett missförstånd. Där står det på flera sidor om Gotlandstrafiken. Där står det också om hur den ska hanteras. Den saken ska nu beredas i Regeringskansliet. Jag är övertygad om att vi kommer att lösa denna fråga väl efter alla utredningar.

Vidare är det så att vi varje år har avdelat 20 miljoner för Gotlandstrafiken, och vi kommer att fortsätta med att stödja Gotlandstrafiken. Vad vi försöker få fram är ett system som är bättre än det som vi tidigare haft. Det här är väl utvecklat i den regionalpolitiska propositionen, och vi återkommer till detta.

Anf. 38 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Missförståndet står nog inte jag för. I den regionalpolitiska propositionen finns Gotlandstrafiken omnämnd på s. 127 men där står absolut ingenting, bara att trafiken måste reformeras. Så är det med den saken; det sägs alltså ingenting konkret.

Som jag sagt finns heller ingenting i budgetpropositionen, utan regeringen ska återkomma. I den här 153 sidor tjocka luntan står, som sagt, Gotland omnämnt endast vad gäller tjälskador.

Beträffande den utredning som avlämnade sitt betänkande den 6 augusti var det i de direktiv till utredningen som gavs i december entydigt att utestående frågor skulle lösas. Det gäller då det s.k. Gotlandstillägget. Den utredning som lämnade sitt betänkande till regeringen den 6 augusti var bra. Man tog ställning i frågan och hade förslag till en acceptabel lösning vad gäller Gotlandstrafiken. Alla var inte nöjda, men det hade nog gått att nå acceptans för detta. Det här underlaget finns alltså hos Näringsdepartementet, men man har inte velat behandla detta. Det

måste betyda att näringsministern inte anser att Gotland är en del av Sverige, i varje fall inte en del av Sveriges infrastruktur.

Anf. 39 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Jag hade egentligen inte begärt replik men jag kan väl ta replik när jag nu fick tillfälle till det. Det här ska ju remissbehandlas, bedömas osv. Vi återkommer i frågan. Vi har *inte* glömt Gotlandstrafiken, utan den är en mycket viktig del. Här har man gjort bedömningen att det självklart handlar om både transport- och infrastrukturpolitik. Men ytterst handlar det också – vilket finns beskrivet – om sådant som har med regionalpolitiken att göra. Vi återkommer om detta, och jag är övertygad om att alla kommer att bli nöjda.

Jag tycker att tonen här är lite väl hård – om jag får säga så, fru talman. Här har vi ju en process i gång, och vi har en dialog i denna fråga.

Anf. 40 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det är helt rätt uppfattat – tonen är hård här, och den är också hård på Gotland. Sedan år 1975 har det ju varit ett ständigt utredande, vilket har skapat osäkerhet. Jag förstår till fullo att näringsministern inte ville begära replik, men det var ju väl att det ändå blev så.

Återigen hänvisas det till infrastrukturpropositionen. Gå hem till departementet och läs! På s. 127 står det absolut ingenting, utan det sägs bara att Gotlandstrafiken bör reformeras. Enligt Berit Rolléns utredning finns det förslag om hur denna fråga ska hanteras. Varför kunde det inte vara med i budgetpropositionen? Varför var det inte med i denna tjocka lunta om infrastrukturen? Är det möjligen så att vi på Gotland ska vänta till efter år 2015?

Anf. 41 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! För det första: Näringsministern hade bilaterala överläggningar här i kammaren och var därför förhindrad att replikera. Därför vill jag bara helt kort upprepa frågan: Är det en ny tidtabell som gäller i och med denna proposition, eller är det Vägverkets planer som ska gälla – dvs. är det Vägverket eller Björn Rosengrens artikel i Aftonbladet som gäller?

För det andra: När det gäller Björn Rosengrens väldigt starkt uttalade sympati för PPP-lösningar undrar jag vad det är som gör att de nu inte finns med på samma sätt.

För det tredje: Riksdagens revisorer har ju riktat mycket stark kritik som diskuterades här i riksdagen i våras. Enligt ett enigt beslut hette det att det hade brustit i underlaget. Detta får inte fortsätta. Har näringsministern läst igenom vad Riksdagens revisorer och riksdagen säger i sin kritik om det som brister?

Anf. 42 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! När det gäller planerna går det till så att vi formulerar en proposition. Propositionen föreläggs riksdagen. Sedan antar riksdagen propositionen. Vi går ut till trafikverken, som kommer in med planer. De planerna fastställer sedan regeringen, och planerna går tillbaka till riksdagen och ut till trafikverken. Dessa sätter då i gång sin process. Det är

den ordning som vi har. Det är alltså Vägverkets planer som kommer in. Sedan gör regeringen en bedömning av dem. Därmed är det Vägverket som så att säga har professionen och gör bedömningarna. Det är ingen ändring i den processen.

När det gäller PPP-lösningar sade jag tidigare att vi gjorde en promemoria, en s.k. departementsskrivelse, där det fördes en diskussion. Politiskt har vi aldrig tagit ställning för eller emot PPP. Jag har – det vill jag säga här i kammaren – varit öppen för det och tyckt att det är någonting som man skulle kunna pröva, men jag kan konstatera att vi inte har fått fram det i denna proposition.

Sedan gäller det Riksdagens revisorer. Om jag förstår rätt handlar det om den kritik som har funnits mot att man har gjort stora satsningar som inte har ansetts följa det som är samhällsekonomiskt rimligt. Vad vi säger i den här propositionen är att det ska vara samhällsekonomiskt, men vi ska också förena de olika mål som vi har i trafikpolitiken, alltså de sex delmålen. De ska förenas. Vi ska försöka samordna detta, men man ska självklart göra en samhällsekonomisk bedömning.

Anf. 43 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Näringsministern bejakar den kritik som riksdagen och Riksdagens revisorer har gett och säger att det ska vara en rimlig och god analys, men propositionen har ju inte lett i bevis att det är så. Jag uppskattar att näringsministern ändå synes ta allvarligt på detta.

Sedan blir jag inte riktigt klok på vad som gäller för tidtabellen. Björn Rosengren säger att det är Vägverket som är proffset på det här och att regeringen sedan gör bedömningar. Men vem har sista ordet? Det är den fråga som det är intressant att få svar på.

Sedan uppskattar jag, fru talman, att Björn Rosengren inte har stängt dörren för PPP-lösningar – om herr Rosengren får bestämma.

Överläggningen var härmed avslutad.

Propositionen hänvisades till trafikutskottet

Föredrogs och hänvisades

Förslag

2001/02:RB3 till finansutskottet

2001/02:RB4 till konstitutionsutskottet

2001/02:RR2 till finansutskottet

4 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

2001/02:3 En begränsningsregel för fastighetsskatten, m.m.

Motioner

med anledning av prop. 2000/01:147 Offentliganställdas bisysslor

2001/02:A1 av Rolf Åbjörnsson m.fl. (kd)

2001/02:A2 av Kia Andreasson m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2000/01:149 Avgifter inom äldre- och handikappomsorg

2001/02:So1 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp)

2001/02:So2 av Sven Brus m.fl. (kd)

2001/02:So3 av Bo Lundgren m.fl. (m)

2001/02:So4 av Kenneth Johansson m.fl. (c)

med anledning av prop. 2000/01:150 Likvidation av aktiebolag m.m.

2001/02:L10 av Christel Anderberg m.fl. (m)

med anledning av prop. 2001/02:2 FoU och samverkan i innovationssystemet

2001/02:N5 av Jan Backman m.fl. (m)

2001/02:N6 av Christina Axelsson m.fl. (s)

2001/02:N7 av Karin Falkmer (m)

2001/02:N8 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s)

2001/02:N9 av Harald Bergström m.fl. (kd)

2001/02:N10 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

med anledning av prop. 2001/02:15 Den öppna högskolan

2001/02:Ub1 av Jan Backman och Lars Hjertén (m)

2001/02:Ub2 av Sofia Jonsson m.fl. (c)

2001/02:Ub3 av Beatrice Ask m.fl. (m)

2001/02:Ub4 av Yvonne Andersson m.fl. (kd)

2001/02:Ub5 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

med anledning av skr. 2000/01:151 Regeringens förvaltningspolitik

2001/02:K1 av Ola Karlsson och Jeppe Johnsson (m)

5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 4 oktober

2001/02:46 av *Jeppe Johnsson* (m) till socialminister Lars Engqvist
Tillsynen av behandlingshem

2001/02:47 av *Mikael Oscarsson* (kd) till försvarsminister Björn von Sydow
Flygskolans framtid

2001/02:48 av *Harald Nordlund* (fp) till försvarsminister Björn von Sydow
PCB-utsläpp vid musköbasen

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 oktober.

6 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Prot. 2001/02:9
4 oktober

Anmälades att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 4 oktober

2001/02:32 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till statsrådet Lars-Erik Lövdén
Kommunala bostadsföretag

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 oktober.

7 § Kammaren åtskildes kl. 14.22.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdet början t.o.m. 3 § anf. 27
(delvis) och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANDERS FORSBERG

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Meddelande om motionstid.....	1
2 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation.....	1
3 § Hänvisning av ärenden till utskott.....	1
<i>Remissdebatt.....</i>	<i>1</i>
Anf. 1 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	1
Anf. 2 PER-RICHARD MOLÉN (m)	5
Anf. 3 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	8
Anf. 4 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	8
Anf. 5 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	9
Anf. 6 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	9
Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v)	9
Anf. 8 JOHNNY GYLLING (kd)	12
Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	15
Anf. 10 JOHNNY GYLLING (kd) replik	15
Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	16
Anf. 12 JOHNNY GYLLING (kd) replik	16
Anf. 13 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	17
Anf. 14 JOHNNY GYLLING (kd) replik	18
Anf. 15 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	18
Anf. 16 JOHNNY GYLLING (kd) replik	18
Anf. 17 SVEN BERGSTRÖM (c)	19
Anf. 18 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	21
Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	22
Anf. 20 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	22
Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	23
Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	23
Anf. 23 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	24
Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	25
Anf. 25 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	25
Anf. 26 ELVER JONSSON (fp)	26
Anf. 27 MIKAEL JOHANSSON (mp)	29
Anf. 28 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	31
Anf. 29 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	31
Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	32
Anf. 31 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	32
Anf. 32 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	32
Anf. 33 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	33
Anf. 34 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	33
Anf. 35 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	34
Anf. 36 ROY HANSSON (m).....	34
Anf. 37 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	35
Anf. 38 ROY HANSSON (m) replik	35
Anf. 39 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	36
Anf. 40 ROY HANSSON (m) replik	36
Anf. 41 ELVER JONSSON (fp)	36
Anf. 42 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s)	36

Anf. 43 ELVER JONSSON (fp).....	37	Prot. 2001/02:9
4 § Bordläggning.....	37	4 oktober
5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	38	
6 § Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	39	
7 § Kammaren åtskildes kl. 14.22.....	39	