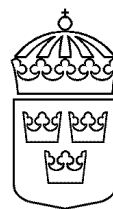


Riksdagens protokoll

2002/03:37

Måndagen den 16 december



Protokoll
2002/03:37

Kl. 10.00 – 17.58
19.00 – 20.20

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 9 och 10 december.

2 § Avsägelser

Talmanen meddelade att förste vice talman *Anders Björck* (m) anhängit om entledigande från uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 januari 2003.

Kammaren biföll denna anhållan.

Talmanen meddelade att *Per Unckel* (m) anhängit om entledigande från uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 januari 2003.

Kammaren biföll denna anhållan.

3 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2002/03:24 till näringsutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående proposition skulle förlängas till *fredagen den 24 januari 2003*.

4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2002/03:SfU1

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2002/03:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2002/03:1 delvis).

Anf. 1 CLAES ROXBERGH (mp):

Herr talman! Det är statens uppgift att se till att vi har en fungerande infrastruktur. Det är statens uppgift att se till att den här infrastrukturen befinner sig på en miniminivå över hela landet.

När man etablerar en infrastruktur styr den utvecklingen. Det är både ett problem och en tillgång. Om man satsar på fel infrastruktur kommer det att styra utvecklingen åt fel håll. Om man satsar på rätt infrastruktur får vi en stimulans av samhällsutvecklingen åt rätt håll.

Långsiktigheten är också både ett problem och en tillgång. Hur bedömer man investeringar som har så lång varaktighet? Hur resonerade romarna när de byggde sina vägar i Europa? De kunde inte ana att vi fortfarande skulle använda dem 2 000 år senare. När järnvägarna började byggas på 1860-talet här i Sverige drog vi på oss skulder av en omfattning som vi inte har gjort sedan dess. Riksdagen fattade beslut om denna, som man ansåg det, chansartade investering. Tänk vilken utveckling det gav upphov till och hur viktigt det var för Sverige. Det styrde hela samhällsutvecklingen.

Då är frågan hur vi ska bedöma de investeringar som vi ska göra i framtiden? Hur ska vi i dag kunna bedöma huruvida Botniabanan eller Norrbotniabanan är de investeringar vi ska göra? Jag är ganska övertygad om att båda dessa banor kommer att bli nödvändiga för Norrlands utveckling i ett långsiktigt perspektiv. Det är sådant som vi bör göra.

Vi tycker också att det finns sådant som vi inte hade behövt lägga pengarna på. Ett par exempel på det är Citytunneln i Malmö och Hallandsåstunneln. Vi tycker att vi hade kunnat spara in de pengarna och lagt dem på andra projekt.

Det finns tre partier, Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, som har gjort en överenskommelse på 121 punkter. Det är en överenskommelse mellan tre partier som innebär att partiernas representanter kommer att verka för dessa 121 punkterna. Vi i Miljöpartiet ser med tillfredsställelse att vi har ett antal viktiga punkter med som rör den här sektorn. Vi tror att det kommer att bli bra.

Vi har nu en kraftig satsning på järnväg här i landet. Jag tror att det är riktigt. Det är en nödvändighet för att utvecklingen ska gå åt det håll som vi behöver. Vi behöver styra över mer gods och mer trafik till järnvägen.

Vi har problem på vägsidan. Vi har problem med trängsel i storstäderna. Jag tror att det är nödvändigt med en marknadsprissättning på trängseleffekten så att de som kör på vägarna faktiskt får betala en avgift. På det viset kan vi styra bort trafik och belöna dem som utnyttjar andra alternativ på samma sätt som när det gäller telefonsamtal. De kostar mer på dagen än på kvällen. Vi borde ha samma system på elsidan också.

Låt oss titta på hur kapaciteten ser ut. Det är faktiskt så att ett tunnelbanespår har samma kapacitet som 16 bilfiler. Då förstår man att vi inte kan lösa problemen i storstadsområdena genom att asfaltera ännu fler

filer. Vi måste ha andra metoder att lösa detta. Den spårbundna trafiken är det alternativ som vi måste arbeta vidare med.

När det gäller vägarna i övrigt tror jag att olycksutvecklingen i den tunga trafiken är ett stort problem som vi har framför oss och som vi måste hitta vägar att lösa. Det gäller också det slitage som den tunga trafiken ställer till med. Jag har fått lära mig att en tung lastbil sliter lika mycket som 10 000 personbilar. Jag tror inte att den tunga trafiken egentligen betalar sina kostnader.

Det är viktigt att gå vidare och bygga bort de flaskhalsar som finns på järnvägen så att vi kan utnyttja systemet i dess helhet. Om vi bygger bort en flaskhals kan vi utnyttja resten av kapaciteten i systemet.

SJ är en aktör inom järnvägsområdet. Jag tror att det vore bra om regeringen gav Brandborns järnvägsutredning ett tilläggsdirektiv så att man under våren fick möjlighet att titta på de problem som finns med SJ:s trafikeringsrättigheter, det vill säga monopolet, och hur SJ:s framtid egentligen ska se ut. Det har en betydelse för det kapitaltillskott som ska komma. Det finns tid för det om man jobbar snabbt. Om Brandborn går igenom de här frågorna och om man har en snabbremiss under sommaren så finns detta på bordet innan kapitaltillskottet måste ges till SJ i augusti.

Sjöfarten är ett energisnålt sätt att transportera gods, men problemet är ju att sjöfarten inte har gjort sin läxa när det gäller dess miljöpåverkan. Det har vi sett genom de olyckor som har skett den senaste tiden, till exempel den här oljetankern utanför Portugals kust.

Jag tror att det är av yttersta vikt att vi i Sverige gör allt vi kan för att få våra havsområden deklarerade som PSSA, det vill säga *particular sensitive sea areas*. Det är viktigt att vi försöker göra detta genom våra samarbetsorganisationer och att vi också går vidare som enskild nation och söker PSSA-status för våra kustområden.

Det är också viktigt att vi ställer vettiga krav på sjöfarten i övrigt. Den måste minska sin miljöpåverkan. Här pågår ett frivilligt arbete som också måste stödjas och uppmuntras, så att man minskar utsläppen från fartyg.

Inte heller när det gäller bunkerolja har man gjort sin läxa. Många fartyg kör på bunkerolja med hög svavelhalt, och det vill vi få bort. Det finns ett antal goda exempel, rederier som gör ett förträffligt jobb, som har goda fartyg med låga emissioner och som kör på bra bunkerolja. De här rederierna borde vi uppmuntra eftersom de är exempel som vi vill att de andra ska följa. Vi måste hitta sätt att stödja de här företagen. Framför allt bör vi när vi handlar upp transporter se till att ställa miljökrav på dessa.

Luftfarten har klarat sin läxa bra på miljöområdet men har ändå en stor miljöpåverkan. Flyget ska användas till det som det är bra på. Jag tror att vi har en uppgift i att se över hur flyget fungerar, framför allt i glesbygden. Vilka flygplatser ska till exempel ha kommunalt stöd, och vilka ska vara statliga? Där finns en uppgift för oss.

Den stora uppgiften är egentligen att få en samordning mellan trafikslagen. Det har vid åtskilliga tillfällen gjorts försök att förbättra samordningen många gånger om, men jag tror att detta måste göras ordentligt. Alltför mycket sker på det viset att sektorerna bedöms var och en för sig. På järnvägshåll tenderar man att se det så att allt ska transporteras på järnväg, medan man inom flyget tenderar att se det så att allt ska trans-

porteras på flyget etcetera. I själva verket är det så att vi når framgång om transportslagen samverkar. Det är då som vi kan få ett miljöanpassat och effektivt transportsystem.

Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till reservation nr 2. Givetvis står vi moderater bakom alla våra yrkanden, men vi nöjer oss med att yrka bifall till endast en reservation.

Regeringen och dess ännu ganska nytillträdde infrastrukturminister Ulrica Messing, som jag vill hälsa välkommen i den nya rollen, har ett stort ansvar för den infrastruktur som i många avseenden utgör grunden för vårt lands framtida utveckling. Ansvar medför stora utmaningar men också stora möjligheter. Om befintlig infrastruktur förvaltas ansvarsfullt och ny infrastruktur utvecklas på ett framåtsyftande sätt, är möjligheterna oändliga. Om å andra sidan det förfall som i dag tyvärr präglar infrastrukturen tillåts fortsätta och en positiv utveckling inte tas till vara, ser framtiden inte alls ljus ut.

Bristerna i underhållet på vägsidan beräknades av Vägverket vid ingången av detta år till närmare 16 miljarder kronor.

Exemplet SJ är tydligt. SJ behöver nu 1 miljard kronor för att klara ekonomin. Under flera år har tågmaterielen eftersatts. Dessutom har SJ tecknat förlustavtal som är mycket tveksamma ur konkurrenssynpunkt och som kommer att fortsätta att kosta stora pengar lång tid framöver.

En väl utvecklad infrastruktur är en förutsättning för Sveriges framtida tillväxt. Den välförståelse som Sverige genomgått det senaste århundradet är i stor utsträckning förknippad med handel och därmed med transporter och kommunikationer. Infrastrukturen gör det möjligt att transportera såväl gods och passagerare som information.

Kraven på ett transportsystem som tillvaratar alla de olika transportslagens möjligheter växer i takt med att inte minst industrins krav på punktliga leveranser ökar. I allt större utsträckning fungerar de olika transportslagen som komplement till varandra.

När infrastrukturen brister och inte klarar att leva upp till de krav som dess användare ställer på den har detta betydligt mer långtgående konsekvenser än vad som vid första anblicken ser ut att vara fallet. Ett vägnät som inte är framkomligt året runt och som har hög olycksfrekvens innebär ett allvarligt hinder för etablering av företag.

Det finns skäl att ifrågasätta den väg regeringen valt att slå in på. Den infrastrukturproposition som regeringen presenterade häromåret är enligt min mening ett tydligt bevis på att den valda vägen inte är den rätta. Trots att trafiken på vägarna ökar och allt tyder på att den kommer att fortsätta att öka, vilket leder till omfattande slitage, är de resurser som regeringen satsar på vägarna otillräckliga. Vi moderater menar att resurserna till infrastrukturen måste fördelas på ett helt annat sätt än det regeringen tillämpar, och därför har vi föreslagit en kraftig ökning av anslaget till vägarna. Detta framgår tydligt i vårt särskilda yttrande.

Regeringens oförmåga att få till stånd nödvändiga investeringar i vägar och järnvägar riskerar på sikt hela landets tillväxt. Tillförlitliga transporter är en absolut nödvändig förutsättning för att företag ska våga satsa och investera i Sverige. Hur kan regeringen med det underlag som

faktiskt finns fortsätta att ignorera de stora behov av nödvändiga satsningar som finns?

Herr talman! Flera av regeringens tillkortakommanden förtjänar att särskilt belysas, och jag ska ta upp ett par av dem.

Trafiksituationen i Stockholm är ohållbar, och regeringens vilja att göra något åt problemen är minst sagt tveksam. Tre av fyra järnvägsresor i vårt land slutar eller börjar i Stockholm. 80 % av alla fjärrtåg passerar via Riddarholmen. Spåren över Riddarholmen invigdes 1871. Då hade Stockholm knappt 200 000 invånare. I dag har regionen närmare 2 miljoner invånare. Under samma tid har Sveriges befolkning fördubblats. På 130 år har nästan ingenting gjorts för att utveckla järnvägsinfrastrukturen genom Stockholm.

Essingeleden togs i bruk i slutet av 60-talet. Sedan dess har det i stort sett inte hänt någonting när det gäller att anpassa infrastrukturen till den ökande trafiken. Stockholms län har ökat sin befolkning med nästan ett helt Malmö, och biltrafiken beräknas växa med 60–70 % fram till 2030 i den här regionen. Regeringens enda trafikpolitiska insats för stockholmarna är löftet om att införa trängselavgifter – något som vi moderater definitivt säger nej till.

Omkring 7 miljarder kronor per år kostar bristerna i Stockholmsregionens infrastruktur i tidsförluster för företagen och den arbetande befolkningen. 7 miljarder kronor motsvarar hälften av polisens budget.

En komplett ring runt Stockholms innerstad har stått på dagordningen sedan 1960-talet, liksom en västlig förbifart. Såväl spår- som vägkapaciteten genom Stockholm måste öka snarast. Jag är inte stockholmare, men jag är svensk och angelägen om att vår huvudstad ska ha goda kommunikationer.

Jag vill också ta upp de problem som vi har i min hemtrakt Trollhättan. Strax efter valet presenterade Vägverket underlaget för den nationella vägplanen. Det är med stor förvåning man konstaterar att riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan inte är omnämnd i planen. Denna väg, ja hela riksväg 45 ända upp till Karesuando, betyder mycket såväl för näringslivets utveckling och den nödvändiga arbetspendlingen som för turistnäringen. Det är obegripligt att en regering vid planeringen av landets infrastruktur inte tar hänsyn till näringslivets möjligheter till utveckling.

En utbyggnad av riksväg 45 till Europaväg är en nödvändighet för bland annat bilindustrins utveckling i Sverige. Har vi råd att äventyra ännu en stor arbetsgivares existens?

Även förbindelserna från Göteborg till Oslo, det vill säga E 6, och Norge–Vänerlänken är två stråk som kräver en snar lösning. Det borde vara pinsamt för regeringen att inte åstadkomma bra förbindelser med vårt grannland i väster.

Herr talman! När vi nu står inför ännu ett års slut tvingas vi än en gång konstatera att allt prat om nollvisionen inte är annat än just prat. Sedan beslutet om nollvisionen fattades i riksdagen har snart 3 000 människor förlorat livet i trafiken. Och mycket riktigt konstaterar regeringen i sin budgetproposition att det inte finns något som tyder på att etappmålet för 2007 om högst 270 döda i trafiken kommer att uppnås. Trots detta har regeringen inte gjort några större ansträngningar för att ta itu med frågan.

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

Vägnätets standard har stor betydelse för trafiksäkerheten. Bra vägar och en god vägmiljö är en förutsättning för ökad trafiksäkerhet. De utelivna infrastruktursatsningarna har satt sina tydliga spår i statistiken.

Herr talman! Det krävs kraftfulla insatser för att åstadkomma en säkrare trafikmiljö för barnen. Ett antal allvarliga olyckor har på ett dramatiskt sätt aktualiserat frågan om barns säkerhet i bussar. En undersökning som NTF nyligen gjorde i 101 kommuner visar att många kommuner inte ställer de krav som kan förväntas vid upphandlingar av skolskjutsar. Mer än hälften ställer inte krav på bälten, och mer än 40 % ställer inte ens krav på sittplats åt alla barn. Inte en enda kommun kräver alkohol i bussarna. Kommunerna måste använda den möjlighet de i upphandlingssituationer har att ställa krav som kan höja trafiksäkerheten, till exempel bälteskrav. När det gäller skolskjutsarna saknar dessutom många chaufförer utbildning anpassad efter de särskilda krav som ställs i den aktuella miljön. Det kan finnas skäl att överväga en speciell utbildning för dessa chaufförer.

Herr talman! När regeringen förra hösten presenterade infrastrukturpropositionen påpekade vi, redan då, att denna var en bluff. Att så verkligen är fallet får vi ideligen bekräftat. Bara ett par veckor före höstens val blev det känt att Vägverket inte tänkte informera om vilka vägar regeringens pengar inte räcker till. Det framkom först efter valet. Att en statlig myndighet agerar på det viset i en valrörelse kan inte vara acceptabelt.

Pratminister Björn Rosengren har lämnat Ulrica Messing ett tungt arv.

Hur gärna barnet inom oss än skulle vilja att det är tomten i sin släde, dragen av renarna, som lägger grunden för det julfirande vi står inför är det ju inte så. Det är i stället Posten och Internet som ser till att våra julhälsningar når vänner och släktingar runtom i världen. Tåg, flyg och båt ger oss möjlighet att trots stora avstånd mötas för att tillbringa helgerna tillsammans. Andra färdas på våra vintervägar. Låt oss hoppas att de kommer säkert fram – trots de yttre omständigheterna.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag tacka vårt kansli för ett fantastiskt arbete, och önska er alla en god jul och ett gott nytt år.

Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Herr talman! Fru statsråd! Ledamöter! Kolleger i utskottet! Det är en viktig debatt som är på gång! I morse när jag satt och förberedde mig slog det mig: Frågan är om inte alla utskott tycker att deras eget utskott är det viktigaste, men på något sätt känns det som om de frågor som behandlas i trafikutskottets och i minister Messings kansli är viktiga för åtkomligheten i hela landet. Och om inte den fungerar så fungerar ingenting.

En dag när vi på Värmlandsbänken träffade våra företrädare för näringen så var det en som sade att välfärd är att färdas väl. Jag tycker det är en rätt bra bild för dagens debatt. Om vi skulle kunna komma fram till och vara överens om att välfärd är att färdas väl så tror jag att det vore bra, även om vi kanske har lite olika lösningar på det hela.

Ordförande Roxbergh lägger hårt tryck på järnvägssidan, men jag bor i en del av Sverige där vi inte har sett ett järnvägsspår sedan år 1986, då det kom en regnskur och tog bort järnvägen för oss, och möjligen till Miljöpartiets förtret har vi aldrig saknat den. Tyvärr har vi inte heller fått

några vägar som kompletterar det hela, men det vore ju skönt om vi finge det! Det är ju så att vägnätet är det som försörjer hela landet med åtkomlighet. Anslaget till kommunikationer är ett av riksdagens viktigaste. Visst är skola, vård och omsorg kanske lite mer personligt och viktigt, men det byggs egentligen inga skolor och ingen sjukvård eller någon annan funktion i Service-Sverige där inte vägen fungerar.

Anslaget till politikområde 22 Kommunikationer visar ju en stor olikhet mellan den sittande majoriteten och de borgerliga partierna tillsammans: 364 miljarder till år 2015 från regeringen och 375 miljarder som vi säger från Folkpartiet. Det är en skillnad på 11 miljarder, och det är ganska mycket pengar. Det finns också en skillnad mellan satsning på vägnätet och satsning på järnvägsnätet. Den rödgröna vänstersvängen har ändå satsat på järnvägen i en omfattning som vi inte tror är genomförbar. Sedan finns det projekt i järnvägssatsningar som man kan vara tveksam till kostnadsberäkningarna för.

Tänk om vi hade kunnat komma överens om att vi satsar på vägnätet som gagnar alla, oavsett om tågen går eller inte! Vi måste nu satsa på vägarna i Sverige så att de blir farbara året om, även i tjällossningstider. I dag har vi livsfarliga vägar. 500 dödade per år är ohållbart och mänskrokränkande. Vi måste göra någonting åt den saken tillsammans.

De fyra borgerliga partiernas reservationer talar ett tydligt annat vägspråk än den rödgröna vänstersvängmajoriteten, som jag uttrycker mig i dag om den överenskommelse som ligger.

Den svenska träindustrin är en av landets viktigaste exportnäringar, som Folkpartiet anser nonchaleras genom eftersatta satsningar på vägnätet. Vi vill föra över 21 miljarder från järnvägssatsningarna till vägnätet under perioden plus 11 miljarder mer än regeringen, vilket ger 32 miljarder, och en satsning av dessa pengar ska riktas strikt mot tjälsäkring av det vägnät som är så viktigt för industrin – och för skolan, vården och omsorgen i landets landsbygdsdelar, alltså där träindustrin med flera finns.

Herr talman och fru statsråd! Det enskilda vägnätet måste också värnas. BREV-utredningens förslag om försämringar ligger i Folkpartiets papperskorg! Men vi ser gärna att lokala privata aktörer kan få möjlighet att agera som vägansvariga efter anbudsförfarande där marknadsvillkor för det enskilda vägnätet gäller. Det enskilda vägnätets möjligheter får inte rubbas, utan måste ges allt det stöd som krävs för ett väl fungerande enskilt vägnät, såsom de fyra borgerliga partierna skriver i sin reservation, som redan är hävdad i dag.

Nu måste vi försöka ändra kvaliteten på vägnätet och möjligheten till överförande av pengar till det enskilda vägnätet. Så här säger trafikanter ofta bland oss som bor i skogslänen: Skogsbilvägen, den enskilda – ja, den är okej! Det enskilda vägnätet, som vi ska fram på till sågverket, ja, det fungerar. Men statens väg är avstängd, kanske fem, kanske sex, kanske sju veckor efter den här julhelgen som vi nu ska fira.

Det är ohållbart! Vi måste göra någonting åt det vägnät som i dag är tjälsjukt.

Vi i Folkpartiet tror att PPP-byggande i 50-miljonersklassen skulle vara genomförbart under perioden till år 2015. Här kommer de satsningar som kan göras i storstadsområden. Precis som Moderaternas företrädare här sade är det jätteviktigt även med satsningar i storstadsområdena. Det

skulle vara möjligt att använda PPP-medel för de stora kringfartslederna kring Stockholm och andra storstäder, vilket skulle lösgöra medel ur det fasta anslaget i budgeten för just de satsningar på vägnätet som jag tidigare nämnde.

Den enda väg som jag för min del vill ta upp är väg 45, Sveriges Broadway, som går från Göteborg till Karesuando och som korsar alla övriga vägar. Broadway i New York korsar ju alla andra vägar och så är det även med 45:an.

Herr talman! Fru statsråd! När folk är uppe i talarstolen och pratar om väg 45 blir det mycket lokalpolitik. Många gånger framstår det som att väg 45 slutar i Trollhättan. I allmänpolitiska debatten sades det att den gick ända till Uddevalla. Ibland står jag i talarstolen och enligt mig slutar den i Torsby eller vid Dalagränsen. Om det är en dalmas som pratar om väg 45 kan det verka som att den går till Jämtlandsgränsen. Men väg 45 går faktiskt genom hela landet från Göteborg till Karesuando. Låt oss nu lyfta väg 45 upp till en Europaväg! Den har ju Europavägsstatus i övriga Europa, från Sicilien till Göteborg.

Jag ska återkomma till anslagskombinationen. Tänk om regeringen hade valt andra samarbetspartner i infrastrukturfrågan än den rödgröna vänstersvängen. Då är vi i Folkpartiet säkra på att arbetslösheten hade varit mindre, sjukskrivningarna på grund av oro för arbetstillfällena i Landsbygdssverige hade varit färre, tillgången på läkare, tandläkare och företagare hade varit större över hela landet eftersom åtkomligheten hade varit större.

För att rädda möjligheten att bo och arbeta där man vill med dräglig service för de skattekronor – och de är ju ganska många – som medborgarna betalar tror jag och Folkpartiet att vi måste se en gemensam lösning på frågan om infrastrukturens satsningar.

Jag ska avsluta med ett motto som jag hörde i går kväll på en konsert i Stockholm: Vi är på väg tillsammans.

Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Jag har dåliga nyheter till min värderade kollega Runar Patriksson. Han vill ju att riksväg 45 ska klassas som Europaväg. Jag kan berätta att det inte är alltid som det hjälper. I Blekinge där jag bor har vi till exempel Europaväg 22, men på vissa sträckor är den tillåtna hastigheten bara 30 km i timmen.

I morse när jag slog upp tidningen läste jag om en familj i Jämfö, ett litet samhälle i Blekinge, som hade fått oväntat besök – som det brukar heta i reklamen. De hade nämligen fått in en långträdare i trädgården. Det var tur att det var den här familjen som fick besök och inte grannen. De bor nämligen granne med en bensinstation.

Så här är det. Det är mycket tung trafik på den här Europavägen, men ändå byggs den inte ut. För tio år sedan ville människorna i Jämfö ha en förbifart. Kommunen lade ned mycket engagemang på att bearbeta Vägverket. Fortfarande finns det ingen förbifart. Det är inte säkert att denna lastbilsolycka hade undvikits ändå, men risken hade varit mycket mindre om det hade funnits en riktig motorväg genom Blekinge.

Herr talman! Jag har också goda nyheter till Runar Patriksson och övriga. Jag hoppas att väljarna vid nästa val ska se skillnaden på den transportpolitik som bedrivs i dag och den som skulle ha kunnat bedrivas med

en regering där Folkpartiet, Kristdemokraterna och andra partier hade kunnat ingå.

Den nuvarande transportpolitiken har inneburit att eftersläpningarna av de planer som har beslutats av riksdagen bara har ökat när det gäller både vägar och järnvägar. Vägunderhållet är eftersatt på ett oacceptabelt sätt. Denna utveckling för Sverige allt längre bort ifrån de transportpolitiska målen.

Vad är det då för mål som jag avser? Jo, riksdagen har ju beslutat om ett övergripande mål och sex delmål. I sin budgetproposition har regeringen redovisat hur det har gått med dessa mål. Har man uppfyllt dem? Det finns också etappmål.

När det gäller tillgänglighet säger regeringen att man inte når upp till etappmålet.

När det gäller transportkvalitet säger regeringen att det har blivit lite bättre, men att man inte når upp till etappmålen.

När det gäller trafiksäkerhet säger regeringen att det har blivit sämre och att man inte når upp till etappmålen.

Herr talman! Trafiksäkerheten skulle förtjäna en egen debatt. Jag hoppas kunna återkomma till det ämnet i senare replikväxling.

När det gäller miljö som transportmål säger regeringen att det enda av de olika målen inom miljöområdet som har nåtts är målet för luftföroreningar. Där har det blivit bättre, och det är naturligtvis väldigt positivt.

När det gäller målet regional utveckling säger regeringen att det är osäkert om målen har nåtts där.

När det slutligen gäller jämställdhet, som är ett nytt mål, har regeringen ingen uppföljning, och det har sina naturliga förklaringar eftersom det är så nytt.

Vi kristdemokrater föreslår i stället att man ska satsa kraftigt på det svenska väg- och järnvägsnätet. Vi redovisar detta i vår motion T462. Vi vill satsa särskilt på trafiksäkerhet, regional utveckling och miljö. Vi vill vidare satsa på underhåll av och investeringar i vägar och järnvägar med 4,3 miljarder kronor mer än det som regeringen har föreslagit. Av detta reserveras 1 miljard kronor till ett förbättrat vägunderhåll.

Därutöver föreslår vi att man ska lägga fast ett program för investeringar med alternativ finansiering, så kallad PPP, och jag ska be att få återkomma till detta.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till en enda reservation i det här betänkandet, och det är reservation nr 3. Vi kristdemokrater står självfallet bakom alla reservationer där vi finns med, men jag yrkar bifall enbart till reservation nr 3.

Inom detta område har vi också väckt fem särskilda kommittémotioner om trafiksäkerhet, sjöfart, åkerinäring, post, tele, IT och en motion med rubriken *Bilen och miljön*.

Claes Roxbergh sade flera intressanta saker i sitt inledningsanförande. Jag skulle vilja ställa en fråga till honom.

Claes Roxbergh pratade om den goda sjöfarten som vi bör uppmuntra, de som är seriösa, vill ha hög säkerhet, har bra olja i sina tankar och så vidare. Jag håller verkligen med om att vi måste uppmuntra sådan sjöfart. Jag skulle vilja fråga Roxbergh om Miljöpartiet är berett att stödja förslaget om en tonnageskatt för sjöfarten, så att den svenska sjö-

fartsnäringsen får ännu bättre villkor och kan fortsätta att växa och föregå med goda exempel.

Herr talman! Jag skulle vilja ägna några ord åt våra vägar. Karin Boye skrev i sin dikt *I rörelse*: "Nog finns det mål och mening i vår färd – men det är vägen, som är mödan värd." Nu tror jag inte att hon skrev om de fysiska vägar vi färdas på, men ändå.

Jag undrar om alla håller med om att vägen är mödan värd. Hur är det med dem som bor i Norrlands inland, håller de med om att det är värt att färdas på de dåliga vägarna? Vad tror ni att de människor jag nämnde tidigare i samhället Jämsjö tycker om sin Europaväg som går rakt igenom samhället? Vad tycker trollhätteborna om väg 45? Det har vi redan hört. Vad tycker boråsborna om väg 40? Vad tycker skarabornas om E 20? Vad tycker stockholmarna om vägtrafiken här runtomkring? Och vad tycker alla enskilda vägföreningar runtom i landet när de nu i många fall får minskat stöd av staten?

Jag tror att det är många som saknar en kraftig satsning på vägarna. Hur kommer det sig till exempel att vårt grannland Danmark gör ungefär samma investering per invånare i sitt statliga vägnät? Det är bara det att Sverige har ett vägnät som är åtta gånger längre. Vi skulle alltså behöva satsa åtta gånger mer för att upprätthålla lika bra standard på de statliga vägarna. Sverige är ju ett glest befolkat land, och det motiverar kraftiga satsningar på vägarna.

Vägverket har ett underhållsberg att kämpa med, det vill säga efter-satt underhåll. Det är i storleksordningen 15 miljarder, har vi fått höra. I budgetpropositionen säger regeringen själv att det måste vara god fram-förhållning. Det har vi inte sett särskilt mycket av, när beslutade projekt läggs ned eller skjuts på framtiden.

På sidan 28 i budgetpropositionen skriver man följande: "För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas." Hur hänger detta ihop med den senaste uppfinningen Norrbotniabanan? Här kan man i valrörelsen och vid regeringsförhandlingar på fem minuter, tycks det, komma överens om en satsning på mellan 12 och 24 miljarder. Det är de siffror som jag har hört. Jag vore tacksam om kommunikationsministern Ulrica Messing kunde säga någonting i dag om vad som händer med Norrbotniabanan.

Jag tycker att man ska lyssna på vad näringslivet säger när det gäller att hushålla med våra pengar:

1. Vidmakthåll befintlig infrastruktur.
2. Förstärk och bygg bort de brister som finns.
3. Genomför först beslutade projekt.
4. Därefter kan man fatta beslut om nya projekt.

Herr talman! Jag skulle vilja säga något om alternativ finansiering. Vi tror att det är ett sätt att komma snabbare fram med stora, dyra projekt på väg- och järnvägssidan. Det har fungerat i andra länder. Regeringen har tidigare lovordat PPP-tankens men har sedan övergett den på grund av att Vänsterpartiet har sagt nej till den i förhandlingar. Därför är min fråga till

Anf. 5 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Herr talman! Jag fick en fråga av Johnny Gylling angående tonnageskatten. Rederinäringen har ett problem. När man säljer ett fartyg får man in en vinst från den försäljningen. I dag finns det otillräckliga fonderingsmöjligheter. Det är inte säkert att man kan köpa ett nytt fartyg under löpande räkenskapsår. Det är en fråga som behöver lösas för rederinäringen. Tonnageskatt är *ett* alternativ. Jag tycker att det är intressant och att man kan fundera vidare på det spåret.

Som sagt, rederinäringen har ett behov av lösning när det gäller de här realisationsvinsterna.

Anf. 6 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tackar Claes Roxbergh för det intressanta svaret. Det visar att Miljöpartiet, som jag tolkar det, är öppet för att diskutera den formen av beskattning i stället för traditionell vinstbeskattning. De flesta EU-länder har infört systemet med tonnageskatt för att underlätta för sin egen handelsflotta medan Sverige och något annat land är ensam om att inte ha det systemet. Det är godkänt i de konkurrensregler som gäller inom EU. Men varför ska Sverige vara sist på det området? Varför ska de svenska redarna som försöker satsa på säkerhet och god sjöfart inte få samma villkor som de andra?

Jag tolkar det här svaret som positivt och hoppas att riksdagen inom en inte alltför avlägsen framtid ska besluta om tonnageskatt för sjöfarten.

Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Det är en budgetdebatt vi har i dag, en debatt kring trafikskottets budgetbetänkande. Vår uppgift som riksdagsledamöter är att fördela anslag och fatta de beslut som behövs så att de transportpolitiska målen nås. Vi har enigt beslutat om de sex målen. I stället för att uppehålla mig kring enskilda väg- och järnvägssträckningar tänkte jag precisera målsättningen: Vad är syftet med trafikpolitiken? Vad är det vi ska nå med de beslut vi fattar här i riksdagen?

Ett av målen handlar om tillgänglighet. Vi redovisar i betänkandet, precis som regeringen redovisar i propositionen, att målet inte nås. Det är dock svårt att mäta det, för det finns inte några preciserade etappmål. I vissa avseenden har tillgängligheten ökat, i andra avseenden har den försämrats. Här krävs det ytterligare ansträngningar. Särskilt de funktionshindrade är oroliga för hur det ska gå till att klara av det riksdagsbeslut som är fattat när det gäller deras tillgänglighet till olika transportmedel.

Ett transportpolitiskt mål handlar om positiv regional utveckling. Det är också svårt att mäta. Det är viktigt att man funderar över vad det innebär och vilka beslut som följs. Man ser att den tendens som finns till överhettning av storstäderna och utarmning av glesbygden fortsätter. Hur skulle transportpolitiken kunna se ut för att bättre klara det målet?

Ett transportpolitiskt mål handlar om transportkvalitet. I vissa avseenden konstaterar man att den har förbättrats. Det övervägande är dock negativt, varpå man säger att de mål riksdagen har satt upp inte nås. Jag

vill i det sammanhanget komma med en annan uppgift än den Claes Roxbergh har när det gäller kvaliteten på våra vägar. Om man läser Vägverkets sektorsredovisning motsvarar en fullastad långtradare 75 000 personbilar i förslitning av vägen och inte 10 000. Det är möjligt att det inte är helt korrekt, men jag har ingen annan källa än Vägverket och det är trots allt den myndighet som sköter vägarna i vårt land. I det avseendet tror jag nog att vi ska utgå från den redovisning Vägverket gör.

Vi har ett transportpolitiskt mål som handlar om trafiksäkerhet. Etappmålen är synnerligen precisa. Det går därför att tydligt konstatera att utvecklingen går åt helt fel håll. Jag tänker inte uppehålla mig närmare vi det, för det har vi haft en interpellationsdebatt om. Jag hoppas att vi återkommer till det i kammaren vid ett senare tillfälle under mandatperioden. Jag finner det särskilt angeläget att den nationella samling som nu arbetar för att komma fram med förslag till hur vi ska nå nollvisionen också leder till förslag och en proposition som vi kan fatta beslut om här, som gör för troligt att vi når de mål vi har satt upp.

Vi har ett nytt transportpolitiskt mål, jämställdheten. Här finns ingen redovisning och det är inte så mycket att säga om det. Men vi kan kanske gissa varför. Meningen är att kvinnors och mäns transportbehov ska tillgodoses i lika stor utsträckning. Likaså ska de skillnader i värderingar som man konstaterat finns i lika omfattning präglade de beslut vi fattar om transportpolitiken.

När man går igenom ledningarna för de olika aktörerna på transportmarknaden är det lätt att konstatera att där inte finns någon jämställdhet. När man lyssnar på kollektivtrafikresenärerna, av vilka majoriteten är kvinnor, och jämför den vikt som tillmäts deras önskemål med den som tillmäts de tunga vägaktörerna i sammanhanget, vilka övervägande är män, inser man att där inte finns någon jämställdhet. Det krävs mycket mer insatser för att klara av jämställdhetsmålet, men eftersom det ännu inte är preciserat hur detta ska mätas lär vi få återkomma till frågan.

Det sista transportpolitiska målet som jag tänkte ta upp handlar om miljön. Vi har i trafikutskottsbetänkandet delat upp det i tre variabler, nämligen klimat, luftföroreningar och buller. Med tanke på hur man mäter luftföroreningar kommer man förmodligen att nå målen. Men man måste nog vidga begreppet luftföroreningar. Det är inte en gång för alla givet vilka luftföroreningar som är väsentligast i sammanhanget. Det är inte heller givet att de mål vi har satt upp är tillfyllest för att nå det övergripande målet om en långsiktigt hållbar utveckling.

Vad gäller klimat är utvecklingen definitivt på väg åt fel håll. Det samma gäller buller. Inte heller där har vi nått särskilt långt.

Flera av de tidigare talarna har hänvisat till den infrastrukturproposition som Vänsterpartiet och Socialdemokraterna lade fram under den förra mandatperioden, och som bifölls av riksdagen. När den propositionen arbetades fram fanns det ett mycket djupt resonemang kring hur man ska göra, vilka förändringar som behövs i form av investeringar för att uppnå målen. Därför beslutade man att göra en kraftig satsning på en utvidgning av järnvägens kapacitet. Jämfört med traditionell vägtrafik är järnvägen det transportslag som gör det mer sannolikt att vi ska nå de transportpolitiska målen.

Precis som Miljömålsrådet konstaterar i sin rapport ser det inte ut som om de 15 miljömål som riksdagen har beslutat om ska kunna upp-

nås, egentligen inte något enda av dem. Den största anledningen till detta är vägtrafikens ökning. Det har vi i det rödgröna regeringssamarbetet tagit fasta på, och därför ser infrastrukturpropositionen ut som den gör, därför ser 121-punktsprogrammet ut som det gör. I stället för en utbyggnad av nya vägleder anvisar vi en marknadsprissättning på vägutrymmet. Vi finner att det är mer rationellt, och då är det också mer troligt att vi klarar de mål vi har satt upp för trafikpolitiken.

De kommentarer som de borgerliga partierna tidigare gjort har bestått av flera inviter till regeringen att kanske hellre samarbeta med de borgerliga partierna än med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Man hänvisar till *public-private partnership* som ett sätt att klara de problem som i dag finns inom transportområdet.

Det påstås här att det är Vänsterpartiet som har förhindrat att den metoden används. I så fall har vi oväntade allierade i Finansdepartementet, för det är minsann inte bara vi som är skeptiska till att låna från framtida generationer för att lösa de problem som vi själva har gett upphov till. Att ha en långsiktigt hållbar ekonomi är en förutsättning för att kunna föra en långsiktigt hållbar trafikpolitik.

Jag tänkte något kommentera de tre reservationer som jag också yrkar bifall till. Det är reservationerna 10, 18 och 22. I ett senare anförande kommer Karin Thorborg att kommentera en ytterligare reservation som Vänsterpartiet står bakom.

Jag börjar med reservation 22 som handlar om kollektivtrafik i glesbygd. Vi har gjort en plan att investera i hållbara transportmedel, men det är också rimligt att staten tar ansvar för att den trafik som finns ska vara långsiktigt hållbar. Då behöver man inte bara nya spår, utan man behöver också en kollektivtrafik som fungerar. Därför är det viktigt att tillföra de medel som behövs för att de fyra nordligaste länen inte ska få ett försämrat trafikutbud. I annat fall talar staten med kluven tunga. Det är inte rimligt att vi ska vädja till medborgarna att göra de ansträngningar som behövs för att klara de miljöåtaganden som är nödvändiga för framtiden.

Reservation 18 handlar om Bromma. Vi vill att Bromma läggs ned. Vi vill inte att man förlänger avtalet eller försöker skapa ett nytt avtal när det gäller Bromma. Vi är mycket nöjda med att trafikutskottet har kunnat enas om en trängselprissättning i linje med de upprepade påpekanden som kommit från Konkurrensverket om att konkurrensen i dag är åsidosatt genom det gammalmodiga system som *grandfather's right* utgör. Det är också oklokt att vidga kapaciteten, eftersom flyget är ett av de transportslag som måste minskas om vi ska klara de klimatåtaganden vi har kommit överens om.

Slutligen tänkte jag säga något om reservation 10. Den handlar om fritidsbåtar. Trafikutskottet har vid flera tillfällen begärt att regeringen ska återkomma med ett förslag till register. Registret behövs för att det ska vara möjligt att beskatta denna sektor. I dag bekostar handelssjöfarten genom sina avgifter de utgifter Sjöfartsverket har för fritidsbåtarna. Det är inte rimligt. Även denna sektor måste ta ansvar för de kostnader den ger upphov till.

Anf. 8 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja fråga Karin Svensson Smith om detta med alternativ lånefinansiering. Karin Svensson Smith säger återigen att

det är kommande generationer som får betala om man använder den så kallade PPP-finansieringen. Men om man tittar på hur det ser ut i dag med den politik som bedrivs ser man att Banverkets och Vägverkets låneskulder för olika projekt uppgår till 35 miljarder kronor. Nästa år används 25 % av Banverkets anslag för banhållning och sektorsuppgifter till räntor och amorteringar. Det är 1,8 miljarder kronor. Botniabanan ska betalas tillbaka på 25 år med räntekostnader på 10 miljarder. Tror inte Karin Svensson Smith att ett sådant stort projekt skulle tjäna på en ökad riskfördelning med andra intressenter, snabbare utbyggnad och hårdare kostnadskontroll, alltså om man använde den så kallade PPP-finansieringen?

Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med Johnny Gylling om det sista han sade; det är rätt så viktigt med hård kostnadskontroll. Kostnaderna för många av infrastrukturprojekten har visat sig skena i väg och man har inte haft kontroll över dem. Men vi är av den meningen att detta bör skötas av Vägverket och Banverket och att de regleringsbrev som regeringen utfärdar ska räcka för att de medel som riksdagen anslår används på ett effektivt sätt.

Vi har tvingats låna till vissa av infrastrukturprojekten då man inte har kunnat finansiera dem inom nuvarande ram. Jag vill i det sammanhanget påminna om att vi är två partier som ska svara för dessa frågor, och infrastrukturpropositionen är ett resultat av en kompromiss. Ett parti med 12 % av rösterna, som vi då hade, kan inte göra anspråk på att ensamt få bestämma om förslagen i propositionen.

Frågan om effektivitet är intressant. Vad får Johnny Gylling att tro att någon annan skulle kunna låna upp dessa medel till en bättre räntesats än den som Riksgälden klarar av? Det är ett av huvudmotiven till att man väljer en lånefinansiering inom Riksgäldens ram snarare än en privat upplåning. Precis som Riksdagens revisorer har påpekat så är PPP ofta ett sätt att komma runt den samhällsekonomiska avvägningen mellan olika förslag till infrastruktursatsningar som man måste göra för att uppnå full effektivitet för de medel som står till förfogande.

Anf. 10 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tackar Karin Svensson Smith för svaret. När det gäller kostnader för lån kan naturligtvis staten låna billigare. Men staten kan uppenbarligen inte ha den kostnadskontroll som krävs. Det ser vi på de projekt som skenar i väg, Citytunneln, Hallandsåsen, Botniabanan, för att nämna tre stora järnvägsprojekt.

Jag skulle vilja ta upp en annan fråga med Karin Svensson Smith. Det gäller den tunga trafiken. Det talades i debatten tidigare om hur mycket mer ett tungt fordon sliter på vägbanan. Ofta utpekas den tunga trafiken av Vänsterpartiet som enbart ett problem. Man ser inte de fördelar som lastbilarna också ger oss i samhället.

Jag undrar om Karin Svensson Smith tagit del av en ny rapport från SIKA som säger att marginalkostnaderna för slitaget av tunga fordon inte alls är så höga som man trott tidigare utan ungefär 17 gånger högre jämfört mot en personbil. I annat fall skulle jag önska att Karin Svensson Smith tar del av den rapporten.

Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag kan försäkra Johnny Gylling att jag mycket noggrant följer alla de publikationer som SIKa ger ut med bäring på vårt område, och det har de i princip allihop.

När det gäller kostnaderna för vägslitaget och vilken marginalkostnad man ska sätta finns det en diskussion bland ekonomerna om vad som är rimligt. Det beror till exempel på hur man värderar den klimateffekt som koldioxidutsläppen ger upphop till.

Jag satt själv i Kommunikationskommittén. Detta med klimat är svårt att förutsäga. Det som då låg för handen var att de förväntade klimatförändringarna skulle leda till att Golfströmmen ändrade riktning och att vi i så fall i Sverige skulle få en sänkning av medeltemperaturen med 17 grader. Hur sätter man priset på en sådan förändring?

Det finns en mycket stort osäkerhetsmoment. Det som är helt klart är att den tunga trafiken sliter mer än personbilstrafiken. Men här är Vänsterpartiet mycket nyanserat. Vi måste hitta en kombination mellan olika transportslag. Inget transportslag kan ensamt tillgodose de transportbehov som finns. Man måste samverka mellan väg, järnväg och sjöfart på ett sätt som tyvärr inte alls är fallet i dag. Här måste vi vara kreativa och hjälpas åt med goda förslag om det ska bli så.

Vi har konstaterat vid flera tillfällen att i dag överutnyttjas det svenska vägsystemet. Tunga transporter går från norr till söder medan kusten inte alls utnyttjas på det sätt som den borde. Det leder till att vägarna som glesbygdens befolkning är tvungna att använda för sina transporter är i sämre skick än vad som annars skulle vara fallet.

Anf. 12 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Som många redan påpekat är detta en viktig debatt även om en del kanske tycker att det är som jätten efter degen, eftersom riksdagen redan den 4 december bestämde hur mycket pengar som ska användas till utgiftsområdet. Men vi kan ägna oss åt att diskutera de mål vi har för transportpolitiken, hur vi lyckas följa upp och utvärdera dem och vad vi kan göra för att förbättra uppfyllandegraden. Det har redan Johnny Gylling och Karin Svensson Smith varit inne på.

Det är en viktig debatt även om ramen redan är fastställd. Ramen är som bekant för år 2003 25 858 miljoner kronor. Det är hemskt mycket pengar tycker väl de flesta. Så mycket har i varje fall inte jag i min plånbok. Ändå räcker det inte. Centerpartiet, som jag företräder, har föreslagit att man borde anslå en något större ram. Vi har föreslagit att den ska vara 1,7 miljarder större, 27 568 miljoner kronor. Vi anser att det behövs mer pengar främst för att klara ett tillräckligt bra underhåll av våra allmänna vägar och för att det enskilda vägnätet ska ges rimliga villkor. Vi vill också satsa mer på en kollektivtrafik värd namnet främst i norra Sverige där den nu är akut hotad.

Från Centerpartiet har vi i partimotion och i två kommittémotioner redovisat vår syn på de kommunikationspolitiska frågorna. I de motionerna lägger vi fram ett antal förslag som om de genomfördes skulle ge inte en massa nya fina motorvägar runt om i landet – det är inte riktigt vår melodi – men däremot en avsevärt bättre skötsel av det vägnät vi redan har. Där skiljer sig Centerpartiet kanske främst från Moderaterna som vill

bygga väldigt många nya stora fina vägar, även om de också talar om underhållet.

Jag ska i mitt inlägg utveckla en del av den politik som Centerpartiet står för på området. Jag har också en del kommentarer och frågor till Socialdemokraterna och de så kallade samarbetspartierna Vänstern och Miljöpartiet.

Herr talman! Jag vill dock börja med att yrka bifall till reservation nr 22 och nr 23. Jag står självfallet bakom alla de reservationer där jag finns med. Men för tids vinnande i samband med votering avstår jag från att yrka votering på fler än dessa.

För oss i Centerpartiet är frågan om att skapa bra och likvärdiga utvecklingsvillkor i alla delar av landet en hjärtefråga. Hur människor och företag kan ta sig fram på våra vägar och järnvägar är en oerhört viktig del när vi talar om rättvisa och lika villkor.

Det handlar också om sådant som allmän samhällelig service. Det handlar om post och teleförbindelser. Det handlar även om den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband i ordets verkliga mening. Låt mig samtidigt som jag vill rikta ett välkommen till vår nye minister på området Ulrica Messing få rikta en fråga till henne redan nu. Hur ser regeringen på målsättningen att hela svenska folket ska ges möjlighet till snabb och tillförlitlig uppkoppling till Internet? Var tog ambitionerna att 98 % av svenska folket skulle vara uppkopplat år 2002 vägen?

Jag såg i en tidningsintervju att Ulrica Messing sade: Jag tar inte orden "bredband åt alla" i min mun. Men vad tar hon då i sin mun? Vad har hon att säga till alla dem som tycker att det är för klen när bara storstadsområden och de riktigt stora tätorterna ska ha tillgången medan landsbygden och små orter lämnas i sticket?

För säkerhets skull vill jag klart deklarerat att vi har kvar Centerpartiets klara inriktning på en digital allemansrätt med rättvisa och likvärdiga villkor oberoende av om du bor i storstad eller på landsbygden. Människor ska ha rätt att koppla upp sig. Det är en lika stor och viktig fråga som en gång järnvägen och telenätet var. Det är viktigt att det blir tillgång för hela landet på lika villkor.

Det är grundläggande viktiga frågor om man menar allvar med att åstadkomma livskraft i hela landet och hejda den sociala och regionala klyvning vi kan se i dag. För att människor och företag ska våga investera och driva företag i alla delar av landet måste de veta att infrastrukturen fungerar på såväl kort som lång sikt. En välskött infrastruktur med säkra transporter ger också människor möjlighet att i större utsträckning pendla till och från arbete och studier men också att resa för att träffa vänner och bekanta, vilket ökar livskvalitet och självbestämmande.

Med dåliga kommunikationer, fysiska såväl som digitala, uteblir investeringar och nyetableringar. Det är en förödande utveckling om privata satsningar och företagande i områden som är i störst behov av dessa går om intet för att staten inte tar sitt ansvar för en fungerande infrastruktur.

Vägverkets ledning var och hälsade på oss i trafikutskottet för en tid sedan. De bekräftade för trafikutskottet att det behövs avsevärt mer resurser för att klara drift och underhåll av vägnätet men också för att klara nödvändiga investeringar i tid. Det gäller till exempel om- och nybyggnad av E 4. Många andra har här talat om sina hjärtefrågor i sina hemreg-

ioner. I mitt fall handlar det om E 4. Det är motorväg, Runar Patriksson, men dess standard är dessvärre asfalterad kostig genom stora delar av södra Norrland. Det har funnits löften om utbyggnad år 2002, sedan år 2004, och nu ligger det någonstans i fjärran. Det vore välkommet om Ulrica Messing även på den punkten kunde ge klart besked om att Europavägar är prioriterade i sådana sammanhang.

Herr talman! Vägnätets standard har under de senaste åren dessvärre försämrats främst på det mindre vägnätet. Kostnaderna för att återhämta det uppskjutna underhållet av vägnätet värderas i dag av Vägverket, inte av mig utan av Vägverket, uppgå till ca 15 miljarder kronor.

Utöver detta kostar de dåliga vägarna årligen människor och företag stora summor pengar. Fordon körs sönder och måste repareras för dyra kostnader. Gods kommer inte fram. Vägar stängs. Trafiksäkerheten försämras. Det blir också långsiktigt dyrare för samhället att skjuta upp nödvändiga drifts- och underhållsåtgärder då senare insatser ofta blir mer omfattande och kostnadskrävande.

Det behövs alltså mer pengar främst till drift och underhåll men också resurser till byggande av vägar och järnvägar för att få bort flaskhalsar och skapa en säkrare och mer funktionell infrastruktur. I förra årets infrastrukturproposition lyckades vi påverka regeringen till att satsa mer pengar på tre viktiga områden: bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det är väldigt viktigt och bra, men det räcker inte.

Underhållet blir inte bättre av att man höjer standarden på vägnätet.

Centerpartiet anser, som jag påtalade inledningsvis, att anslaget för 2003 bör räknas upp med 1,7 miljarder kronor för att Vägverket ska kunna börja ta igen det eftersläpande underhållet och för att angelägna investeringar ska komma till stånd. I den fortsatta investeringsplaneringen är vi också öppna för möjligheten att pröva PPP-finansiering. Vi tror inte att det är någon universalmedicin, men vi är som sagt öppna för möjligheten för att påskynda och effektivisera väg- och järnvägsbyggande.

Jag vill också understryka att mer resurser behövs för att vidmakthålla standarden på det viktiga enskilda vägnätet. För att ta igen eftersatt underhåll och för att de enskilda vägarna ska kunna rustas och fylla sin funktion har Centerpartiet avsatt 170 miljoner kronor mer än regeringen och dess samarbetspartier för år 2003.

Enligt vår uppfattning bör såväl Vägverket som Banverket kunna effektivisera sin administration ytterligare. Där sparar vi pengar. Mot den bakgrunden bör verkens administrationsanslag räknas ned för nästa budgetår.

Herr talman! En nödvändig utgångspunkt för ett hållbart transportsystem är också enligt Centerpartiets uppfattning att skapa ett grönt, sammanhållet transportsystem. För att uppnå detta måste mer trafik – såväl persontrafik som gods – flyttas från väg till järnväg och till andra mer miljövänliga transportslag. Kollektivtrafiken måste ges utrymme för utveckling. Teknik och drivmedel måste förbättras. Användningen av fossila bränslen måste minska och på sikt helt fasas ut till förmån för mer miljövänliga drivmedel om vi ska nå de miljömål som riksdagen har bestämt att vi ska sträva efter.

En anpassning av transportsystemet i hållbar riktning kräver åtgärder på både kort och lång sikt. Omställningen måste ske på ett sådant sätt att

det är möjligt att bo och verka på landsbygden, i småorter och i större städer. Detta ställer extra stora krav på att vi har ett sammanhållet transportsystem – ett system som ger möjligheter att samordna de olika transportslagen och utnyttja varje transportslag till det som det är bäst på.

Herr talman! Jag ska säga något om järnvägen och krisen där just nu. Det som en gång kallades hela svenska folkets järnväg, SJ AB, är konkursmässigt. Det fattas en miljard i kassan, och en extra bolagsstämma är inkallad för att försöka reda upp eländet. Det här fick vi bekräftat vid en utfrågning av näringsminister Leif Pagrotsky i fredags. Däremot fick vi inga besked om varifrån de pengar som nu måste tillföras SJ ska tas. Inte heller fick vi veta vilket sätt de ska tillföras på och inte om det räcker med en miljard.

Varken Ulrica Messing, som talar för regeringen här i dag, eller den nytillträdde näringsministern Pagrotsky kan naturligtvis personligen ställas till ansvar för situationen inom SJ. Det är inte heller rimligt att begära ett fullödigt besked nu om hur man ska lösa krisen. Men några antydningar kan vi kanske få. Däremot är regeringen Persson i allmänhet och den avgångne näringsministern Björn Rosengren i synnerhet ansvarig för den bristande kontrollen och miljardrullningen inom SJ.

Jag har sagt det förut och jag säger det gärna igen: Det är närmast pinsamt att regeringen och dess ägarrepresentanter i SJ:s styrelse låter det gå så långt att man behöver minst ett miljardtillskott för att undvika likvidation. Staten som ägare måste naturligtvis utveckla en bättre ledning i de statliga företagen. Det handlar bland annat om att vara en aktiv ägare. Det handlar om tydliga direktiv till företagen. Det handlar om att skärpa kostnadskontrollen. Det handlar också om det som vi från trafikutskottet så ofta påpekar: en kontinuerlig skärpt uppföljning och utvärdering så att verksamheten bedrivs i enlighet med de beslut som riksdag och regering fattar.

För oss i Centerpartiet, som är starkt besjälade av att hela landet ska ges möjligheter att leva och utvecklas, är en väl fungerande tågtrafik en mycket viktig del. Därför är det mycket bekymmersamt att det har gått så här snett med SJ.

Kan trafikminister Ulrica Messing och regeringen här och nu ge några besked om hur man ser på krisen inom SJ och därmed en väsentlig del av tågtrafiken i Sverige? Är Ulrica Messing till exempel beredd att gå den mycket starka opinion i Norrland till mötes som nu vill skrota SJ:s monopol och i stället handla upp trafik sammanhållet för till exempel Norrland i ett samlat paket, oberoende av om det är regionala eller inter-regionala resor som det handlar om? Är ministern beredd att tillsätta en särskild Norrlandsberedning efter mönster från den så kallade Stockholmsberedningen för att utveckla detta närmare?

Herr talman! Jag hade tänkt säga något om kollektivtrafiken. Jag kan instämma i det som Karin Svensson Smith sade om kollektivtrafiken i norra Sverige.

Jag hade också tänkt prata om posten, Bromma och mycket annat, men vi får måhända återkomma till det i replikväxlingen.

Slutligen, herr talman, har jag en sak till. Vi talade om mål för transportpolitiken. Riksdagen beslutade i december förra året att tillföra jämställdheten som ytterligare ett mål för transportpolitiken – ett jämställt transportsystem. Vad betyder det för regeringen och för Ulrica Messing?

Det vore värdefullt om kammaren kunde få del av regeringens och Ulrica Messings visioner på området. Hur har arbetet med transportpolitiken förändrats och förnyats? Hur ska vi förändra och förnya det för att nå det viktiga målet?

Låt mig, herr talman, instämma i Elizabeth Nyströms tack till vårt kansli, som som vanligt arbetar oklanderligt och bra för att vi ska få fram vårt material i tid.

Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag har en fråga till Sven Bergström som handlar om hur man ska fatta beslut inom transportpolitiken. Vi har tillsammans skrivit en artikel där vi kritiserar att man har frångått den modell som innebär att riksdagen beslutar om en anslagsram och att trafikverken sedan får i uppdrag att utreda och i dialog med medborgare, kommuner, näringsliv och län ta fram de förslag till konkreta infrastrukturprojekt som är lämpligast för att klara av att uppfylla de transportpolitiska målen inom den finansiella ramen.

De avsteg som har gjorts i infrastrukturpropositionen skulle ju inte bli bättre om näringsministern i dag skulle ge Sven Bergström svar på tal och peka ut den ena eller den andra vägen och frånga det planeringssystem som riksdagen har beslutat om. Det är Vägverkets uppgift att ta fram ett förslag till det beslut som finns. Det har också Vägverket gjort, och förslaget är nu ute på remiss. Sedan kommer regeringen att säga sitt när remissomgången är färdig.

Jag behöver i det här sammanhanget säkert inte hjälpa näringsministern, men jag undrar om Sven Bergström något kan kommentera bristen på logik. Han säger att det är fel att peka ut vissa järnvägssträckningar och att man i stället ska peka ut vissa vägsträckningar?

Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! I det här fallet, Karin Svensson Smith, handlar det inte om att en minister ska tillämpa något slags ministerstyre för att lyfta fram den ena eller andra vägen. Här handlar det om projekt som sedan länge är högt prioriterade av Vägverket. Då handlar det om huruvida pengarna räcker. Kan man möjligen omfördela på något sätt inom den stora ram på 25 miljarder som vi diskuterar på området? Det är det som ministern möjligen kan ge en liten *hint* om.

Jag delar Karin Svensson Smiths uppfattning om att utifrån de ramar, principer och transportpolitiska mål som riksdagen fastställer så har vi Vägverket, Banverket och andra som självfallet ska göra de prioriteringar som de gör utifrån sin sakkunskap. Sedan får riksdag och regering tillfälle att fastställa dessa planer från banverk och vägverk när de så småningom kommer tillbaka till riksdagen.

Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Tack, Sven Bergström, för det svaret! Då tycks vi inte vara så oeniga som jag i förstone trodde.

Det är rätt så omöjligt för näringsministern i dag att ge en *hint* om hur remissomgången ska sluta, vad Vägverket kommer fram till och hur regeringens bedömning sedan kommer att bli. Vi har gett Vägverket nya arbetsuppgifter, så det är inte säkert att det som var prioriterat i verkets

tidigare planering är lika aktuellt nu. Vägverket måste precis som alla andra statliga verksamheter hålla sig till den ekonomiska ram som riksdagen har satt upp för dem.

Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jodå, de resonemang och principer som Karin Svensson Smith redovisar är vi helt överens om.

Men naturligtvis handlar det i grund och botten också mycket om politisk vilja. Det är ju därför vi står här och debatterar. Hur vill vi prioritera inom de ramar som finns? Hur vill vi använda dessa miljarder för att sköta transportpolitiken på ett bättre sätt och för att uppnå de transportpolitiska mål som vi har talat om här? Det finns naturligtvis utrymme för att göra korrigeringar. Det är väl därför vi för den här debatten – för att kunna ge våra uppfattningar till känna. Jag är övertygad om att näringsministern alldeles på egen hand kommer att kunna ge väl avvägda svar på frågorna från mig och andra ledamöter här i kammaren.

Anf. 17 CARINA MOBERG (s):

Herr talman! I dag är det premiär för mig här i talarstolen som ledamot av trafikutskottet, och det känns väldigt spännande, intressant och roligt. Jag har en annan dialekt än min företrädare och kanske något andra hjärtefrågor. Men i övrigt skiljer sig våra politiska uppfattningar inte nämnvärt åt. Vi socialdemokrater ägnar oss i väldigt liten utsträckning åt personliga och populistiska utspel när vi företräder vårt parti i viktiga sammanhang, vilket det tyvärr finns motsatta exempel på här i dag.

Statsbudgeten för 2003 som helhet, inkluderande den del som behandlas av oss här i dag genom de anslag som berör utgiftsområde 22 Kommunikationer, bygger på en framarbetad överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och Vänsterpartiet.

Vi socialdemokrater tycker att det är en budget som är väl avvägd och som innehåller många bra satsningar, till stor del grundade i tidigare fattade beslut – det har redan ordats en hel del här i dag om infrastrukturpropositionen – och information om hur vi ser på en rad andra områden utifrån dagens situation och inför framtiden.

Man ska aldrig nöjt luta sig tillbaka utan vara i ständig opposition mot orättvisor. Det är socialdemokratins ledord, och de stämmer bra överens med nuläget på det transportpolitiska området. Vi står bakom detta betänkande i dess helhet, och jag yrkar därför bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer. Det är resultatet av den förda politiken som är det väsentliga för oss socialdemokrater, och vi är också villiga att ta ansvar för helheten.

Herr talman! Den 15 september i år gick svenska folket till val. Resultatet blev på många sätt mycket tydligt vad gäller de politiska prioriteringarna. Svenska folket tycker att det generella välfärdssamhället är värt att utveckla. Vi socialdemokrater fick stöd för de frågor som vi valde att prioritera, och den politiken kommer vi att fullfölja under mandatperioden.

När trafikutskottet i december förra året, närmare bestämt på luciadagen, diskuterade budget och infrastruktur fattades beslut som får avgörande betydelse för många år framöver. Sedan dess har debatten och

opinionsbildandet tagit vid, och vi har i olika sammanhang fått diskutera hur såväl de nationella planerna som länstrafikplanerna ska bli så bra som möjligt utifrån de ekonomiska ramarna och helhetsperspektivet. Alla har vi våra hjärtefrågor och vägdragningar och järnvägssträckor som ligger oss nära. Vi kommer alla att få vara med och diskutera oss fram till slutresultatet under nästa år.

Jag är inte norrbottning utan stockholmslänsbo och har naturligtvis tillsammans med bland annat Börje Vestlund min regions frågor särskilt under lupp. Tillsammans med Jarl Lander från Värmland, Hans Stenberg från Västernorrland, Monica Green, Krister Örnfrjäder och Claes-Göran Brandin från Mellan- och Västsverige och Kerstin Engle från den skånska slätten och alla våra partikamrater från alla övriga delar av landet ska vi som socialdemokrater på ett sedvanligt ansvarsfullt sätt ge vårt bidrag till att helheten blir den bästa möjliga, inte minst naturligtvis tillsammans med Ulrica Messing och den socialdemokratiska regeringen. Det kommer att bli tuffa diskussioner där vi inte alltid kommer att vara överens, varken inom eller mellan partierna gissar jag. Det är nog ofrånkomligt.

Frågan man måste ställa sig är: Vill vi ha ett samhälle där det går att ta sig fram med exempelvis tåg även om man bor i glest befolkade delar av landet och även om det innebär att man låter samhället skjuta till medel på ett sätt som har skattebetalarnas acceptans? En annan viktig frågeställning är: Är det acceptabelt att åtskilliga människoliv släcks alltför tidigt varje år och att alldeles för många människor hamnar i en situation efter en svår trafikolycka där han eller hon inte ens kan kontrollera sin vardag själv? Svaret från vår sida är givetvis ett kraftfullt ja på den första frågan respektive ett otvetydigt nej på den andra frågan. Sådana svar kräver också att politiken förs med rätt mål i sikte. De trafikpolitiska målen ligger fast, och här måste vi intensifiera arbetet på flera punkter.

Jag har personligen drygt 20 års erfarenhet av såväl kollektivtrafikresande som delvis bilresande i Stockholmsregionen till vardags. Och det är klart att jag har svårt att inte dels bli förbannad själv, dels beröras av mina väljares eländestrafiksituation när inte pendeltågen och tunnelbanan går i tid, om de ens går alls, och barnen väntar förgäves på att bli hämtade från förskolan eller när bilköerna ringlar sig fram i snigelfart över våra broar som alla går igenom centrala Stockholm.

Samtidigt reser jag ofta utanför Stockholmsregionen och vet att det på andra ställen inte ens går någon buss som kan komma för sent. Kommunikationer och trafikpolitik påverkar människors livsmönster och vardag i mycket stor utsträckning, och det är viktigt att vi som rikspolitiker kan se att problembilden ser olika ut på olika håll i landet. Tid spelar allt större roll i människors vardag. Man ska hinna med arbete, familj och fritid. Snabba och effektiva, men inte minst pålitliga transporter, hela resan, är viktiga beståndsdelar i människors vardag.

Herr talman! Jag vill passa på att i denna vår första debatt i kammaren utifrån den aktuella diskussionen kring staten som företags- och bolagsägare föra in ett par ord kring begreppet "samhällsnytta".

Merparten av de statliga bolagen och affärsverken syftar ytterst till att vissa offentliga åtaganden blir uppfyllda – att bygga och upprätthålla viktig infrastruktur, såväl vägar, järnvägar som postkontorsnät med mera och att säkra utvinning och tillgång till naturresurser. Statlig verksamhet

ska enligt min mening ses som en garant för sysselsättningen, speciellt i regionalpolitiskt viktiga områden.

En utgångspunkt i en diskussion om vad staten bör äga är graden av samhällsnytta i verksamheten. En användbar definition av "samhällsnyttig verksamhet" kan vara att verksamheten av effektivitetsskäl inte anses kunna bedrivas fullt tillfredsställande på en marknad eller att verksamhetens centrala betydelse gör att en statlig styrning anses motiverad av rättviseskäl för att alla medborgare ska kunna få del av nyttigheterna till en skäligen kostnad.

Omvärlden har förändrats radikalt, och för framför allt de riktigt konkurrensutsatta statligt ägda företagen sker detta kontinuerligt och i snabb takt. Betydelsen för den svenska ekonomin av hur framgångsrika dessa företag är kan knappast överskattas.

Tiden kräver en socialdemokratisk ägarpolitik som är väl anpassad till de nya förutsättningarna. Vi är beredda på förbättringar och utveckling och framför allt beredda att ta det samhällsnyttiga ansvaret.

Trafikutskottet har i dag ägaransvaret för flera viktiga statliga samhällsnyttiga företag. Andra utskott, till exempel näringsutskottet, har ansvaret för vissa andra företag och för själva företagsamheten. Det är enligt vår mening en bra arbetsfördelning.

Herr talman! När man tar del av de borgerliga partiernas motioner och reservationer slås man av vilken oerhörd ekonomisk spännvidd som inryms på punkt efter punkt. Jag förstår inte hur Runar Patriksson kan få det att låta som att man är så enig. Jag ska ta anslaget till Banverket som exempel. Moderaterna vill öka banavgifterna med motsvarande nära 700 miljoner kronor och alltså minska anslaget i motsvarande utsträckning. Kristdemokraterna å andra sidan vill öka Banverkets anslag med drygt 1,7 miljarder kronor. Här har vi en spännvidd på 2,4 miljarder kronor.

När det gäller den totala summan som de olika oppositionspartierna vill anslå till kommunikationsområdet spänner resultatet över ett fält med folkpartisterna i botten med sina drygt 900 miljarder kronor mindre än majoritetens förslag på drygt 25,8 miljarder kronor och Centerpartiets förslag till ökade anslag på en bra bit över 3 miljarder kronor.

Det är väl inte bara en slump att de av Claes Roxbergh tidigare berörda förhandlingarna partierna emellan efter valet slutade som de gjorde. Det finns väl någon orsak till att Centerpartiet insåg att detta aldrig skulle gå.

Det är tur för svenska folket, men också logiskt, där man bor över vårt avlånga och glest befolkade land, att det inte var vägpatriet Moderaterna, anslagsnedskärarna Folkpartiet liberalerna, det i någon mån stadsfientliga Centerpartiet och infrastruktur-framför-generell-välfärdspatriet Kristdemokraterna som vann valet i höstas.

Vi socialdemokrater tror, som sagt, på helheten i politiken och på väl avvägda och genomarbetade förslag såväl på det sociala området som på det område som rör våra kommunikationer.

Andra socialdemokratiska företrädare kommer efter mig att gå djupare in på olika sakområden.

Herr talman! Jag vill också passa på att instämma i Elizabeth Nyströms julkhälsning och tack till kansliet.

Utifrån detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i dess helhet i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 18 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Carina Moberg, det är ju så med politiken att vi har olika syn på saker och ting. Vi moderater prioriterar vägar. Så här efter ett val kan man vara lite kaxig men tänk på uttrycket: Högmod går före fall. Detta är viktigt.

I det här betänkandet står det – detta är anledningen till min fråga till Carina Moberg – att man har vidtagit åtgärder på postområdet. Sedan säger man: ”Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna.”

Men det har varit otaliga artiklar i tidningar och även inslag i övriga medier om att handikapporganisationerna är mycket missnöjda på vissa håll i landet, i synnerhet i storstäderna.

Därför vill jag fråga: Vad tänker Carina Moberg och de partikamrater som nu bildar majoritet göra för att underlätta i sammanhanget? Det är ju viktigt att människor med funktionshinder verkligen har den framkomlighet som är nödvändig.

Anf. 19 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Vad vi allihop ska göra är att vi ska skaffa oss en helhetsbild av hur situationen ser ut. En sådan har vi inte eftersom processen som sådan ännu inte är helt avslutad.

Jag håller helt med moderaterna och Elizabeth Nyström om att det är oacceptabelt att människor med funktionshinder inte har tillgång till den service som alla vi invånare i detta land kan kräva genom att Posten och Post- och telestyrelsen gör sitt jobb och ser till att det fungerar på ett bra sätt.

Vad jag tillsammans med mina partivänner, och förhoppningsvis fler, ska verka och arbeta för är först och främst att vi ska skaffa oss en bra bild av hur det ser ut. Vi vet ju att det är dåligt på många håll – där är vi helt överens – och det är helt oacceptabelt. Något måste göras åt detta.

Anf. 20 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Tack för det svaret! Jag tror inte att vi i det fallet har olika åsikter.

Vad som är viktigt är att man, när Posten har upphandlat de här tjänsterna, inte har ställt tillgänglighetskravet. Frågan är: Vem ska nu stå för etablerandet av full tillgänglighet? Den frågan hänger i luften. Frågan är alltså om det är Posten som ska stå för detta – eller vad?

Anf. 21 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Ytterst kan jag inte se annat än att det är Posten som slutligen måste vara ansvarig för detta. Sedan får man väl arbeta vidare utifrån hur kostnader ska tas, utifrån framförhandlade avtal. Kommunerna ska inte, som i dag, faktiskt till och med försvåra genom olika lokala bestämmelser och förordningar när det gäller att detta med tillgängligheten för funktionshindrade ska fungera. Det finns alltså mycket att göra på det här området. Där får vi hjälpas åt.

Anf. 22 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag vill göra en liten kommentar till Carina Mobergs något slarviga uttalande om Folkpartiets anslag. Redan i mitt anförande sade jag att om vi finge igenom vår anslagstyp som innebär 50 miljarder i PPP-pengar fram till år 2015 skulle de väljare som Carina Moberg säger är hennes väljare kunna få satsningar på 2–3 miljarder i Stockholmsområdet. Men då måste man ha en sådan syn att man också tror på externt kapital.

Med tanke på de siffror som Folkpartiet här visar hoppas jag att det inte står som Carina Moberg sade, 900 miljarder. Ett önskemål vore väl ett plus på 900 miljarder. Men det handlar om 900 miljoner – administrativa pengar i Banverket och i Vägverket. Vi har ett plus på 1 miljard för vägbyggandet. Om det var en annan sammansättning av majoriteten skulle nog vägpengarna få en större prioritet i en borgerlig regim.

Slutligen har jag en fråga beträffandet ordet ”samhällsnytta”. Anser Carina Moberg att de som kör bussar där järnvägen inte går, till exempel mellan Oslo och Stockholm – sex gånger om dagen kör bussar i privata företag förbi där jag bor – gör samhällsnytta, utan att ha kapital från staten i sina bolagskassor?

Anf. 23 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Samhällsnytta är vi förhoppningsvis många som gör – även Runar Patriksson och jag när vi diskuterar de här frågorna i denna kammare – så ”samhällsnytta” är ett vitt begrepp. Jag säger inte att busschauffören inte verkar utifrån samhällsnyttan.

Vad jag försökte beskriva, vilket Runar Patriksson säkert förstod, var motiveringen till att jag anser att vi i detta land ska ha en fungerande järnväg, även om det inte kan bli en lönsam trafikerings på alla järnvägssträckor.

Vad gäller egna väljare har jag bevisligen några sådana eftersom jag får representera dem här i Sveriges riksdag. Helt kort vill jag bara säga att jag tycker att det är viktigt att även min dotter och hennes kamrater kommer att kunna utveckla den infrastruktur som den generationen så småningom anser vara den som det i det läget ska satsas på.

Jag vill alltså säga att vi vad gäller detta med alternativ finansiering och PPP, som de flesta väljer att säga, lånar av kommande generationer till att genomföra det som vi önskar. Därför kan jag som socialdemokrat inte till fullo ställa upp bakom att det är PPP-lösningar som är den framkomliga vägen. Men jag säger heller inte totalt nej till det. Vi socialdemokrater anser att denna fråga bör diskuteras vidare. I dagsläget är vi nog mer skeptiska snarare än väldigt övertygade om att det här är den bästa och den enda vägen att arbeta.

Anf. 24 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Vi ska inte förlänga debatten men jag vill ännu en gång återkomma till ordet ”samhällsnytta” och till PPP-pengarna. Det är så, Carina Moberg, att om ditt parti accepterade PPP-pengar på samma sätt som de borgerliga partierna gör skulle det se annorlunda ut för de barn som du talar om och som kommer för sent eller som inte blir hämtade på dagis och för handikappade som inte tar sig fram med sina bussar.

Sedan kommer vi tillbaka till samhällsnyttan. Cloun i min fråga till Carina Moberg är: Är det huvudsaken att staten är ägare i någonting som forslar folk runtom i landet via kommunikationer – alltså att det är statligt ägt – eller är det samhällsnytta vem som än gör det, även om man vågar satsa eget riskkapital och driver ett företag som går med vinst?

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

Anf. 25 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Vad jag säger är att staten, enligt min syn på saken, har ett ansvar som man inte kommer ifrån.

Vad gäller PPP-lösningar vill jag säga att samarbete med näringslivet är bra. Redan i dag finns det flera exempel på att näringsliv, kommuner och region har gått samman och skjutit till pengar. Det kan vara till en väg så att det vägprojektet kan starta, för att ta ett exempel.

Jag är ändå orolig för att man i de här fallen faktiskt tar av det ekonomiska utrymmet, som ju urholkas för kommande generationer – därav min tveksamhet till PPP-lösningar i alltför stor utsträckning.

Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag hade inte tänkt replikera på Carina Moberg – jag kan i sak instämma i mycket av vad hon sade – men provokationer och oförsämdheter kan naturligtvis få även mig att säga något.

Jag skulle vilja fråga Carina Moberg på vilket sätt Centerpartiet är storstadsfientligt.

Anf. 27 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! I någon mån är Centerpartiet storstadsfientligt. Dock kan jag inte peka på ett konkret förslag som Centerpartiet lagt fram i det här sammanhanget och som kanske skulle kunna tolkas som storstadsfientligt. Men man kan väl ändå konstatera att i de politiska beslutande församlingarna runtom i landets storstäder är det numera sällsynt att Centerpartiet finns representerat.

Anf. 28 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det en snabb och lite provisorisk reträtt från Carina Moberg. Hon har inga konkreta förslag att peka på där Centerpartiet har visat sig vara storstadsfientligt. Jag vill nog anbefalla Carina Moberg att vara något försiktigare med orden, för att låna ett uttryck från min förre partiledare. Jag tror att debatten i trafikutskottet och här i kammaren mår väl av att vi undviker schabloner och fula retoriska trick när man ens kan inte peka på ett enda konkret exempel på det man anklagar ett parti för att vara.

Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Sverige står inför den största satsningen på infrastruktur någonsin. I den långsiktiga infrastrukturplaneringen för 2004–2015 satsas inte mindre än 364 miljarder kronor. De vägar och spår som redan finns runtom i vårt land ska rustas upp och trafiksäkras. De nya vägar och spår som behövs nu och i framtiden ska byggas. Under vintern, våren och sommaren kommer våra berörda verk att arbeta fram förslag på vilka vägar och spår som de tycker ska byggas och när de menar att de kan

byggas. I augusti hamnar sedan deras förslag på mitt bord, och några månader senare här i riksdagen hos er i form av en regeringsskrivelse.

Få av de frågor som regeringen och riksdagen hanterat engagerar kommunpolitiker, lokala näringslivsföreträdare och andra lokala entusiaster så mycket som just vägar och järnvägar. Att det är så är kanske inte så märkligt. Infrastrukturen är viktig för en Orts eller en regions livskraft. Infrastrukturen och transportpolitiken är avgörande för näringslivets möjligheter att växa. Utan en bra infrastruktur med fungerande transportsystem upphör vårt land att utvecklas.

Men infrastrukturen handlar inte bara om tillväxt och företagande, inte heller bara om asfalt och räls. Infrastrukturen och transportpolitiken är också en fråga om välfärd i människors vardag, om välfärden för den stressande småbarnspappan eller småbarnsmamman som sitter fast i rusningstrafiken med en treåring som väntar på att bli hämtad på dagis, om välfärden för våra barn och unga som cyklar till fotbollsträningen eller ridhuset, om välfärd och livskvalitet för både unga och gamla som reser kollektivt till skolan eller till föreningsmötet. Vi måste se infrastrukturens roll för både tillväxten och välfärden.

Herr talman! Mina senaste två månader har bestått av intressant och hektisk inläring, av möten med engagerade människor som alla har synpunkter på vad vi kan göra för att Sverige ska bli ännu "rundare". Efter dessa två månader har jag gjort två stora prioriteringar under min första tid som ansvarigt statsråd. Den första prioriteringen handlar om att väva samman infrastrukturpolitiken med ett av mina andra stora ansvarsområden, den regionala utvecklingspolitiken. För att vi ska få tillväxt och livskraft i hela landet behövs helt enkelt bättre vägar, järnvägar, flygförbindelser, IT-infrastruktur och fungerande transportsystem. För att få tillväxt och livskraft i hela landet behöver avstånden inom Sverige krympas och de regionala skillnaderna minska. Det måste bli lättare för människor att bo på en ort och dagpendla till en annan. Och det måste bli lättare och gå fortare för företagare att nå sina kunder och distributionscentraler runtom i världen.

Infrastrukturpolitiken och transportpolitiken är viktiga för alla Sveriges regioner. Då arbetsmarknadsregionerna blir större ökar våra möjligheter som privatpersoner. Då växer utbudet av både jobb och bostäder, och då minskar också trycket på enskilda platser.

Sammanvävningen av den regionala utvecklingspolitiken och den långsiktiga infrastrukturplaneringen kommer att vara ett viktigt perspektiv när regeringen i augusti tar emot förslagen från våra myndigheter till den nationella planen. För att leva upp till de sex delmålen måste vi ha ett brett perspektiv. I den nationella planen måste det finnas trafiksäkerhetstänkande, miljömedvetenhet och regionförstoring – men inte bara det utan också företagsutveckling och transportsystem, allt i ett jämnt perspektiv. Först då kan vi få en infrastrukturplanering som bäst bidrar till både tillväxt och välfärd i hela landet.

Den andra stora fråga som jag kommer att prioritera är trafiksäkerheten. Nollvisionen står fast. Lika lite som vi kan acceptera att människor dödas eller skadas allvarligt i arbetslivet kan vi acceptera att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vägtransportsystemet måste utformas så att alla, både unga och gamla, och människor med eller utan funktionshinder kan färdas säkert. Självfallet kan inte kravet på ett säkert

vägtransportsystem uppfyllas över en natt, utan utvecklingen måste ske steg för steg. Men vart vi är på väg får det inte råda något som helst tvivel om.

Tyvärr ser vi alla att våra ansträngningar hittills inte har gett tillräckligt bra resultat. Jämfört med andra länder är Sverige i dag världens trafiksäkraste land, men inte ens det räcker. Vårt arbete måste intensifieras. Jag söker nu ett brett samarbete för att lyckas med det. Elvapunktsprogrammet, som regeringen presenterade 1999, måste fullföljas med full kraft, den nyinrättade Vägtrafikinspektionen få fullt stöd i sitt arbete. Jag är övertygad om att inspektionen ger oss ett bättre verktyg än tidigare att upptäcka och åtgärda fel och brister i säkerheten på våra vägar och gator. Försöksverksamheten med alkoholås utvidgas till hela landet och ska omfatta också bussar och tunga lastbilar. Den automatiska hastighetskontrollen kommer att utökas.

Allt det här är viktigt, men vi måste också få en nationell kraftsamling för ökad trafiksäkerhet. Ingen, inte regeringen, inte bilbranschen, inte frivilligorganisationerna eller någon annan, klarar ensam att lösa de svåra frågorna. Det är bara genom en offensiv från alla inblandade och genom ett ökat samarbete som vi kan komma vidare.

För att åstadkomma en nationell samling kommer jag därför att bjuda in frivilligorganisationer, fackföreningar och folkrörelser, försäkringsbolag, bilbranschen och våra berörda myndigheter i februari för att tillsammans med dem komma överens om vad var och en av oss kan göra mer själv, på egen hand, men också vad vi kan göra mer av tillsammans.

Herr talman! All infrastruktur är viktig, viktig för välfärden och för våra möjligheter att skapa tillväxt och regional utveckling. Sverige är ett stort land med relativt få invånare. Om vi ska kunna leva upp till våra höga ambitioner måste infrastrukturen lägga en grund för utveckling och tillväxt. Den kommande tolvsårsperioden ger oss stora möjligheter till att lyckas med just detta.

Anf. 30 SVEN BERGSTROM (c) replik:

Herr talman! När jag hör Ulrica Messing tala om betydelsen av att koppla ihop infrastruktur och regionalpolitik, om vikten av tillväxt och livskraft i hela landet kom jag plötsligt på att jag glömde ett av mina manuspapper uppe i talarstolen. Jag är glad att Ulrica Messing använder det, det är väldigt välkommet att regeringen nu talar om detta med full kraft och att Ulrica Messing är beredd att göra det till ett av sina prioriterade områden. Det välkomnar jag, och hon kan räkna med fullt stöd från Centerpartiet när hon går från ord till handling. Orden har hört förut men handlingen har det varit sämre med.

Det här är en väldigt viktig uppgift, och jag hoppas att Ulrica Messing är besjälad av att jobba offensivt och aktivt med detta, gärna i samråd med oss i trafikutskottet, för att uppnå en bättre situation än den vi har i dag.

Jag ställde i mitt inledande anförande några frågor till Ulrica Messing, till exempel med anledning av krisen i SJ. Jag begär inga exakta besked i dag om hur SJ-krisen ska lösas, men det vore välkommet om statsrådet kunde säga någonting. Det vore ännu mer välkommet för mig som representant för Gävleborgs län om Ulrica Messing också något kunde kommentera de krav som har rests på att tillsätta en Norrlandsbe-

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

redning av samma slag som vi har en Stockholmsberedning. Jag tycker att Stockholmsberedningen är bra, jag är inte Stockholmsfientlig. Men kan vi inte också få en Norrlandsberedning som kan titta på hur man kan nå mer optimala lösningar framför allt när det gäller tågtrafiken i Norrland? Det är ju många som har varit kritiska till hur den har fungerat, och det finns väldigt goda idéer inom projekt Norrtåg om hur man skulle kunna utveckla järnvägstrafiken på ett bra sätt i samarbete mellan SJ och andra operatörer som är duktiga på tågtrafik.

Jag vill också gärna höra några ord om hur Ulrica Messing vill utveckla jämställdhetspolitiken.

Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! All nationell politik, Sven Bergström, har ju regionala effekter. Det vet både Sven Bergström och jag som båda lever och verkar i Gävleborgs län.

Jag tror att det är oerhört viktigt att vi alla ställer krav på att den nationella politiken och besluten här i riksdagen, men också de på regeringens bord, fattas med respekt för och insikt om de regionala skillnader som finns i vårt land. Med det vill jag säga att jag tycker att man ska vara försiktig med att tillsätta utredningar som ska titta på Sveriges olika delar var för sig. Jag tror att det vore olyckligt med utredningar som tittade på 20 län eller 15 län eller 12 regioner.

Om vi menar allvar med att infrastrukturen och transportpolitiken har ett stort ansvar för att underlätta möjligheten för företag att växa och utvecklas, tror jag att det är viktigt att vi har ett vidare perspektiv än län och regioner, för varken enskilda personer eller företag bryr sig särskilt mycket om var kommungränsen går eller var länsgränsen går.

Sedan kan det ibland finnas särskilda skäl att titta exklusivt på just ett område. Och jag tycker att det finns starka skäl att titta på just Stockholm som vår huvudstad med den trafik som finns här både runt Centralen och på Arlanda, eftersom vi alla är beroende av att Stockholm fungerar som en motor för infrastrukturen.

Jag har stor respekt för de frågor som Norrlandspolitikerna har lyft i debattartikeln förra veckan. Och jag vill tydligt påpeka att den järnvägsutredning som nu arbetar och som ska lämna sitt förslag till betänkande till regeringen i november nästa år har som ett av sina uppdrag att titta på just frågan om trafikeringsrätten, vilka möjligheter den har gett för nya operatörer att agera och vilka svårigheter som denna trafikeringsrätt också innebär. Självklart ska vi se på trafikeringsrätten ur ett regionalt perspektiv för att fånga just det som debattörerna ville lyfta fram i sin artikel.

Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det som Ulrica Messing sade var lite mångtydigt. En välvillig tolkning är att hon ändå inte är helt främmande för denna tanke.

Poängen med förslaget om en Norrlandsberedning är ju ett svar på de rop som finns på återreglering av järnvägstrafiken liksom att staten ska ta det fulla ansvaret och de krav som finns på en total privatisering. Poängen och tanken med det som har förts fram inom projektet Norrtåg är att man, som Ulrica Messing sade, inte ska se till länsgränser och kommungränser utan ha ett helhetsperspektiv. Man vill öppna möjlighet-

en att köra både regionala tåg och interregionala tåg på ett samlat sätt. Man vill upphandla ett helt paket. Jag är övertygad om att det dessutom skulle ge ekonomiska vinster, därför att om man kan optimera trafiken i ett samlat system kommer det också att vara ekonomiskt bra.

Jag hoppas att vi kan fortsätta den här debatten, därför att det är väldigt angeläget att inte bara bygga järnvägar utan också se till att trafiken fungerar bättre på de järnvägar vi har. Det finns så mycket konstruktivt i det här projektet som har tagits fram, så jag hoppas att vi kan få tillfälle att utveckla det.

Statsrådet sade ingenting om hur hon vill föra in jämställdhetsmålet och konkretisera det. Jag hoppas att det blir tillfälle i nästa replik att säga något om det. Menar vi allvar med ett jämställt transportsystem måste det också få några konsekvenser, så att det inte bara är gubbar i min ålder som sitter och planerar trafiken för framtiden utan att det förs in andra perspektiv, som har saknats i stor utsträckning tidigare.

Anf. 33 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Där delar jag helt Sven Bergström uppfattning. Det är oerhört viktigt att de som fattar besluten speglar de människor som ska leva efter de beslut som fattats. Jag är övertygad om att det inte bara är beslut i riksdagen utan också i våra myndigheter och våra bolagsstyrelser som blir allra bäst om det finns en mångfald av ledamöter i styrelsen, både kvinnor och män, unga och gamla. Om detta hoppas jag att vi kan ha en samsyn mellan trafikutskottet i riksdagen och mig och regeringen.

Det har gjorts många satsningar de senaste åren på regional tågtrafik. X-tåg är ett exempel, Norrtåg ett andra exempel och Skånetåg ett tredje exempel. Alla dessa typer av samarbete och samverkan över kommungränser och länsgränser, där man vidgar arbetsmarknaden för människor så att det blir möjligt för var och en av oss att pendla till arbete eller till studier, har i väldigt stor utsträckning gynnat just kvinnor. När det gäller småskalighet i transportsystemen, alltifrån de regionala tågen till kollektivtrafiken, vet vi att kvinnor är överrepresenterade på pendlingssträckorna. På de långa sträckorna och i första klass är det fortfarande väldigt många män som reser. Men när vi tittar på regionförstoring och öppnar möjligheterna att pendla mellan kommungränser gynnar det kvinnor väldigt ofta, och självklart är det också viktigt.

Anf. 34 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det låter lovande att ministern är ansvarig även för den regionala utvecklingspolitiken.

Jag vill gärna passa på att återkomma till riksväg 45, via Lappia. Jag har här en broschyr där bland andra statsrådets partikamrater uttalar sig.

Göran Johansson, Göteborg, säger: Den trånga och intensivt trafikerade olycksdrabbade sträckan Göteborg–Trollhättan måste snarast byggas om till modern fyrfältsväg och få den Europavägstatus som den förtjänar.

Britt Bohlin, som är gruppleddare här i riksdagen, säger: Vi går mot vägs ände. Lite tillspetsat kan man säga att det enda som inte är bra är vägen.

Göran Johnsson, Metall, säger: Staten har ansvar och plikt att hålla en infrastruktur som tryggar jobben och utvecklingen i inlandet. Riksväg 45 är ett huvudstråk genom inlandet.

Anders Sundström säger: Det vore direkt pinsamt om vi inte fick en nödvändig rekonstruktion av vägen nu.

Med tanke på den här foldern, som jag gärna lämnar över, undrar jag om statsrådet är medveten om att utbyggnaden av riksväg 45 utmed Göta älv måste ske samtidigt som man bygger ut järnvägen. Nu finns pengar till järnvägen men inte till riksväg 45. Hur ser statsrådet på denna problematik?

Anf. 35 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Det som Elizabeth Nyström tar upp gäller inte bara riksväg 45, utan det kan också gälla andra sträckor där det finns oerhörda samordningsvinster att göra genom att planera vägen och järnvägen samtidigt, vid sidan av varandra och parallellt. Jag tycker att man ska ta alla tillfällen där möjligheten ges att samordna resurserna för att därmed spara pengar och maximera nyttan av objekten. Det hade varit väldigt bra om vi hade tagit till vara den möjligheten också när det gällde delar av E 4:an, där vi stod inför samma förutsättningar.

Även om nu flera av ledamöterna i trafikutskottet har nämnt olika vägar – och jag har all respekt för de behov som finns runtom i vårt land av att skynda på uppbyggnaden av det befintliga vägnätet och skynda på besluten om vilka nya vägar som ska byggas om – utgår jag ändå från att riksdagen uppskattar om regeringen följer de av riksdagen fattade besluten och den tågordning som gäller. Jag har i alla fall för avsikt att göra det. Därför tänker jag inte i dag kommentera eller ge någon väg eller järnvägssträckning högre prioritet än någon annan, utan det är i augusti som Vägverket och Banverket lämnar över sina förslag till riksdagen. I dag finns det en mängd olika förslag och objekt som diskuteras. Det vore oansvarigt, tycker jag, både av mig som statsråd och av riksdagens utskott att kommentera alla de förslag som nu är i luften. Låt oss nu ge våra myndigheter det uppdrag som vi faktiskt har fattat beslut om. Låt oss sedan, när de lämnat över förslagen i augusti, diskutera om det var rätt eller fel beslut som myndigheterna fattade.

Anf. 36 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Statsrådet har rätt i att samordning är väsentligt. Det ska man naturligtvis ha i största möjliga utsträckning. Men på det här området är det ytterst svårt, alltså när det gäller skredrisken. Det var ju ett skred i Surte 1958, tror jag att det var. Det är ju därför som det är så viktigt att man planerar och samordnar. Man kan inte jämföra med andra vägar, där järnvägen går utefter vägen. Det handlar ju om Göta älv och skredrisken, där Sjöfartsverket också måste vara med och titta. Men jag tackar för detta.

Anf. 37 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det är intressant att lyssna på den nya infrastrukturministern i huset i dag. Jag tycker att det var väldigt intressant med den här kopplingen till regionalpolitiken. Det hade vi väl önskat redan under den

förra mandatperioden, att det hade funnits en större koppling mellan regionalpolitiken och infrastrukturpolitiken.

Nu går jag inte in på någon speciell väg, men jag återkommer ändå till ett stort område i Sverige. Jag vill påstå att detta med tjälsäkringsproblematiken gäller från Dalslandshället till Norrland. Jag kan nämna några namn för statsrådet, som Bäckhammar, Rottneros, Skoghallsverken och Grumsfabrikerna. Det gäller också de tio–tolv sågverken i Värmland, Dalarna och Dalsland, som varje dag kräver det som jag nu har räknat upp. Det är troligen ca 1 000 långtradarlastar med virke in – och därför också ut. Råvaran finns i dessa bygder, den stora delen av Sverige geografiskt sett.

Fortfarande för ungefär ett år sedan när vi hade en debatt stod vi här och hade 156 mil avstängda vägar, något som drabbade denna industri som är så viktig för landet. Det är också så att ägarintressena i dag ligger utanför Sveriges gränser, och det finns en fara som vi upplever med att industrier kan flyttas till andra ställen.

Vi måste ta allvarligt på problematiken med tjälsäkringen och underhållet av det mindre vägnätet i Sverige. Jag skulle först och främst vilja ha en diskussion omkring det i det här replikskiftet. Är statsrådet beredd att ta krafttag när det gäller tjälsäkringsproblematiken med tanke på råvaran för den svenska träindustrin?

Anf. 38 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Om jag får passa på att skoja lite kan jag säga att Runar Patriksson inte behöver nämna någon enskild väg, för så fort jag i fortsättningen kommer att färdas på riksväg 45 kommer jag att tänka på Runar Patriksson, som har döpt om den till Sveriges Broadway. Det kommer för alltid att sitta där.

Sedan skulle vi kunna fortsätta uppräknningen av företag som ligger på platser där man är oerhört beroende av framför allt vägen, men också järnvägen. Man kan konstatera att det är bra exempel på att den infrastrukturplan som vi ska fatta beslut om nästa höst måste ha ett regionalt perspektiv för att ge förutsättningar för företagsutveckling och tillväxt. Uddeholm Tooling, Stora Enzo, Korsnäs, Modo – alla är naturligtvis beroende av att deras transportsystem och distributionssystem kan fungera så att de, trots sitt läge i ett litet och perifert land jämfört med deras marknader, kan vara konkurrenskraftiga och kan agera härifrån.

Vi ser allvarligt på just bärigheten och tjälsäkringen. Det var ju de pengar som vi öronmärkte, 17 miljarder kronor, ett uttryck för. Här finns det en rad akuta insatser som vi måste göra. De har blivit akuta eftersom vi under 90-talets krisår fick prioritera ned underhållet och tjälsäkringen. Nu har vi ett annat ekonomiskt läge, och då är vi också beredda att prioritera arbetet med tjälsäkring och underhåll. Det är viktigt för näringslivet, men självklart är det också viktigt för oss som enskilda personer.

Anf. 39 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tackar för det svaret. Det var en uppräknig av fler företag. Jag hade också kunnat hålla på lite längre. Jag tog bara de viktigaste som kom upp i min skalle. Det är precis så som statsrådet säger.

Nu är vi inne på dessa vägar som är avstängda. Min fråga är föranledd av att vi pratade om ordet ”samhällsnytta” förut. När vi diskuterade

med Carina Moberg gällde det om det var tvunget att vara ett statligt ägande. I fråga om det som vi nu tar upp är det ju så att staten äger vägen och har tagit på sig ansvaret för att äga vägen. De som kör på vägen har oftast ett privat intresse, dessa timmerbilar och andra som transporterar det gods som ska in och ut från den svenska industrin.

Det är ju ett krav att vägarna ska vara framkomliga året om, inte minst ur företagens synpunkt för att de ska kunna betala sina räntor och kostnader på den svenska arbetsmarknaden. Vi frågar än en gång: Är det så att vi kommer att få se en prioritering i Regeringskansliet av tjälsäkring och underhållspengarna? I Värmland har vi inte sett en krona extra till dessa viktiga frågor. Jag vet att detsamma gäller för Dalsland och Dalarna. Det är någonting som har gått snett i de anslagsförslag som nu ligger framme. Så jag frågar: Kommer detta att prioriteras, alltså underhållspengar och tjälsäkringspengar?

Anf. 40 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! I propositionen som riksdagen fattade beslut om förra året står det väldigt tydligt att vi ska prioritera befintliga vägar och järnvägar för att höja standarden på de vägar som finns, för att tjälsäkra dem, för att arbeta med trafiksäkerhetsåtgärder och mycket annat. Vi har gång på gång prioriterat om pengar till exempel för att sätta upp vajerräcken eller för att arbeta fortare med tjälsäkring och vägunderhåll. Jag utesluter inte att vi också får göra det fler gånger i framtiden.

Det är en prioriterad fråga, och det är klart att ett land med höga ambitioner aldrig kan vara nöjt när vägar blir avstängda på grund av dålig bärighet. Vi kan aldrig gardera oss mot stora naturkatastrofer oavsett om det är ett gigantiskt snöfall eller om det är ett intensivt regn. Det är en annan sak. Men under normala svenska förhållanden och utifrån var Sveriges kommuner och regioner finns måste naturligtvis ambitionen vara att vägnätet och järnvägsnätet ska fungera till vardags och till helg.

Anf. 41 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag blev glad när ministern sade att trafiksäkerhet är ett av de prioriterade områdena för henne som ny minister. Jag skulle vilja ta upp det här med rattfylleriet. Det har blivit värre på vägarna. En ny undersökning från Vägverket Region Väst visar att det är värre nu än på många år. Det är fler unga människor som kör ihjäl sig drog- eller alkoholpåverkade.

Det har talats om alkolås. Ministern nämnde att försöksverksamheten ska byggas ut. Det kan ju vara bra, men varför inte ta ett mer konkret steg? Förra veckan hade MHF och Salus Ansvar en presskonferens där de presenterade en rad konkreta punkter, målsättningar och årtal, till exempel när alkolås skulle vara installerat i yrkestrafiken. Riksdagen har tidigare uttalat att regeringen bör ta fram en plan för hur alkolås ska komma in i alla bilar. Jag skulle vilja höra vad ministern säger om det.

Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Låt oss först konstatera att det fortfarande finns en oerhört stor folklig uppslutning för att man inte ska köra bil när man har druckit alkohol. Det finns en oerhört stor folklig uppslutning för det. Det är klart att vi ska göra allt vi kan för att förstärka den och bredda den

ännu mer. Men vi ska också ta fasta på det stora folkliga stöd som finns just där. Det är klart att den synen också kan påverkas av en allmänt mer liberal inställning till alkohol och andra tyngre droger i vårt samhälle i stort. Det bekymrar mig, inte bara när det gäller biltrafikanter utan också på en rad andra områden.

Vi har haft försök med alkohol på olika sätt i samhället som regeringen och riksdagen har ställt sig bakom. Utvärderingarna av de försöken har varit väldigt positiva. Jag tycker att det är självklart att vi nu går vidare med dessa försök och höjer ambitionsnivån lite grann. Ett sätt att höja ambitionsnivån är att få med oss fler aktörer. Det är oerhört värdefullt för oss om vi kan få ett samarbete med till exempel yrkeschaufförer och fackliga organisationer. Men det är också oerhört värdefullt när försäkringsbolag som Salus Ansvar går före och erbjuder lägre premier om vi som försäkringstagare sätter in alkohol i våra bilar.

Tanken med den inbjudan som jag vill gå ut med i februari är att hitta fler frivilliga sätt att samverka och samarbeta där vi som biltrafikanter och konsumenter kan få en fördel av att samtidigt arbeta med säkerhetsfrågor och där bilbranschen och försäkringsbolagen kan få rent konkurrensmässiga fördelar om de tar trafiksäkerhetsfrågorna på allvar. Jag är övertygad om att vi kan göra flera saker den frivilliga vägen.

Jag tycker också att Sverige kan fortsätta att driva frågan om alkohol också inom EU, men det är inte möjligt för oss att gå före med nationell lagstiftning. Det handlar om frivilliga överenskommelser och om att visa på erfarenheter.

Anf. 43 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag tackar för det svaret. Förmodligen kommer jag att återkomma i andra debatter och andra frågor. Det här är en viktig fråga, och vi är överens om att den måste påskyndas.

En annan åtgärd är att låta dem som har kört rattfulla få träffa offer och anhöriga som kanske har mist någon i familjen på grund av rattfylleri. Jag vet att ministern har träffat föräldrar och familjer som har förlorat någon anhörig på grund av rattfylleri. Det är väldigt starka möten, och det gör förhoppningsvis att människor som tvingas höra sådana berättelser aldrig mer kör rattfulla.

Min fråga är: Är ministern beredd att arbeta för att de som döms för rattfylleri också ska dömas att ingå i sådana program som man kallar för VIP, *victim impact panel*? Det är en modell som kommer från USA. Är ministern beredd att arbeta för att det blir ett obligatorium och att det blir obligatoriskt också på körskolorna?

Anf. 44 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Här kan jag komma med ett kort svar till Johnny Gylling: Ja, det är jag.

Jag tror att det är ett väldigt bra sätt att arbeta mer effektivt i förebyggande syfte och för att sprida exempel på vad som kan göras annorlunda. Ja, jag är beredd att arbeta för det.

Anf. 45 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Nu står vi åter i kammaren och ska debattera trafikutskottets områden. Det har under ett antal år varit en lång följetong, bestående mest av vänta-och se-uttalanden.

Under förra mandatperioden höll Socialdemokraterna och regeringen en riktig långvals. Det var en vals som pågick i flera år innan vi artigt kunde tacka för dansen och gå av dansbanan. Vi konstatera att det inte var mycket till dans att tacka för när vi slutligen fick se den framlagda infrastrukturpropositionen. Nu har de bjudit upp till nästa vals för att få tyst på oss i oppositionen ytterligare en tid. Det sker genom att den kritik som vi framför i debatten i dag från regeringssidan får svaret att vi ska lugna ned oss och se på fördelningen av tjälsäkringspengar och så vidare under kommande år.

Det är nog tur att det finns en opposition som inte är tyst, så att svenska folket kan få höra hur illa det är ställt med den svenska infrastrukturen och hur illa den även fortsättningsvis hanteras. Det skulle vara enformigt att endast höra pratministrar orera över hur fantastiskt allt är och hur fantastiskt allt ska bli.

Fru talman! Jag ska koncentrera mitt inlägg till att gälla väg- och järnvägsfrågor.

Jag ska börja med det kapillära vägnätet, det vill säga de enskilda vägarna. Där finns mycket att säga. Av landets ca 42 000 mil väg är nästan 70 % enskilda vägar. Av dessa är det endast en fjärdedel som erhåller statsbidrag. Utskottets majoritet hänvisar till BREV-utredningens slutbehandling och skriver i sitt ställningstagande att det är särskilt viktigt och angeläget att säkerställa och bevara det befintliga vägnätet så att insatser för bland annat drift och underhåll kan säkerställas. Det är bara ord, ord och ingenting annat! Till och med socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister måste väl ändå vara på det klara med att det inte hjälper att i årtal bara tala vackert och invänta eventuella propositioner om inga pengar tillförs!

Det har varit kris för det enskilda vägnätet under en följd av år, och nu senast har Vägverket aviserat att bidragsnivåerna ska sänkas ytterligare. Vad gör majoriteten i utskottet då? Jo, de skriver vackra ord. Sedan händer inget mer. Ni har blivit smittade av tidigare statsråds pratarsjuka! Om ni nu vet och har vetat i flera år att det anslås för lite pengar till enskilda vägar, hur kan ni då bara prata om vikten av förändring och åstadkomma absolut ingenting? Statsrådet Messing måste som ansvarig för regionalpolitik och infrastruktur snarast återkomma för att rätta till detta.

Det enskilda vägnätet är, som alla känner till eller borde känna till, en förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas och – sist men inte minst – för att vårt näringsliv inte ska nödgas flytta till områden som inte har ett alltmer eroderande vägnät.

Fru talman! Vi har i reservation 2 utvecklat våra ställningstaganden när det gäller de enskilda vägarna och behovet av ökade anslag. Vidare har vi i våra kommittémotioner visat behoven av ökade anslag för att kunna höja bidragen till väghållarna och behovet av att höja bärigheten.

När det gäller satsningar på det statliga vägnätet har regeringsföreträdarna sänkt tonläget något. Vi ser och har länge sett att förfallet av det svenska vägnätet fortsätter. Återhämtning av bristande underhåll uteblir i stort sett. Nu vill man att vi återigen ska hoppas att fördelningen av de

17 miljarder som finns i infrastrukturpropositionen för bärighetshöjande åtgärder och för tjälsäkring ska göra underverk.

Vi har i diskussionerna inför denna fördelning redan sett att alla delar av landet anser sig vara berättigade till dessa medel. Jag kan inte sia in i framtiden, men man behöver inte vara någon större begåvning för att våga förutspå att det kommer att innebära att inte ens dessa medel kan göra landets vägar glada – om man nu tror eller har trott att vi ska få den kraftiga uppryckning det har talats om i så många år. Förvisso ligger dessa pengar i framtida infrastrukturprogram, men jag vill nämna dem även i detta sammanhang, när vi talar om 2003. I vårt moderata alternativ för 2003 har vi tagit allvarligt på den rådande situationen. Därför har vi till landets vägar anslagit 2 miljarder mer än regeringen föreslår.

Fru talman! Jag har talat om vikten av att hela vårt land måste få en infrastruktur som fungerar. Jag har nämnt de enskilda vägarna, och i detta sammanhang vill jag även säga några ord om våra storstäder.

Det är beklämmande att höra i debatten – kanske inte så mycket här i dag men ganska ofta ute i vårt land – att det ska vara landsbygd *eller* storstad. Vi kan inte ha en konflikt mellan dessa. Sverige kan varken fungera utan landsbygd eller utan storstad. Därför måste satsningar göras på bristande infrastruktur, som vi säger, i hela landet. Att, som en del vill, försvåra för trafik i våra storstäder innebär att landet Sverige tappar i konkurrenskraft och välstånd.

Vi hade förra året en debatt om trängselavgifter, där socialdemokrater felaktigt försökte ge sken av att vi moderater ville införa sådana. Vi var tydliga i fjolårets debatt och sade nej till trängselavgifter i Stockholm. Socialdemokraterna ville hävda att det var viktigt med betydande majoriteter och att det innebar att frågan om trängselavgifter i Stockholm inte var aktuell. Vad hände efter valet? Nu är det inte ens tal om betydande majoriteter, utan regeringen nästintill ger direktiv om vad man lokalt ska tycka i Stockholm. Tala om svek!

Om det inte vore så att vi alla kan läsa i riksdagstrycket vad som sades i fjolårets debatt skulle jag förmoda att socialdemokrater här i kammaren i dag inte vill minnas detta. Vi sade nej då, och vi säger nej igen. Det som behövs i bland annat Stockholm är att vägfrågor kommer upp till beslut och att det byggs ringleder. Vi kan inte ha en huvudstad som saknar viktiga kommunikationer.

Fru talman! Det har sagts mycket om lokala vägar. Jag har strukit det i mitt anförande, men jag kan inte undanhålla kammaren min debatt med förre statsrådet Rosengren. Jag skulle gärna se att vi fick in detta i protokollet som ett historiskt dokument över en kommunikationsminister.

Vi har hört om vikten av riksväg 45. Jag hade en interpellationsdebatt med herr Rosengren om hur det skulle vara att få Europavägstatus på den. Jag fick till svar: Nej, Sveriges regering kan inte jobba för att riksväg 45 blir Europaväg. Vi kan inte tillåta att europeiska turister luras in på en så dålig väg.

Detta är alltså vad som cirkulerar i vårt regeringskansli: att riksväg 45 är så dålig att vi inte ska lura in utländska turister på den. Jag hoppas att vårt nya statsråd starkt tar avstånd från sådana tankar.

När det gäller den nordiska triangeln och delen Oslo–Stockholm, det vill säga E 18, är det beklämmande att vi har en regering som i princip inte går i takt med någon, höll jag på att säga. Den går åtminstone inte i

takt med EU, som anser att E 18 är ett mycket viktigt projekt. Det ingår också i de så kallade TEN-projekten. Man kan dock inte agera på grund av att Sverige har en regering som inte prioriterar E 18, och därför faller detta utanför. Detta är majoriteten i riksdagens utskott, med socialdemokrater i spetsen, ansvarig för.

Att vi har mycket diskussioner om olika regioner kanske till viss del kan bero på – och här vill jag gärna höra om min kollega på Värmlandsbänken Jarl Lander lite senare här i kammaren tydligt kan ta avstånd från detta – finansminister Bosse Ringholms uttalande att en region i vårt land först ska visa tillväxt, sedan kan den få vägpengar. Detta är ett moment 22, enligt mitt sätt att se det. Jag vill höra om Jarl Lander delar min uppfattning eller finansminister Bosse Ringholms uppfattning. Just nu kan man dock se att anslagsförslagen går längs Bosse Ringholms linje.

Fru talman! Vad landet behöver är en politik som är medveten och vill ta ansvar för att vi har en infrastruktur som innebär att såväl boende som företag i hela landet har en väg- och järnvägsinfrastruktur som leder till utveckling, inte avveckling. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för enskilda människors och näringslivets möjligheter att tillsammans skapa tillväxt och välbefinnande. En effektiv samverkan mellan de olika trafikslagen är nödvändig, och då menar jag såväl väg och järnväg som sjöfart, luftfart och IT-infrastruktur. Detta är Moderaterna medvetna om, och vår politik bygger på dessa förutsättningar. Jag välkomnar andra partier som delar dessa åsikter med oss.

Fallet med dagens politik är enligt min mening att denna förståelse inte finns i utskottets majoritet. Den har under en mängd av år ansett sig kunna vänta därför att åtgärder kommer att ske, som det så vackert hetat. Nu ser vi att väntans tider får fortsätta. Vissa projekt kommer förvisso till stånd i framtiden, men de nya som anmäls är rent politiska infrastruktur-satsningar som görs. Att man kan säga att Norrbotten ska byggas utan att ens ha analyserat och fått kostnadsredovisning för ett sådant mångmiljardprojekt är allt annat än acceptabelt.

Fru talman! Jag ser att klockan går, men det är en viktig debatt.

Med tanke på Norrbotten och dess framväxt vill jag dra en liten liknelse. Vanliga människor i Sverige sitter vid sina köksbord och planerar sin hushållsekonomi. Man gör överväganden av vad man har råd med och inte. Man funderar noga över vilka behov man har och vilka prioriteringar man måste göra för att få hushålls ekonomin att gå ihop. Man väger olika varor för och emot och analyserar vilka satsningar som man har råd med och som gör störst nytta – vanlig hushållsekonomi.

Fru talman! När regeringen tog sitt inriktningsbeslut om Norrbotten saknades all denna grundläggande kunskap som nästan varje svenskt hushåll besitter. Det man kunde begära är att regeringen åtminstone hade haft någon form av underlag inför sitt ställningstagande, men icke. Jag skäms på regeringens vägnar.

När det gäller järnvägssidan kan vi konstatera att statens företagande-satsningar inom detta område är långt ifrån lysande. SJ har stora ekonomiska problem, medan vi kan se privata tågoperatörer fungera alldeles utmärkt. Inte nog med att vi har ett system som håller SJ om ryggen genom att inte tillåta konkurrens på lönsamma tåglinjer, utan SJ klarar sig inte ens med detta skydd. Det ska bli intressant att följa utvecklingen i den här härvan. Jag förmodar att det finns många som får anledning att

göra sin röst hörd om det visar sig att statens agerande i den här frågan kommer att sätta konkurrensen ytterligare ur spel.

När det gäller Banverkets verksamhet har vi i likhet med tidigare år krävt en bolagisering av Banverkets konkurrensutsatta delar. Tiden borde vara mogen, med tanke på SJ och andra affärer, för även de mest fientliga konkurrensmotståndarna att fundera över om statligt driven verksamhet är det optimala för våra medborgare.

Vi har föreslagit en höjning av banavgifter, som det sades i debatten tidigare, för att kostnaden för driften på spår i viss utsträckning ska härledas till och betalas av trafiken. Detta är anledningen till att vi har ett anslagssparande på denna punkt. Och det tycker vi är helt riktigt.

Det finns hur mycket som helst som man skulle vilja ta upp och tycka till om inom detta viktiga område, men jag har redan tagit mycket tid i anspråk och vill bara slutligen konstatera att jag givetvis står bakom samtliga våra reservationer där vi ger stöd för våra moderata förslag på infrastrukturuområdet. Jag yrkar i likhet med Elizabeth Nyström bifall endast till reservation nr 2.

Jag vill även önska talmannen, trafikutskottets kansli och övriga här i kammaren en riktigt god jul och ett gott nytt år. Det gör jag även om tomten kanske inte kommer till alla, vilket man kan förmoda. Han kommer säkerligen att köra fast någonstans i vårt land på någon dålig väg.

Anf. 46 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström pratar pretentiöst om vägstandarden ute i landet. Det vore klädsamt om han talade i en mer blygsam ton med tanke på de förslag som Moderaterna står för. Om den neddragningen av Banverkets anslag samt höjningen av banavgifterna genomfördes skulle det ge ett direkt avtryck i vägbeläggningen.

Förstår inte Jan-Evert Rådström att vid varje omlastning från järnväg till väg försämras möjligheterna för glesbygdens befolkning att ha acceptabla vägar som är farbara året runt?

Anf. 47 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det vi gör i vårt budgetförslag, som Karin Svensson Smith väl känner till, är stora satsningar, 2 miljarder mer än Vänsterpartiet och övriga, på vägsektorn. Vi har 690 miljoner mindre på järnvägssektorn därför att vi tycker att den ska stå för en lite större del av sina kostnader. Det är det som är resultatet.

Anf. 48 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Men när järnvägstrafiken i princip betalar de externa kostnader den är upphov till medan vägtrafiken enligt flera utredningar inte alls betalar de externa kostnader den är upphov till blir konkurrenssituationen omöjlig för godstransporterna. Resultatet blir att fler tunga transporter går på väg, och då försämras vägstandarden.

Vill man verkligen på allvar slå vakt om vägarnas standard ute i glesbygden ska man se till att godset i så stor utsträckning som möjligt sänds på järnväg och med sjötransporter. Det är också därför som regeringen har gett Vägverket i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi, så att man får bättre användning för de pengar man satsar på att tjälsäkra, rekonstruera och underhålla vägar.

Jag tvivlar på den trovärdighet som Moderaterna visar här. Det här pratet om vägarna kommer i praktiken inte att innebära någonting positivt alls. De höjda anslagen ni pratar om rimmar ganska illa med att ni allmänt förespråkar ett lägre skattetryck och en svensk anslutning till EMU.

Anf. 49 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smiths retorik kan fungera för en vänsterpartist. Problemet är att jag som moderat också är medveten om att vi behöver ha en transportinfrastruktur som fungerar efter näringslivets behov. Vill vi ha ett växande näringsliv ska vi också vara medvetna om att vi får växande transporter, och vi kan inte politiskt styra transporter hursomhelst. Vi måste ge förutsättningar så att varje företag och varje individ får transportera sig på det för dem mest effektiva sättet. Vi är både järnvägs- och vägförespråkare. Vi vill inte ta död på den ena eller den andra.

När Karin Svensson Smith tar upp att man borde vara mer angelägen om järnvägsfrågor ur ett glesbygdsperspektiv vill jag upplysa henne om att Sverige ser lite annorlunda ut i Värmland och norrut än det gör i Lund. Det är inte bara att hoppa på bussen, ta tunnelbanan eller åka med kollektivtrafik. Det handlar om att vi måste se till att de transportmedel vi har också ska kunna ta sin frakt på bra vägar.

Anf. 50 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Även jag hade tänkt välkomna statsrådet Messing, men jag ser att hon har lämnat kammaren. Hon kanske kommer tillbaka. Jag tyckte att det var trevligt när jag såg i en tidningsintervju att statsrådet också kallar sig för sjöfartsminister. Det tyckte jag var fint. Det förpliktar också en hel del i sjöfartsfrågor. Men det är bra att de prioriteras.

Jag vill också yrka bifall till reservationerna 2, 9 och 17.

Fru talman! Förutsättningarna för den svenska sjöfarten förbättrades betydligt för några år sedan. Den svenska handelsflottan har nu samma möjligheter som andra EU-länder. Det var glädjande när trafikutskottet kunde lägga fram förslagen att man precis som andra EU-länder skulle få nettolösningar på skattesidan inom sjöfarten – om det än var senfärdigt när det genomfördes med motstånd från dåvarande finansministern, Åsbrink. Det var nämligen i april 1996 som Neil Kinnock som EU-kommissionär kunde lägga fram förslaget, och andra länder som Holland, England, Tyskland, Danmark och även Norge hängde på och genomförde detta. Vi hade en utveckling under många år då utflaggning skedde. Men fyra fem år efteråt fick också Sverige samma förutsättningar för den svenska sjöfarten, och det är mycket glädjande.

Jag skulle vilja ta upp nuvarande sjöfartsavgifter. För att behålla den internationella sjöfarten på svenska hamnar, inte minst till Nordens största hamn Göteborg, måste sjöfartsavgifterna i någon mån EU-anpassas. Det är de stora svenska hamnarna som främst konkurrerar med hamnar i andra europeiska länder. I dag betalar sjöfarten på svenska hamnar höga avgifter jämfört med andra EU-länder.

Sverige är också det enda land i Västeuropa där ansvaret för alla farleder har samordnats i en statlig myndighet, i kombination med krav på att verksamheten i sin helhet ska bekostas genom utdebitering på trafi-

kanterna och därtill generera vinst till staten. Ett sådant kostnadsuttag är otänkbart i andra EU-länder och inte heller i linje med den EU:s vitbok som för en tid sedan tog upp frågorna och pekade på effektiva och rättvisa trafikregler.

Fru talman! Det kan vara intressant att ta upp att i de svenska sjöfartsavgifter som handelsfarten i dag betalar ingår kostnader för Sjöfartsverkets hela administration och internationella åtagande, större delen av lotsningen, isbrytningen, infrastrukturen för skärgårds- och fritidstrafik samt yrkesfisket, därtill kommer sjökartläggningen och Sjöfartsinspektionen. Dessutom ska man återigen generera vinst till staten.

Ett exempel som man i en översyn bör titta på kan vara isbrytningen, som ju varierar i kostnad beroende på issvårigheterna i framför allt Bottenviken. Min minnesbild är att det handlar om en kostnad om 200–300 miljoner kronor ett svårt år. Här borde man, enligt den reservation de borgerliga partierna har, kunna se på exempelvis EU:s strukturmedel. De besvärliga vinterförhållandena med transportnackdelar som vi har i Bottenviken för framför allt Sverige och Finland är mycket besvärande för infrastrukturen, det vill säga sjöfarten. Jag vet att man från finsk sida tittar på möjligheterna att söka EU-medel för isbrytningen. Finland har också varit framgångsrikt inom jordbrukspolitiken och fått särskilt bidrag för jordbruk i norra Finland. Vi vill med reservation 17 peka på att det är viktigt med en översyn av sjöfartsavgifterna.

Fru talman! Jag kan också i denna fråga citera ett gemensamt yttrande till Näringsdepartementet där den svenska skogsindustrin, Sveriges Hamnar, Sveriges Industriförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening samt Sveriges Transportindustriförbund samstämmigt krävt en översyn av de svenska farledsavgifterna. Det är värdefullt att vi får en översyn som också kan se på möjligheterna av en EU-anpassning. I en sådan översyn kan miljöavgifterna tas upp. De är viktiga för att inte minst tonnage som inte håller de krav vi tycker ska finnas för att få färdas på EU-vatten ska vara med och betala. Det kan vara värdefullt att ta upp miljöavgifter.

Det har hänt positiva saker med Vänersjöfarten. Men också här borde man titta längre fram. Här finns också en reservation, där vi pekar på att EU:s transportministrar vill utveckla kustsjöfarten. Den ger samma förutsättningar som till exempel finns på kontinenten, där flodbåtstrafiken har fått en helt annan gynnad ställning. Strukturfonder har använts för att till exempel muddra floderna Rhen och Donau och bygga slussar och hamnar. Man vill undvika en motorvägsinfarkt. Då kan flodbåtstrafiken användas. Vi tycker i reservationen att det vore värdefullt om sjöfarten på Vänern och Mälaren kunde ges samma förutsättningar som övriga insjöfarten inom EU.

Jag vill också säga några ord om den järnvägsbana som det hastigt har sagts ska byggas till Kalix. I Ringholms nattliga förhandlingar togs också beslut om Norrbotniabanan. Det gjordes utan att i en ingående prövning peka ut ett enskilt investeringsprojekt. Man föregriper pågående planeringsprocess och undergräver planeringssystemet.

Vi hade generaldirektör Bylund i utskottet för en tid sedan. Han fick frågor om de planer som finns inom Banverket. Hans svar var att denna bana inte finns med i Banverkets planering. Han hänvisade till ett politiskt beslut. Om kommunikationsministern hade varit närvarande hade

jag gärna velat fråga henne om hur man ska gå vidare med detta politiska beslut. Hur är det tänkt att komma in i planeringen för tågnätet?

Jag vill kort beröra flyget och situationen i Stockholmsområdet. Jag tillhör dem som tycker att Bromma flygplats, precis som Säve i Göteborg, är värdefull. Inte minst inom våra storstadsområden bör vi vara försiktiga med nedläggningsbeslut av flygplatser. Bromma har under lång tid levt med nedläggningshot. I Göteborg är det en ganska stor enighet – Folkpartiet, Moderaterna, Socialdemokraterna och Kristdemokraterna – om att värna Säve flygplats. Där är Göran Johansson, socialdemokrat och ordförande i kommunstyrelsen, i spetsen. Det är värdefullt och en konkurrensfördel inte minst för näringslivet med en flygplats nära city i några städer.

Jag hade tänkt att fråga om statsrådet Messings syn på Brommas fortsatta drift. Det får väl anstå till ett senare tillfälle, om inte Jarl Lander skulle vilja kommentera den frågan.

Slutligen vill jag säga några ord om den nya europeiska sjöfartsmyndighet, EMSA, som planeras inom EU. Det är värdefullt att vi från svensk sida gör allt vi kan för att EMSA kan placeras i Sverige. Vi har kunskapen, forskningen och bra placeringsorter. Låt mig som göteborgare säga att Göteborg bör vara en stark ort med den stora sjöfart som finns och den nautiska utbildningen i samarbete med Chalmers tekniska högskola. Vi har inte reserverat oss eftersom vi vet att det pågår förhandlingar. Vi har i stället ett yttrande i frågan. Jag hoppas att vi så gott vi kan ska verka för att EMSA kan placeras i Sverige.

Fru talman! Jag vill på Folkpartiets vägnar önska fru talman, kansli och utskottskansli god jul och gott nytt år!

Anf. 51 KARIN THORBORG (v):

Fru talman! Det har talats mycket om olika vägar i dag, framför allt om väg 45. Jag tänkte tala om en viktigare väg, nämligen postvägen som borde gå till varje hushåll i Sverige.

Jag undrar hur de som fattade beslutet att avreglera Posten år 1993 tänkte sig framtiden. De var först i världen att avreglera en sådan viktig samhällsservice. Vilka visioner om Posten hade de? Hade de i dag – med facit i hand – fattat samma beslut? Det är inte många länder som har följt efter. Har erfarenheterna från det svenska exemplet hejdat beslutsfattarna i andra länder? Varför tvekar eller låter andra länder bli att avreglera?

Låt mig snabbt sammanfatta vad som har hänt.

Posten förlorade sin monopolställning men fick samtidigt fortfarande skyldighet att tillhandahålla daglig och rikstäckande post- och kassaservice.

Avregleringen följdes av en mängd förändringar. Det var nödvändiga strukturella omorganisationer, eftersom postverksamheten förändrats under den senaste tioårsperioden. De traditionella postkontoren, där man tidigare kunde uträtta alla sina ärenden, försvann och ersattes av postcentra för kvalificerade ärenden och kassaservice för in- och utbetalningar. Därmed försvann också 11 000 kvinnojobb.

Jag kan inte låta bli att förvånas över att denna avveckling har förbigåtts med tystnad. Hade det varit fråga om män som förlorat jobben hade det utlöst ramaskrin. De kvinnor som är kvar jobbar främst inom Kassaservice, som drivs med statligt stöd, och det är en arbetsplats med erkänt

monotona arbetsuppgifter. Personalen inom Posten har alltså fått se sina arbetsuppgifter uppstyckade så att monotona uppgifter skilts från mer kvalificerade – detta i strid mot ambitionerna att utveckla alla arbetsplatser. Staten som arbetsgivare borde vara ett föredöme.

Brev och paket sköts genom ett samarbete mellan Posten och en entreprenör, vanligtvis matbutik eller bensinmack. På landsbygden finns fortfarande lantbrevbärarna kvar. Det är den verksamhet som förändrats minst, och där är man också mest nöjd.

Ser vi denna förändring från konsumentens sida får vi ytterligare en bild. Den gamla traditionella posten, dit man gick med alla sina ärenden och fick kvalificerad hjälp, försvann. Nu plötsligt skulle man köpa frimärken på ett ställe, hämta paket på ett helt nytt ställe och betala sina räkningar på ett tredje. Förvirringen och upprördheten blev stora och är fortfarande orsak till stort missnöje och arga insändare.

Än värre blev det när personer med funktionshinder upptäckte att de inte kom in i lokaler där postservice gavs. Det kunde vara för smala dörrar, för höga nivåskillnader eller helt enkelt för trånga utrymmen i affärerna mellan ölburkar, tvättmedelspaket och frukostflingor.

Inskränkningen av de funktionshindrades tillgänglighet till posten är ett svek gentemot alla funktionshindrade, men det är också ett svek mot det riksdagsbeslut som togs under den förra mandatperioden. Vems är ansvaret, undrar jag. Är det upp till varje butiksföreståndare, eller är det ett samhälleligt ansvar? Något riktigt svar på denna fråga fick vi inte när Post- och telestyrelsen gästade oss i trafikutskottet.

Kritiken har också gällt att den personal i matbutiker som ska serva postkunder parallellt med andra uppgifter inte är tillräckligt utbildad eller blir stressad inför sina nya uppgifter. Entreprenörerna har inte fått tillräcklig ersättning för att kunna prioritera postkunder.

Svenska folket har tydligt visat att det är missnöjt med den nya tingens ordning, eller oordning, om man vill uttrycka det så. Trots att Posten har försökt informera har inte informationen varit tillräckligt tydlig. Och det har definitivt inte gått att övertyga folket om att det har blivit bättre.

Vad har nu avregleringen och omstruktureringarna betytt samhällsekonomiskt? Vid avregleringen blev det fritt fram för marknadskrafterna eftersom monopolet försvann. Men det blev ingen rusning efter att få dela ut post. Flera aktörer dök upp på arenan men försvann snart när de upptäckte att det inte var lönsamt. Kvar finns i stort sett bara City Mail. Att jag nämner dem här beror på att de är ett tydligt exempel på vad resultatet blev när man avreglerade men samtidigt gav Posten AB ett samhällsuppdrag att ge postservice i hela landet. City Mail kunde plocka russen ur kakan och åta sig lönsamma bitar. Därigenom åderlåt Posten AB på vinstgivande delar, och kvar finns nu de mest olönsamma verksamheterna tillsammans med samhällsansvaret och kravet att man ska gå med vinst.

Att detta inte går ihop ekonomiskt är lätt att räkna ut. Postens ledning har förgäves sökt lösningar på de ekonomiska problemen och rationaliserat, men ekonomin går ändå inte ihop. Och att i en tid med krympande marknad dela upp verksamheten med flera aktörer som har var sin parallell organisation är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Post- och kassaservice är en grundläggande samhällsservice, som alla i hela Sverige har rätt till. Den är en del av vår infrastruktur. Det är viktigare att den är

tillgänglig för alla än att den ger avkastning. Det här är alltså även en viktig regionalpolitisk fråga.

Fru talman! Därför har vi i Vänsterpartiet motionerat om att det är dags för en utvärdering av alla förändringar som har skett inom Posten. Det som pågår är ett unikt experiment, där man spelar med personalen som insats. Arbetet för de anställda har blivit tyngre och tryggheten och arbetsglädjen allt svagare. Det går inte att fortsätta på det inslagna spåret. Vi vill ha en utvärdering och sätta fokus på det som inte har gått bra men även peka på det som har gått bra. För att rätta till det som har gått snett kan man behöva fatta orädda och obekväma beslut. Vi vill inte föregripa resultatet av den utvärdering som vi kräver – den kommer förhoppningsvis med helt nya lösningar. Men vill vi ha kvar den samhällsservice som posten utgör måste vi börja värna om den.

Därmed yrkar jag bifall till reservation 26 om postservice.

Anf. 52 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Av tidsskäl yrkar jag bifall bara till reservation 10.

En ny mandatperiod har inletts, och Miljöpartiets påverkan på utgiftsområdet Kommunikationer består både av förra mandatperiodens uppgörelse kring infrastruktursatsningarna framgent och av den nya så kallade 121-punktslistan.

Ett område i 121-punktslistan handlar om ett grönare Sverige, där vi vill att Sverige ska fortsätta att vara ett föregångsland i omställningen till hållbar utveckling. Genom en ambitiös miljöpolitik ska Sverige aktivt bidra till en ekologiskt hållbar utveckling, nationellt och globalt.

Vårt övergripande mål för miljöpolitiken är att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.

Omställningen till en ekologiskt uthållig utveckling är avgörande för mänsklighetens framtid. Det är en fråga om vår livskvalitet i dag men också en fråga om solidaritet med kommande generationer.

Detta gäller i högsta grad utvecklingen inom trafiksektorn.

Jag vill lyfta fram tre exempel på gröna åtgärder inom trafiksektorn med effekt både under 2003 och åren därefter.

Vi vill sätta upp ett nationellt mål för försäljningen av förnybara bränslen. Vi vill ålägga bensinmackar att tillhandahålla alternativa bränslen år 2005. Någon form av dispensmöjligheter behövs.

Vi vill skapa konkurrenskraftiga villkor för förnybara drivmedel från och med 2003 samt pröva förutsättningarna långsiktigt för alternativa drivmedel. Detta kräver hel eller delvis befrielse även från energiskatter. Ett system för att kvotera in förnyelsebara drivmedel ska utredas.

Detta är två inslag i strategin att det inte är fel på bilen, utan det är fel på de fossila bränslena.

Vi är beredda att under mandatperioden pröva förutsättningar för ett nytt avdragssystem för resande mellan bostäder och arbetsplatser som bättre stimulerar till nyttjande av kollektivtrafik och samtidigt beaktar de problem som finns i glesbygden.

Ett annat område i 121-punktslistan handlar om att hela Sverige ska leva. Vi anser att det om hela Sverige ska fortsätta att utvecklas i positiv riktning är viktigt att tillväxtförutsättningarna i alla regioner stärks. Sve-

rige måste hållas samman – mellan människor och regioner. Bra välfärd i hela landet är en förutsättning för regional rättvisa.

Här finns det en punkt, en väldigt konkret punkt, och det är att Norrbottenabanan ska byggas. Planeringen påskyndas, och underlag för ställningstagande ska föreligga den 1 mars nästa år. Det är ett miljöpartiavtryck i förhandlingarna, där vår syn på regionalpolitik konkretiseras på ett tydligt sätt i kontrast till de storstadspolitiska projekt på infrastrukturområdet som finns, såsom ”Reepaluban”, det vill säga Citytunneln i Malmö, påhejad av moderater, vänsterpartister och Göran Perssons sossar.

I det här sammanhanget vill jag kommentera de partiåsikter som uttrycks i de särskilda yttrandena angående Norrbottenabanan. Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centern skriver:

”Det innebär att Norrbottenabanan, i likhet med alla andra investeringsprojekt, bör prövas efter dess samhällsekonomiska nytta och inte efter dess eventuella politiska värde framsprunget i sena förhandlingar om regeringsmakten.”

Hur kan dessa partier yttra sig på detta sätt? Var finns rim och reson? Hur ställde sig dessa partier när det gällde att slänga in pengar till färdigbyggandet av det samhällsekonomiskt olönsamma projektet Hallandsåstunneln? Den minnes gode kan konstatera att det då inte var aktuellt att hävda den samhällsekonomiska nyttan, men nu passar det.

En annan, för Miljöpartiet, mycket angelägen åtgärd är den satsning som sker på tjälsäkring, bärlighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet. Utskottets majoritet betonar vikten av att den satsningen huvudsakligen går till de regioner som har störst problem med tjälskador. Därmed får grusvägarna en möjlighet att återuppstå som just grusvägar.

I övrigt vill jag kort ta upp några ytterligare frågor och börjar med frågan om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister som, enligt vår mening, dras i en seg och märklig långbänk. Det är förvånansvärt att det ska vara så svårt att inrätta ett enkelt register, som en gång fanns och fungerade bra under några år men som sedan revs upp av den borgerliga regeringen i början av 1990-talet.

I ett obligatoriskt register kan fritidsbåtar över sju meter eller med motorer på 14 hästkrafter vara en rimlig gräns för registrering. Det viktiga är att man får en klar och tydlig siffer- och bokstavsmarkering på skroven så att sjöräddning, kustbevakning och hamnansvariga snabbt kan identifiera ägaren. Det kan handla om att rädda liv, men också om att få tag i miljömarodörer, båtjuvar och andra olämpliga båtförare. Behovet har sedan länge varit akut. Problemen med att införa ett register är bagatellartade i jämförelse med de fördelar systemet ger. Detta kan givetvis också kombineras med en ansvarsförsäkring, obligatorisk eller frivillig.

Nu tänkte jag lämna vattnet och ge mig upp i luften, närmare bestämt runt Bromma flygplats. Jag vill peka på de allvarliga nackdelar som är förknippade med Bromma flygplats. Denna flygplats, med sitt centrala läge i Stockholm, medför en kraftig miljöstörning genom buller och luftföroreningar för alla de hundratusentals människor som bor i närheten av flygplatsen.

Ytterligare en nackdel är av säkerhetsmässig karaktär: det omfattande privatflyget medför statistiskt sett större risk för haverier, jämfört med linjeflyget, och det är olyckligt att sådant flyg tillåts i en storstad. Samti-

digt innebär flygverksamheten att det inte vare sig av miljö- eller säkerhetsskäl går att bygga nya bostadsområden på en i övrigt mycket attraktiv mark.

Slutsatsen är att Bromma flygplats bör avvecklas och att avtalet mellan staten och Stockholm bör sägas upp. Fram till avvecklingen bör ingen ökning av antalet flygrörelser tillåtas.

Anf. 53 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Mikael Johansson tog upp Norrbotniabanan, och jag vill ställa en fråga om den. För att undvika missförstånd vill jag också säga att Kristdemokraterna inte har tagit ställning till detta projekt, men det finns ju andra partier som har gjort det.

För andra gången i dag, fru talman, ska jag be att få läsa innantill ur budgetpropositionen på s. 28, där regeringen skriver: För att uppnå de transportpolitiska målen ska vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas.

Min första fråga är: Står Mikael Johansson bakom den skrivningen? Och om han gör det undrar jag hur han kan stå bakom att man beslutar att bygga ett gigantiskt järnvägsprojekt innan det är utrett?

Anf. 54 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Till skillnad från Kristdemokraterna, som har godkänt ett definitivt samhällsekonomiskt olönsamt projekt som Hallandsåstunneln, har vi sagt att vi ska bygga Norrbotniabanan. Men vi vet i dagsläget inte om den är samhällsekonomiskt olönsam eller inte. Så än så länge kan jag, som miljöpartist, hålla med om den principen, men knappast Kristdemokraterna.

Anf. 55 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är mycket konstigt att Mikael Johansson väljer att jämföra tunnelbygget genom Hallandsåsen med Norrbotniabanan. Det som har hänt vid Hallandsåsen var ingenting som var planerat – miljöskadorna, den dåliga byggtekniken. Det är ett exempel på hur kostnaderna i ett sådant stort projekt kan skena iväg om man inte har kontroll.

I det läge som har uppstått efter miljöskandalen kan det här projektet inte bli samhällsekonomiskt lönsamt. Då är bara frågan: Ska man bygga färdigt, eller ska man lägga tillbaka schaktmassorna? Vi har valt att stå bakom dem som vill bygga färdigt av flera skäl. Man kan inte jämföra de två projekten. Så min fråga står kvar: Hur kan Mikael Johansson ställa sig bakom ett projekt där man inte vet hur mycket det kostar eller om det är lönsamt när man säger i budgeten att man ska prioritera samhällsekonomiskt lönsamma projekt?

Anf. 56 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Nu fanns det ju samhällsekonomiskt lönsamma alternativ till att färdigbygga tunneln för 4½–5 miljarder, som är samhällsekonomiskt olönsamt. Jag hörde aldrig Kristdemokraterna prata om att de ville genomföra dem i stället för det samhällsekonomiskt olönsamma projektet med färdigbyggandet av Hallandsåstunneln.

Det går inte att kritisera Miljöpartiet i dag, eftersom vi inte vet hur detta är vad gäller samhällsekonomin. Låt oss vänta och se! Vi har angett den politiska klara och tydliga linjen att järnvägstrafik är viktig av regionalpolitiska skäl. Därför har vi fört in detta i de här förhandlingarna och fått igenom det. Det är något fantastiskt, och det kommer att gynna de här områdena på ett helt otroligt sätt, till skillnad från vissa andra storstadspolitiska projekt. Kristdemokraterna var dock inte med vad gäller Citytunneln.

Anf. 57 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Centerpartiet och Miljöpartiet har i många frågor en ganska likartad syn när det gäller hur pengar ska satsas och vilka prioriteringar som ska göras på det transportpolitiska området. Men när man hör Mikael Johansson argumentera kring Norrbotniabanan kommer man osökt att tänka på den gamla klassiska repliken: Är argumenten svaga, höj rösten! Det som Mikael Johansson just nu tillämpar i talarstolen kan också liknas vid brännvinsadvokaty.

Jag upprepar gärna Johnny Gyllings fråga: Står Mikael Johansson bakom texten på s. 28? Där står det: För att uppnå de transportpolitiska målen ska vid en prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas. Står Miljöpartiet och Mikael Johansson bakom den formuleringen, eller står ni inte bakom den?

Det är politiskt godtycke på högsta nivå att besluta på det sätt som Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna gör när man bara bestämmer sig vid nattliga förhandlingar för att man nu ska bränna 10–15 miljarder på ett projekt.

Dessutom – och det tror jag är det värsta – får Norrbotniabanan stämpeln på sig att det nog är ett spektakulärt projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamt, eftersom man måste ta beslutet först och sedan göra utredningarna. Det är till skada för alla oss som i grunden tror att Norrbotniabanan är bra, att den har ett samhällsekonomiskt värde och att den är motiverad. Därför är det så eländigt och olyckligt att man gör på det här sättet. Det skadar regionalpolitiken. Det skadar Norrbotniabanan, och det skadar legitimiteten i det beslutssystem som vi tidigare har tillämpat.

Anf. 58 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Än så länge vet vi inte om det är samhällsekonomiskt olönsamt eller inte. Som miljöpartist står jag bakom principen att samhällsekonomiska kalkyler ska styra valet av projekt både vad gäller vägar – de stora stamvägarna – och järnvägar. Det är självklart. Det var det jag tillämpade på bland annat Hallandsåstunneln. Men jag hörde inget från Centerpartiet om att Hallandsåstunneln var något att tveka om för att den samhällsekonomiska kalkylen visade på olönsamhet. Jag kan gärna visa det till Sven Bergström om han inte tycker att höjda röstlagen är passande. Jag står fortfarande kvar vid att vi slog till med vår åsikt om Hallandsåstunneln utifrån både samhällsekonomiska skäl och miljöskäl. Så låt oss vänta.

Nu har en gigantisk regionalpolitisk satsning kommit på pränt. Detta är något som ska genomföras. Sedan får vi se om lönsamheten visar sig. Än så länge är det detta som gäller.

Anf. 59 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Mikael Johanssons argumentation stärks inte av att han pekar på tidigare dåliga exempel. Nu får han också draghjälp av utskottets ordförande – det kan minsann behövas. Det blir inte bättre argumentation av att han kan hitta exempel på tidigare synder. Jag kan komplettera dessa synder med Citytunneln och Öresundsbron. Dessa exempel präglas av att man först tog ett stort beslut för att sedan titta på beslutsunderlaget. Det är till skada för legitimiteten i den ordning vi har. Jag medger gärna det. Det finns frågetecken kring Hallandsåstunneln. Den stora skillnaden är att vi där står med en gigantisk potatiskällare, eller vad man nu ska kalla det, som endera avvecklas – då har vi bränt ett antal miljarder – eller så försöker man fullfölja med ytterligare några miljarder. Jag kan medge att det är synnerligen delikat att hantera ett sådant projekt.

Men det gör inte denna sak bättre. Mikael Johansson säger att Norrbottenbanan ska byggas, utan att minsta beslutsunderlag finns tillgängligt. Det är till skada för beslutsprocessen. Det skadar dessutom Norrbottenbanan och tilltron till en vettig regionalpolitik. Det sade jag tidigare, men det kommenterade inte Mikael Johansson. Jag och Centerpartiet tror att Norrbottenbanan är samhällsekonomiskt lönsam och motiverad. Det finns många poäng med den. Nu får den stämpeln i pannan att vara ett godtyckligt beslutat politiskt projekt som egentligen inte alls skulle genomföras. Det är synd och skadar tilltron till alla oss som är övertygade om att sådana här projekt kan vara kloka och riktiga att genomföra. Men det behövs ett rejält beslutsunderlag innan vi tar besluten.

Anf. 60 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Planeringsunderlaget ska komma till den 1 mars. Det är så vi har tänkt oss tågordningen i detta fall. Vi lär ganska snart få svaret angående stämpeln i pannan. Varför ska stämpeln få gälla om det visar sig att Norrbottenbanan är samhällsekonomiskt lönsam? De beräkningar som man hittills har försökt göra visar att det finns lönsamhet i projektet. Det finns definitivt delar som kan sättas i gång väldigt snabbt. De ska också övervägas i hela det regionalpolitiska system som vi från Miljöpartiets sida har som syfte. Vi tycker att det är viktigt att fastslå att det finns någonting som ska gälla även för Norrland och inte bara för Stockholm, Malmö och Göteborg.

Anf. 61 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Gylling och Bergström har delvis tagit upp frågeställningar som berör Norrbottenbanan. Jag undrar om Mikael Johansson tycker att det är på detta vis ett beslut om en viktig järnvägssatsning ska tas. Det normala är ju att man har en förstudie, en analys och ett kostnadsförslag. Därefter kommer beslut. Nu har man vänt på detta under de nattimmar då Ringholm förhandlade med Peter Eriksson. Vi klandrar sättet man för fram det. Har Miljöpartiet lyft fram Norrbottenbanan i valrörelsen? Har ni haft med den i ert valmanifest? Har ni agerat för den? Det kommer snabbt ett beslut om att den ska byggas utan någon förstudie eller analys eller något kostnadsförslag. Det har efteråt sagts att det kan röra sig om 12 miljarder, men det vet vi inte helt säkert.

Beträffande Bromma flygplats kan jag hålla med om att antalet starter självfallet bör begränsas och att det är viktigt. Men jag vill samtidigt trycka på att de flygplatser som ligger nära city i våra storstäder och som är godtagbara ur miljösynpunkt ska kunna fortsätta att drivas. Jag tycker att Folkpartiet och de andra partierna ska slå vakt om det.

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

Anf. 62 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tänkte först dementera lite. Förhandlingsrundorna efter valet har sett lite annorlunda ut. Vi har skickat in våra två tjejer Åsa Domeij och Yvonne Ruwaida som förhandlare. Det har inte varit speciellt mycket av nattimmar. Det beror på att de varit gravida under förhandlingarna. Om det var en medveten planering från oss eller inte låter jag vara osagt, men vårt syfte är att förhandla på dagtid i fortsättningen. Jag känner inte till om Peter Eriksson har varit inne på någon sen nattimma med Bosse Ringholm, men det kanske Erling Bager gör.

Vi har haft med Norrbotniabanan sedan länge. Vi väckte en partimotion hösten 1999, om jag inte minns fel, där vi hade med Norrbotniabanan. Delar av den fanns med bland de högst prioriterade projekten. Det är rimligt att detta ryms inom vår förhandlingsframgång om 100 miljarder till järnvägarna under kommande planeringsperiod.

När det gäller flygplatserna i våra större städer är det väl ganska givet att miljöproblemen med buller och luftföroreningar inte är lösta. Då måste vi försöka få bort problemen. Säkerheten återstår. Om det dimper ned någonting i trakterna runt Arlanda är risken mindre att någon människa träffas av det än om det sker inne vid Bromma flygplats. Det är ganska uppenbart.

Anf. 63 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag har trott att det som press och TV återgav om förhandlingarna mellan Miljöpartiet och Socialdemokraterna det sista dramatiska dygnet var ett korrekt återgivande. Där fanns bilder på förhandlingar som pågick till halv tre på natten. Jag har tagit det som fakta. Jag tror att jag har pressklippen kvar på mitt rum i riksdagen. Jag har minnesbilder av TV-avsnitt – jag kommer ihåg ganska väl – där det framgick att Norrbotniabanan kom fram i slutskedet. Peter Eriksson åkte dagen därpå upp till Kalix och presenterade den stora framgången.

Anf. 64 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Var finns minnesbilden av våra tjejer som varit och förhandlat? Jag träffade dem ganska regelbundet under tiden. De körde inte längre än till klockan nio. Det är möjligt att det fanns något undantag i det allra sista skedet.

Jag måste nog gå till almanackan och kontrollera angående Norrbotniabanan. Jag har för mig att det löstes och fördes in på ett lite tidigare stadium än de allra sista timmarna. Det fanns nog andra trubbel med de exakta formuleringarna som skulle lösas.

Jag har uppfattat att de förhandlingar som inleddes med bland annat Folkpartiet skedde på sådana tider som är mer lämpade för att man ska vara klar i knoppen. Våra tjejer som var gravida har infört principen, och den ska gälla även om vi skickar dit några icke-gravida förhandlare i framtiden.

Anf. 65 JARL LANDER (s):

Fru talman! Mycket har redan sagts i den här debatten som skulle kunna gälla som svar på alla de kommentarer som debattdeltagarna har haft. Jag tänker inte gå igenom hela budgetbetänkandet utan mer visa på vissa skiljaktigheter mellan oss som står bakom majoritetens förslag och oppositionen vad gäller den del som har med väg- och järnvägsanslagen att göra.

Först vill jag säga att fanns det mer pengar i statens samlade pengapåse skulle jag naturligtvis inte ha något emot att mer av dem fördelades till infrastrukturen här i samhället. Behovet av transportlösningar är stort. Det vet vi sedan förut. Det behövs mer pengar både på väg- och järnvägssidan så att både fler personer och mer gods kommer fram trafiksäkrare och punktligare än vad som sker i dag. Men de här förslagen om mer pengar bearbetas just nu inom Vägverket och Banverket, och snart ska de ut på remiss. Det kommer att finnas mer pengar till samhällets infrastruktur under den kommande planeringsperioden än vad som har varit tillgängligt hittills. Jag vill påstå att detta sker tack vare en framsynt socialdemokratisk regering som har lyckats förhandla fram anslagsnivåerna med Vänstern och Miljöpartiet.

Till dem som har varit uppe och pratat om enskilda vägsträckor, till exempel om att väg 45 ska bli en Europaväg eller en Broadway, vill jag säga att det viktigaste är väl ändå att väg 45 blir trafiksäkrare än vad den är i dag. Det måste ju vara ett av kraven från den regionen, på samma sätt som andra regioner kommer att ställa krav på sina respektive väg- och järnvägssträckor. Detta ska lösas i det remissarbete som nu ska ske inför den här planeringsperioden.

Här vill jag passa på att säga något till Jan-Evert Rådström. Han ställde en direkt fråga till mig i sitt anförande som gällde vad Bosse Ringholm hade sagt vid ett besök i Värmland. Jag står bakom trafikutskottets betänkande och de målformuleringar som finns där. En av formuleringarna bygger på att om vi ska få utveckling i regionen behöver vi bättre infrastruktur. Därför vill jag vända på Bosse Ringholms syn på sakerna. Infrastrukturen måste byggas ut först, sedan kan vi skapa tillväxt i regionerna också. Om jag då tar avstånd från vad Bosse Ringholm har sagt får vara upp till Jan-Evert.

Fru talman! Nu gäller det anslaget för 2003. Vissa partier föreslår ju större anslag till väginvesteringar till exempel. Vill man inte satsa pengar på vården, skolan och omsorgen blir det mer pengar över till väginvesteringar.

Sedan, fru talman, vill jag kommentera några av de reservationer som finns här. Det är lite förvånande att se att Kristdemokraterna har två ungefär likvärdiga reservationer. De gäller vägarnas och järnvägarnas prioriterade projekt. Kristdemokraterna har ju, liksom de flesta andra borgerliga partier, kritiserat regeringen för att det inte satsas tillräckligt mycket här, i synnerhet inte i närtid. Budgeten har inte tillåtit de här satsningarna, och därför har förslag kommit upp om att man ska prova andra alternativa finansieringssätt. Kd har väl alltid gått i spetsen och pratat om PPP-lösningar, det vill säga rent privata partnerskapslösningar.

I det förslag som vi nu har att ta ställning till för den kommande perioden hänvisas till vad som sades i underlaget för den planeringsperiod jag tidigare pratade om, som ska gälla från 2004 och framåt, nämligen att

det är viktigt att vi också gör närtidssatsningar. Men för att klara dessa närtidssatsningar behövs det friska pengar som vi egentligen inte har. Då är frågan om vi kan göra en alternativ finansiering av dessa närtidssatsningar, och det gör vi nu genom att låta Banverket respektive Vägverket ta upp lån i Riksgälden. Det gör vi i stället för att söka PPP-lösningar från den privata sektorn. Detta går kristdemokrater, moderater och folkpartister emot. De vill inte att Vägverket och Banverket ska få låna dessa pengar utan hänvisar till PPP i stället. Då blir frågan till de borgerliga: Är det för att gynna det privata näringslivet ni säger på det sättet? Eller är det för att vi inte ska få de här närtidssatsningarna? Jag vill gärna ha en förklaring till varför ni går emot möjligheten att låna pengar via Riksgälden.

Sedan har vi hört mycket om enskild väghållning här i dag. Det är sant, Jan-Evert, att det är 28 000 mil enskilda vägar, det vill säga tre gånger så mycket som det sammanhållna statliga vägnätet. Av detta är det enligt uppgift ca 7 500 mil som erhåller statsbidrag. Det är väl dessa vägar som vi i första hand pratar om samt de människor som bor efter de här vägarna. Frågan är om de ska få sämre förutsättningar att transportera sig och sina varor. Naturligtvis inte, är vårt svar på den frågan.

Men jag tror inte att lösningen är att man slänger in en stor summa pengar utan vidare. Nu har det gjorts en stor utredning, den så kallade BREV-utredningen, om hur man ska kunna lösa problemen med finansieringen av de enskilda vägarna. Det är en utredning som i stor utsträckning har kritiserats även av oss socialdemokrater. Jag ska inte sticka under stol med det. Vi är kritiska till många punkter i den här utredningen. Men likafullt anser vi att beredningen av denna utredning måste få göras färdig först för att vi ska kunna hitta bra lösningar som står sig på längre sikt.

Vi skriver i betänkandet att det finns möjligheter för Vägverket att göra omfördelningar inom befintlig ram. Vi anser att det inte är acceptabelt att den bidragsprocent som hittills har gällt ska sänkas under det kommande budgetåret. Detta är inte bara vackra ord, Jan-Evert, utan det är ord som jag anser förpliktar Vägverket att tänka till så att det inte blir försämringar för dem som bor utefter enskilda vägar.

Fru talman! Det finns mycket som man skulle ha behövt kommentera i betänkandet. Jag vill säga några ord om detta med Norrbotniabanan. Det har blivit infekterat på något sätt. Jag vill poängtera vad det är som vi i trafikutskottets majoritet säger när det gäller den bansträckningen. Vi säger i princip ingenting mer än att vi hänvisar till en politisk överenskommelse mellan tre partier. I denna överenskommelse finns en punkt som säger att Norrbotniabanan ska byggas och planeringen påskyndas. Underlag för ställningstagande ska föreligga den 1 mars 2003. När detta underlag kommer får vi se om detta objekt platsar i den planeringsprocess som nu pågår. Platsar det i planeringsprocessen så att det kan göras före 2015? Det är en utvärdering som ska göras av myndigheter bland annat. Jag är inte alls säker på att den platsar där. Några delsträckor av den kanske gör det, till exempel Haparandabanan längst upp i norr. Den ligger i ett planeringsförfarande hos Norrbottens länsstyrelse. Detta är sådant som vi ska ta ställning till framöver. Vi i trafikutskottets majoritet har i det här avsnittet inte sagt att den ska byggas, utan vi har hänvisat till en politisk överenskommelse.

Jag beklagar, fru talman, att jag redan dragit över tiden. Jag ska försöka att snabba på detta.

Jag har en kommentar till att borgerligheten vill att man ska bolagisera Banverkets produktionsavdelning. Man tror att bara för att man gör det kommer det att bli bättre förutsättningar för upphandlingen. Det är inte det som är lösningen på problemet. Banverket har visat att man kan upphandla i konkurrens. Nu har Riksskatteverket gjort en granskning av Banverkets verksamhet och lämnat rekommendationer angående hur den här organisationen ska hantera frågorna framdeles. Det finns anledning att avvakta detta. Enbart en bolagisering löser inte frågan, och utskottets majoritet tycker därför inte att en sådan är aktuell.

Med detta, fru talman, vill jag också säga att vi i betänkandet har kommenterat frågorna om Vänersjöfarten och sjöfartsavgifterna. Eftersom det pågår utredning och översyn finns det ingen anledning för mig att ta upp de frågorna nu.

Frågan om Bromma flygplats kommer Krister Örnfjäder att ta upp i ett senare inlägg. Postens service kommer att tas upp av Börje Vestlund. Avslutningsvis, fru talman, vill jag vad gäller EU-mopeder hänvisa till den skrivning som finns i betänkandet. Det är viktigt att den kommer upp till ytan.

Jag vill med detta instämma i övriga kollegers julhälsningar till fru talmannen och till kanslipersonalen, i synnerhet till trafikutskottets kanslipersonal.

Anf. 66 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag är tacksam för att Jarl Lander ger mig tillfälle att här förklara Kristdemokraternas inställning till väg- och järnvägssatsningar.

Till att börja med talar Jarl Lander om hur stora satsningar som det nu ska bli framöver. Jag ska inte läsa innantill ur propositionen men vill peka på att regeringen på s. 27 i denna redovisar att de anslag som föreslås inte är tillräckliga för att motsvara de gällande besluten om infrastrukturplaner. Det finns alltså en stor eftersläpning i förhållande till behoven, särskilt på vägsidan, och det känner Jarl Lander mycket väl till.

Frågan är hur väljarna ska uppfatta det förhållandet att man från regeringens sida lovar och lovar men att pengarna sedan inte räcker till. Kristdemokraterna har sagt nej till en kortsiktig upplåning av 3 miljarder för vägar och järnvägar de närmaste åren eftersom lånen inte skulle vara specifikt riktade till vissa investeringar utan till en blandning av investeringar och reinvesteringar. Däri ingår sådant som bärighetshöjning, tjälsäkring och vissa ospecificerade projekt. Budgetlagens skrivningar är inte sådana att man får låna på detta sätt. Det som vi vill satsa på är en alternativ finansiering tillsammans med privatkapital för att få till stånd stora och viktiga infrastrukturprojekt på ett kostnadseffektivt sätt.

Jarl Lander ställde en fråga som jag reagerade på, nämligen om vi vill gynna det privata näringslivet genom PPP. Se till exempel på Arlandabanan! Det är det hittills enda exempel som vi har på ett lyckat PPP-projekt.

Anf. 67 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Arlandabanan är i och för sig ett hyfsat bra exempel, men tänk på hur avtalet såg ut från början, när Johnny Gyllings partikollega

var kommunikationsminister! Det avtalets lösning gick inte att genomföra. Gudskelov skedde en förändring i och med efterföljande val, så att det gick att få fram ett fungerande avtal, enligt vilket trafiken i större utsträckning gynnar resenärerna än dem som byggt banan.

Vi får inte ensidigt se till att infrastrukturella satsningar ska vara en god affär för en byggherre, utan vi måste ta hänsyn till vad folk och näringsliv behöver i transportväg. Johnny Gylling är nu med på att det behövs investeringar i ett tidigt skede, så att säga i närtid. Om pengar kan lånas upp från riksgälden för att åstadkomma en del av dessa infrastrukturella satsningar, måste väl det vara en bra lösning. Jag tycker att det borde vara bättre att kunna låna upp pengar billigt, och jag tror inte att några byggföretag i det här landet kan låna upp pengarna billigare än vad riksgälden kan.

Jag tycker därför att det är ett ansvarstagande från regeringen om dessa satsningar görs i närtid med hjälp av lån från riksgälden i stället för att de ska belasta kommande generationer. Vi hörde i en tidigare debatt Carina Moberg förklara för Johnny Gylling att problemet med PPP-lösningar är att någon ska betala dem. Eller är det kanske så att Johnny Gylling förespråkar att trafikanterna ska betala dessa PPP-lösningar?

Anf. 68 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag beklagar att repliktiden är så kort för att bemöta det som Jarl Lander har sagt.

Jag skulle vilja fråga Jarl Lander om han känner till de kartellbildningar som har avslöjats framför allt inom asfaltbranschen. Finns det ingen risk med det traditionella sättet att finansiera infrastruktur, nämligen att man är släpphänt med vad projektet får kosta och så vidare? Det finns där vissa privata aktörer som kan sko sig på skattebetalarnas kostnad.

Om man använder PPP-projekt och gör det på rätt sätt, som man till exempel gjort i Finland, blir det ett delat risktagande mellan staten och någon privat aktör, där staten inte tar risken ensam om projektet skulle bli fördyrat. Så är fallet i dag med många stora och dyra projekt i Sverige.

Till sist vill jag säga att om vi kristdemokrater fick bestämma skulle de projekt som Jarl Lander talar om genomföras under alla förhållanden. Vi har finansierat detta under utgiftstaket i vår kostnadsbudget, men vi säger nej till upplåning av de här pengarna eftersom de inte går till rena investeringar.

Anf. 69 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag erkänner, Johnny Gylling, att ni har mer pengar till väginfrastruktur än vad vi har, men det beror, som jag tidigare har sagt, på vad man totalt vill satsa på ute i vårt land under utgiftstaket. Anser man att vården, skolan och omsorgen är viktiga blir det kanske inte exakt så mycket som man skulle vilja ha kvar till väginvesteringar.

Jag tycker ändå att vi med det förslag som föreligger och som ska remissbehandlas under våren är på väg att rätta till de missförhållanden som har uppstått under de besparingsår som vi tidigare haft.

Vad gäller kartellbildningar, Johnny Gylling, vill jag säga att jag inte visste något om dessa förrän jag fick kännedom om dem via medierna.

Nu vet vi att sådana har förekommit, och det finns aktörer som av konkurrensskäl verkligen håller kontroll på detta. Jag tror därför inte att de fortsätter på samma sätt. Men för att vi ska kunna motverka detta, Johnny Gylling, är det viktigt att det finns statliga myndigheter av typen Vägverket och Banverket, som har både kompetens och kunnighet i dessa frågor.

Därmed är jag tillbaka till de problembilder som jag ser i borgerlighetens förslag om bolagisering, privatisering och utförsäljning av Vägverkets och Banverkets enheter. En sådan utveckling skulle medföra att vi skulle mista den här kunskapen inom den statliga sfären. Då skulle det verkligen vara risk för att man skulle öppna för olika kartellbildningar.

Vi är alltså väl medvetna om problembilden, men jag tror också, Johnny Gylling, att myndigheterna nu har ögonen på de entreprenörer som tidigare har agerat i karteller. Jag tror därför att detta är ett problem som vi slipper framöver.

Anf. 70 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag kan börja med att konstatera att Jarl Lander är duktig på retoriska krumbukter. När man ställer en rak fråga om han tar avstånd från Bosse Ringholms uttalande om tillväxt först och vägpengar sedan vill Jarl Lander inte ta avstånd från det men vill vända på uttrycket. Han sade "tvärtom" men tog inte avstånd från uttalandet. Det var synd, för det skulle ha blivit en bra signal till de andra regeringsföreträdarna.

När det gäller de enskilda vägarna sade du att ni inte vill slänga ut ett stort antal pengar. Är Jarl Lander nöjd med det framlagda budgetförslaget vad gäller de enskilda vägarna i landet? Vägverket har sagt att bidragsnivån måste sänkas därför att pengarna inte räcker till. Anslagen höjs över huvud taget inte mer än vad som motsvarar inflationen från år till år, samtidigt som kostnaderna stiger drastiskt. Är Jarl Lander nöjd med budgetförslaget vad gäller enskilda vägar?

Anf. 71 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag kan väl säga som så: Gubben är inte nöjd, vad gäller anslaget till enskild väghållning i det budgetförslag som har kommit. Det är därför som vi från utskottsmajoriteten betonar detta, och jag ska läsa direkt ur vårt budgetbetänkande: "Utskottet vill vidare betona vikten av att de enskilda vägarna ges en tillfredsställande resurstilldelning med hänsyn till detta vägnäts betydelse..." Och vidare att vi förutsätter att det är möjligt att inom ramen omfördela medel inom Vägverket så att det inte blir en försämring under det kommande budgetåret, under det år som vi avvaktar för att BREV-utredningen ska beredas ordentligt. Vi förutsätter vidare från vår sida att det enskilda vägnätet måste få de medel som behövs för att det ska kunna göras ett anständigt underhåll av det.

Vad sedan gäller, fru talman, om jag tar avstånd från vad Bosse Ringholm säger eller inte säger: Eftersom jag inte har hört vad han sade utan har läst det i medier – jag har lärt mig sedan tidigare att man inte ska ta allt för givet som står i medier – så har jag sagt, med hänvisning till den här frågan från Jan-Evert Rådström, att jag står bakom de målformuleringar som finns i trafikutskottets betänkanden sedan tidigare. De innebär bland annat att ska vi få en regional utveckling så behövs det satsningar på infrastrukturen som en av dessa möjligheter. Om det då är

ett avståndstagande från Bosse Ringholms uttalande får Jan-Evert Rådström själv avgöra, anser jag. Jag vet inte om Jan-Evert Rådström har hört vad Bosse Ringholm sade. Han kanske också bara har läst det i medier.

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

Anf. 72 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jarl Lander är nog den enda värmlänning som betvivlar att Bosse Ringholm har sagt detta. Han gjorde det ju i en direkt intervju. Du kan läsa det bland annat i länsstyrelsens protokoll. Men som enda värmlänning är du nog tveksam i detta ställningstagande, Lander.

Återigen: I mitt anförande sade jag mycket om vackra ord: ord, ord och bara ord. Nu hör vi återigen Jarl Lander. Det är tacksamt att han åtminstone tycker att han inte är nöjd med förslaget om anslag till enskilda vägar, men det blir bara ord. Han talar om möjlighet till omprioriteringar. Sveriges riksdag har möjlighet att direkt anvisa och ge anslag som är tillräckliga, men denna vilja finns inte hos regeringsföreträdarna, så därför står vi där vi står, och problemen kvarstår.

Jag vill avsluta med Norrbotniabanan, som Jarl Lander pratade om. Jag gick aldrig in riktigt i den debatten. Det här verkar bli den här mandatperiodens såpopera. Vi hörde tidigare Mikael Johansson prata om att Norrbotniabanan *skall* byggas. Jarl Lander säger: Vi ska se om vi kan lägga in den i planeringsperioden före 2015. Jag håller förvisso med Jarl Lander när han säger att vi ska se på underlaget innan beslut tas – det tycker jag är tacksamt – men som ett litet sidospår kan jag konstatera att vi är många som kommer att vara bänkade framför talarstolen här för att se de interna diskussioner ni kommer att få framöver. Tydligen är det precis som med årets budget: vackra ord och ingenting mer.

Anf. 73 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jan-Evert! I den här kammaren har vi nog inte så mycket annat att göra än att producera vackra ord, vackra ord som betyder någonting för svenska folket. Det är vår uppgift att se till att få fram de där orden, och det tycker jag att vi har fått från trafikskottets majoritets sida när det gäller de enskilda vägarnas förutsättningar eftersom vi anser att det är nödvändigt med omfördelningar inom ramen så att bidragsprocenten inte sänks i nuläget. Detta är icke bara vackra ord, Jan-Evert Rådström.

En sista sak, Jan-Evert Rådström, vad gäller Bosse Ringholms uttalande och mitt avståndstagande från detta: Eftersom jag inte sitter med i länsstyrelsen, inte har läst länsstyrelsens protokoll och inte har hört vad Bosse Ringholm sagt utan enbart via medier har tagit del av detta kan jag bara redovisa min egen syn på det. Det har jag gjort två gånger, och det tycker jag räcker. Då tycker jag att Jan-Evert Rådström får tolka det som han vill vad gäller avståndstagande från uttalanden.

Vad gäller Norrbotniabanan, Jan-Evert Rådström: Läs budgetbetänkandet! Där finns några rader som är citat från en politisk överenskommelse mellan tre partier. Inom dessa citattecken står: "Norrbotniabanan skall byggas" och så vidare fram till "... den 1 mars 2003". Då ska det komma fram ett underlag från Banverket, som sedan på vanligt sätt ska in i en planeringsprocess. Denna planeringsprocess debatteras inte i den här kammaren. Det kommer inte att vara några som står framför talarsto-

len här och gör det, utan Jan-Evert kommer säkert att, som länsstyrelseledamot i Värmland, vara med och på det sättet ge sin syn på hur det blir. Det blir ute i regionerna som man tar ställning till detta. Sedan fastställs det så småningom av regeringen.

Anf. 74 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det är intressant att ha Jarl Lander i talarstolen. Vi hoppas på dig för att vi tycker att du är en bra trafikpolitiker. Du har fört talan i många år i de här frågorna och vi har träffats om dem.

Vackra ord – ja, det är väl det vi hoppas på så länge du representerar majoriteten, och att dina vackra ord har innehåll! Det hoppas vi verkligen är meningen.

Jag har en liten fundering på om Jarl Lander verkligen har fått klart för sig vad PPP är för någonting. Det är en stor skillnad på PPP och att låna pengar i Riksgälden och låta Vägverket eller Banverket fortsätta sköta det som görs.

Vi tar ett exempel som vi känner till båda två. Vi bygger vägen från Karlstad till Örebro för 5 miljarder och ger några av de stora byggarna – i Europa, kan vi säga i dag – möjlighet att bygga sträckan och finansiera den själva med en uppgörelse att de till och med sköter vägsträckan. Det är alltså det som det handlar om: Det är skillnaden mellan PPP och att låna i Riksgälden och köra igenom vårt eget tröskverk för byggande i Sverige.

Här finns det en skillnad mellan tro på privata företagare och tro på att det är staten som måste sköta allt som ska ske i det här landet. Har man en tro på privat finansiering så tror man att företag också kan bygga en vägsträcka för 5 miljarder och sköta om den under den tid som man skriver kontrakt för. Tror Jarl Lander som jag att det är möjligt att gå fram den här vägen och att det är något annorlunda än att låna i Riksgälden?

Anf. 75 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Ja, Runar, vi har debatterat och resonerat om PPP-lösningar i trafikutskottet även innan Runar Patriksson kom till detta förnämna utskott. Och vi har kommit fram till, bland annat från vårt håll, att alternativa finansieringar av vissa väg- och järnvägsprojekt är möjliga. Vi säger alternativa finansieringar. Det behöver inte vara PPP. Det kan vara andra finansieringssätt med andra förkortningar som gäller också.

Men just i de här specifika fallen som gäller i den budget som vi nu pratar om är det viktigt att vi får till stånd vissa närtidssatsningar, Runar Patriksson. Att då klara dem med PPP gör kanske att det är framtida generationer som ska betala. Då tycker vi att det är mer ansvarsfullt att låna så att säga billiga pengar från Riksgälden för att snabbt komma i gång med detta, och det är det som föreslås i årets budget.

Anf. 76 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det här skiljer oss alltså åt. Jag är övertygad om att ett sätt att få i gång någonting snabbt, i förtid, är att en PPP-lösning kommer till stånd. Jag är säker på att det går mycket snabbare än den andra påtälade vägen.

Jag vill ändå ställa en andra fråga till Jarl Lander. Jag tar ett exempel från Värmland eftersom vi bägge känner till siffrorna. 580 miljoner är en siffra som är lägre än tidigare. I dagens talarstol sägs samtidigt med vackra ord att man har satsat på Dalsland, Värmland, Dalarna och Jämtland där träindustrin finns och där tjälsjuka vägar finns. Förra året var det 150 mil tjälsjuka vägar just den dag vi hade debatten.

Vad har Jarl Lander för lösning när anslagen till dessa län som har träindustri och tjälsjuka vägar fortfarande är sämre än tidigare? Är det någonting som den socialdemokratiska regeringen och den nu befintliga majoriteten kommer att åtgärda? Det är ett krav både från industrin och de privata biltransporterna runtomkring i de län jag nämnde och många därtill.

Anf. 77 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Först en kommentar angående PPP-lösningar för de projekt som ligger i närtid. Det är projekt som är långt gångna i planeringsprocessen. Det är färdigt att sätta spaden i marken. Det kan till och med vara påbörjade projekt, men vi har inte haft finansiering förrän vi får de lånade pengarna. Det är en omöjlighet i dagens läge att göra om dem till PPP-lösningar. Det finns bara ett sätt, och det är att få fram de normala anslag från statens sida som behövs. Ska vi komma i gång med dem nu eller vänta till efter 2004? Då behöver vi friska pengar genom lån i Riksgälden. Det tycker jag är en perfekt lösning för tillfället. Sedan får vi väl anledning att återkomma till diskussionerna om alternativa finansieringar av stora byggprojekt så småningom.

Runar Patriksson talar om länsanslaget till Värmland, 580 miljoner. Det är en diskussion som egentligen skulle tas på länsstyrelsenivå hemmavid. Jag kan ändå kommentera det härifrån såtillvida att länsanslagen i kommande planeringsprocess inte kommer att ställa krav på att pengarna ska användas till lika mycket som tidigare. Det finns ett särskilt anslag till TBR – tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. De pengarna är speciellt anvisade till län typ Värmland med vägar med dålig bärighet, omfattande tjälsäkringsproblem och så vidare. Utifrån det vill jag påstå att länsanslaget för Värmlands del kan ha förutsättningar att bli bra mycket större. Dessutom finns det en poäng i att regeringen har skrivit att man kan få $\pm 50\%$ tillägg till länsanslaget, om man har bra argument för det. Det tror jag att vi värmlänningar har, Runar Patriksson.

Anf. 78 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag vill kommentera sjöfartsavgifterna även om det pågår en översyn i Regeringskansliet. Jag nämnde i mitt tidigare anförande att vi tidigare har drabbats av senfärdighet från Finansdepartementet. Jag nämnde villkoren för sjöfarten med nettosystem. Beslut fattades i april 1996. Sedan tog det närmare fem år innan den svenska riksdagen kunde besluta att Sveriges handelsflotta skulle få samma villkor som övriga länder inom EU.

Vi fick också riksdagsbeslut om skatteavdrag för yrkesfisket 1996. Därefter har riksdagen tagit samma beslut en gång till. Finansdepartementet har bromsat det under lång tid och det har ännu inte kommit något förslag. Det är därför vi från Folkpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna trycker på i en reservation. Det handlar också om isbrytningen. Vi

menar att man bör få en möjlighet att se över frågan. Detta bör drivas med kraft. Vi pekar också i reservationen på möjligheterna att ta upp frågan om finansiering med hjälp av EU:s strukturfonder. Jag tog tidigare upp argumenteringen om de besvärliga isförhållandena när det gäller året-runt-drift i Luleå och andra hamnar. Dessa kostnader ligger nu på sjöfartsavgifterna och är så betungande att vi riskerar att tappa sjöfart på Sverige.

Anf. 79 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag tror inte att det är dessa avgifter som är så betungande för sjöfarten i Sverige, Erling Bager. Vi har nyligen tagit ganska stora beslut här i kammaren som har stöttat svensk sjöfart. De har gjort att fler skepp än någonsin har inflaggats inom svensk rederiverksamhet. Jag tror inte att sjöfartsavgifterna som sådana är någon hämsko på sjöfarten. Däremot kan jag hålla med om att det finns problembilder. Det gäller både sjöfartsavgifter på den vanliga, kustnära sjöfarten och sjöfarten på våra större insjöar som Väneren och Mälaren.

Eftersom en översyn pågår av just dessa frågor har vi från utskottsmajoriteten sagt att vi måste kunna avvakta den. Det är sagt att svaren på de frågor som Erling Bager ställer ska komma under våren 2003. Då ser jag ingen anledning att utskottet skulle ha gjort något annat uttalande än det som görs nu, att resultatet av regeringens översyn av sjöfartsavgifterna enligt utskottets mening bör avvaktas. Det måste också bli mitt svar till Erling Bager den här gången.

Anf. 80 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Det har skapats stora möjligheter för handelsflottan för några år sedan, som jag nämnde. Det är värdefullt.

Det jag tog upp i mitt anförande var att sjöfartsavgifterna har stor betydelse för att behålla trafiken på våra stora hamnar, däribland Göteborg. Danmark har ju tagit bort sina avgifter och tar det på statsbudgeten. Vi missar tonnage på Göteborg och andra stora hamnar. Det är där sjöfartsavgifterna slår hårt. Därför har hela branschen gemensamt, alltifrån fackförbund till hamnar, yttrat sig till Näringsdepartementet. Man säger att man måste få samma villkor som andra EU-länder.

Vi från de tre partier som står bakom reservationen vill jaga regeringen och Regeringskansliet. Det kanske inte är säkert att det är Regeringskansliet som skulle vara en opartisk utredare när man ska jämföra med andra EU-länder och göra en analys av vad EU:s vitbok har pekat på: att Sverige skiljer ut sig radikalt med höga sjöfartsavgifter. Men svenskflaggade båtar har en bättre ställning. Det vill jag understryka.

Om våra stora hamnar tappar trafik till konkurrenterna, då är det illa.

Anf. 81 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag vet inte om jag ska önska Erling Bager god jaktlycka när han håller på och jagar. Eftersom det är partivänner till mig han jagar vill jag inte göra det.

Vi säger ju från utskottet att frågorna är nödvändiga att ta hänsyn till och de måste komma till en snar lösning. En utredning pågår. EU-behandling pågår angående direktiven om hamnverksamhet och så vidare. Låt oss avvakta det. Jag tror inte att vi ska förhastna oss med något

Anf. 82 CARL-AXEL ROSLUND (m):

Fru talman! Det är inte lätt att komma efter en sådan här härlig värmeländsk debatt. Men det har fallit på min lott att framföra Moderaternas synpunkter vad gäller sjöfart, luftfart och posten.

Erling Bager tangerade vår syn på sjöfartsavgifterna, att sjöfarten inte ska belastas med en massa kostnader för bland annat isbrytning. Vi tycker att isbrytningen i norr ska ses som en regionalpolitisk åtgärd, och den bör gå över statsbudgeten. Det kan inte vara rimligt att sjöfart och färjor nere i södra Sverige betalar för isbrytning 200 mil därifrån. Det både fördyrar och försämrar deras konkurrenskraft.

Vi tycker att man ska undersöka möjligheterna att via EU få bidrag med hänvisning till de stora transportnackdelar som finns i norra Sverige och Finland.

Om jag får vara personlig en kort stund skulle jag vilja säga att jag inte förstår varför man överflyttade ansvaret för isbrytning från marinen till Sjöfartsverket. De argument jag lyckats vaska fram håller inte. Marinen gjorde ett gott arbete, och massor av värnpliktiga fick sjöerfarenhet. Men det är min personliga uppfattning.

Fru talman! Insjö- och kusttrafiken är utan tvekan vårt allra mest miljövänliga transportsätt. När hamnar och lastsystem ytterligare moderniseras kommer sjöfarten att vara ett ännu bättre alternativ till järnvägs- och lastbilstransporter än tidigare. När man reser i Europa ser man vilken oerhörd betydelse och tillgång transportvägar på floder och längs kuster utgör. Här finns mycket kvar att göra för oss i Sverige, och därför är det viktigt att regeringen fortsätter att se över farledsavgifterna så att insjötrafiken kan tryggas och till och med utvecklas.

I Sverige finns ett 50-tal hamnar. De ska självklart ligga där behoven och marknaden finns, utan statlig inblandning. Med jämna mellanrum har det uppkommit diskussioner kring och krav på en statlig reglering för att minska antalet hamnar. Vi motsätter oss detta bestämt. Vi reagerar också på att så många hamnar är kommunala bolag eller drivs i förvaltningsform och anser att hamnarna bör avregleras och privatiseras.

Jag konstaterar att i denna fråga, liksom i så många andra frågor, hänvisas till att frågan utreds i EU. Ibland är EU tydligen bra att ha, som när man önskar förhålla ett ärende.

Vidare anser vi att det kommunala stuverimonopolet, precis som alla andra monopol, är av ondo. Det fördyrar, försvårar och till och med förhindrar framväxten av ny teknik.

Fru talman! Frågan om ett fritidsbåtsregister har tangerats, och den mal på. Vi anser att det nu är dags att för gott stoppa frågan i malpåse. Jag är själv båtägare, och jag kan garantera kammarens ledamöter att det frivilliga register som Stöldskyddsföreningen administrerar är alldeles tillräckligt. Jag vågar påstå att jag i denna fråga talar för Sveriges samtliga fritidsbåtsägare.

Som skåning tycker jag naturligtvis att utskottet borde ha behandlat motionen om Falsterbokanalens trafik och öppettider mer välvilligt.

Fru talman! Jag går så över till att tala om flyget. Trafiken i luften har sina upp- och nedgångar, speciellt efter den 11 september, men det finns

fortfarande åtgärder inom det svenska Luftfartsverket som vi vill ändra på. Luftfartsverket har i dag tre roller: en produktionsroll, en säkerhetsroll och en sektorsroll. Var och en av dessa kan avskiljas för att tydliggöra de olika rollerna. Som ett första steg bör därför Luftfartsverkets myndighetsroll skiljas från dess produktionsroll. Vi menar att det skulle ge en effektivare organisation.

Även Luftfartsinspektionen bör kunna skiljas ut så att inspektionen granskar alla aktörer på samma grund. Det skulle stärka konkurrensen.

De statliga flygplatserna bör, anser vi, privatiseras. Det gäller i första hand Landvetter, Sturup och Arlanda. Genom en försäljning skulle kapital frigöras och kunna användas till rejäla och kraftfulla investeringar. Vi vet att intressenter finns. Jag är, liksom alla moderater, övertygad om att det finns sådana som kan driva en flygplats bättre än staten. Vår grundinställning är ju att det andra kan göra bättre och billigare än staten ska de också få lov att göra.

Arbetet med att finna en lösning på fördelningen av *slot*-tiderna måste påskyndas. Även denna fråga har gått i stå inom EU. Man måste kunna hitta ett system med någon form av handel med *slot*-tider. Vi tror kanske inte att ett auktionsförfarande, där det avgörande är högsta priset, är det bästa, men någon form av lösning måste vi finna. I dagsläget missgynnas nya etableringar, och konkurrensen hämmas. När nu inte EU kan komma till skott borde vi i Sverige hitta en egen lösning i avvaktan på ett EU-beslut.

Fru talman! Vi anser fortfarande att staten bör släppa SAS. Det är olyckligt att staten beslutar om regler för luftfarten och samtidigt själv är en av aktörerna.

Bromma och flygtrafiken runt Stockholm har under dagen debatteras ganska mycket. Att lösa problemen med flygkapaciteten i Stockholm är en viktig framtidsfråga för hela landet. Vi vet att Brommas avtal löper ut 2011, och om man inte bygger ut är Arlandas kapacitet begränsad. Nu har vi visserligen fått en nedgång i flygtrafiken efter den 11 september, men vi måste väl tro att det kommer en uppgång igen. Det är därför viktigt att regeringen sätter ned foten och gör en bedömning. Bromma som cityflygplats tycker vi är alldeles utmärkt, och den vill vi bevara.

När det gäller allmänflyget i Stockholmsområdet måste jag erkänna, fru talman, att jag inte visste så mycket om det. Jag har dock försökt läsa på och sätta mig in i frågan. Jag har lärt mig att regeringen utifrån någon form av ovanifrånperspektiv har beslutat lägga ned både Tullinge och Barkarby flygfält, och för Bromma löper, som sagt, avtalet ut. Detta gör att det behov som finns av att utbilda piloter för trafikflyg, taxifyg och liknande, försvinner från huvudstadsregionen. Regeringen bör klart och tydligt utifrån ett regionalt perspektiv ta ett grepp om frågan eftersom det kommunala ansvaret inte räcker till.

Fru talman! På planet på vägen upp hittade jag i morse i Dagens Nyheter en stor artikel som handlar om just detta. Där sägs att "Stockholm riskerar ... att bli den enda huvudstaden i Europa utan en asfalterad start- och landningsbana för allmänflyget". Vidare sägs att en ny generation flygplan är på väg in – tystare, lättare och miljövänligare. Då ska vi naturligtvis inte avhända oss ett citynära flygfält. I USA har man förstått vikten av detta, och där satsas miljarder på småflygplatser. I artikeln sägs också att "nu gäller det att politikerna tänker om och behåller verksam-

heterna på befintliga flygplatser”, och att man anser att ”en ny instans, till exempel länsstyrelsen, måste ta itu med allmänflygets framtid. Det kommunala flygplatsansvaret fungerar inte tillfredsställande.” Fru talman! Vi moderater instämmer.

I dag är ju sista dagen att posta julkort om de ska komma fram i tid till jul, och därför ska jag säga några ord om Posten. Vi kan följa utvecklingen av Posten i den TV-reklam som en del tycker är gräslig; själv tycker jag att den är något av det bästa jag har sett. Det är reklam för en post som inte längre finns.

Vi tycker att det är naturligt att verksamheter utvecklas och förnyas. Nu har vi fått postverksamhet i icke-traditionella lokaler. Några har fått det bättre, medan andra tycker att det har blivit sämre. Vad som är viktigt, fru talman, är tillgängligheten. Oavsett funktionshinder ska man kunna komma till Posten. Statsrådet Messing var i kammaren tidigare i dag och på en direkt fråga svarade hon att det är Postens ansvar. Det är inte ICA eller någon annan, utan Posten, som ska se till att även funktionshindrade kan ta sig in.

Naturligtvis vill vi också ha en säker postgång, oavsett var i landet man bor.

Vi har inte motsatt oss förändringarna inom Posten, men vi menar att Postens verksamhet kan bli ännu bättre – gärna i konkurrens med andra aktörer. Posten har en monopolliknande ställning som förhindrar rejäl konkurrens, och vi anser därför att Posten AB bör delas upp och privatiseras.

Fru talman! Eftersom Elizabeth Nyström har yrkat för Moderaternas räkning ska jag inte förlänga talartiden ytterligare utan hänvisar i så fall till våra reservationer.

Anf. 83 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det gläder mig att Carl-Axel Roslund har läst tidningen på vägen upp från Skåne. Jag skulle rekommendera en titt också i dagens Sydsvenska Dagbladet. Där påtalas att Trelleborg har den sämsta luften i Skåne vad gäller svaveldioxid. Den är faktiskt inte sämst bara i Skåne, utan sämst i hela Sverige. Detta kan inte förklaras med någonting annat än det faktum att Trelleborg är den näst största hamnen för export. Tyvärr finns där ingen miljörelatering av hamnavgiften. Miljörelateringen av farledsavgiften är inte tillräckligt stark för att förhindra att fartyg med ganska dålig eldningsolja går in. Man har heller inte vidtagit de tekniska åtgärder som är möjliga för att minska sjöfartens miljöpåverkan.

Jag är en stark anhängare till sjöfarten och tycker att den ska ta större del av de godstransporter vi behöver göra i Sverige. Men jag tycker också att det är väldigt viktigt att man utnyttjar befintlig teknik och minskar miljöpåverkan av transportslaget.

Det är anledningen till att vi från riksdagen har gjort ett tillkännagivande om att man ska se över farledsavgifterna. Vi ska åstadkomma effektivitet och rättvisa mellan transportslag. Men vi ska också se till att sjöfarten såväl som andra transportslag i sin kostnadsbild inkluderar den miljöpåverkan de gör på andra.

Jag undrar hur Moderaterna ställer sig till detta. Här talas bara om att lasta av kostnader. Sjöfarten är ju något som ska ses i jämförelse med andra transportslag. Som skåning borde man också känna ett visst ansvar

för hälsan hos dem som bor i den landsdel som vi företräder här i riksdagen.

Anf. 84 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Fru talman! Jag kan glädja Karin Svensson Smith med att jag läste även Sydsvenskan i dag och konstaterade att Trelleborg har extremt dålig luft. Men till skillnad från Karin Svensson Smith läste jag hela artikeln. Där ifrågasatte ansvariga både från miljökontoret och från hamnen lite grann de uppgifter man hade fått. Man hade hittat den dåliga luften exakt mitt inne i centrum där mätstationen stod och inte runtom. Lite noggrannare analys krävdes innan man definitivt kunde slå fast att det var sjöfarten det berodde på.

Sedan ska jag vara ärlig, fru Svensson Smith, och säga att också jag tror att det är sjöfarten som är den stora boven i Trelleborg. Trelleborg är som sagt Sveriges näst största hamn. Det är ett jätteanlöp av superfärjor det är fråga om. Dessutom lider Trelleborg lite grann av att man nästan konstant har en sydlig vind som blåser in avgaserna rätt in över staden. Nu måste en hamn av naturliga skäl ligga vid vattnet. Därför kan vi väl vara överens om att hamnen i Trelleborg inte ligger riktigt bra. Men den kan inte ligga någon annanstans.

Vi moderater motsätter oss inte miljöförbättrande åtgärder inom alla områden, fru Svensson Smith. Men här är ett område där staten kunde ha agerat på ett lite annat sätt. Staten beskattar bränsle olika. Vi har tyvärr alltför ofta fått se en ryckighet när man beskattar olika alternativa bränslen och liknande. Jag har full förståelse för att man inte kan investera miljontals kronor när man inte har en energipolitik som ligger fast.

Anf. 85 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag läste hela artikeln, men jag kände till problemet innan Sydsvenskan dokumenterade det. Institutet för vatten- och luftvårdsforskning har vid flera tillfällen i många år påtalat att det finns när det gäller svavelpartiklar i luften ingen ort i landet som har det sämre än Trelleborg. Eftersom det inte finns något annat som kan förklara det har jag rätt så stor tilltro till det, och det har nu också bekräftats av lokala mätningar.

Carl-Axel Roslund nämnde fritidsbåtarna och säger nej till ett register. Jag uppfattar Moderaternas hänsynstagande till sjöfartsnäringen som ganska märklig. Fritidsbåtarnas verksamhet betalas i dag till stor del av handelsflottan. Motsvarande principer tillämpat på vägarna skulle innebära att Åkeriföreningen fick betala för den som bedriver motorsport som hobby. Det är något som åkarna givetvis aldrig skulle acceptera. Lika lite tycker jag att sjöfartsnäringen ska acceptera att verksamheten som de bedriver som använder båten som en hobby ska betalas av dem som bedriver handelssjöfart. Där tycker jag att Moderaterna är inkonsekventa.

Sedan har jag en fråga som gäller Bromma. Moderaterna har biträtt det som vi sade i trafikutskottet att regeringens fortsatta beredning ska utgå från marknadsprissättning och att man ska prova trängselprijsättning för luftfarten. Då kommer man såvitt jag förstår att bli av med kraven att utvidga kapaciteten. Om man betalar marknadsavgifter för *slot*-tiderna kommer inte Bromma att behövas i framtiden. Jag vill gärna ha en kommentar till det.

Anf. 86 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Fru talman! Jag börjar med det sista. Det är väl ingen som på fullt allvar menar att man ska använda marknadsavgifter för *slot*-tiderna till att strypa konkurrensen. Meningen är att det ska bli tvärtom. Jag känner inte alls igen eller ställer upp på den bild som Karin Svensson Smith målar upp.

Åter till Trelleborg. Det är riktigt att det är mycket svavelnedfall i Trelleborg. Förklaringen är att ingen ort i Sverige har fler färjor. Ingen ort i Sverige, inte ens Göteborg, har så många färjor som gör så många anlop varje dag. Det är i och för sig glädjande att vi har välfungerande transporter. Men det är en punkt vi kunde komma överens om. Det är att styra över lite mer trafik över den bro som ni inte ville ha. Den ska gärna gå med den järnväg som ska gå under Malmö och över bron. Då slipper vi kanske en del av transportfärjorna. Det är transportfärjorna som är de stora miljögrisarna.

Vi sade nej till ett register för småbåtarna. Förklaringen är helt enkelt att det för oss är ytterligare ett sätt för staten att pungslå medborgarna. Syftet med registret klarar Stölskyddsföreningen alldeles utmärkt på frivillig väg. När staten ska tvinga fram ett register vet jag och alla båtägare att det är ytterligare ett sätt att hitta en ny skattebas.

Anf. 87 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Fru talman! Jag ska nämna lite grann om post-, IT- och telekomfrågor. Postmarknaden har avreglerats och utsätts nu för konkurrens på fler orter och från olika aktörer som delar ut och distribuerar post. Den utvecklingen är positiv och måste fortsätta. Folkpartiet anser dock att det är viktigt att postlagen noga följs även på den avreglerade marknaden så att en post- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet på lika villkor.

Postens förändrade serviceorganisation medför ett ökat antal serviceställen samtidigt som kassaservicen avskiljs i ett separat bolag, och detta medför gränsdragningsproblem och vissa frågeställningar. Vi anser att regeringen bör uppdraga åt Posten att utvärdera reformen på ett ansvarsfullt sätt och att vidta åtgärder som undanröjer de eventuella brister som kan finnas. Särskilt kan påpekas den kritik som kommer mot många serviceställen som ej är anpassade för rörelsehindrade. Detta bör snabbt åtgärdas.

Regeringen bör även senare efter utvärdering inom Europeiska gemenskapen driva på så att en avreglering kan ske inom flera länder. Detta skulle ge lika möjlighet för aktörerna att konkurrera mellan länderna.

En fungerande infrastruktur består också till en allt större del av IT och telekommunikation. Sverige har där länge varit ett föregångsland. Den nedgång inom området IT och telekom som varit rådande på grund av konjunkturen har slagit hårt mot branschen. Med en framsynt IT-politik kan Sverige åter ta tätposition inom området. Sverige har i dag en mycket hög andel av persondatorer per person, en hög användning av Internet och generellt hög mognad i användning av datorer.

Detta är en bra grogrund för fortsatt tillväxt. Men åtgärder måste till för att stimulera och öka möjligheten till en snabb återhämtning. I många länder satsas det nu stort på att komma ikapp, och konkurrensen hårdnar inom detta område. Vi måste ge företagen inom branschen möjlighet att

Prot. 2002/03:37

16 december

Kommunikationer

på lika villkor konkurrera med konkurrentföretagen i andra länder genom en god politik bland annat inom skatteområdet.

Fru talman! Att öka IT-mognaden kan i framtiden endast ske genom att man involverar alla intressenter tvärs genom samhällets olika nivåer och institutioner. Det som i dag saknas är en knutpunkt som håller ihop och ger stöd och råd. En IT-myndighet kan vara den motor som kan hålla ihop alla de komplexa frågeställningar som i dag vilar på många olika statliga aktörer. Det kan vara till stöd för såväl statliga aktörer, myndigheter och departement som företag, utbildningsväsende och allmänhet.

Folkpartiet anser också att det sätt som staten ska stödja IT- och telekombranschen på inte ska bestå i stora bidrag för nedgrävning av kabel och infrastruktursatsningar på det sätt som sker i dag. Svårigheten ligger i att tekniken snabbt blir gammal. Sedan sitter man där med ett ansvar för förvaltning, uppgradering och service på ett sätt som marknaden kan klara väsentligt mycket bättre. Det staten ska satsa på är utveckling och stöd till tjänster genom uppmuntran och regelverk som medger möjligheten till tjänster och innehåll i de nät som nu byggs.

Tjänster som marknaden har satsat på med lyckat resultat är bland annat e-handel. Alltför företag och deras underleverantörer använder elektronisk handel, beställning, orderbekräftelser och fakturering. En lyckad satsning med inriktning mot allmänheten har varit Internetbank, där nu en allt större del av bankkunderna använder hemmadatorn som ett snabbt och effektivt sätt att sköta sina bankärenden på.

Vad man kan se för framtiden är en mer global e-handel där man underlättar genom enklare regler och skattelagstiftning för att öka flödet av varor och tjänster med hjälp av datorn.

Säkerhets- och integritetsfrågor är angelägna att diskutera vidare så att tilliten till instrumentet ökar. Det gäller såväl integriteten kring den enskilda människans uppgifter på nätet som tilliten till att mina kontouppgifter inte missbrukas när jag handlar. Konsumentfrågorna, som nämns här, är en av de starkaste drivkrafterna för en ökad användning och utveckling av branschen.

Säkerhetsfrågorna kring användandet av utrustning bör också belysas. Det gäller till exempel folks oro över strålning från mobiltelefoner och mobiltelefonmaster. Det är några exempel på frågor som måste tas på stort allvar för att öka tilliten till IT- och telekombranschen.

Fru talman! Folkpartiet anser också att frågor om yttrandefrihet likaväl som upphovsrätt är angelägna i vårt alltmer datoriserade samhälle. Det är ämnen som vi från Folkpartiets sida kommer att komma tillbaka till och ge vår syn på i kommande diskussioner.

Avslutningsvis vill jag också här rikta ett tack till utskottskansliet för väl förrättat arbete. Jag sparar mina jul- och nyårshälsningar till fredag, då kammaren skiljs åt.

Anf. 88 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Christer Winbäck talade om att Postens verksamhet behöver utredas. Jag är inte säker på att jag uppfattade nyanserna rätt i inlägget, men vi har en reservation från Vänsterpartiet som jag gärna ser att folkpartisterna ansluter sig till om detta är vad Folkpartiet menar.

Kraven på att man behöver utvärdera verksamheten är ingenting som man ställer utan vidare, utan de är ett uttryck för att vi i riksdagen har en

känslighet för den folkopinion som finns. Jag tror inte att det finns någon lokaltidning i det här landet som inte har haft insändare där man klagat över att Postens verksamhet har delats upp. En och annan kanske har fått det bättre, men rätt så många har fått det sämre och tvingas utträta sina postärenden på bensinstationer, kemtvättar och andra ställen där man inte kan känna igen sig i den tidigare samhällsservice som Posten stod för. Det är därför det behövs en utvärdering, och den utvärderingen måste man se på rätt så förutsättningslös i förhållande till de samhälleliga mål vi har och även till de samhällsekonomiska konsekvenserna av avregleringen.

Folkpartiet pratar om mer avreglering. Men det som är fallet här är att när man tillåter privata företag att plocka russen ur kakan så får vi via statsanslag finansiera det som är ett samhälleligt åtagande och som Posten inte kan finansiera när man inte har möjlighet att ta hand om de mer lönsamma bitarna.

Jag skulle vilja höra lite grann ytterligare om hur Folkpartiet ser på detta. Ska Postens verksamhet utvärderas eller inte?

Anf. 89 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Fru talman! Folkpartiet tror naturligtvis på att marknaden ska klara mycket av de saker som vi vill att den ska göra.

Karin Svensson Smith säger att vi inte läser särskilt många positiva insändare i tidningarna om postens service. Det är riktigt. Men samtidigt är det ju sällan så att de insändare och debattartiklar som kommer till tidningarna är av det slag att man ger uttryck för positiva saker. Det är väl snarare så att många av dem som har synpunkter och kritik är de som skriver och ger sina synpunkter.

Jag själv, och många i min bekantskapskrets, har nu för egen del sett det ökade antal serviceställen som finns i vår hemkommun. Jag, och jag svarar för många av mina kamrater och vänner, tycker att vi nu har möjlighet att på betydligt fler timmar och på betydligt fler ställen hämta ut paket och få service. Men naturligtvis är det nu en inkörningsperiod för den personal som är nyutbildad på dessa serviceställen när det gäller att lära sig allt det här.

Jag ser att det kan vara bra att genomföra en utvärdering för regeringen, men jag tror att vi också lämnar till regeringen att göra ställningstagandet för hur den ska genomföras.

Anf. 90 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag tackar för svaret. Det här med tillgänglighet kan man se i olika perspektiv. Såvitt jag förstår så har kanske Christer Winbäck och jag fått ökad tillgänglighet till postens service. Men anledningen till att vi i Vänsterpartiet vill uttrycka oss kraftfullt i den här frågan är den kritik som man har riktat från olika handikapporganisationer mot att den tillgänglighet som man tidigare hade när det gäller att kunna ta sig in med rullstol och förrätta sina postärenden totalt sett har minskat sedan Postens omorganisering. Mycket av paketverksamheten är utlagd i lokaler dit många av de funktionshindrade inte kan ta sig utan hjälp eller större besvär.

Här har vi ett ansvar för alla. Det gäller inte bara att de av oss som är fullsinnade och rörliga ska få längre öppethållandetider. Vi har också ett

ansvar för att inrätta samhällets service så att även de som har svårigheter att tillgodogöra sig den får möjlighet till det. Det har vi varit överens om när vi har höjt våra målsättningar när det gäller tillgänglighet för funktionshindrade.

Eftersom det är handikappår 2003 så måste jag säga att ögonen med rätta ska riktas mot att vi också i andra beslut följer upp detta och ökar snarare än minskar samhällets åtagande. I det här sammanhanget är avreglering och omorganisering av Posten ett hinder snarare än en hjälp.

Anf. 91 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Fru talman! Jag vet att Vänsterpartiet har ett stort engagemang i handikappfrågorna. Så har även Folkpartiet. Jag sade inledningsvis i mitt anförande att detta är en av de saker som man på ett så snabbt sätt som möjligt bör kunna justera. Men man kanske inte ska dra slutsatsen att det är avregleringen i sig som just nu har medfört problem för de handikappade. Vi har ju lagt ut servicen på olika serviceställen, och där är det viktigt att vi på olika sätt nu ställer krav så att man inför kommande avtal med Posten kan och ska ha en god tillgänglighet för handikappade. Det är vi nog alla här i kammaren överens om; det är en av de viktigaste frågorna för att få det att fungera jämlikt i samhället vad gäller postens service.

Däremot tror jag att servicebutikerna som sådana, som ju nu finns i ett större antal än de postkontor vi hade och som är öppna betydligt fler timmar per dygn, ger en bättre möjlighet att få de postärenden som man har behov av utförda när det passar en själv som medborgare. Men självfallet håller jag med Karin Svensson Smith om att handikappanpassning och sådana saker är en högt prioriterad fråga.

Anf. 92 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Flyget är en del av våra kommunikationer – ett onödigt påpekande, kan man tycka, men så är tyvärr inte fallet.

Det finns många, alltför många, som anser att flyget inte behövs. De anser att flyget smutsar ned och för oväsen samtidigt som det används ”bara” av affärsmänniskor och till onödiga resor.

Vi som är med i denna debatt har förhoppningsvis inte dessa åsikter. Jag hoppas att vi i stället ställer oss bakom flyget som en nödvändighet för att alla i hela Sverige ska kunna ha samma möjligheter till bra kommunikationer var vi än bor.

Det är mot bakgrund av den regionalpolitiska tanken som vi har fattat ett antal beslut under årens lopp där man från samhällets sida har satsat på flygplatser över hela Sverige och där vi också har tagit ställning för att möjliggöra trafik inom ramen för Rikstrafiken. Detta arbete tar inte slut. Vi befinner oss hela tiden i nya situationer och utvecklingsfaser.

Vi kommer alla ihåg resandets starka utveckling under andra halvan av 1990-talet. Denna utveckling innebar och innebär att trycket på samhället att tillgodose det ökande antalet resandes behov är mycket stort. Vän av ordning kanske då vill säga att behovet har minskat under det senaste året. Så är det. Men denna nedgång måste ses med utgångspunkt i de tragiska händelser som drabbade luftfarten förra året och att vi under detta år har sett hur trafiken utvecklas igen. Vi måste planera vår infrastruktur på lång sikt, inte med utgångspunkt i enskilda händelser. Däre-

mot måste vi naturligtvis ta hänsyn till vad som händer de olika trafikslagen när vi planerar så att vi på bästa sätt kan tillgodose våra medborgares intressen. Ytterligare ett onödigt påpekande kan man tycka, men tyvärr verkar det inte vara fallet.

Fru talman! Vi har i dagens betänkande ett antal reservationer som får konsekvenser för den svenska luftfarten. Jag talar inte om positiva konsekvenser utan om negativa.

Ett exempel är de borgerliga partiernas förslag om att sälja ut de statliga flygplatserna. Då menar de naturligtvis inte de som har ett underskott utan de som ger ett överskott till luftfartsverksamheten, samma överskott som i dag används för att inom ramen för den sammanhållna luftfarten ge bidrag till flygplatser i regioner som har ett stort behov av flyg men som inte kan få lönsamhet vid den enskilda flygplatsen.

Vad blir då resultatet? Enligt min åsikt klarar man inte av att ha ett system där man ska ha samma möjligheter till bra flygkommunikationer var man än bor i Sverige.

Nästa exempel som jag har är handel med så kallade *slot*-tider. För er som eventuellt inte vet det så står *slot* för start- och landningstider. Det är något som alla flygplan måste ha för att kunna just starta och landa på en flygplats. När det gäller den frågan finns det även där en borgerlig reservation där man vill att det ska införas någon form av handel med *slot*-tider.

När man handlar med något köper man och säljer en vara eller en tjänst. Om det är något attraktivt som man säljer kan man ta ut ett högt pris och tvärtom.

Jag ser därför framför mig att *slot*-tider på exempelvis Arlanda kommer att prissättas så att det kommer att drabba regioner med låg befolkningstäthet eftersom de har de minsta planen och därför få passagerare som kan vara med och betala vad det kommer att kosta.

Vad blir då resultatet? Jo, än en gång kommer man inte att klara av att ha ett system som gör det möjligt att ha bra flygkommunikationer oavsett var man bor i Sverige.

Fru talman! Den socialdemokratiska trafikutskottsgruppen tycker att det är viktigt att kommunikationerna fungerar bra i hela Sverige. Vi anser att flyget är en viktig del av dessa kommunikationer. Därför yrkar jag bifall till majoritetens förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 93 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Krister Örnfjäder glömde att redogöra för en sak som står i utskottets betänkande, nämligen att vi påtalar möjligheten och önskvärdheten av att man gör regionalpolitiska undantag vid fördelningen av *slot*-tider. Med den ordning som vi har och på grund av det som Sverige har anslutit sig till är detta möjligt och att göra det i kombination med det som Konkurrensverket har påpekat, att man i dag inte har en rimlig konkurrenssituation inom flyget såsom man borde ha. Dessa två saker går att kombinera om man till att börja med ser till att de anslutningar till Arlanda som är regionalpolitiskt motiverade, och det finns många sådana vilket både jag och Krister Örnfjäder vet, får tillgång till de bästa *slot*-tiderna och att man sedan har en trängselpriissättning för övriga. På det

sättet kan man både tillgodose det regionalpolitiska målet och målet om samhällsekonomisk effektivitet.

Om man inte har marknadsprissättning när det gäller *slot*-tiderna riskerar man att få ett överutbud och ett krav på att staten står för mer infrastruktur än vad som är lämpligt om man tillämpar de marginalkostnadsprinciper som det talas om i EU:s vitbok och som vi i trafikutskottet har anslutit oss till.

Anf. 94 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag har inte alls glömt den aspekten. Jag har bara gått på pudelns kärna. Detta är ändå det resultat som man får oavsett om man använder de regionala undantagen. Att använda sig av de regionala undantagen kommer att innebära att staten ska gå in och vara med och subventionera för de regionala ändamålen. Det enda som man då har uppnått i hela denna hantering är att man har ökat priserna på start och landning. Och det är naturligtvis ett mål i sig självt om det är det som man vill nå. Men jag hävdar då att om man vill nå dit har man bara lyckats med en sak, nämligen att fördyra flygandet. Har man det som sitt mål och sitt syfte är man helt rätt ute. Men om man vill att flyget ska vara en del av samtliga kommunikationer är man fel ute.

Anf. 95 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Fel eller inte, det som Vänsterpartiet har som ledstjärna för sitt arbete här i kammaren är faktiskt de trafikpolitiska mål som samtliga partier har anslutit sig till. Ett sätt att tillämpa det och få detta att fungera är genom det som har sagts i EU:s senaste vitbok, att man måste ha en mycket bättre och effektivare fördelning mellan de olika trafikslagen. Det är än mer aktuellt i Mellaneuropa, men det är faktiskt aktuellt även för oss om vi ser till att staten har begränsade resurser att lägga på infrastruktur.

Det som skiljer flyget väldigt mycket från till exempel vägtrafiken och framför allt järnvägstrafiken är att vi inte har möjlighet att på ett bra sätt inkludera de externa miljöeffekterna i prissättningen på transporterna. Det gör vi på järnvägen. Den betalar kostnaderna, men det gör inte flyget.

Att använda *slots* är ett sätt att inkludera de miljökostnader som man inte har möjlighet att ta ut på ett annat sätt.

Gör man först de regionalpolitiska undantagen ser man till att de som inte har möjlighet att i stället ta ett snabbtåg till och från Stockholm får sina transportbehov tillgodosedda medan de andra får betala mer. Följaktligen kommer vi att få mer valuta för de investeringar som vi har gjort i snabbtågstrafiken, vilket jag antar att Socialdemokraterna tycker är ett bra resultat.

Anf. 96 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag tycker att det som Karin Svensson Smith nu säger stöder det som jag sade i mitt tidigare inlägg, att man är ute efter någonting annat. Man är ute efter någon annan form av utveckling. Jag har ingenting emot det om det är så att man ute i regionerna har ett snabbtåg som ett alternativ. Flyget finns nämligen inte till för sin egen skull, utan flyget finns bara för att fylla en uppgift. Löser vi det med snabbtåg då må

det vara så. Men på de ställen där man inte har något alternativ men där vi ändå har samma inställning, att dessa regioner ska ha samma möjlighet, ska vi naturligtvis värna om bra flygförbindelser tills något annat alternativ dyker upp.

Om jag ser Sveriges karta framför mig ser jag oerhört stora investeringsbehov om vi ska kunna ordna dessa transporter med någon form av snabbtågsförbindelse som flyget i dag har till uppgift att tillgodose. Jag ser inte heller det som möjligt på grund av att tåget i mycket hög utsträckning är ett masskommunikationssystem som kräver en ganska hög beläggning, mycket högre beläggning än ett enskilt flygplan kräver. Jag tror att det även i framtiden får ske någon form av kombination av olika trafiklösningar för att det ska ge bästa möjliga service till varje enskild region. Men, som sagt, jag tror inte att handel med *slot*-tider i så fall är den rätta lösningen. Då ska man ta ett annat grepp. Och då ska man också tala om vad det är man är ute efter att nå.

Anf. 97 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet. Samtidigt vill jag peka på en angelägen fråga som fått mig att till betänkandet foga ett särskilt yttrande. Det handlar om Bromma flygplats.

Stockholm är unikt på många sätt, ofta i positiv bemärkelse. Men vi har också det i det närmaste unika i vår del av världen att vi tillåter en omfattande flygverksamhet i princip mitt i huvudstaden. Det framgår kanske särskilt när man ser den benämning som man själv använder sig av: Bromma – Stockholms cityflygplats.

Det finns dock starka skäl att snarast förpassa den verksamheten till historieböckerna. Miljöhänsynen och säkerheten samt frågan om hur vi bäst använder vår mark är tre viktiga skäl till att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning.

Fru talman! I den zon där flygplanen på väg till eller från Bromma rör sig bor närmare en halv miljon människor. För de ca 25 000 stockholmare som bor i området runt flygplatsen överstiger bullernivån redan i dag maximinivån för riktvärdet utomhus. Många brommabor lider faktiskt fysiskt av dålig luft, buller och föroreningar, och flyget är en viktig orsak. Detta i sig är ett gott skäl för att stänga Bromma.

Fru talman! Det hände den 8 augusti 1993 kl. 14.09. De flesta av oss kommer alltid att minnas hur JAS 39 Gripen nästan i *slow motion* dalade ned från skyn och kraschade på Långholmens östra del. Piloten Lars Rådeström hade – tack och lov! – god kontroll. Den stora katastrofen kunde undvikas.

Enligt undersökningar ökar oron också för de boende i Brommas närhet. Hur blir det om något liknande händer här? är en fråga som människor, med rätta, ställer sig. Fortfarande tillåts verksamheten. Men, fru talman, i ett säkerhetsperspektiv är det olämpligt med flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar. Säkerheten är ett andra skäl för en nedläggning, vilket jag framhåller i mitt särskilda yttrande.

Fru talman! En snabb inloggning på hemsidan för Bostad Stockholm i fredags gav information om att bostadskön på luciadagen år 2002 kl. 15.00.25 uppgick till 81 745 personer. Samtidigt berättades det att 54

lägenheter är bokningsbara. Utan tvekan behöver vår huvudstadsregion fler lägenheter.

Bromma är en mycket lämplig plats för en modern stadsdel. Eftersom marken ligger så centralt och mitt i redan bebyggt område vore det idealiskt för bostadsbebyggelse. Detta är, fru talman, ett tredje och mycket starkt argument för att stänga flygplatsen.

Bromma är en liten flygplats men det innebär inte att den verksamhet som sker där är betydelselös. Stockholm behöver flyget. Jag menar att det uppdrag som Stockholmsberedningen har när det gäller att se över också behovet av flygkapacitet i vår region är viktigt.

Samtidigt ser vi nu rapporter om att Arlanda flygplats uppvisar en avmattning i flygaktiviteten orsakad bland annat av nedgången inom IT- och telekombranschen samt av följderna av terrordåden i USA den 11 september 2001. Det är därför rimligt att Arlandas kapacitet beaktas när frågan om Brommas nedläggning diskuteras och utreds.

Fru talman! Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat gällande avtal om Bromma flygplats. Avtalet går ut år 2011, vilket enligt min uppfattning måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma flygplats. Säkerhet, en god miljö och fler bostäder är tre väldigt bra argument för en sådan inriktning av transportpolitiken.

Avslutningsvis måste jag säga några ord om Posten. Det är viktigt att Posten i första hand är en samhällsnytta. I de reservationer som finns inom Postens område märks tydligt två. Den ena reservationen handlar om en uppdelning och försäljning av Posten. Vad gäller den reservationen yrkar jag avslag.

I övriga reservationer tas upp att Posten ska finnas i hela landet och att Postens verksamhet ska utvärderas. Det är viktigt, fru talman, att Posten präglas av ett rättviseperspektiv. Utskottet delar den uppfattningen men anser inte att det finns behov av ett tillkännagivande i det avseendet. Utskottet anför i sitt ställningstagande att Posten har skyldighet att tillhandahålla postservice fem dagar i veckan i hela landet.

Vidare konstaterar utskottet att utvecklingen på postområdet måste utvärderas och följas upp. Förändringsarbetet måste göras på ett socialt ansvarsfullt sätt. Det finns en rad verktyg för detta, inte minst Posten Futurum.

Fru talman! 730 av de 1 150 övertaliga har på detta sätt funnit en lösning på sin situation.

Slutligen anför utskottet att det är en självklarhet att tillgängligheten för de funktionshindrade ska vara god. Det sätt på vilket Posten hittills hanterat denna fråga förtjänar viss kritik. Men det innebär inte att det för den skull behövs ett tillkännagivande. Med detta yrkar jag avslag på reservationerna i den delen.

Anf. 98 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Fru talman! Börje Vestlund framställer Bromma som att det skulle vara någonting unikt att en storstad har en cityflygplats. Så är det inte alls, utan detta är ju en trend över hela världen. Jag kan upplysa Börje Vestlund om att man rejält rustar upp Tempelhof därför att man har insett värdet av att den ligger så centralt. I Londons city har man inne i de gamla hamndockorna byggt en central flygplats, alltså mitt i jättestaden London. Så här gör man runtom i världen.

Det är faktiskt en oerhörd fördel att ha en citynära flygplats. Har man en gång avhänt sig ett markområde går det aldrig någonsin att återskapa.

Börje Vestlund får inte blunda för det faktum att flyget genomgår en fantastisk utveckling. Det kommer nya lättare flygplan som är tystare, miljövänligare och säkrare.

Min fråga blir därför om Börje Vestlund verkligen är medveten om hur snabbt det går inom flygets område.

Anf. 99 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag är mycket väl medveten om hur snabbt det går inom flygets område.

Det är sant att det finns städer i världen där man bygger ut och till och med bygger nya flygplatser i city men det är sällan som de ligger mitt i en av de mer tätbefolkade delarna av staden.

Sett exempelvis till London City flygplats är det få bostäder omkring denna, och det är det som är det viktiga i sammanhanget. Sedan finns det olika uppfattningar om hur mycket London City flygplats används som man alltid tar till i sådana här debatter. Det finns uppgifter om att det inte går speciellt många flygplan därifrån, utan det är i huvudsak fråga om vad vi skulle kalla för direktörsflyg.

Anf. 100 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Fru talman! Då kan jag upplysa Börje Vestlund om att jag ett antal gånger åkt direktörsflyg till London City. Det har till och med varit direktförbindelser mellan Sturup och London City. Jag lovar att jag då var den ende direktören!

Vidare delar jag inte uppfattningen att flygplatsen inte ligger mitt i London. Flygplatsen i London kan inte ligga mer centralt än den gör. Jag garanterar att under inflygningsrännorna bor kanske fem gånger fler än som bor runt Bromma.

I London, i Tyskland och runtom i världen kan man. Men vi i Sverige ska stänga och stoppa och avhända oss möjligheter.

Anf. 101 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Det här kan ju också ha att göra med vilken syn man har på hur just säkerhetsfrågor, miljöfrågor och bullerfrågor ska hanteras när det gäller flygplatser. Kanske har vi högre tankar om detta i vår del av världen – det vet inte jag; jag kan inte jämföra med vad man gör i London.

Anf. 102 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Börje Vestlund har engagerat talat för en nedläggning av Bromma flygplats så snart som möjligt. Jag fick nästan den uppfattningen. Men det finns också andra som har en annan uppfattning. Det finns ju en reservation i betänkandet.

I mitt huvudanförande nämnde jag att jag väldigt gärna skulle vilja höra statsrådet Messings syn på fortsatt drift på Bromma. Men hon hade då lämnat kammaren, så det kom inget besked i dag.

Jag är intresserad av att höra vad som är den officiella ståndpunkten hos Socialdemokraterna och riksdagsgruppen om Brommas framtid. Jag

är medveten om att Socialdemokraterna i Stockholm, en stor majoritet, har uppfattningen att Bromma ska avvecklas.

Jag vill veta det inte minst därför att Krister Örnfjäder inte nämnde Bromma när det gäller fortsatt drift. Är den uppfattning som Börje Vestlund nu ger till känna den officiella synen för den socialdemokratiska riksdagsgruppen, eller finns det en annorlunda syn också, eller är det så att man passar? Är den slutgiltiga ståndpunkten från Socialdemokraterna den som Börje Vestlund har framfört?

Anf. 103 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Det är mitt särskilda yttrande som jag talar för. Den socialdemokratiska ståndpunkten i det här sammanhanget står framför allt Krister Örnfjäder för. Men som svar på frågan kan jag säga att vi har som de flesta andra partier, såvitt jag känner till, i den här kammaren sagt att flygkapaciteten i Stockholm ska behandlas av Stockholmsberedningen. Den skulle egentligen ha varit klar till årsskiftet. Nu blir den försenad på grund av att man hade ett ordförandeavhopp. Det är det konkreta svaret på frågan. Men vad jag svarat för är det jag har skrivit i mitt särskilda yttrande.

Anf. 104 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Då har jag fått klarhet i att Börje Vestlund talar för sitt eget yttrande i betänkandet. Jag får väl vänta på ett vidare besked från statsrådet Messing om hur Socialdemokraterna tänker agera framöver.

Anf. 105 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Dessvärre får Erling Bager inte någon annan uppgift än den han har fått av mig. Man avvaktar Stockholmsberedningens behandling av frågan.

Anf. 106 ULF SJÖSTEN (m):

Fru talman! Underhåll av vägar och nybyggnation av vägar, eller snarare bristen på densamma, berör många svenskar ytterst påtagligt. Det berör också oss i kammaren, vilket vi hört under dagens debatt. Allvarliga olyckor upprör och engagerar.

Bilisters beteende är en del av problematiken, men faktum är att vissa vägar, som riksväg 40 i Sjuhäradsbygden, är farliga i sig. Varje gång man åker sträckan Borås–Ulricehamn ser man olyckstillbud som vid ogynnsamma omständigheter resulterar i allvarliga olyckor.

Långa sträckor med relativt bred väg men utan säkra omkörningsmöjligheter leder ofta till farliga omkörningar och olyckstillbud. Situationen är givetvis inte unik för riksväg 40; den finns på många ställen runtom i Sverige.

Bakom resonemanget om en dålig vägstandard döljer sig mycket. Det handlar om ambulansen som vid utryckning förlorar viktiga minuter, skolbussen som blir inställd, timmerexportören som förlorar en kund på grund av att han inte kan möta dagens *just in time*-krav och personal som avstår från att ta det erbjudna jobbet.

Det handlar också, fru talman, om många personliga tragedier i spåren av de många allvarliga olyckorna längs dessa vägar. Näringslivsre-

presentanter och i min del av Sverige Västsvenska industri- och handelskammaren har lyft fram just de tillväxthämmande aspekterna som en följd av ett undermåligt vägnät.

Ett blomstrande och växande näringsliv behövs faktiskt för att statens finanser ska må bra och för att Sverige ska ta välbehövliga kliv uppåt i den internationella välståndsligan. Dåliga vägar skapar stora svårigheter för företagens transporter men också problem med företagens kompetensförsörjning.

Fru talman! Sammantaget borde de större trafikstråken, såsom den felande länken av riksväg 40, vara högt prioriterade även på nationell nivå.

Efter lång väntan – inte minst för oss som då var kommunpolitiker i ledande ställning – presenterade Socialdemokraterna en inriktningsproposition för infrastrukturinvesteringar som hade förhandlats fram tillsammans med samarbetspartierna Vänsterpartiet och Miljöpartiet. I den sades det att man bland annat ville satsa på det mindre vägnätet. Det var säkert många som tyckte att det var hög tid för just dessa satsningar, eftersom delar av det mindre vägnätet inte är farbart under delar av året. Många av de projekt som det nu ska satsas på har funnits med i den tidigare vägplanen. Många av dem har inte varit i närheten av ett första spadtag.

Det är inte svårt att konstatera att Socialdemokraterna har misslyckats med att bibehålla och utveckla det svenska vägnätet. Fru talman! Jag återgår till riksväg 40 som av Vägverket pekades ut som ett av de bästa, kanske det bästa, objekten för alternativfinansiering enligt PPP-modellen, *public private partnership*. Något positivt besked i den frågan har dock inte gått att få från den socialdemokratiska regeringen.

Moderaterna har sagt att PPP bör prövas på ett antal projekt. Moderaterna har också lyft fram infrastrukturutbyggnaden, inte minst avseende vägar, som oerhört viktig för tillväxt och utveckling i Sverige. I stället har det blivit så, fru talman, att kommuner i Västsverige lånar upp pengar för nationella väginvesteringar och Västra Götalandsregionen betalar räntan för dessa lån. Förfarandet innebär givetvis en övervältring av ansvaret på kommunerna. Kommunerna är så pressade av den rådande situationen med dåliga vägar, pressade av trafiksäkerhetsskäl och av tillväxt- och utvecklingsskäl, att de mer eller mindre tvingas att ta över ett ansvar som egentligen inte är deras. Detta innebär att vi nu har fått en variant av PPP-modellen som innebär *public public partnership*.

Fru talman! Det fanns förhoppningar inför den socialdemokratiska infrastrukturpropositionen, förhoppningar från kommuner, organisationer och företag men framför allt från enskilda människor som lever med våra vägars tillkortakommanden i vardagen. Dessa förhoppningar grusades dock snabbt när det visade sig att väldigt lite av det som borde göras just nu, eller borde ha varit gjort för länge sedan, inte ryms i de planer som sträcker sig mer än ett decennium in i framtiden.

Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag försökte hålla mig men jag kan inte låta bli att ta upp diskussionen om vilka vägsatsningar som är värdefulla för utveckling och tillväxt i framtiden. När det gäller de krav som samlades in inför infrastrukturpropositionsskrivandet fanns en mycket tydlig trend i alla delar av Sverige. Det var att man i första hand skulle bevara och se till att

det vägnät man hade var i ett erforderligt skick. Det var också det budskap som Svenskt Näringsliv meddelade oss i trafikutskottet när vi träffade dess representanter förra veckan.

Här skulle jag vilja hävda att det finns nya möjligheter, att situationen inte alls är så dyster som talaren vill göra gällande. Det jag syftar på är de kartellavslöjanden som tidigare nämnts i debatten i dag. Kartellavslöjandena gjorde att Vägverkets upphandling av entreprenörer på både underhåll och investeringar ledde till en kostnadsnedsättning. De nya avtalen är i snitt 8 % billigare än de som gjordes upp innan kartellavslöjandena. Infrastrukturpropositionen är faktiskt beräknad på de överpriser som rådde innan kartellavslöjanden. Så det finns större möjligheter för den anslagsberedning som riksdagen har beslutat om att inom ramen för nuvarande budget ha en högre ambitionsnivå, om man så vill, för underhållet och de saker som behöver göras på vägarna.

Men det finns också möjlighet att använda överskottet på ett annat sätt. Vi lär så småningom få ta ställning till hur vi ska klara av SJ:s underskott. Som ett litet tips från vår sida är det här kanske ett bra sätt att klara av detta, men det kan vi diskutera vidare i den här kammaren.

Anf. 108 ULF SJÖSTEN (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith talar om överskottet precis som om det skulle vara konstaterat. Jag har inte tagit del av några konstaterade överskott i anledning av några omräkningar.

Man kan konstatera, när det gäller just den väg som jag har talat speciellt om i dagens debatt, alltså riksväg 40, att där fanns det ett beslut av en tidigare borgerlig regering om att vägen skulle byggas ut. Enligt Vägverkets planering kommer den här vägen att byggas 17 kilometer från Borås och sluta mittemellan Borås och Ulricehamn, någonstans mitt i skogen, enligt den plan som är gjord fram till år 2014. Det är inte acceptabelt.

Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! De uppgifter som jag syftade på var att kartellens syfte var att man skulle gå ihop och höja priset för att kunna ta ut mer än vad man skulle ha gjort om man hade haft en ärlig och fri konkurrens. Efter senare kartellavslöjanden har man inte på samma sätt kunnat ta överbetalning för sina tjänster. Vägverket självt har i sina uppgifter till bland annat riksdagens utredningstjänst meddelat att de nya avtalen efter kartellavslöjandena är i snitt 8 % billigare. Det får rätt stora konsekvenser för möjligheterna till omfördelning inom utgiftsområde 22.

Sedan är det självklart att vi bör beakta samtliga trafikpolitiska mål när vi funderar på vad pengarna klokt ska användas till. När det gäller riksväg 40 är det viktigt att tillförsäkra sig att den blir säkrare för dem som färdas på den men att det sker på ett rationellt sätt. Nu har Vägverket redovisat för oss i trafikutskottet att uppsättning av vajrar ger samma goda trafiksäkerhetseffekt men till i genomsnitt en tjugondel av kostnaden för ett motorvägsbygge.

Anf. 110 ULF SJÖSTEN (m) replik:

Fru talman! Trafiksäkerhetsskäl är en del av problematiken. Det är den tragiska yttersta konsekvensen av dåliga vägar. Men vi har också

tillväxt- och utvecklingsproblematiken, som är oerhört viktig för oss i Sjuhäradsbygden och för väldigt många andra runtom i Sverige.

Nyföretagandet i Sjuhäradsbygden har minskat med 11 % de senaste tre åren – 11 % i en bygd som av tradition är oerhört stark när det gäller att starta nya företag. En del i detta är bristande vägtransporter, dålig vägstandard.

Anf. 111 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman och åhörare! Jag som centerpartist vill understryka lite grann rörande framför allt vägarna.

För att det ska vara livskraft i hela landet krävs det väl fungerande och hållbara kommunikationer. Infrastrukturen är av mycket stor betydelse för regionernas möjlighet till utveckling. Därför kräver Centerpartiet ökade medel till drift och underhåll. Det gör vi för att kunna ta igen det eftersatta underhållet och garantera en underhållsnivå som inte tillåter nya eftersläpningar att uppstå. Vi har också vid ett flertal tillfällen angivit att lägsta acceptabla vägstandard inte får understiga en viss skamgräns och att vi inom Centerpartiet kommer att fortsätta att verka för att tillräckliga medel avsätts för att garantera driften och underhållet.

I Värmland ligger tjälskotten som öppna sår på vägarna, och nästan året runt blöder våra vägar. Underhållet är långtifrån vad det borde vara. Därför märks tjälskotten mer och mer och med tätare intervaller. Då växer också missnöjet bland värlänningarna.

Vägar är ju till för att åka på, och det tycker vi är en självklarhet. Det är inte alltid så. Det är snarare så att vägarna har blivit någonting att studsas fram på, vilket är verkligheten för många boende utanför de större centralorterna. Vägstandarden har därmed kommit att bli inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan också en folkhälsofråga. Hur länge och hur ofta kan vi köra på vägar som skadats och inte underhållits innan kroppen säger ifrån? Dålig ytbeläggning, hastiga inbromsningar som följd av gupp, gropar och andra skador ger upphov till helkroppsvibrationer hos förarna. Det kan i dag konstateras en ökning av andelen förare med ryggbesvär. Hur stor är egentligen andelen av statens samlade kostnader för ohälsan om man knyter den enbart till de yrkeschaufförer som finns på vägar, och det dagligen?

I Värmland är det inte bara trafikanterna som halkar ned i diket. Även vägbanan har på sina håll rasat ned i både vänster- och högerdiken. Konsekvenserna av dessa vägras, ibland beroende på skyfall, blir att de tar utrymme från de planerade vägförbättringarna som därmed skjuts på framtiden. Och ju fler vägras, desto mer planerade åtgärder skjuts på framtiden, därför att när man inte erhåller en full kompensation är det obönhörligen så att vi kontinuerligt halkar efter.

Eftersläpningen av vägnas underhåll och den otillräckliga medelstildelningen till länet de senaste åren har föranlett oss att bilda en lobbyorganisation, där näringslivsföreträdare, myndighetsrepresentanter och även beslutsfattare finns med för att samla alla goda krafter och jobba för en ökad tilldelning inför de kommande åren. Vi har jobbat i den här organisationen, och även jag har ingått i den, men hittills har det inte blivit vad vi hoppats på.

Ändå blir Värmlands geografiska läge med närhet till Osloregionen allt viktigare, inte bara för oss i Värmland utan för hela Sverige. En för-

väntad ökad rörlighet på arbetsmarknaden förutsätter goda pendlingsmöjligheter i både västlig och östlig riktning men också i nordlig och sydlig riktning.

Värmland är också en stor port mot Norge. Enbart E 18 har 25 % av all tung trafik mot Norge. Vi ser en trafikökning som har varit 15–20 % årligen, och någon avmattning kan vi inte skönja. Väg 45 har också blivit en otroligt viktig förbindelse med Västsverige, inte bara för person- utan även till viss del för godstrafik men också, framför allt, för besöksnäringen.

Som centerpartist är jag väldigt angelägen om att vi ska jobba med många olika frågor och många olika områden för att utjämna de regionala och sociala klyftorna i vårt land. Ett led i det arbetet är just det som vi behandlar nu, och det är kommunikationer och framför allt ökade anslag till vägförbättringar.

Skogsindustrin är viktig för hela landet, och den är viktig för oss i Värmland. Den är mycket beroende av framkomlighet året runt för att en jämn virkesförsörjning till industrin ska kunna hållas. Vägstandarden är också, som jag sade tidigare, viktig som arbetsmiljöfråga. Men den är också viktig för småföretagen, för viljan att etablera sig och också för hur vi beter oss på våra vägar. Vägstandarden avgör körhastigheter, slitage på fordon, säkerheten på vägarna. Och, återigen, arbetsmiljön för alla förare är inte att förglömma.

Över allt det här ligger också en stor och viktig kostnadsaspekt. Uteblivna investeringar påverkar lönsamheten för alla de företag som nyttjar vägen på grund av att transporter ökar i tid. Detta är alltså en fördyrande omständighet, likaväl som slitage på fordon och ökade reparationer medför sämre lönsamhet.

Jag vill också ta upp lite grann om enskilda vägar. Det är några som har varit inne på det tidigare. Jag tycker också att det är en otroligt viktig landsbygdsfråga. Att lägga fler åtaganden på kommuner och enskilda gör det än svårare för människor i framtiden att kunna klara ett normalt underhåll. Vi vet ju också att enskilda vägar börjar och slutar där någon bor eller vid något fritidsområde.

Men oavsett var vi bor i landet vill vi ju alla bidra till vår gemensamma välfärd. Vi vet att stad och land har skilda förutsättningar – men också gemensamma intressen. Därför krävs det att de här grundläggande insatserna görs i hela landet för att även skogsregionerna ska kunna växa. Därför är det också otroligt viktigt att kriterierna vid tilldelningen av väganslagen inte ska domineras av enbart befolkningsunderlaget. Hänsyn ska också tas till andra faktorer, till exempel för oss i Värmland, där skogsindustrin betyder oerhört mycket, liksom småskalig företagsamhet men också besöksnäringen, för att vi ska kunna ha en jämn utveckling likaväl som andra regioner. Därför är det min förhoppning att anslagen till vägarna kommer att öka. Jag vill därmed avsluta med att instämma i Centerpartiets reservationer.

Anf. 112 LEIF BJÖRNLOD (mp):

Fru talman! Jag lovar att vara finpratig när en är bland tocket folk. Så jag ska övergå till att tala rikssvenska.

Jag tänker också prata lite grann om tjälskadade vägar. Jag kommer att anknyta till det Vivann Gerdin sade, nämligen att det påverkar vår

hälsa. Jag tänker som hypotes lägga fram att icke tjälskyddade vägar skapar dålig nattsömn och kan ge upphov till fler sjukskrivningar.

Det är ju onekligen på det viset att vi har utsatts för någonting som vi kallar för klimatförändring. Den här klimatförändringen har gjort att vi har fått en ökad nederbörd. Vi har dessutom fått en underlig periodisering av temperaturerna. De senaste åren har vi faktiskt inte upplevt den sedvanliga tjälskottsperioden utan vi har fått uppleva flera stycken.

Det betyder att virkestransporterna har minskat i intensitet. Det är nämligen så att våra sågindustrier behöver lägga upp ett buffertlager. Under den period då det normalt var tjälskadade vägar skulle man ha buffrat upp så mycket timmer att man kunde fortsätta såga.

Sedan har vi ytterligare ett annat problem som snuddar vid hälsan. Det är att de här timmertransporterna inte får gå genom samhället riktigt hur som helst. Mellan kl 22.00 och 07.00 tillåts inga timmerbilar i det lilla samhälle som jag känner till närmast. Om vi nu har flera tjälskottsperioder måste man, de perioder då man har möjlighet att köra, ansöka om dispenser för att kunna köra treskift och även på natten. Då kommer jag fram till att timmerbilarna alltså kommer att rulla under den tiden. De kommer att störa människor, som då kommer att få en sämre nattsömn. Förmodligen kan de riskera att bli sjuka av denna bristande nattsömn. På det sättet ökar antalet sjukskrivningar på grund av tjälskador. Jag tycker att det är en anknytning som kanske ligger mer på det humoristiska planet än på det reella, men för de människor som bor intill industrin där lastbilarna dundrar igenom klockan två på natten – för dem är det synnerligen påtagligt.

Hur blir det så här? Vi borde få möjlighet att se till att våra enskilda vägar fungerar som de gör just nu, när vi har en period som är alldeles oöverträffad. Nu finns det möjligheter att köra ut ur skogen. Nu kan timmerbilarna rulla med fulla lass och nu fungerar det alldeles utmärkt. Men hur kommer det att se ut strax efter jul? Det vet vi inte.

Vi vet däremot att med mer pengar till dessa små enskilda vägar, för att tjälsäkra dem genom att se till att vattnet leds ut ordentligt, har vi möjligheter att mer kontinuerligt kunna fortsätta arbeta med våra industrier. Det var lite grann om tjälsäkringen.

Sedan hade jag också lite att säga om enskilda vägar. Det är närmast en fråga till utskottets ordförande. Jag sitter inte själv i utskottet men jag kan ställa en fråga. Det finns, som vi har lärt oss, ca 28 000 mil enskilda vägar. Av dem får 7 500 statsbidrag. Det betyder att en hel del vägar inte får statsbidrag. Då får man betala själv. I en del fall får man kommunala bidrag, men kommunerna bestämmer detta själva och det finns väldigt många som inte ens får det.

Då ställer jag mig en fråga. Det står i utskottets betänkande att man ska vara rättvis i fördelningen av detta. Jag tycker inte att det känns rättvist. Först betalar jag kommunalskatten så att de som bor inne i tätorten ska kunna ha vägbelysning. De ska kunna ha en bra snöröjning, och de ska kunna ha gatuhållning. När jag sedan kommer hem till mig får jag betala till vägföreningen för att vi ska ha möjlighet att hålla den relativt allmänna vägen öppen, där vi får ett litet bidrag. Sedan ska jag ta mig hem till mig. Då är jag tvungen att betala gruslassen själv. Jag får betala till belysningsföreningen, som försöker hålla lite lampor glödande därute

i skogen. Sedan är jag dessutom tvungen att hålla mig med traktor och schaktblad för att kunna ta mig fram när snön kommer.

Jag tycker att det vore en rättvisesak – kanske inte att begära mer pengar till mig, men det vore rättvist om man tog lite pengar av de människor som bor inne i tätorterna så att de fick vara med och betala på sina gator. Jag tycker att det känns lite orättvist att jag får betala två gånger för detta.

Fru talman! Jag har inget yrkande, utan jag har bara dragit mitt strå till stacken och tackar därmed för mig.

Anf. 113 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Det där var en salva som framför allt riktar sig till oss som bor i tätort, skulle jag vilja säga. Man kan säga att problemen naturligtvis är olika. Man kan naturligtvis lägga in en rättvisaspekt i det hela. Men det viktigaste, tycker jag, det viktigaste utifrån den politik som vi socialdemokrater driver i bland annat trafikutskottet, är att man har en politik som gäller för hela landet. Det finns olika behov i olika delar av landet.

Då skulle jag vilja säga något angående detta ganska oreserverade sätt att säga att det är så bra och fungerar så bra i tätorten. Då kunde Leif Björnlod ha varit här vid den här tiden förra året – fast ett par veckor senare. Då hade han sett hur det är att ha ett elände även i tätort. Jag tycker att vi borde hålla oss för goda i den här kammaren för det sättet att argumentera.

Anf. 114 LEIF BJÖRNLOD (mp) replik:

Fru talman! Jag sade inte att det lär vara så rasande bra. Jag har också stått och väntat på tunnelbanan och halkat på isiga trottoarer. Det är inte så farligt i alla fall, tycker jag. Men det är inte det jag säger. Jag pratade om den ekonomiska fördelningen, att tätortens väg- och gatuunderhåll betalas med skattemedel medan många av oss på landsbygden får betala dels skatten, dels en gång till när vi kommer hem.

Anf. 115 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! I så fall kan man ju jämföra de inkomster som kommer från vägtrafiken i Stockholms län i förhållande till övriga landet. Vi får tillbaka en mycket mindre del än vad de allra flesta andra regioner i Sverige får.

Anf. 116 LEIF BJÖRNLOD (mp) replik:

Fru talman! Och vi vore väldigt tacksamma om vi kunde få behålla en del av de råvarupengar som vi levererar in till storstäderna så att de ska kunna tjäna sina pengar.

Anf. 117 MONA JÖNSSON (mp):

Fru talman! Varför behövs ett obligatoriskt fritidsbåtsregister? Jo, för att vi med ett sådant kan öka sjösäkerheten och lättare identifiera stöldgods, miljöförorenare och ekonomiskt fiffel. Med en tydlig och enkel siffer- och bokstavsmarkering på större fritidsbåtar underlättar man för sjöpolisen, sjöräddningen, kustbevakningen, de hamnansvariga och alla

oss andra som vistas på eller vid havet. Det gäller inte minst också fauna och flora. Denna fråga har verkligen dragits i långbänk här i riksdagen. Miljöpartiet har motionerat i frågan ända sedan 1995.

Det fanns ett obligatoriskt båtregister i slutet på 1980-talet som fungerade utmärkt. Registret försvann 1992, och sedan har vi inte kunnat återupprätta det av en mängd underliga skäl. Vid 1998 års budgetproposition fanns ett socialdemokratiskt kongressbeslut om att inrätta ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Det gjorde att det då också fanns en tydlig majoritet för ett sådant register här i riksdagen. I regeringens budgetproposition skrev man att man skulle komma tillbaka med ett förslag om registrering av fritidsbåtar. Med det lät vi oss nöja och yrkade inte på någon reservation. Men det kom inget förslag.

Året efter – vid behandlingen av budgetpropositionen hösten 1999 – sade man: Jo, nu kommer vi med ett sådant register. Man sade att man nog också skulle ha med en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Det hände återigen ingenting. I budgetpropositionen år 2000 sade man att man fortsatte dialogen med försäkringsbranschen, vilken inleddes 1999, och att man var starkt i sin uppfattning att ett allmänt fritidsbåtsregister skulle bygga på en frivillig registrering. Det hände fortfarande ingenting.

I årets betänkande säger utskottet att regeringen nu är beredd att fullfölja den tidigare aviserade utredningen om ett allmänt register för fritidsbåtar och hur det bör vara utformat. Man säger vidare att regeringen under hösten 2002 kommer att ge en särskild utredare uppdraget. Regeringen kvarstår dock vid sin uppfattning att ett sådant register bör bygga vidare på ett frivilligt register och att utredaren ska se närmare på förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Utredningen ska ta 18 månader.

Jag anser att det är mycket märkligt när man säger att registret inte ska vara obligatoriskt, då man vill ha en obligatorisk ansvarsförsäkring. Jämförelse kan göras med husvagnar och bilsläp. De har registrerings skyltar, och där finns det en obligatorisk trafikförsäkring. I det nuvarande frivilliga registret, som administreras av Stöldskyddsföreningen, är bara hälften av båtägarna med, och det talar ytterligare för att det skulle vara en obligatorisk registrering.

Som jag ser det dras ärendet nu ytterligare i långbänk. Man kan undra varför det ska ta hela 18 månader att utreda ett register som tidigare funnits och som fungerat, och man har åtminstone sedan 1999 haft samtal med försäkringsbranschen. Dessutom är hösten slut nu, och jag har ännu inte hört talas om att den aviserade utredningen har startat. Jag kan ju förstås ha missat det.

Jag yrkar bifall till reservation 10.

Anf. 118 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Jag har begärt ordet ännu en gång för att jag tyckte att det var på sin plats att lämna ett svar till Erling Bager, som när jag var uppe i talarstolen inte hade förmågan att ställa frågan till mig om den socialdemokratiska ståndpunkten när det gäller Bromma flygplats. I stället vände han sig till Börje Vestlund, som framförde en personlig synpunkt. Jag tycker i och för sig att det är ett mycket märkligt förfarande, men det

handlar nog mer om att ta politiska poänger än om att försöka få ett klargörande i själva sakfrågan.

Om Erling Bager är intresserad av att få reda på vad Socialdemokraterna har för officiell ståndpunkt kan han läsa om den på s. 86 i det betänkande som Erling Bager har varit med och tagit fram. Det kan alltså inte vara motivet. Än en gång handlar det om att ta politiska poänger.

För protokollets skull och för att tydliggöra vad Socialdemokraterna har för ståndpunkt i frågan vill jag säga följande: Vi sätter Stockholms – landets huvudstads – behov av bra flygförbindelser i främsta rummet. Det tycker vi är det viktigaste. Vi ser Brommaproblematiken i det skenet. Det innebär inte att vi har tagit ställning till om Bromma slutgiltigt ska finnas kvar eller inte, men vi vill att den frågan ska lösas. Sedan anser vi att Stockholm naturligtvis har goda skäl att ha synpunkter på vilken trafik till och från Stockholm som ska bedrivas. Det är inte enbart dessa synpunkter som kommer att vara gällande i det här sammanhanget, men Stockholm har naturligtvis rätt och möjlighet att tycka till om detta. Så är det med alla flygplatser – kommunerna har möjligheter att tala om vilken sorts trafik man vill bedriva och hur den ska ske.

Med detta som bakgrund vill jag till Erling Bager lämna beskedet att vi först och främst vill att Stockholm som landets huvudstad ska tillförsäkras goda flygförbindelser.

Anf. 119 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Jag vill tacka Krister Örnfjäder för svaret, som ger klarhet om var Socialdemokraterna står någonstans.

Anledningen till min fråga var att jag tycker att det som står på s. 86–87 i betänkandet skapar en viss öppenhet angående hur Socialdemokraterna ställer sig till fortsatt drift på Bromma. Bakom majoritetstexten står dessutom även Miljöpartiet, som i kammaren har redovisat en väldigt negativ syn på fortsatt drift av Bromma flygplats. Därför ville jag ställa en fråga.

Börje Vestlund är ju suppleant i trafikutskottet. Med tanke på hans brandtal för att stoppa driften på Bromma tyckte jag att det var befogat att ta upp frågan. Nu kom det ett svar. Nu vet jag att det var sin egen, personliga åsikt Börje Vestlund framförde. Krister Örnfjäder har talat om hur Socialdemokraterna och han ser på det hela.

Anf. 120 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Vad Börje Vestlund gjorde var att han framförde sin personliga åsikt. Det visste Erling Bager mycket väl. Det var just en personlig åsikt.

Vi försöker se till de samlade intressena, och det är inte speciellt konstigt. Det innebär att man måste ta både lokal och regional hänsyn när man ska lösa olika problem. Så gör vi med alla trafikfrågor. Det är heller inte speciellt för just den här frågan.

Huruvida Bromma kommer att finnas kvar i slutändan är något som vi ska avgöra vid en senare tidpunkt. Då ska inte minst Stockholmsberedningen ha möjlighet att tycka till. Vi ska naturligtvis ta till oss alla synpunkter och alla råd som vi kan få för att lösa detta. Utan tvivel finns det många i Stockholm som upplever Bromma som ett problem, och man

vill från Stockholms horisont gärna använda sig av detta markområde för att bygga bostäder. Det är heller inte speciellt konstigt.

Jag hörde tidigare – och det kan väl vara bra att kammaren får reda på det – att någon åberopade att vi hade ett speciellt sätt att se på detta. Så talade man om att man skulle bygga ut Tempelhof i Berlin. Nu hör det till saken att det i Berlin finns tre centrala flygplatser. När man pratar om att bygga ut en av dem handlar det samtidigt om att lägga ned två av dem för att i stället bygga bostäder.

Anf. 121 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Jag tackar Krister Örnfjäder. Jag tycker att jag har fått viss klarhet i hur Socialdemokraterna framöver kan tänkas se på Bromma. Det finns kanske en viss öppenhet för fortsatt drift. Jag tolkar det så.

Jag tackar så mycket, Krister Örnfjäder, för att jag har fått detta klargörande svar. Jag kommer väl att fortsätta med att fråga statsrådet Mes-sing om hennes syn när tillfälle ges.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 18 december.)

6 § Rättsväsendet

Föredrogs

Justitieutskottets betänkande 2002/03:JuU1

Utgiftsområde 4 Rättsväsendet (prop. 2002/03:1 delvis).

Anf. 122 JOHAN PEHRSON (fp):

Fru talman! Det är kul att vi i justitieutskottet, som består av ganska många nyvalda riksdagsledamöter, nu har vår första riktiga och mycket viktiga debatt om just rättsväsendet. Jag tycker att det ska bli spännande att arbeta tillsammans med er alla under de kommande fyra åren.

Vi har en utgiftsram för rättsväsendet som är föreslagen av regeringen och satt till 24 ½ miljard kronor. Justitieutskottets ansvar utgör en snäv och inte självklar praktisk avgränsning av viktiga rättsvårdande myndigheter. Flera omfattas inte av vårt arbete. Dit kan räknas skattemyndigheterna, Tullverket och PRV, för att nämna några. Vi är satta att leverera förutsättningar för rättsstatens fundament. Det handlar om rättssäkerheten – att vi som medborgare ska vara skyddade mot övergrepp från staten. Det handlar om rättslikheten – att man inte ska bli diskriminerad på något sätt när staten utövar sin makt. Det handlar om rättstryggheten – att vi som medborgare ska vara skyddade mot våld. Det handlar om rättstillgängligheten – att rätten ska vara öppen och tillgänglig för alla medborgare att söka när man anser sig ha blivit kränkt eller orättvist behandlad eller när ett avtal har brutits.

Betänkandet vilar i allt väsentligt på den socialdemokratiska ledningens och Justitiedepartementets syn, på vad de har valt att lyfta fram, beskriva och kommentera. Detta har följts upp av majoriteten i utskottet, och det är väl inte så konstigt.

Prot. 2002/03:37
16 december

Kommunikationer

Rättsväsendet

Folkpartiet liberalerna och andra partier i opposition till detta val av problemformulering är i flera delar starkt kritiska till vad som redovisas men framför allt till hur verkligheten beskrivs. Med den breda enighet som finns om de rättsvårdande myndigheternas centrala uppgifter består Folkpartiet liberalernas roll i detta parlamentariska arbete i att kritiskt granska mål men också kritisera och analysera resultatet av verksamheten. Risken blir att den debatt vi har i dag kommer att präglas av att jag betraktar glaset som halvtomt snarare än till hälften fyllt, såsom jag förstår att majoritetens företrädare kommer att göra. Det handlar således inte om att jag är negativ utan bara om att jag försöker ta mitt granskande ansvar som parlamentariker på allvar.

Det sätt på vilket vi behandlar budgeten på rättsområdet är rätt filosofiskt, tycker jag. På andra områden som vi debatterar här i kammaren skjuter kostnaderna lätt i höjden. Man accepterar att de överskrids när det gäller till exempel sjukskrivningar och arbetslöshet. Där är det verkligheten som tvingar oss att styra hur mycket pengar vi lägger till. Så är det inte, finner jag, när det gäller justitieutskottets område. Visst finns det ett antal brott som begås och människor som far illa, men vi levererar inte pengar efter hur den verkligheten ser ut utan snarare efter vad majoriteten tycker är rimligt att lägga. Detta är värt att ha med sig när vi har den här debatten.

Man kan konstatera att budgeten är ganska snålt tilltagen. Det gläder mig att till och med majoriteten i sin text finner att det är väl låga anslag och att vi nu måste följa denna utveckling mycket noga. Denna realism, som en majoritet i utskottet delar, finns också på annat håll. Man kan konstatera att en person som rikspolischefen, tidigare socialdemokratisk minister, i dag i sina tal till poliser och till ledningen på Rikspolisstyrelsen menar att man inte kan ta ut någonting i förskott då pengarna inte finns ännu. Man vet att det som lovas runt kanske hålls tunt.

Jag välkomnar de löften vi fått från justitieministern, inte minst i valrörelsen men också efteråt, om att det ska ske kraftfulla satsningar på rättsväsendet. Jag gör dock som rikspolischefen: Jag tar ingenting för givet, utan jag väntar på att det ska komma.

Vi från Folkpartiet liberalerna har lagt fram förslag om mer resurser till framför allt polis, domstolar, brottsoffermyndigheter och rättshjälpskostnader eftersom vi tror att det är nödvändigt. Vi ser de rättsvårdande myndigheternas uppgift i rättsstaten som fundamentala. Det är ingenting som vi kan snåla på.

Jag ska, fru talman, beröra några områden helt kort. Mer hinner man inte på ett anförande om 15 minuter. Jag ska börja med polisen.

Här finns det en hel del utmaningar, vill jag påstå. Först och främst tycker jag att uppklaringsprocenten fortfarande är alarmerande. Det är för dålig upptäcktsrisk, och det begås på grund av detta alldeles för mycket brott. Detta är också någonting som flera myndigheter har kritiserat. Inte minst poliserna själva är väldigt missnöjda. Det finns kvalitetsundersökningar som visar att medborgarnas förtroende för polisen har sjunkit ganska kraftigt. Många betraktar i dag detta att ringa till polisen vid ett brott som endast en försäkringsteknisk uppgift för att få ut pengar på en försäkring.

Jag tycker också att utvecklingen inom polisen delvis kan vara oroande. Jag känner att det finns en eventuellt omfattande konflikt inom

polisen. Man är inte nöjd med hur de utvecklingsavtal som slutits mellan staten och polisfacket följs upp. Det finns inte resurser att lägga kraft på det som ska betyda utveckling, utan man känner snarare att det alldeles för mycket handlar om avveckling.

Ute i landet tycker jag mig dock få en bild av att det börjar se något bättre ut på vissa håll. Jag var nyligen på besök hos Polismyndigheten i Örebro, och där känner man efter årtal av tuffa tider, nedskärningar och en katastrofält genomförd närpolisreform nu en viss positivism när det börjar trilla in några nya poliser. Det utbildas nämligen trots allt nya poliser, och de kommer ut i verksamheten. De är i regel hyggligt utbildade och bidrar på ett positivt sätt till att höja kvaliteten i verksamheten.

Däremot kan man se att i till exempel Uppsala och Dalarna är såväl bristen på ledarskap som stämningen fortfarande katastrofala. Det talas till och med om massjukskrivningar en bit in i januari. Även om alla dementerat detta så jäser det och kokar, och poliserna är rejält upprörda. Jag kan också förstå att så är fallet.

Med detta sagt tycker jag ändå att man ska intressera sig för vad som händer långsiktigt inom polisen. Det har pratats en hel del om närpolisen och hur den utvecklas, den så kallade näpo. Jag tycker att man nu behöver titta mer på cepo, centralpolisen. Det finns ju ett gigantiskt centraliseringsprojekt på gång hos Rikspolisstyrelsen som heter Nationell polis och som tar sin utgångspunkt i det faktum att vi har en väldigt obalanserad struktur hos polisen. Det finns tre jättestora polismyndigheter, tre pyttesmå och 15 lite mitterellan. Att man försöker samordna deras verksamhet är självklart bra – IT, utbildning, sjöpolis, trafikpolis, kriminalunderrättelsetjänst och så vidare. Det är naturligtvis ologiskt att ha 21 IT-chefer inom polisen. Det blir en onödig administration.

Vi ska dock veta att detta skapar viss oro. Med sammanslagna ledningscentraler följer nämligen sammanslagna ledningsfunktioner, och det finns en betydande rädsla för att kontrollen över brottsbekämpningen lokalt ska flyttas upp och att kvaliteten därmed skulle minska. Det är heller inte säkert att stort är bäst när det gäller att bekämpa brott via polisen.

I förlängningen vet vi att det förekommer tankar på att dessa polismyndigheter ska kunna slås ihop till kanske sex, åtta eller tolv myndigheter med stora effekter vad gäller politiskt inflytande för polisstyrelser och lokal förankring för vår polis. Det vore trevligt att höra om justitieministern hade några synpunkter på detta förmodade gigantiska centralistiska projekt.

Låt mig sedan, fru talman, gå över till domstolarna, som är ett kärt ämne för oss i kammaren. I morgon sammanträffar den kommitté som ska utvärdera sammanslagningen av domstolarna. En ledamot i denna utvärderingsgrupp har hoppat av eftersom det känns helt meningslöst att försöka bidra till någonting då allt verkar vara upplagt på räls för fortsatta sammanslagningar. Så kan nog vara fallet. Den verklighet vi i dag lever i gör att en hel del domstolar sannolikt behöver läggas samman på grund av att tingsrätterna på många områden avlövats viktiga uppgifter som har gjort att det inte går att hålla uppe en kritisk massa och en bredare verksamhet.

Jag vill då varna för att vi inte heller ska få för stora domstolar. Vi ser ju vad som händer i Stockholm. Där är man tvungen att dela upp den

absolut största domstolen för att den är en ohållbar arbetsplats. Men samma signaler kommer från andra domstolar. Jag vet att det förekommer diskussioner om detta i Helsingborg, och de försiggår i Örebro. Man vill inte bli mycket större, därför att en domstol inte kan bli hur stor som helst om den ska vara bra.

Jag vill fråga justitieministern vad det finns för insikt på Justitiedepartementet om att domstolar inte bör vara hur stora som helst.

När man pratar om domstolarna ska man ändå beröra det ganska tuffa rekryteringsläget. Det är inte lätt att få de bästa av de bästa till våra domstolar. Men det behöver vi. Går man in i en domstol finns det risk att man ser ett löneläge som innebär att de som dömer har de lägsta lönerna och de som försvarar brottslingarna har de högsta lönerna. Någonstans däremellan ligger åklagarna. Detta försöker man lösa med lite kreativa löneavtal. Men det har ju lett till rena haveriet inom den organiserade domarkåren, och domarfackets ledning har tvingats avgå. Vad detta har för betydelse för kommande regleringsbrev till Domstolsverket skulle jag också vilja ha svar på.

Det borde ändå vara angeläget att domarna inte känner att de på något sätt blir styrda och att deras oberoende kringskärs. Det är vi alla överens om inte ska vara fallet. Vi resonerar om detta i några reservationer om Domstolsverkets ställning, som jag tycker är intressant.

Om man sedan går till åklagarsidan kan man konstatera att det är väldigt tufft också där. Arbetsmiljösituationen är allvarlig. En femtedel av alla åklagare har utsatts för hot eller fått våld emot sig. Vi vet att arbetsbelastningen riskerar att bli en flaskhals eller orsaka att man tvingas göra avkall på kvaliteten. Andelen misstänkta personer som lagförs har minskat. Det har flera förklaringar, men en viktig som åklagarna själva pekar på är att utredningsresurserna hos polisen är för små, att det blir dålig kvalitet och att åklagarna själva får utföra uppgifter, om det ens blir några uppgifter gjorda, för att man ska få några brott lagförda.

När man pratar om åklageriet kan man inte heller komma runt det faktum att det är en lite knepig struktur. Vi har en synnerligen klumpig organisation med dubbla kommandon genom den så kallade Ekobrottsmyndigheten. Här är jag också glad över att majoriteten i utskottet faktiskt har kommit fram till en ganska stark skrivning. Man skriver nämligen att det inte är alldeles orealistiskt att räkna med att Ekobrottsmyndigheten kommer att bemästra svårigheterna på ett eller ett par års sikt. Inte alldeles orealistiskt! Men frågan är om det ens är realistiskt.

Här har flera personer, människor med insikt i detta, förutom ett otal rapporter sagt att det enda vettiga är att vi lägger ned Ekobrottsmyndigheten, så som Folkpartiet liberalerna förordat. Vi kan göra besparingar på kanske 25–30 miljarder på några års sikt.

Jag ber, fru talman, att få återkomma till frågan om kriminalvården i en senare replik.

Jag är i alla fall sammantaget väldigt oroad för kvaliteten i rättsstaten. Jag räknade upp fyra stycken delmål som avgör kvaliteten i rättsstaten. Det visar att vi i dag har kvalitetsbrister. Den rättspsykiatriska vården fungerar väldigt tveksamt. Vi vet att Riksåklagaren med jämna mellanrum dyker ned och granskar olika utredningar och finner att kvaliteten inte håller vad den lovar. Vi vet att ekobrotten numera på många håll har sådana rabatter att det nästan inte blir några straff beroende på att hand-

läggningstiderna är för långa. Vi har ett antal uppmärksammade resningsfall som ändå borde väcka till eftertanke om vart vi är på väg. Och det finns ett antal avslutade enskilda fall där kritiken är hård från bland annat Riksrevisionsverket av hur myndigheten har agerat.

Folkpartiet liberalerna har i stort och smått lyft fram en mängd saker i vår motion *Stärkt rättstrygghet och rättssäkerhet*. Vi står bakom alla reservationerna, men av tidsskäl yrkar jag bara bifall till i detta fall reservation 2 och reservation 31.

Anf. 123 BEATRICE ASK (m):

Fru talman! Rättsväsendet har av Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet genom riksdagsbeslut tilldelats en otillräcklig ram för 2003. Det moderata budgetalternativet innebär 946 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2003 och 1 983 miljoner kronor för tvåårsperioden. Vi moderater kommer därför inte att delta i beslutet om anslags-tilldelningen. Vi redovisar i stället vår syn i ett särskilt yttrande. Därutöver finns ett antal moderata reservationer i betänkandet. Av hänsyn till kammarens tid yrkar jag bifall bara till reservation 1, men vi står givetvis bakom samtliga.

Fru talman! Regeringen och utskottsmajoriteten gör en verbal satsning på rättsväsendet i årets budget. I praktiken är det ett bantningsprogram åt en verksamhet som redan går på lågkaloridiet. Men rättsväsendet behöver inte bantas, det behöver stärka musklerna. Och för att klara det krävs energi och en långsiktig satsning. Det finns inga genvägar om ambitionen ska vara att bättre än i dag förebygga, möta och sätta stopp för brottslig verksamhet.

Utvecklingen är oroande. Våldet blir allt råare och kryper längre ned i åldrarna. Antalet unga som döms för våldsbrott ökar. Många brottslingar återfaller i brott – i vissa grupper så många som åtta av tio. Polis och åklagare hinner inte med, och resurserna räcker inte till vad som utlovas.

Vi vet att många människor är oroliga och otrygga. Kritiken mot rättsvårdande myndigheter tilltar, och tilltron till rättsstaten undergrävs. I brist på respons från regeringen anställer alltfler privata väktare, organiserar medborgargarden eller kräver att kommunerna tar över ansvaret.

Vad gör regeringen? Jo, i stället för att ta det ansvar som ligger på regeringen och justitieministern ställer sig Bodström på åskådarplats och hejar på den som för tillfället springer. Men justitieministern måste ut på plan. Det är ju du som har bollen.

Jag är bekymrad över att regeringen inte tycks ha grepp ens över den egna politiken. Man lovar 4 000 nya poliser. Sedan kommer inte de pengar som behövs. Det ska bli en fjärde polishögskola ena dagen, sedan behövs den nog inte.

I polisbristens Sverige talar justitieministern till och med här i kammaren mer om hur de som drabbats av brott ska organisera sig bättre än om hur fler poliser ska utbildas och anställas som just poliser. Det är orimligt att ungdomar som allt oftare blir utsatta för personrån, butiksanställda som gång efter gång utsätts för rånförsök eller företag som får ekonomin knäckt på grund av stölder ska behöva bilda föreningar och känna att övergreppen är deras eget fel eller att de i vart fall inte har gjort tillräckligt för att slippa brottsligheten. Men det är ju attityden i Socialdemokraternas Sverige.

Rättsväsendet behandlas som en restpost av övrig välfärdspolitik. När man läser budgeten får man intrycket att rättsväsendet får just det som blir över. Då blir det precis som utskottsmajoriteten skriver i betänkandet: ”Trots den fortsatta satsning på rättsväsendet som riksdagen beslutat om måste utskottet konstatera att det finns risk att föreslagna anslag i vissa fall framstår som väl låga vid en jämförelse med årets utgiftsprognos.” Med tanke på de budgetunderskott som polisverksamheten skjuter framför sig och de mycket stora och angelägna investeringsbehov som det inte finns utrymme för är skrivningen närmast parodisk.

Rättsväsendets olika delar hänger samman. Ingen del, vågar jag påstå, får i dag för mycket pengar. Men det är vår uppfattning att de otillräckliga anslagen till polisen är det mest bekymmersamma. Vi har för få poliser för att möta behoven. De föreslagna resurserna räcker inte till för att utbilda och anställa de 4 000 nya poliser som utlovats, inte minst i valrörelsen. Det har vi moderater sagt länge. Nu bekräftar också Rikspolisstyrelsen att det är så. Dessutom saknas pengar till ett nytt radiokommunikationssystem, kompetensutveckling och mycket annat. Med regeringens budgetförslag blir resultatet endera budgetöverdrag eller personalneddragningar. Jag vill fråga justitieministern, och jag kräver ett besked i dag: Föredrar regeringen budgetöverdrag eller personalminskningar inom polisen?

Frågan är viktig. Underskotten de närmaste två åren motsvarar 800 anställda inom polisen. En sådan neddragning ska ställas mot att antalet anställda inom polisen minskat från 26 000 till 22 900 sedan mitten av 1990-talet.

Polisen har i dag inte ens resurser för att klara upp brott med kända gärningsmän. Den kan inte alltid rycka ut när brott anmäls. Väntetiderna är på många håll helt oacceptabla. Det har gått så långt att polisen i Värmland tvångskommenderar personal att jobba nattskift för att klara den akuta bemanningen.

Formellt är polisen ålagd att prioritera nästan alla brott, men svarar i praktiken bara på pågående grovt våld mot person. Allt annat beror på hur mycket man har att göra och om det finns någon ledig polis för tillfället. Jag som kommer från Härjedalen vet om en mycket brysk verklighet för de medborgare som berörs av verksamheten där.

Den här verkligheten sliter på personalen. I dag är 850 poliser sjukskrivna – många långtidssjukskrivna – och antalet ökar hela tiden. Det motsvarar alla poliser som arbetar i Kalmar, Gotland, Blekinge och Jämtlands län. Poliskåren har en ganska hög genomsnittsålder. Många kan eller orkar inte med det tempo och de arbetstider en hel del av polisarbetet förutsätter. Inom några år kommer många att lämna yrket, och återväxten är otillräcklig. Därtill kommer att brottsligheten blir alltmer komplicerad och organiserad. Vi vet att det krävs nya arbetssätt, kunskaper och teknik för att möta detta. Också detta är en utmaning för personalen, både för poliser och för civilanställda.

Nu är jag, trots att jag har beskrivit en ganska dyster verklighet och trots att bekymren är mycket stora, helt övertygad om att det går att vända utvecklingen. Men det krävs resurser för att klara uppgifterna, och det krävs politisk vilja. Utskottsmajoritetens påpekande att ”det är nödvändigt att alla möjligheter tas till vara för att utnyttja anslagna medel effektivt” ter sig som en besvärjelse när man har insett att ramarna redan

inledningsvis är för små. Sanningen är ju – och det ska man veta när man ser framåt – att en kortsiktig besparing kan vara till men för utveckling, modernisering och effektivisering på lång sikt. Det är precis den långsiktiga förnyelsen som polisverksamheten och rättsväsendet behöver.

Det är inte bara polisen som känner av den socialdemokratiska svångremmen och tvingas bidra till höjd tolerans mot brottsligheten. Åklagarna tvingas i dag skriva av vissa brott därför att staten anser att det vore för dyrt att driva processerna. Åklagarna kan också, i vetskap om att påföljden i domstolen blir obetydlig, välja att lägga ned förundersökningar, trots att lagen och bevisläget ger grund för en vidare process.

Det kanske inte är förvånande, men ändå upprörande, att majoriteten helt bortser från åklagarnas behov av att klara sin verksamhet. Riksåklagaren larmade redan i höstas om att antalet ouppklarade ärenden skulle växa om inte organisationen tillförs mer pengar. Tre dagar före valet lovade Thomas Bodström mer pengar till åklagarna. I budgeten syns ingenting av detta.

Tvärtom minskas anslagen med ca 6 miljoner kronor. Anslagskrediten halveras. Riksåklagaren har som en konsekvens sagt att de åklagare som går i pension de närmaste åren inte kommer att ersättas, vilket kommer att leda till ökad arbetsbelastning för dem som är kvar.

För att åklagarna ska kunna fullgöra sina uppgifter och bidra till att antalet ouppklarade brott ökar från dagens ett av fyra, måste åklagarorganisationen få mer pengar. Vi moderater föreslog därför att anslaget skulle höjas med 30 miljoner kronor för vart och ett av de kommande budgetåren.

Kriminalvården är också ett område med många problem. Det råder överbeläggning på anstalterna, vilket skapar problem ända ned på häktesnivå. I Stockholms city får poliser som gripit brottslingar åka runt, runt, och leta efter någonstans där det går att göra av med dem så att det går att hämta nya. Detta sker eftersom häktet är fullt. Så är det lite överallt i landet eftersom redan dömda inte får plats på anstalterna. Många intagna på anstalterna hemfaller åt eller fortsätter under vistelsetiden sitt missbruk. Den rehabilitering och behandling som skulle behövas kommer inte alls till stånd. Problemen leder till att säkerheten för både intagna och personal äventyras, och kriminalvårdens möjligheter att hjälpa dömda till ett nytt liv minskar naturligtvis när det är så. Det är kort sagt bedrövligt. Man behöver inte prata länge om kriminalvården; det är en bedrövlig nivå på situationen för tillfället.

Regeringen ändrade uppfattning i våras och har faktiskt tillmötesgått de krav vi moderater då framförde om mer resurser till kriminalvården. Det är bra. På sikt kommer ännu mer pengar att behövas. Det framgår av Kriminalvårdsstyrelsens rapporter. Jag passar på att skicka följande fråga till justitieministern: Hur kommer regeringen att agera för att säkra tillgång till nödvändiga platser och kvalitet i verksamheten inom kriminalvården?

Fru talman! Vi moderater anser att ”land skall med lag byggas”. Ett starkt och väl fungerande rättsväsende är grunden för ett tryggt och humant samhälle där varje medborgares rätt tillvaratas. Respekten för varje människa kräver att vi inte fuskar med den uppgiften eller pratar bort vårt ansvar. Plus och minus och mål och medel måste hänga ihop. Så är det

inte i regeringens budget. Det beklagar vi moderater. Vi hoppas på en intensiv debatt i frågorna.

Anf. 124 PETER ALTHIN (kd):

Fru talman! Herr statsråd och övriga närvarande och icke närvarande kolleger!

Winston Churchill, som också var politiker och som jag inte vill jämföras med på andra sätt, stod i en talarstol och sade ungefär: Politisk skicklighet är förmågan att förutsäga vad som kommer att hända i morgon, nästa vecka, nästa månad, nästa år och dessutom ha förmågan att efteråt förklara varför det inte blev så. Jag ska med stort intresse se hur regeringen ska försöka förklara varför det inte blev som de utgick från att det skulle bli när de lade fram sina förslag.

Herr talman! Vi kristdemokrater har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken och andra utgiftsramar än den som finansutskottet nyligen föreslog. Kristdemokraternas budgetalternativ tar sikte på att långsiktigt förbättra Sveriges tillväxtförutsättningar genom reformer för att minska ohälsan, förbättra lönebilden och sänka skatterna på arbete och sparande. Därigenom skapar vi förutsättningar för en sysselsättning som ska ge en bättre välfärd för alla medborgare. Dessa alternativ finns i vår reservation nr 10 i finansutskottets betänkande.

För rättsväsendets område innebär det att vi satsar 700 miljoner kronor mer än regeringen för år 2003. För att jag inte ska glömma det, herr talman, vill jag inledningsvis yrka bifall till reservation 6, reservation 38 och reservation 46. För övrigt står vi bakom alla våra reservationer och särskilda yttranden.

Vi kristdemokrater har en vision om ett tryggare samhälle för alla medborgare, ett samhälle där brottsligheten inte längre är ett allvarligt hot mot medborgarnas liv, säkerhet och trygghet. Den otrygghet som finns i det svenska samhället innebär också en minskad livskvalitet. Jag påstår, även om det kan låta gnälligt, att medborgarnas trygghet är på väg att försämrats, kanske försvinna. Målsättningen för en kriminalpolitik värd namnet är givetvis att brottsligheten framgångsrikt ska begränsas. Har den socialdemokratiska kriminalpolitiken varit framgångsrik?

Tyvärr måste jag konstatera att det har varit ett rätt imponerande misslyckande. De gångna åtta åren med en socialdemokratisk regering har i brottsbekämpande mening varit åtta förlorade år. Den socialdemokratiska passiviteten och bristande framförhållning har lett till en veritabel poliskris i Stockholm, i Norrland – där justitieministern var och hade synpunkter på för inte så länge sedan – och i resten av landet.

Meningen är ju att Sverige ska vara ett tryggt land, inte ett laglöst land. Men den poliskris som vi nu har i Sverige är ett allvarligt hot mot rättssäkerheten och mot rättssamhället. Det är trist att komma med siffror, men det är nödvändigt för att kunna visa hur situationen rent faktiskt ser ut.

År 2001, alltså förra året, anmäldes till polisen ca 1,2 miljoner brott. Det innebär, om vi försöker tänka oss in i detta, att varje timme dygnet runt blir någon bestulen. Varje timme dygnet runt blir någon slagen, sparkad eller utsatt för våld av annan typ. Våldet har kommit in i varje familj. Om vi själva inte har blivit utsatta för våld, har någon i vår om-

givning varit utsatt för våld. Min yngste son Carl blev för något år sedan helt oprovocerat nedslagen i närheten av vår bostad.

Brottsligheten ligger på en oacceptabelt hög nivå. Jag vet att man från regeringens sida kommer att säga att det har planat ut, men det är bara fråga om vilka punkter som vi jämför med. Det första kvartalet 2002 ökade de polisanmälda brotten med 4 % jämfört med motsvarande tid året innan. Den största ökningen var våldsbrotten. Kvinnomisshandel ökade med 10 % under det kvartalet jämfört med året innan.

Samtidigt – det är pinsamt att behöva konstatera detta – är uppklärningsprocenten på en mycket låg nivå. För 2001 ligger den på ca 26 %. Då ska man veta – det vet justitieministern också – att bland dessa uppklarade brott ligger alla som är avskrivna. Det som min son utsattes för, det våldet, den misshandeln, är efter några månader avskrivet och har därmed hamnat bland de uppklarade brotten, alltså bland de 26 procenten. Det innebär att tre av fyra brott inte klaras upp.

Man kan sedan gå in och titta på olika delar av vissa specifika brott, och då ser man att bostadsinbrotten klaras upp till 8 % och cykelstölder-na till bara ett par procent.

I Socialdemokraternas Sverige, herr talman, lönar sig brott. Och det gäller inte bara i Norrland! Jag såg att justitieministern var där och hotade med att avgå om han inte skulle få ordning på brottsligheten där. Jag tror inte att brottsligheten låter sig skrämmas av det avgångsmeddelande som justitieministern hotade med, utan det behövs andra kreativa förslag för att stoppa brottsligheten i Norrland och få poliser att ta hand om utredningar.

Våldet mot lärarna har också ökat. Fyra av fem lärare känner sig otrygga i skolan, och 6 % av lärarna har varit utsatta för någon form av våld under sin yrkesutövning. Socialdemokratisk politik har varit tandlös, utan handlingskraft och utan visioner.

Kristdemokraterna har, herr talman, i sitt budgetalternativ satsat 700 miljoner mer än regeringen fördelat på olika poster. Det är 350 miljoner mer för polismyndigheten, 87 miljoner mer för kriminalvård, och så vidare.

För att bryta brottskurvan, vilket är oerhört viktigt, är det brottsförebyggande arbetet det viktigaste: att förhindra att nya generationer kommer in i kriminalitet. Där är familjens roll som brottsförebyggande enhet central. Oavsett hur familjen ser ut är den som etisk signalgivare och uppbyggare av den inre kontrollen hos barnet av avgörande betydelse i det preventiva arbetet. Medel till stöd bör ges till föräldrautbildning för att medvetandegöra föräldrarna och andra som har tillsyn över barn om värdeöverföringens betydelse.

Det pekar vi på i reservation 38, som jag yrkar bifall till.

Detta är på sitt sätt ganska klart för dem som är intresserade av att sätta sig in i det. Brottsförebyggande rådet har i sin tidning Apropå, nr 4/2002, under sitt tema Ung brottslighet som överskrift "Förändringen måste börja i familjen". Det är för oss kristdemokrater fullständigt självklart. Hur regeringen ska klara av det, när man bygger upp sin politik med stödpartiet Vänstern, som ju har som slogan Död åt familjen, är nästan obegripligt.

Det är också, herr talman, viktigt att säkerställa tryggheten i samhället genom att det finns tillräckligt med poliser ute för att förhindra att folk

begår brott. Poliser ute på staden har en brottsförebyggande effekt, och naturligtvis också för att utreda brott.

Regeringen har föreslagit en massa nya poliser. Men i ett TT-meddelande häromdagen varnade Rikspolisstyrelsen ”för att löftena om fler poliser inte kommer att kunna uppfyllas om inte regeringen öppnar plånboken rejält”. Upp med plånboken och öppna den! Det spelar ingen roll hur många poliser som utbildas om inte någon har råd att anställa dem.

Justitieombudsmannen har i en skrivelse till regeringen i maj 2002 konstaterat: ”En väl fungerande utredningsverksamhet har en betydande brottsförebyggande effekt som bidrar till tryggheten i samhället.” Det förutsätter naturligtvis att det finns en kompetens hos dem som utreder brott. När Justitieombudsmannen gjorde sina undersökningar konstaterade man allvarliga brister när det gällde utredning av vardagsbrottsligheten hos samtliga av de polismyndigheter som Justitieombudsmannen inspekterade. Vid analys av vad detta berodde på konstaterade JO att det bland annat berodde på att personalstyrkan var underdimensionerad och att det saknades effektiv och kompetent arbetsledning.

Vi föreslår i vår reservation nr 6 att vidareutbildning och fortbildning inom polisen ska förbättras.

Man måste också försöka bryta trenden för dem som av olika skäl har hamnat i brottslighet och se till att stoppa återfallen. Där har Kristdemokraterna en bra politik, med motivationsfångelse i en trestegsmodell med drogtester, analys och kunskapstester samt utslussningsboende. Här finns det väldigt mycket att göra. Kristdemokraterna har en bra politik på detta område.

Det är också av stor vikt att ta hand om brottsoffren. Där är regeringens åtgärder inte tillräckliga. Vi har begärt en resursförstärkning till brottsofferjourerna och till stödcentrum för unga brottsoffer, som bland annat bedrivs i Stockholmsområdet. De är mycket bra och angelägna.

Det är viktigt att unga personer som har blivit utsatta för brott också tas på allvar och får hjälp av de rättsvårdande myndigheterna med att bearbeta vad som har hänt så att de orkar medverka i polisutredningar och rättegångar. Det tar vi upp i reservation nr 46.

Det här är självklart. Det behövs så lite av vanligt sunt förnuft. Det skadar inte, herr talman, med vanligt sunt förnuft, även om detta inte är särskilt vanligt. För att återupprätta rättsväsendet och förstärka rättssamhället med en stark inriktning på de brottsförebyggande åtgärderna, men också på en fungerande och kompetent poliskår och stöd för brottsoffren, kommer Kristdemokraterna under denna mandatperiod att utöva en mycket hård men förhoppningsvis konstruktiv oppositionspolitik i riksdagen.

Jag tar tillfället i akt – det kanske inte blir något ytterligare sådant – att önska mina meningsfränder och även meningsmotståndare en god jul och ett gott nytt år, med nya krafter för att lyssna ännu mer på kristdemokratisk politik.

Anf. 125 ALICE ÅSTRÖM (v):

Herr talman! Jag vill inleda med att tacka kanslipersonalen på justitieutskottet. Jag har stått här år efter år i budgetdebatt, och när man läser igenom hela budgetbetänkandet vet man vilket oerhört slit det har varit

med att gå igenom motioner och sammanställa alla våra yrkanden som kanske, i alla fall under utskottsmötena, inte alltid är så lätta att reda ut. Jag vill tacka för ett väldigt bra betänkande som är lätt att läsa och lätt att följa.

Herr talman! Jag vill börja med en helhetsbild av rättsväsendet. Rättsväsendet är en av de viktigaste grundläggande funktionerna i ett demokratiskt samhälle. Ett fungerande rättsväsende som finns tillgängligt för människor är oerhört viktigt. Ett rättsväsende som är rättssäkert och som också skyddar människor från övergrepp är oerhört viktigt.

Jag kan instämma i vad flera av talarna har sagt om vikten av rättsväsendet, att det ständigt behövs förbättringar, att man ständigt ska ompröva varje satsad krona och att man måste lyfta fram det här viktiga området. Men, herr talman, jag kan inte dela synen att det är enbart med satsningar på rättsväsendet som vi kan lösa problematiken med kriminalitet och brott i samhället.

Jag ska ta ett exempel, herr talman, från ett TT-meddelande som kom den 11 december. Det gällde en undersökning som IOGT-NTO hade gjort. Man hade intervjuat polischefer i landets samtliga 23 polislän om sambandet mellan alkohol, våld och polisresurser. Två av tre poliser ansåg att våldet skulle minska om kommunernas socialnämnder fick möjlighet att stoppa serveringstillstånd av sociala skäl, och de var övertygade om att våldet ökar om fler restauranger skulle tillåtas att servera alkohol. Drygt 60 % av polischeferna trodde att våldet skulle minska om man förbjöd alkoholdrickande på allmän plats.

Herr talman! Det här är ett exempel på en politik på ett område som inte rör rättsväsendet men som får en oerhört stor betydelse för hur kriminaliteten och våldet i samhället utvecklas. Därför kan man, när man diskuterar rättsväsendet, inte enbart diskutera flera poliser och mer satsningar på rättsväsendet. Det är viktigt att man också har med sig det här medborgarperspektivet. Och i det avseendet har vi i Vänsterpartiet och majoriteten i utskottet gjort en avvägning när det gäller vilka satsningar som det finns utrymme att göra. Satsningar på kommunerna och satsningar på landstinget är precis lika viktiga och är satsningar på att minska brottsligheten.

Det handlar om att se till att kommunerna har tillräckligt med resurser för att kunna möta barn och ungdomars problem i skolan och om att man ska kunna möta barn redan på förskolan då man ser att det finns problem. Det är en oerhört viktig satsning som får betydelse för hur rättsväsendet senare ska fungera.

Men, herr talman, det är också viktigt att man gör satsningar på rättsväsendet. Och när det gäller polisväsendet ser vi i dag att det är en polisbrist, och tack vare att vi har sett att det är en polisbrist har det öppnats två nya polishögskolor. Det utbildas i dag fler poliser än någonsin. Man kan givetvis diskutera om det här är tillräckligt och om vi omedelbart behöver fatta beslut om ytterligare en polishögskola. Vi ser det från Vänsterpartiets sida som att det är mycket möjligt att det kommer att behövas ytterligare en polishögskola, men vi ser det också som oerhört viktigt att man följer upp den här utbildningen som man har lagt ut på Umeå och Växjö. Det är viktigt att man följer upp kvaliteten och ser till att man faktiskt lyckas få en tillräckligt bra polisutbildning, vilket jag

verkligen hoppas att det kommer att bli, innan man tar steget att utveckla ytterligare en polishögskola.

Vi i Vänsterpartiet ser det också som viktigt att man inom polisen börjar ha en större samordning. När man tittar på de olika länspolismyndigheterna ser man att det finns en mängd områden där man faktiskt i dag skulle kunna bedriva en mer effektiv verksamhet om man samordnade sig mellan olika länspolisområden. Det kan handla om IT-sidan. Det kan handla om inköpsidan. Det kan handla om olika servicefunktioner.

Vi tycker att det är oerhört viktigt att man inte bara diskuterar mer resurser till polisen. Det är precis lika viktigt att diskutera hur vi använder de 13 ½ miljarder som satsas på polisen varje år. Hur använder vi dem på bästa möjliga sätt och på effektivast sätt?

Herr talman! I debatten låter det ibland som att man med de här 13 ½ miljarderna inte kan bedriva någon verksamhet alls. Utredningarna är helt kassa. Polisen kommer inte om man ringer. Polisen klarar inte upp några brott, inte ens med kända gärningsmän. Men om polisen får 300 eller 500 miljoner mer kommer man att lösa alla problem. Det är givetvis inte sanningen. Det är oerhört viktigt att vi i den här kammaren också diskuterar hur de resurser som satsas används.

Vi tror från Vänsterpartiets sida att den satsning som hittills har skett och den satsning som kommer att ske framöver på polisen kommer att kunna möta de problem som vi ser ute. Men det finns en mängd andra problem som vi också måste lyfta fram när det gäller polisen. Hur ska vi få ut mer poliser i glesbygden? Där är det inte bara en fråga om resurser. Där är det inte bara en fråga om att utbilda fler poliser. Det handlar också om att poliserna i dag inte vill söka sig ut till de mindre orterna ute i glesbygdsområdena. Hur ska vi bemöta den problematiken? Jag tror att vi alla partier skulle kunna göra gemensamma insatser för att diskutera den stora problematik som vi kommer att möta mer och mer framöver.

Sedan, herr talman, vill jag gå över till kriminalvården, som också är ett stort område. I dag ser vi en mycket kraftig överbeläggning inom kriminalvården. Vi har fått fler och fler långtidsdömda, och vi har fått fler och fler som blir dömda till fängelsestraff.

Det är viktigt att möta den anhopningen med att bygga ut inom kriminalvården, med att skapa fler anstaltsplatser och fler häktesplatser. Men från Vänsterpartiets sida tycker vi inte att det här är den enda frågan som man måste lyfta fram. Det är lika viktigt att diskutera om vi verkligen vill ha en utveckling med fler och fler långtidsdömda, fler och fler livstidsdömda och fler unga människor som döms till fängelsestraff.

Vi från Vänsterpartiets sida är övertygade om att man skulle kunna utnyttja andra påföljder än bara fängelsestraffet för att möta den här problematiken. Vi från Vänsterpartiets sida skulle gärna se att man inför den elektroniska fotbojan på försök upp till sex månader, som var det som utredningen kom fram till när man först tittade på elektronisk fotboja och när man införde den. Vi tror att det också är ett sätt att möta det här.

När det gäller kriminalvården handlar det också om att kunna fylla kriminalvården med ett vettigt innehåll. Jag måste faktiskt säga att Kristdemokraterna i sina motioner har lyft fram en hel del intressanta förslag när det gäller kriminalvården och hur man skulle kunna utveckla den. En mycket intressant idé handlar om ett utslussningsboende, som kan vara den sista fasen. Vi vet ju att det är väldigt svårt just när det gäller ut-

slussningen och när det gäller att människor ska komma tillbaka ut i samhället. Vi från Vänsterpartiet ser det som oerhört intressant att Kristdemokraterna nu också diskuterar hur man ska kunna förbättra det här och har utvecklat det väldigt tydligt. Det är väldigt positivt.

Herr talman! Jag måste säga att jag blir lite förvånad när jag sitter här i kammaren och lyssnar på debatten och på Beatrice Ask från Moderaterna. Hon lyfter fram att kriminalvården i dag är en katastrof: Häktesplatserna är överfulla. Polisen får köra runt i Stockholm, eftersom det över huvud taget inte finns någon plats att placera dem man har gripit. Det finns inte någon vård och behandling inom kriminalvården.

Då måste jag fråga Moderaterna hur de har tänkt sig att möta problemen. Moderaterna har anslagit ytterligare 115 miljoner till kriminalvården. I detta ligger att man vill att kriminalvården ska överta lagen om sluten ungdomsvård från Statens institutionsstyrelse. Det ska läggas på kriminalvården och inrymmas i pengarna. Då räcker de inte långt. I denna kammare brukar vi också finansiera de förslag vi lägger. Moderaterna föreslår att vi ska införa livstidsstraff för grova narkotikabrott och maximistraff tredje gången någon fälls. Var finns denna ökade kapacitet inom kriminalvården i dag? Herr talman! Det är snarare så att vi med en moderat politik inom kriminalvården skulle få en katastrofal situation.

Jag vill också lyfta upp något annat som varit uppe här. Man säger att även utskottsmajoriteten är klart medveten om att pengarna till rättsväsendet inte är tillräckliga. Man har läst upp en mening från utskottet: ”Trots den fortsatta satsning på rättsväsendet som riksdagen just beslutat om måste utskottet konstatera att det finns risk att föreslagna anslag i vissa fall framstår som väl låga vid en jämförelse med årets utgiftsprognos.” Där har tidigare debattörer slutat. Det hade varit mera ärligt om man hade fortsatt att läsa: ”Detta gäller de regelstyrda anslagen till Rätts-hjälpskostnader m.m., Ersättning för skador på grund av brott och Kostnader för vissa skaderegleringar m.m. där utrymmet för effektiviseringar eller andra besparingsåtgärder saknas.” Det är just dessa områden som mycket klart har pekats ut. Det hade kanske varit ärligare att läsa klart hela stycket innan man så tydligt visar på att utskottets majoritet inte heller är nöjd med de anslag som finns.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservation 44. På ett enda område skiljer sig Vänsterpartiet från majoriteten. Det handlar om utvärderingen av den nya rättshjälpslagen. När den nya rättshjälpslagen infördes 1997 röstade Vänsterpartiet emot denna förändring. Vi var oroade för att försäkringsbolagen inte skulle kunna möta de rättshjälpsbehov som finns ute i samhället och att människor som råkar illa ut inte har försäkrings-skydd i tillräckligt stor utsträckning. Domstolsverket har gjort en uppföljning av reformen, men enligt Vänsterpartiets mening har Domstols-verket snarare tittat på om man uppfyllde de besparingsmål som staten hade ställt på själva reformarbetet och väldigt lite tagit med andra aspekter i samhället. I rättsskyddsförsäkringarna finns det ofta ett tak för hur mycket som kan betalas ut i biträdesersättning. Det finns en oro hos oss i Vänsterpartiet att vissa svagare grupper avstår från sin rätt i en komplicerad tvist för att rättshjälpstaket bromsar upp. Vänsterpartiet anser att en så stor och genomgripande reform som rättshjälpsreformen bör följas upp av en parlamentarisk utvärdering.

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

Jag skulle kort vilja ta upp familjens brottsförebyggande roll. Vi har debatterat det många gånger i kammaren när justitieutskottet haft sina debatter. Jag är helt överens om att familjen har en viktig brottsförebyggande roll. Familjen är viktig som normöverförare. När vi tittar på våra anstalter och på dem som blir kriminella ser vi tydligt att det är just de som inte har de rätta familjerna. Familjen kan ju också vara brottskapande. Det är viktigt att se båda sakerna.

Herr talman! Jag vill önska kansliet, kammarkansliet och övriga deltagare en riktigt god jul med en lång vila och lite familjetid efter en lång valrörelse.

Anf. 126 BEATRICE ASK (m) replik:

Herr talman! Det var när Alice Åström pratade om den ideologiska delen av vänsterpolitiken som jag begärde ordet. Jag har en fråga som rör den ideologiska delen av vänsterpolitiken kontra verkligheten. Om jag har förstått det hela rätt innebär helhetssynen att man ska satsa mer på sociala insatser än på polis och annat eftersom det är helheten som ger resultatet. Jag kan hålla med resonemanget till en viss nivå.

Under nio år har ni varit stödparti till den socialdemokratiska regeringen och fått praktisera denna intressanta politiska idé. Vilka positiva resultat anser Vänsterpartiet att politiken har gett när det gäller våldsutvecklingen? På vilka punkter kan man se att den sociala satsningen kontra bantningen av rättsvårdande myndigheter har varit framgångsrik? Det vore intressant att få veta.

Även om det var jag som ställde frågan i repliken kan jag passa på att säga att kriminalvården är bedrövlig. Jag sade det redan inledningsvis. Regeringen köpte de krav vi hade i våras om ökade insatser till kriminalvården. Det kommer att krävas mer. Men vi ansåg inte att man skulle lägga på mer i detta skede. Det tar en viss tid att använda pengar på ett klokt sätt. Men det är självklart att en upprustning av svensk kriminalvård kräver insatser under en längre tid och inte ett enstaka anslagsökande som vi ser just nu.

Det krävs mer. Jag har inga problem med den delen. Det är självklart att vår politik kräver fler platser så länge man inte har fått en minskning av antalet brott och de förebyggande insatserna fungerar bättre än vad de faktiskt gör i dag. Den viktiga frågan är: Vilka positiva resultat har nio år med Vänsterpartiet och Socialdemokraterna gett när det gäller brottsutvecklingen?

Anf. 127 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Om man hade kunnat titta på statistik och se att satsningarna inom kommunerna på fritidsverksamheten, barnen i förskolan och skolan gett positiva resultat hade det varit enkelt. Det är ett problem med brottsstatistik i förhållande till hur man satsar. En långsiktig satsning ger resultat först efter flera år. Jag är helt övertygad om att en hel del av den ökning som skett av brottsligheten och våld bland unga beror på att man under väldigt långt tid, i början av 90-talet gjorde väldigt kraftiga nedskärningar när det gäller skolan, insatser för unga och fritidsverksamhet. Jag tror att vi ser resultatet av det i dag.

Man måste också titta på det i ett större perspektiv. Man kan använda sig av USA som exempel. De har oerhört många poliser, oerhört långa

straff och oerhört många människor inlåsta. Jag är helt övertygad om att otryggheten och våldsutvecklingen i USA är mycket värre än i Sverige. Efter åren med de kraftiga neddragningarna inom kommunerna tror jag att det kommer att dröja innan man ser positiva resultat. Jag är helt övertygad om att det enda sättet att långsiktigt möta en ökad kriminalitet är att möta de ökade behov som finns.

Moderaterna finansierar inte sina egna förslag när det gäller kriminalvården. Jag förmodar att ni vill att er lagstiftning ska gälla om ni får majoritet.

Anf. 128 BEATRICE ASK (m) replik:

Herr talman! Alice Åström vet att det tar en viss tid innan man har genomfört lagförslag och innan de får effekt. Man behöver därför inte budgetera omedelbart för ett lagförslag som kommer något år senare. En sådan budgetering behöver man faktiskt inte göra. Det är inte så det fungerar i verkligheten.

Vore det så enkelt, säger Alice Åström, att man kunde se om politiken ger resultat eller inte vore det trevligt. Jag förstår problematiken. Men efter nio år med en vänsterpartistisk och socialdemokratisk helhets-syn borde man väl på någon punkt som Alice Åström kan peka på kunna säga: Här ser vi verkligen en fin effekt. Jag kan konstatera att det är väldigt ont om dessa fina effekter. Vi har allvarliga problem.

Min slutsats av det är att balansen i er politik är fel. Det krävs starkare muskler hos de rättsvårdande myndigheterna för att kunna hantera problemen. Det står inte i motsatsställning till att satsa på familjen och att se till att vi har en bra skola och annat. Men, som sagt, jag tycker att man kan konstatera, när det har gått snart ett decennium med denna politik, att den fungerar synnerligen dåligt.

Anf. 129 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Beatrice Ask talar om starkare muskler inom rättsväsendet och att det nu har gått nio år. Jag tycker faktiskt att man ser en positiv effekt ute i våra kommuner. Jag tycker att man ser en positiv effekt när vi har fått fler stödlärare och fler lärare över huvud taget i skolan, när vi har fått en bättre skolhälsovård med fler skolpsykologer och fler skolsköterskor. Jag är helt övertygad om att det ger ett bättre resultat.

Men det är alltid intressant att jämföra när man själv inte har varit med och bestämt. Jag är helt övertygad om att i ett moderat samhälle med ökad alkoholkonsumtion, med ökade öppettider, med fler tillstånd för servering av alkohol, som poliserna talade om här tidigare, med det som Moderaterna talar om i sina motioner, nämligen att polisen ska kunna åka ut och hämta tonårsbarn på stan som inte kommer hem och så vidare, och med de neddragningar av resurser till kommunerna som Moderaterna föreslår i sina budgetförslag är jag helt övertygad om att vi inte hade sett en positiv effekt med starkare muskler utan tvärtom. Jag är helt övertygad om att utvecklingen hade gått åt fel håll.

Herr talman! Jag har uppenbarligen yrkat bifall till reservation 44. Det var fel. Jag yrkar bifall till reservation 47. Det märks kanske att det börjar bli dags för lite ledighet när man inte håller reda på vilka reservationer man har.

Anf. 130 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Alice Åström behöver vara kvar i talarstolen bara en kort stund till, så det blir snart lite vila.

Jag blev intresserad av den analys som Alice Åström gjorde av att det är viktigt att man ständigt följer hur resurserna används och hur man prioriterar inom de stora rättsvårdande myndigheterna. Jag kan ta Domstolsverket och polisen som exempel. Dessa myndigheter svarar mot regeringen punkt slut. Och det sker en hel del utveckling inom Domstolsverket, till exempel sammanslagning av små och medelstora tingsrätter. Detta har föregåtts av en väldigt stor avlövnings av vissa verksamheter som jag kan hålla med om inte är centrala för domstolarnas kärnverksamhet, till exempel bouppteckningar.

Men också inom polisen sker det väldigt mycket omstruktureringar, planeringar och nytänkande. Men detta sker bara hos Rikspolisstyrelsen och i kontakterna med regeringen. Utskottsmajoriteten säger att det sker regelbundna kontakter mellan Justitiedepartementet och Rikspolisstyrelsen. Men vi vet att hela projektet med en nationell polis i sin värsta form är en gigantisk maktkoncentration där vi lokalt tappat allt inflytande över hur polisen ska jobba i Karlskoga, i Lekeberg, i Örebro eller var det nu är. Detta ser jag som en allvarlig utveckling. Jag känner att det är Alice Åström som har stora möjligheter att påverka detta i sina samtal med till exempel regeringen. Thomas Bodström ska ju inte känna sig hotad av polisutvecklingen i Norrland, utan han ska känna sig hotad av att Alice Åström inte fortsätter att ge honom mandat att vara justitieminister. Det är ju så det ligger till.

Om Alice Åström utvecklar sina tankar lite grann i fråga om detta vore jag mycket tacksam.

Anf. 131 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! När det gäller domstolarna tycker jag att det är oerhört viktigt att följa utvärderingen av de förändringar som har gjorts. Jag delar Johan Pehrsons ståndpunkt som han framförde i sitt anförande, att det också är viktigt att det inte blir för stora tingsrätter.

Men vi från Vänsterpartiet har sett att det har varit oerhört viktigt att man har moderniserat inom domstolsväsendet. Det har varit nödvändigt att göra dessa förändringar både från rekryteringssynpunkt och från de krav som faktiskt alla politiska partier har ställt när det gäller ökad kompetens i fråga om barnmisshandel, kvinnomisshandel och en mängd olika områden. För att kunna erbjuda en organisation där man har en möjlighet att möta dessa krav tror jag att dessa förändringar har varit nödvändiga.

Men jag delar också åsikten att det inte får bli för stora domstolar som blir ohanterliga ur arbetsmiljösynpunkt. Där är det en balansgång.

Det ska bli intressant att följa denna utvärdering, och det ska bli intressant att ha den politiska debatten efter utvärderingen för att försöka hitta en gemensam grundsyn. Jag tycker att det är viktigt om man kan få det mellan partierna när det gäller hur vi i så fall ska fortsätta förändringen inom domstolsväsendet.

Jag får återkomma till frågan om en nationell polis i nästa replikskifte. Jag ser att det finns oerhörda samordningsvinster att göra när det gäller vissa positioner. Men jag ser det också som viktigt att man behåller den lokala förankringen och den politiska lokala insynen. Där är det en

oerhört svår balansgång. Effektiviteten får inte gå ut över insynen och den lokala förankringen. Ett polisväsende måste alltid ha en förankring i hela landet, och det kan inte finnas bara på en central nivå.

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

Anf. 132 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Alice Åström numera utgör en garant för att vi ska fortsätta att ha en kraftfull demokratisk insyn i polisens arbete oavsett vad som händer med detta centralistprojekt.

Alice Åström tog också upp frågan om påföljder. Jag tillhör också dem som tycker att det är väldigt bra att vi har effektiva påföljder. Det finns i vissa fall ett självändamål med tydliga och kraftfulla straff, det vill säga fängelse i detta fall i vårt land. Men det är bra om man ser till att man har en utslussning, och då kan man ha elektronisk övervakning. Men det har tillkommit en flora av olika påföljder som är ganska svåra att överblicka och svåra för domstolarna att tillämpa. Ett exempel är att en person som tidigare dömdes för grov rattfylla fick någon form av vård. I dag kan vi se att detta inte förekommer alls. Trots nio år med Vänsterpartiets stöd till denna regering har man nedrustat vårdresurserna inom missbruksvården, alltså att få människor att komma ur detta. Var och en inser ju att en människa som kör bil så full har ganska många problem också med alkoholen och måste få vård. Någon företrädare för kriminalvården sade att man knappast slutar dricka för att man krattar löv i en park. Det är knappast effektivt.

Hur tänker Alice Åström driva på på detta område?

Anf. 133 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Missbruksvården inom kriminalvården har minskat mycket under de senaste åren. Det har varit en negativ utveckling om man ser till behovet av vård. Det har inte minskat, utan det har snarare ökat. Fler människor som döms till fängelse i dag har ett mycket större vårdbehov.

Inom kriminalvården har utvecklingen varit sådan att man har skurit ned på väldigt många dåliga och hemsnickrade vård- och behandlingsprogram där man inte har haft en professionell attityd och där vården inte har varit forskningsbaserad, och man har inte kunnat utvärdera vården över huvud taget. Det har varit positivt att man faktiskt har rensat upp i detta.

Nu kan jag se att kriminalvården har behov av ökade resurser framöver för att kunna använda sig av de nya och bättre programmen som har tagits fram så att man kan genomföra detta överallt.

I detta sammanhang delar jag Folkpartiets syn på att när någon döms till fängelse är det oerhört viktigt att påföljden ger något innehåll också.

När det gäller antalet alternativa påföljder och svårigheterna för domstolarna att i dag kunna följa detta kan jag hålla med om att det har blivit ett problem. Det är även svårare för oss som politiker att kunna följa utvecklingen och se hur de olika påföljderna används när de blir väldigt många. Det är en diskussion som jag tror kommer att behöva föras i framtiden när man utvecklar alternativa påföljder.

Det handlar då om hur man ska kunna göra en ordentlig uppföljning och om hur man ska kunna se till att du får lika bedömning i de olika domstolarna. Vi har ju också där sett att det har skiftat vad gäller de nya

påföljderna. Detta är nog ett ansvar som vi allihop – inte bara majoriteten – får dela. Jag tror nämligen att så här kommer utvecklingen att se ut framöver.

Anf. 134 PETER ALTHIN (kd) replik:

Herr talman! Först konstaterar jag med stor tillfredsställelse att i varje fall Alice Åström ansluter sig till kristdemokratisk politik när det gäller familjens brottsförebyggande roll. Försök att få med andra vänsterpartister, partiledare och övriga, så kanske vi kommer framåt den vägen!

Alice Åström sade i sitt anförande att det är polisbrist. Men jag hörde ingenting om hur Vänsterpartiet ska påverka regeringen eller hur man med egna förslag löser denna akuta fråga. Är tanken att vaktbolagen ska ta över och komplettera där poliser inte finns, eller har Vänsterpartiet någon ny idé om hur man ska påverka regeringen när det gäller att lösa denna mycket akuta fråga?

Anf. 135 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Det är att gå väldigt långt vad gäller rubriken ”Död åt familjen”. Jag skulle säkert kunna använda mer än min talartid här till att tala om vad som var innehållet under rubriken ”Död åt familjen”.

I dag ser vi ju familjebilder som är långt ifrån den gängse familjebilden. Många barn växer upp under helt andra förhållanden än vad som gäller för den vanliga familjebilden. Traditionellt diskuterar vi i politiska sammanhang och när det gäller mycket av vår lagstiftning som om familjebegreppet var likadant i dag som för kanske 50 år sedan.

Just när det gäller familjens brottsförebyggande insats är det oerhört viktigt att se det positiva här. Någonstans är det när det gäller den här debatten ofta de familjer som har en förmåga att överföra goda värderingar som faktiskt också gör det. Det är inte ungarna i de familjerna som kommer att vara ute och strula och som det kommer att hända saker, utan det gäller framför allt i familjer där man kan se ett oerhört missbruk och psykiska problem. Det är bara att titta på bakgrundsbeskrivningen för nästan alla som hamnar i våra domstolar och att titta på familjeförhållandena och på hur det har varit.

Därför är det oerhört viktigt att i fråga om det brottsförebyggande arbetet inte satsa på familjebilden där det faktiskt fungerar, utan det handlar om att kunna möta de områden där bristerna finns och där det inte fungerar. Då är samhällets insatser – skolan, barnomsorgen och så vidare – oerhört viktiga för att möta dessa barns behov.

Anf. 136 JOHAN LINANDER (c):

Herr talman! Jag står bakom Centerpartiets samtliga reservationer och även det särskilda yttrandet. Men av tidsskäl väljer jag att yrka bifall enbart till reservationerna nr 9 och 11.

Det svenska polisväsendet lider av en allvarlig regional klyvning. Det är glest med poliser på den svenska landsbygden. Det finns näropolisdistrikt i Norrland med avstånd på över 20 mil till närmaste stationerade polis. Helgkvällar ska två poliser ansvara för Gällivare och Jokkmokks kommuner som helhet – 34 000 kvadratkilometer. Det är en yta större än hela Belgiens, kan jag berätta.

Det ställs dessutom speciella krav på glesbygdspoliserna. Medan andra poliser i Sverige oftast kan tillkalla assistans måste poliser i glesbygden klara i princip alla situationer på egen hand. Det ställs därmed krav på en bredare kompetens och på en bättre teknisk utrustning, till exempel på mobila polisstationer som är en bra idé.

Vidare krävs det en samverkan mellan olika delar av samhället. Men vi i Centerpartiet ställer inte upp på regeringens förslag om att ordningsvakter ska ta över delar av den polisiära verksamheten. Vi ska ha fler riktiga poliser – inte ett slags reservpoliser, något som också Polisförbundet i dagarna har uttalat sig mot. De kallar förslaget för en lågbudgetlösning som riskerar att urholka rättssäkerheten.

”Om hela Sverige ska leva så borde hela Sverige få leva på samma villkor även när det gäller rätts- och trygghetsfrågorna. Polisförbundet anser därför att det är en viktig signal med fungerande poliser i glesbygden.” Man skulle kunna tro att det är ett citat från något tal av Maud Olofsson men så är det faktiskt inte. Det är i stället ett citat av Polisförbundets ordförande Jan Karlén.

Under hela valrörelsen talade politiker från samtliga partier om hur viktig och högt prioriterad polisen är. Tyvärr ser vi inte resultatet av dessa uttalanden i den resursfördelning som polisen nu får nöja sig med. Det är verkligen dags att gå från ord till handling.

Centerpartiets tydliga målsättning är att man ska ha tillgång till polis i landets samtliga kommuner under dygnets alla timmar och, i de större städerna, i varje stadsdel.

Vi tar polisens problem, och därmed hela samhällets problem, på allvar. Därför har vi föreslagit ett tillskott om 800 miljoner kronor för år 2003. Tyvärr har vi inte från något annat parti fått gehör för vårt krav på ett så stort anslag.

För att tillräckligt många poliser ska kunna nyrekryteras, så att vi på sikt kan nå upp till de 20 000 poliser som det talades om i valrörelsen, krävs det en fjärde polishögskola. Det är glädjande att detta krav från Centerpartiet har fått stöd från Moderaterna och Folkpartiet. Även enskilda ledamöter från Socialdemokraterna och Vänsterpartiet har motionerat om detta.

Herr talman! För bara några veckor sedan uttalade statsrådet Morgan Johansson att Sverige inom tio år ska vara narkotikafritt. Det låter bra. Tyvärr är det, menar jag, lite naivt att tro att Sverige någonsin kan bli narkotikafritt. Även om vi får kontroll över den narkotika som i dag finns kommer det tyvärr – det är jag övertygad om – nya narkotiska preparat att missbruka.

Även om jag tror att hela landet aldrig kan bli narkotikafritt finns det, menar jag, platser och funktioner i samhället som måste vara helt narkotikafria. Skolan är given i det sammanhanget, men också en mängd arbetsplatser – helst *alla* arbetsplatser. Kanske gäller det framför allt i situationer där vi alla lägger ansvaret för våra liv i andras händer, till exempel när vi flyger eller åker tåg. Hälso- och sjukvården är också ett bra exempel.

Där det också verkligen borde vara narkotikafritt är kriminalvårdsanstalterna men så är, tyvärr, verkligen inte fallet. För en tid sedan besökte jag en anstalt hemma i Skåne. Där medgav chefen lite sorgset att det

finns narkotika även på hans anstalt. Men med de resurser som han har och med de regler som finns ser han ingen möjlighet att få stopp på detta.

Utöver ökade resurser behövs det både morot och piska för att narkotikan ska kunna begränsas och på sikt, förhoppningsvis, kunna elimineras från fängelserna.

Det krävs en bättre kontroll av besökarna, som alltför ofta lyckas ta med narkotika in på anstalten. Tyvärr krävs det också en bättre kontroll av personalen. Det behövs fler narkotikahundar och också urinprov. Jag kan även tänka mig att införa systemet med glasruta för att särskilja de intagna och besökarna.

Platsbristen på anstalterna har också inneburit att det blivit svårare att göra kontroller och att föra kampen mot narkotikan. Det här är givetvis också integritetskränkande för de intagna.

Centerpartiet har för år 2003 föreslagit mer resurser till kriminalvården än något annat parti. Vårt tillskott på 200 miljoner kronor skulle verkligen ha behövts för att kunna bekämpa narkotikan och utveckla programverksamheten. Det är självklart att programverksamheten inte kan fungera om den intagne samtidigt missbrukar narkotika.

40 % av dem som i dag sitter i fängelse kommer enligt statistiken att återfalla i brottslighet inom tre år. Bland unga brottslingar är statistiken ännu sämre. 70 % återfaller i brott enligt en BRÅ-rapport. Det kan vi absolut inte acceptera som en godkänd nivå!

Över huvud taget krävs det ökade resurser för att klara ungdomsbrottsligheten. Polis, åklagare och domstolar hinner inte med, och sexveckorsregeln klarar man i princip inte någonstans, utan det tar närmare tre månader. Eftersom brottsligheten bland unga tenderar att bli grövre måste utrymme skapas för att höja straffskalans miniminivå vid väldigt grova brott.

Herr talman! Våldet mot kvinnor är ytterligare ett område som rättsväsendet måste prioritera högt. Det finns undersökningar som visar att över hälften av alla kvinnor utsatts för sexuella trakasserier och att nästan hälften av alla kvinnor vid något tillfälle utsatts för våld av en man. Det är uppgifter som jag som man skäms över, måste jag säga. Det är tillsammans som vi kan göra någonting för att förändra det. Läger man dessutom till en undersökning från Folkhälsoinstitutet, som visar att en åttondel av alla svenska män på något sätt köpt sexuella tjänster, förstår man vilket arbete som ligger framför oss. Jag skulle inte vilja kalla svenska män för talibaner, det är inte en relevant jämförelse, men det är definitivt så att många män har en fullkomligt snedvriden kvinnosyn.

Kampen mot kvinnovåld är en kamp minst lika mycket för oss män som för kvinnor. Det är ingen kamp kvinnor mot män eller män mot kvinnor, utan det är någonting som vi måste arbeta med tillsammans. Jag nämner ett antal förslag på förbättringar för utsatta kvinnor.

Handläggningen av sekretess vid skyddad identitet måste skötas betydligt bättre, och ansvaret för speciellt allvarliga fall bör flyttas från kommunerna till förslagsvis Rikspolisstyrelsen.

En kvinna som måste flytta och fly och kanske helt byta identitet får ofta höjda kostnader. Det ekonomiska biståndet borde sättas med hänsyn till skyddsbehovet.

Det krävs bättre kunskap inom socialtjänsten för att utsatta kvinnor ska beviljas den rättshjälp som de har rätt till.

Lagen om besöksförbud bör förändras så att varje överträdelse automatiskt betraktas som ett brott och därmed kan ligga som grund för häktning. Besöksförbud kan också kombineras med fotboja och gälla ett större geografiskt område, kanske till och med en hel kommun i vissa extrema fall.

Våldtäktslagstiftningen måste också förändras bland annat genom en förändring av vanmaktsbegreppet, som vi tidigare debatterat i kammaren. Vi anser också att straffen för sexualbrott ska skärpas. Hela straffskalan måste användas.

De män som döms till fängelse för sexualbrott måste samtidigt få bästa möjliga vård under sin anstaltstid. Den höga återfallsfrekvens som finns hos sexualbrottslingar är allt annat än godtagbar.

Vid ett besök på en anstalt som är specialiserad på just sexualbrottslingar fick jag veta att samtidigt som männen genomgår programverksamhet för att förändra sin syn på kvinnor och sexualitet kan anstaltsledningen inte hindra dem från att få porrfilmer och porrtidningar in till anstalten av besökande. Det måste vara snett, en regeländring borde vara möjlig.

Herr talman! Jag vill avsluta med att säga att för att uppleva livskvalitet måste man känna trygghet. En del av tryggheten är ett fungerande rättsväsende. När människor börjar tappa förtroendet för rättsväsendet och försöker lösa problemen själva genom medborgargarden och hämnduppgörelse borde man förstå att det verkligen krävs åtgärder för att åter skapa förtroendet för rättsväsendet och därmed också förtroendet för vår demokrati. För oss i Centerpartiet är rättsväsendet ryggraden i demokratin. Det var därför vi också ville tillföra totalt 200 miljarder kronor mer till rättsväsendet under de kommande tre åren. Men det vann inte gehör. Tyvärr vill den politiska majoriteten med Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet annorlunda.

Anf. 137 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Jag tänkte ta upp frågan om poliser och glesbygd. Där delar jag Centerpartiets syn, och har gjort det under flera år, att just glesbygdsprobatiken har varit oerhört viktig att lyfta fram. Det finns med i regeringens budgetförslag, man beskriver att glesbygdsprobatiken måste tas upp och att man måste hitta en lösning på det.

Jag tror inte heller att lösningen kommer att vara att man ska sätta in väktare. Jag är helt övertygad om att man även inom glesbygd behöver vanliga poliser.

Däremot blir jag lite fundersam när Centerpartiet lägger så pass mycket som 800 miljoner mer under kommande år på just polisväsendet. Även om man skulle försöka starta en fjärde polishögskola nu, innan man har kunnat utvärdera de två nystartade, finns det inte poliser att anställa.

Min fråga till Centerpartiet och Johan Linander blir då: Är det inte viktigt att följa upp och utvärdera den nya polisutbildning som startats i Umeå och Växjö innan man rusar i väg och bara fortsätter att bygga på? Är det inte precis lika viktigt att vi månar om, även om det känns som ett akut läge, att ha en hög kvalitet på den polisutbildning som vi nu har? Precis lika självklart som det är för Centerpartiet att säga att de inte vill ha några sämre poliser eller några väktare är det för mig att tycka att de

poliser som kommer ut ska ha fått en utbildning av hög kvalitet. Hur ser Centerpartiet på det?

Anf. 138 JOHAN LINANDER (c) replik:

Herr talman! Det är alltid viktigt att utvärdera de åtgärder som har vidtagits. Men samtidigt vet vi vilka stora pensionsavgångar som väntar. Vi kan inte bara sitta och vänta med att det utbildas fler poliser. Vi ser att vi inte ens kommer att klara pensionsavgångarna ett antal år framåt. Det tar trots allt ett visst antal år innan de nyutbildade poliserna är färdiga.

Alice Åström ifrågasätter att vi vill satsa 800 miljoner kronor mer redan under 2003. I viss mån är det startkostnader för den fjärde polis-skolan. Vi menar att vi får sätta i gång med den parallellt med att vi utvärderar de två tidigare i Umeå och Växjö.

Dessa 800 miljoner ska också användas till att förstärka med kringpersonal inom polisen. Det har tyvärr blivit så att polisen har fått utföra en mängd administrativa uppgifter som gör att de inte hinner med de polisiära uppgifterna i samma utsträckning. Genom att vi satsar mer på kringpersonal kan polisen verkligen få ägna sig åt den polisiära verksamheten. Pengar behövs också till ett nytt kommunikationssystem, som har diskuterats vid åtskilliga tillfällen tidigare.

Anf. 139 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Herr talman! Det var intressant att få en lite bättre bild av hur dessa 800 miljoner skulle användas. För min del var det lite förvånande att Centerpartiet nu hade så mycket kraftigare ökningsplaner på flera områden än vad man haft under förra mandatperioden.

Då skulle jag vilja gå in på kriminalvården och narkotikafrågan. Där delar jag Johan Linanders uppfattning om att det är oerhört viktigt att man förbättrar behandlingsinsatserna när det gäller narkotika på anstalten. Det finns en sådan satsning som majoriteten gjort i narkotikafrågan. Man satsar 110 miljoner kronor de kommande åren för att förbättra insatserna för kontroll men framför allt på behandlingssidan inom kriminalvården. Anser man inte från Centerpartiet att det här är tillräckligt, eller hur mycket hade man tänkt att utveckla det? I dagsläget ligger man långt ifrån dessa 110 miljoner som majoriteten har tillskjutit. Vad är det man ska göra specifikt med dessa ytterligare 200 miljoner i så fall?

Anf. 140 JOHAN LINANDER (c) replik:

Herr talman! Tyvärr tror jag inte att era 110 miljoner kronor räcker till de åtgärder som ni beskriver i utskottsbetänkandet och som regeringen har skrivit om i sin budgetproposition. De pengar som ni avsätter behövs för de nya platser som kriminalvården planerar för, som vi har hört vid föredragningar från kriminalvårdens generaldirektör. De pengarna behövs där. Vill vi satsa ytterligare på programverksamhet för bättre vård så att vi kan minska återfallsfrekvensen krävs nya pengar. Visst är 200 miljoner kronor väldigt mycket pengar, men när jag gjort mina besök ute på anstalter kan jag säga att jag inte tvivlar på att dessa 200 miljoner verkligen behövs.

Herr talman! I en demokrati ska människor kunna känna trygghet, och det är en gemensam uppgift för oss alla att verka för det. I ett tryggt och jämlikt samhälle ska man inte behöva vara rädd för att utsättas för våld och brott. Rättsväsendet har därför en central roll i demokratin, i en politik för välfärd. I vårt partiprogram säger vi:

”Att bekämpa brottslighet är en del av trygghetspolitiken. I det ingår också att bekämpa brottslighetens orsaker. Samhället måste reagera tydligt mot brott och regelöverträdelser. Men den långsiktigt bästa brottsbekämpningen ligger i att skapa ett samhälle där de sociala klyftorna är små, där alla har rätt till arbete och barn och ungdomar har trygga uppväxtvillkor.”

Egentligen är det här självklarheter. Det borde inte ens behöva sägas, att det bästa medlet mot brott är ett jämlikt samhälle där alla människor behövs. Jag är stolt över att vårt parti står upp för den här helhetssynen, att vi satsar på en generell välfärdspolitik som kommer alla till del och att vi satsar på att utveckla rättsväsendet.

Samtidigt måste vi se verkligheten som den är. Vi har mycket kvar att göra i kampen mot brott. Brottsligheten finns och den har förändrats och blivit grövre. Samhällsklimatet har blivit hårdare. Våld är vardagsmat. I TV visas både det verkliga våldet i nyhetsprogrammen och underhållningsvåldet i spelfilmer. Samtalstonen har förråats, exempelvis i skolan. Barn använder ibland ett språk och har ett sätt mot varandra och mot lärare som inte kan accepteras. Videospelen visar och lär ut förfärliga mönster. Därför måste vi satsa hårdare. Vi måste satsa på alla plan. Och vi måste bli bättre. Vi måste hitta bättre metoder och bli effektivare i kampen mot brottsligheten. Alla måste engageras.

Nästan dagligen nås vi av rapporter om grova brott, om brott mot kvinnor och barn, om rasistiska brott och om organiserad brottslighet. Det är mycket oroande och alarmerande. Det får oerhört allvarliga konsekvenser för dem som drabbas och det får allvarliga konsekvenser för klimatet i hela vårt samhälle.

Inte minst allvarlig är människors berättigade upprördhet över den bristande tryggheten. Oro och otrygghet begränsar människors möjligheter och det begränsar livet. Det är någonting som vi inte kan acceptera.

Ett råare samhällsklimat med otrygga människor inte bara begränsar människors livsrum, utan det är också ett hot mot demokratin. Demokratien bygger på att människor är delaktiga och tror på politikens möjligheter. Otrygghet och rädsla minskar människors tilltro till varandra och trasar sönder solidariteten i samhället.

Herr talman! När man lyssnar på inläggen här i kammaren kan man tro att oppositionen i justitieutskottet varit på en annan planet under de senaste åren. Visst hade jag förväntat mig eländesbeskrivningar, men att man så totalt låtsas ovetande om allt arbete som pågår på rättsväsendets område är anmärkningsvärt.

Tycker ni illa om den stora satsning som görs? Vill ni inte ha fler poliser? Vill ni inte utveckla kriminalvården? Tycker ni inte att brottsoffrens situation ska förbättras? Vill ni inte effektivisera domstolarna? Eller har ni helt andra förslag om hur kampen mot brott ska föras?

Som alla vet är vi mitt uppe i ett utvecklingsarbete för hela rättsväsendet som syftar till att brottsligheten ska minska och till att tryggheten i

samhället ska öka. Vi ska förstärka rättsväsendets förmåga att förebygga, utreda och lagföra brott. Vi reformerar domstolarna och vi utvecklar kriminalvården.

Vi satsar extra för att öka antalet poliser och för att säkerställa närpolisreformen. Vi har startat två nya polishögskolor. Totalt kommer 4 000 nya poliser att utbildas under mandatperioden.

Den stora satsningen med resurstillskott och reformarbete är mycket positiv samtidigt som den är nödvändig. Vi måste, som jag tidigare sade, bekämpa brottsligheten på alla fronter.

Herr talman! Trots att det finns risk att människors oro späds på tycker jag att det är positivt att rättsväsendefrågor numera har större utrymme i samhällsdebatten. Det är viktiga frågor som alla berörs av och bör ta del i. Det är helt enkelt en angelägenhet för alla. Det är viktigt med diskussioner om hur polisen ska arbeta, hur domstolarna fungerar och hur kriminalvården ska bedrivas. Förhoppningsvis ökar engagemanget för och kunskaperna om dessa komplexa frågor.

Dock måste jag säga att alla inlägg som görs i debatten inte för utvecklingen framåt. Jag har förståelse för – och tycker i vissa stycken – att man ska spetsa till en del inlägg för att göra sitt budskap tydligt. Men det måste finnas gränser. Den svartmålning av rättsväsendet som många ägnar sig åt är närmast skamlig.

Skamlig är också retoriken här när vi debatterar resurserna till rättsväsendet. Oppositionen argumenterar som om situationen är katastrofal och att deras förslag skulle lösa alla problem. Jag skulle tycka att det vore intressant att höra mer i detalj vad som skulle kunna göras med era budgetförslag, konkret i verkligheten.

Hur många fler poliser skulle finnas på gatorna? På vilket sätt skulle kriminalvården bli effektivare? Hur många fler dömda skulle rehabiliteras till ett liv utan brott med era budgetförslag? Hur skulle domstolarna bli effektivare?

Sanningen är att den satsning som vi socialdemokrater har gjort tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet under de senaste åren går långt utöver vad ni tidigare har föreslagit. Och nu låtsas ni som att inget har hänt och att inget arbete pågår.

Jag kan inte komma ifrån tanken att oppositionen tycker att det är besvärligt när vi socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister satsar på alla delar av rättsväsendet. Ni anser att det är era frågor, och därför tenderar ni att blunda och hålla för ögonen. Men ni får vänja er vid att det är våra frågor och att det är en viktig del av välfärdssamhället som vi värnar om och som vi även i fortsättningen tänker agera aktivt i.

Oppositionen tycks inte heller förstå att rättsväsendet är en del av samhället och att man inte kan bekämpa brott enbart med fler poliser och strängare straff. Det behövs mycket mer än så. Det behövs väl fungerande samhällen där alla får plats och där vi alla har viktiga roller att spela.

Det behövs en helhetssyn både för att förstå brottslighetens orsaker och för att förstå hur den ska bekämpas. Det behövs en politik som motverkar social utslagning, segregation och främlingskap. Det behövs en välfärdspolitik som ger alla barn chans till en god start i livet. Det behövs en bra barnomsorg och bra skolor till alla barn. Det behövs en bra sjukvård till alla efter behov, inte beroende på hur mycket pengar man kan

betala ur den egna fickan. Det behövs en bra äldreomsorg. Det behövs ett rikt föreningsliv som är tillgängligt för alla och det behövs självfallet en brottsförebyggande politik.

Moderat politik handlar främst om skattesänkningar. I valrörelsen talade man om skattesänkningar på 130 miljarder kronor. Skattesänkningarna ska enligt moderaterna inte drabba rättsväsendet, tvärtom. Man föreslår nedskärningar på anslagen till välfärdspolitiken och lägger tillbaka en liten del på rättsväsendet. Det kallar man en politik för rättvisa och trygghet. I verkligheten betyder en sådan politik att man rycker undan grunden för en brottsförebyggande välfärdspolitik och banar väg för orättvisa och otrygghet.

Herr talman! Det finns inga enkla lösningar när det gäller att bekämpa brottslighet. Men jag är övertygad om att vi alla kan bidra till att föra utvecklingen i rätt riktning. Vi kan öka våra kunskaper och vi kan bestämma oss för de bästa åtgärderna. Det behövs engagerade människor som bryr sig och det behövs insatser på många plan.

Vi kan öka våra kunskaper om vilka metoder och vilka insatser som fungerar brottsförebyggande och rehabiliterande genom att studera goda exempel, för sådana finns.

Ett positivt exempel på vad som pågår är framväxten av lokala brottsförebyggande råd. De bildas nu i snabb takt över hela landet. I råden ingår representanter från kommunen, polisen, lokala företagare, föreningslivet, skolan och även många andra på olika ställen. Ännu är det kanske för tidigt att utvärdera deras verksamhet, men personligen är jag övertygad om att råden har stor positiv betydelse i det brottsförebyggande arbetet. De som ingår i råden har kunskaper om vad som händer på orten och känner kommuninnevanorna. De vet var brotten begås och de vet var det kan förekomma bråk. De har goda förutsättningar att åstadkomma resultat.

En annan positiv sak som pågår är utvecklingen av stödet och skyddet för brottsoffer. I samband med att propositionen *Stöd till brottsoffer* antogs för drygt ett år sedan lades strategin fast. Den innehåller:

- utbildning i brottsofferfrågor för rättsväsendets personal,
- ökat samarbete mellan myndigheter och med ideella organisationer,
- mera forskning,
- särskilda satsningar på kvinnor, barn och ungdomar.

Konkret kommer det att betyda att domstolarnas personal har utbildning i brottsofferfrågor och även att brottsofferaspekten finns med vid utformningen av informationsmaterial och lokaler. Informationen till brottsoffer kommer att vara bättre och mer tillgänglig. Domstolarna ska också förbättra säkerheten för brottsoffren. Självklart får man också kontinuerligt möjlighet att utvärdera vilka åtgärder som varit verkningsfulla och vilka som kan förbättras.

En annan positiv händelse i vårt samhälle och en ny företeelse är Kris, Kriminellas revansch i samhället. Hemma hos oss har de en väldigt framgångsrik verksamhet. De stöds också ekonomiskt och naturligtvis moraliskt av omgivningen i kommunen och av polisen. Det medför att

människor som kommer ut från fängelset och som kanske annars skulle återfalla i brott får stöd och hjälp när de kommer ut.

Efter vad vi i utskottet erfarit kommer vi också att flytta fram positionerna i kampen mot den ekonomiska brottsligheten. Vi väntar på en ny ekobrottsstrategi som ska komma i början av nästa år. Efter vad vi inhämtat kommer man att föreslå förstärkningar av Ekobrottsmyndigheten, göra en straffrättslig översyn och initiera ett arbete för en effektivare myndighet.

Som jag tidigare sagt här i dag är vi mitt uppe i ett utvecklingsarbete för hela rättsväsendet. Det är positivt och spännande.

Herr talman! Jag vill avsluta med de meningar som vi socialdemokrater brukar använda när vi sammanfattar vår politik för rättsväsendet:

- Vi vill förebygga brott genom en politik mot ekonomisk utslagning och socialt utanförskap.
- Vi vill bekämpa brott genom ett arbete för ett effektivt rättsväsende, en socialt medveten poliskår och kompetenta domstolar.
- Vi vill förhindra återfall i brott genom en progressiv kriminalvård som syftar till att återföra brottslingar till ett vanligt liv.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer samtidigt som jag vill önska utskottet, kansliet och justitieministern en god jul och ett gott nytt år.

Anf. 142 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att tacka min kollega och utskottets vice ordförande för hennes trevliga hälsning. Men den föregicks av ett känt positivdragande där man gör allt för att absolut inte erkänna att det finns brister i verkligheten.

Jag tycker att det är positivt med ett omfattande utvecklingsarbete inom de rättsvårdande myndigheterna. Men när detta leder till att 850 poliser är sjukskrivna och att myndighetschefen i Dalarna tänker stänga alla polisstationer kallar jag det inte utveckling, utan det är på väg till avveckling. Detta är en verklighet som inte ens Susanne Eberstein kan blunda för, för den finns där.

Susanne Eberstein lyfter också på förlåten och säger att det är fantasitiskt med en progressiv kriminalvård. Men den kriminalvården innebär att människor avtjänar hela sina straff i häkte och har inte en chans att få vård och uppföljning. De som är häktade kan inte ta emot besök. Det blir rätt konstigt att inte vilja se den verkligheten, för vi har ju ett ansvar för detta. Det är inte det som står i Susanne Ebersteins anförande eller det som står i protokollet som är verkligheten, utan det är den brutala verkligheten som finns utanför och som är ganska jobbig.

Jag understryker gärna att det görs positiva saker och att det går åt rätt håll. Men om vi ska ha ett grepp om verkligheten måste vi se verkligheten.

Anf. 143 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! Det är intressant det här med olika arbetsplatser. Jag tror att polisens arbetsplats är precis som alla andra; det finns alldeles för mycket fyrtyotalister överallt just nu. Vi är, emellanåt i alla fall, lite trötta

och lite less, så nu behövs det nya tag för att få fart på oss fyrtyotalister igen så att vi kan hålla ända fram till pensionsåldern.

Det gäller att entusiasmera och att engagera när man till exempel sitter i polisstyrelserna. Så har inte skett här i Stockholm, utan jag har en känsla av att polisstyrelsen mer har sett som sin uppgift att hacka på regeringen. Men vi som sitter i polisstyrelserna ute i landet ser vilket oerhört bra arbete som utförs och hur viktigt det är, precis på samma sätt som på andra arbetsplatser, att lite grann anpassa arbetssituationen för dem som annars kanske blir sjukskrivna och fundera på hur man ska fördela arbetsuppgifterna.

Just nu har vi en enorm *input* av unga nya poliser som kommer ut i vårt land, och det är fantastiskt vad de bidrar till en mycket bättre arbetsmiljö. Det finns anledning för Johan Pehrson att åka ut och titta på det. Kom gärna till Sundsvall! Även Sollefteå, kan jag trösta centerpartisten med, har många unga poliser sökt sig till, och det har blivit jättebra.

När det sedan gäller bekymret med bristen på platser i kriminalvården kan man också se det lite grann positivt. Det är ju bra att domstolarna, polisen och åklagarna verkligen gör sitt jobb så att flera blir dömda och lagförda. 33 personer vistas i dag i dubbelrum. Jag tycker inte att det är så väldigt farligt. Vi har ju fått värre signaler tidigare. Men det är klart att visst är det brist på platser.

Anf. 144 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Det är framför allt ett problem för de 33 personer som vistas i dubbelrum, för de har ju en väldigt allvarlig situation vad gäller rättssäkerheten och möjligheten att utnyttja de rättigheter som man ska ha när man sitter i fängelse.

Jag nämnde i mitt eget anförande att det finns signaler om att det på vissa håll inom polisen funkar ganska bra. Det handlar om en ren ledarskapsfråga, en fråga om ledarskap som börjar från den absoluta toppen. Då är det kul att se att man kan åstadkomma förändringar. Numera funkar det rätt så bra, och det känns positivt. Men fortfarande är det ändå så att i Dalarna och i Uppsala till exempel är det total kris. En hel del har att göra med de ekonomiska anslagen. Rikspolischefen är orolig över att pengarna inte ska räcka till. Han litar inte på Susanne Ebersteins löften. Han litar inte heller på justitieminister Thomas Bodströms löften. Han räknar inte hem en enda krona förrän han har dem i handen. Och jag förstår honom, för läget har varit så tufft så länge, och man vet att nu räcker inte pengarna ens till alla de poliser som man ska utbilda.

Majoritetstexten berör detta med rättshjälp. Här tror man att man kanske slår i taket. Frågan om rättshjälp handlar ju om tillgänglighet, alltså om möjligheten för oss som medborgare när vi hamnar i tvister och konflikter att gå till domstol och få hjälp. Det kan gälla vårdnadsmål, det kan gälla svåra skilsmässor, det kan gälla skadeståndsmål. Tänker Susanne Eberstein hjälpa till med att få fram mer resurser till rättshjälp för att öka medborgarnas möjligheter att gå till domstol och få sin sak prövad?

Anf. 145 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! De personer i fängelserna som nu delar rum, vilket i och för sig inte alls är bra, har faktiskt gått med på att göra det. Det fick vi

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

höra vid vår hearing av Kriminalvårdsverkets generaldirektör. Man har kunnat ordna det praktiskt på många ställen. Det känns bra att man gör det på det sättet.

Ja, rikspolischefen har kanske all anledning att inte räkna hem några pengar förrän han har fått dem, framför allt med tanke på Johan Linanders sätt att räkna in Tetra i sina egna budgetpengar. Det är ju någonting som kommer att kosta 3–4 miljarder, så det måste vi ha ett helt annat tak för.

Men som sagt i en välfärdsstat finns det många olika hål att stoppa i. Det är klart att det här görs en fördelning. Som vice ordförande i justiteutskottet önskar jag naturligtvis att vi får mera pengar. Men det önskade jag också när jag var gruppleddare i socialutskottet, för där finns också många hål att stoppa i. Det gäller väl att göra en fördelning och att även se över rättshjälpskostnaderna.

Anf. 146 BEATRICE ASK (m) replik:

Herr talman! Susanne Eberstein undrar om vi kommer från en annan planet. Nej, vi har inte hämtat synpunkter eller den kritik som jag försökte framföra från någon annan planet utan från de expertmyndigheter som arbetar på olika nivåer. Det är inte heller så att vi ifrågasätter eller kritiserar rättsväsendet. Det är nämligen inte en del av socialdemokratin.

Min kritik och det som kammaren ägnar sig åt i dag är regeringens budgetproposition och det beslut som fattades med anledning av den och de olika alternativen. Det är den kritiken som är vår uppgift att framföra nu. Jag och mina partivänner är valda för att faktiskt peka på brister i den budgeten. Då är det så, och jag tog upp två områden, att på polisområdet har Socialdemokraterna utlovat 4 000 nya poliser. Resurserna räcker inte till det enligt Rikspolisstyrelsen och många andra som har räknat. Då är min fråga: Är det budgetunderskott eller personalneddragningar som föredras av ansvariga socialdemokrater? Det handlar ju inte bara om att utbilda. Det handlar också om att kunna anställa.

När det gäller åklagarna är läget att riksåklagaren har pekat på brister i resurser. Det föranledde justitieministern att tre dagar före valet lova mer pengar. De kom inte.

Det här har inte att göra med att svartmåla rättsväsendet. Vi har att peka på uppenbara brister och halvsanningar i den socialdemokratiska retoriken.

Jag vill veta vad Susanne Eberstein och hennes partikamrater tänker göra för att tillförsäkra polisväsendet resurser för att klara anställning av de nya poliser som har utlovats och vad man tänker göra för att försäkra sig om att åklagarinstitutionen kan fullgöra sina uppgifter. Eller måste man, som riksåklagaren sade, dra ned på personalresurserna? Vilka konsekvenser får det i så fall?

Anf. 147 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! Det är alldeles riktigt att vi har lovat 4 000 poliser. Det ska komma 4 000 poliser. Men alla kommer ju inte år 2003. Man utbildar 1 000 stycken per år. Därför är jag alldeles övertygad om att de 4 000 poliserna kommer att kunna anställas, och det utan neddragningar. Det är nya resurser som ska komma till.

Jag har ju inte varit så länge i utskottet, men vad jag förstår har Riksåklagaren ett av sina år givit löneökningar som inte riktigt var inräknade i budgeten. Det har gjort att det har blivit lite kärt för honom. Det får man väl ordna upp på något sätt, men det var ju inte så bra att använda pengar som man kanske inte egentligen hade.

Det är å ena sidan ett bekymmer med åklagarna, det håller jag med om. Å andra sidan har de fått väldigt lönepåslag, och det borde väl kunna göra att de jobbar energiskt och bra.

Anf. 148 BEATRICE ASK (m) replik:

Herr talman! Polisens budgetunderskott, som man pekar på, är ju redovisade mer än en gång. Verksamheten leds såvitt jag vet av tidigare partikamrater. Men det är ju så att underskottet som polisen dras med motsvarar nära 800 anställda under de närmaste åren. Det är lätt att säga att det får man väl fixa, varför var man så dum att man tecknade på ett avtal? Resultatet är i vilket fall som helst att endera krävs det mer resurser eller också får vi ett budgetunderskott eller personalneddragningar. Är Susanne Eberstein beredd att ge besked här i dag om att vi ska ha personalneddragningar för att klara budgeten inom polisorganisationen? Det är den frågan som många anställda inom polisen naturligtvis ställer sig. I stället talades det i anförandet om de storslagna satsningarna. Det är ju bara munväder det handlar om.

Det sker mycket som är bra inom polisen. Jag kan säga att den kritik som riktades mot Polisstyrelsen i Stockholm är falsk. Jag är själv ordförande i Polisenämnden i City. Jag har ett mycket gott samarbete också med mina socialdemokratiska kamrater. Jag är mycket väl medveten om vad vi gör av positiv art också inom polisverksamheten. Men resurserna räcker inte för att klara de uppgifter som regeringen har ålagt oss. Det är ett stort bekymmer, och någon gång måste ni väl börja ta ansvar för den majoritet som ni ändå sitter med och den politik som ni ska bära?

Anf. 149 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Beatrice Ask har positiva erfarenheter från polisstyrelsen. Det var dock inte hennes polisstyrelse jag talade om utan den i Stockholms stad.

Om jag har förstått det rätt från Rikspolisstyrelsen går polisen generellt sett ihop. Vissa går back och andra klarar sig väldigt bra. Så det är naturligtvis ett bekymmer hur man fördelar resurserna över landet. Vi kanske behöver nya nycklar för hur vi fördelar dem. Det kanske inte alls är bra. Det ser olika ut, men totalt sett går man som sagt ihop. Då kan man fundera över varför vissa inte går ihop och andra går mer än ihop och hur man kan förändra det.

Men visst är det ett bekymmer. Många polismyndigheter dras med gamla underskott, och det måste de naturligtvis ta med sig och rätta till. Så har det ju alltid varit bestämt, att om man inte håller budgeten får man faktiskt ta med sig det. Då får man försöka ordna det senare. Det har egentligen ingenting med de här nya poliserna att göra.

Anf. 150 JOHAN LINANDER (c) replik:

Herr talman! Jag måste säga att det är en intressant retorik som Susanne Eberstein använder. Hon säger att vi i oppositionspartierna visser-

ligen har mer pengar i våra förslag till budgetpropositioner men att vi inte kommer att kunna göra något med dem. Susanne Eberstein säger också att det inte behövs mer pengar – jag uppfattade det i varje fall så. Samtidigt kunde man läsa i tidningen till exempel i lördags att det i Rikspolisstyrelsens budgetunderlag tydligt framgår att polisens pengar inte räcker till för de nya poliser som politikerna utlovat. De räcker i själva verket inte ens till för dem som finns i dag.

Här i Stockholm har länspolismästare Gunno Gunnmo räknat ut att underskottet nästa år blir 147 miljoner kronor. Min fråga till Susanne Eberstein är: Har Rikspolisstyrelsen och länspolismästaren räknat fel? Eller kan det vara så att det finns för lite pengar till polisen?

Anf. 151 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! Som jag alldeles nyss sade kanske det också handlar om en lite felaktig fördelning mellan de olika myndigheterna. Men det jag tycker är intressant är att vi satsar 24,5 miljarder kronor på rättsväsendet. Moderaterna vill lägga till 900 miljoner, Folkpartiet 500 miljoner, kd 700 miljoner och Centern faktiskt så mycket som 1 miljard kronor. Men det skulle räcka till väldans mycket.

Jag kan inte se att det löser så stora problem som oppositionen anser sig lösa med just att tillföra de här ganska små beloppen. Det är ju så att en borgerlig regering kommer att samarbeta med Moderaterna och sänka skattetrycket med 130 miljarder. Det betyder ju minskade inkomster. Då behöver man nog mycket mer poliser ute på stan, när vi sänker garden i fråga om välfärdssamhället.

Men det gäller som sagt att polisen tar till vara de resurser de har på allra bästa sätt, att vi får ned sjukskrivningarna och att vi inför den här *timecare*-tjänstgöringen som man ändå har sagt kommer att spara pengar på ett bra sätt.

Anf. 152 JOHAN LINANDER (c) replik:

Herr talman! Jag vill också säga, liksom Johan Pehrson gjorde, att det visst finns mycket som är positivt. Det blir inte bra i sådana här debatter när man svartmålar allting. Det är jättepositivt att det har kommit nya poliser i Sollefteå. Det kanske inte ser lika bra ut överallt.

Ett utvecklingsarbete är bra, men frågan är hur lång tid det ska pågå. Nu har ni haft nio år på er, men när drar ni slutsatsen att man kanske är inne på fel väg? Vi vet att antalet poliser minskar. Vi vet att brottsligheten ökar och blir grövre. Det kanske är dags att tänka om?

Sedan är det inte första gången som svaret på alla frågor är att Moderaternas skattesänkningar skulle göra det mycket sämre. Men det kanske inte hade blivit så i en borgerlig regeringen. Det vet vi inte. Men det får vi förhoppningsvis se efter nästa val.

Anf. 153 SUSANNE EBERSTEIN (s) replik:

Herr talman! Jag är glad över att det plötsligt har blivit en positiv anklang här, för så lät det inte i den tidigare debatten när jag satt och lyssnade på er. Jag tycker inte att vi ska tänka om utan att vi ska tänka vidare. Jag tror att vi faktiskt har många olika saker som vi kan förenas omkring och där vi skulle kunna komma överens om vad som är allra bäst att göra.

Det görs trygghetsundersökningar. Det görs inte bara i Sollefteå utan det har även gjorts i Jämtland. De är faktiskt tryggast i hela Sverige. Det är en ganska stor glesbygd i Jämtland. Men jag tror som sagt att det finns mycket att ta vara på hos de olika politiska partierna. Det kan man också se i en del av motionerna, precis som Johan Pehrson sade tidigare. Så vi har mycket gemensamt – men vi har också mycket som skiljer oss åt. Så får det väl vara i ett demokratiskt samhälle.

Anf. 154 LEIF BJÖRNLOD (mp):

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att instämma i vad Alice sade. Det var tacket till vårt kansli, som lyckades få ordning på allt det där som jag som nyvald ledamot såg som ett gigantiskt virrvarr av motioner, reservationer, särskilda yttranden och gamla uttalanden som jag snabbt försökte läsa in mig på. Kansliet har verkligen varit behjälpliga. Jag tackar verkligen för det.

Herr talman! Miljöpartiet stöder utskottets förslag. Vi har inte heller lämnat in några reservationer eller särskilda yttranden. Detta beror inte på att vi håller med om allt som står i utskottets förslag utan dels för att det har varit ont om tid att sätta sig in i alla förarbeten och överenskomelser som är gjorda sedan tidigare, dels för att vi efter valet har bytt representant i utskottet.

Vi har lämnat in flera motioner under den allmänna motionstiden som på olika sätt belyser Miljöpartiets ställningstaganden utan att det direkt påverkar budgeten. Därför kommer de att behandlas senare. Vi har bland annat begärt att livstidsstraffet ska omvandlas till ett tidsbestämt straff. Här tror jag inte att det ska vara något större problem att nå enighet, för det påverkar ju inte budgeten och det är ett steg mot ökad humanisering.

Miljöpartiet har genom Gustaf Fridolins motion begärt att regeringen ser över lagstiftningen vad beträffar konflikter mellan enskilda och samhället på grund av samvettsvägran.

Vi har vidare begärt att preskriptionstiden för miljöbrott förlängs, tillika med brott mot djurskyddslagen. De här brotten tar ju väldigt lång tid att utreda, och risken är att de skyldiga inte kan lagföras på grund av att preskriptionstiden är så kort och utredningen så komplicerad. Vi menar att det inte räcker med att bara förlänga preskriptionstiden. Miljöåklagarna behöver förstärkas också på personalsidan. Detta kommer givetvis att påverka budgeten, men det hoppas vi få återkomma till.

Vi har också i en motion efterfrågat större och bättre möjligheter till rättshjälp vid trafikskadeersättningsanspråk, eftersom det ofta är samma försäkringsgivare som beviljar rättshjälp som kan dömas att betala ut trafikskadeersättningen. Vi ser att det här kan vara svårt att undvika kritik för bristande opartiskhet i de fall man finner att skadeersättning inte skulle utgå. Det skulle man kunna undvika med en annan tingens ordning, det vill säga med utökade möjligheter till rättshjälp eller att man ser över försäkringskonstellationerna på ett annat sätt.

Vi har gått igenom de motioner som har lämnats in även från andra partier. Där finner vi reservation 10, om ersättningar till polisen för extrakostnader som är förorsakade av EU-toppmötet. Den har de borgerliga partierna gemensamt undertecknat. Man pekar där på att toppmötet blev 146 miljoner dyrare än vad som budgeterats. Reservanterna hävdar att Polismyndigheten i Västra Götaland ska kompenseras för merkostnader-

na. Vi delar den uppfattningen, och det gör regeringen också, att Västra Götalandspolisens ska få full tackning för dessa obudgeterade extrakostnader.

Utskottet skriver dessutom i sitt förslag att regeringen borde få i uppdrag att återkomma med förslag om anslag och tilläggsbudget för att täcka de uppkomna kostnaderna. Jag ser att det kan finnas många olika lösningar på detta. Här kommer vi att vara aktiva. Vi tycker att det är rimligt att om en polisstyrelse påläggs extraordinära kostnader bör också beställaren stå för kostnaden i någon form.

Vi har förståelse också för Centerpartiets reservation 11 angående polisförsörjningen i glesbygdssområden. Här tycks vi nästan ha nått en majoritet, tycker jag. Vi anser att behovet finns, och vi ser att det kan finnas fler och andra lösningar än det som reservanternas anför. Inför kommande budgetarbete kanske vi kan samsas om en skrivning som behandlar problemet något mer övergripande. Men ansatsen – att det handlar om en flexiblare och mer okonventionell lösning – delar vi.

I det här fallet delar jag också Alice Åströms uppfattning att det är väldigt viktigt att vi ser över situationen. Jag tycker inte att jag har hört några röster som varit speciellt motsträviga mot det.

Det finns en annan fråga som har värnats mycket. Det gäller stöd och ersättning till vittnen. Vi ser det som ytterst viktigt att pågående arbete ges de resurser som behövs i kommande budgetarbete. Vi menar att det är viktigt att vittnena får ett bättre stöd. Det handlar både om ekonomiskt och om personellt stöd för vittnena. Vi vet att det förekommer påtryckningar och hot mot personer som är beredda att uppfylla sitt samhällsansvar genom att vittna.

Från Miljöpartiets sida ser vi det som helt självklart att vittnen ska få sina kostnader helt täckta av det allmänna, för det är det allmänna de tjänar. Inom parentes kan jag säga att på många av Miljöpartiets kongresser har frågan om vittnesstödsverksamheten tagits upp. Vi anser att en av grundpelarna i ett rättvisesamhälle är att människor vågar vittna och höja sin röst mot orättvisor och brottslighet.

Miljöpartiet stöder således utskottets förslag. Jag yrkar avslag på samtliga motioner men signalerar samtidigt att vi kommer att återkomma i flera av frågorna i det kommande arbetet längre fram.

Vi vill samtidigt också deklarera att vi är kritiska till att riksdagen förlorar mer och mer av lagstiftningsinstrumentet genom att vi överlåter alltmer till EU. Vi ser det som ett hot mot vår demokrati och vårt självstyre att tvingas anpassa svensk lagstiftning, som i en del fall går mycket längre än EU-lagstiftningen, till exempel i drog- och alkoholfrågor. De ramlagar som antas av EU tvingar oss in i fällor som vi kanske inte vill vara i. Skjortan kan bli trång.

Jag är plågsamt medveten om att vi är medlemmar i EU och rättar mitt arbete efter detta faktum. Men jag är också lika plågsamt medveten om att Sverige kanske är det land som snabbast rättar sig efter de ibland absurda regler som EU-instanserna med panikartad hast tar fram. I det här fallet skulle jag vilja skynda mer långsamt – *festina lente* – för att få mer tid till eftertanke och mer djupgående demokratiprocesser än vad som är möjligt för tillfället.

Rom byggdes som bekant inte på en dag utan under en mycket lång tid. Så existerade Romarriket under flera århundraden innan det slutligen

föll sönder eller fragmentiserades. EU byggs i en rasande takt och med tvivelaktig folklig förankring. Jag vet att det som växer fram med organisk struktur och i konkurrens med sin omgivning och får den tid som behövs till anpassning gentemot sin omgivning blir livskraftigt och bestående.

Därför, kära kammarledamöter, *festina lente!*

Anf. 155 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Jag är plågsamt glad över att Sverige deltar i samarbetet med de andra europeiska demokratierna för att försöka bekämpa bland annat brottslighet som är gränsöverskridande. Det hade den varit oavsett om Sverige hade varit medlem i Europeiska unionen eller inte. Men det är inte detta som är min fråga.

Jag undrar bara om Leif Björnlod med tanke på sitt intresse för preskriptionsregler kan tänka sig att man förlänger eller tar bort preskriptionsreglerna för till exempel mord. Där är preskriptionstiden 25 år i dag.

Anf. 156 LEIF BJÖRNLOD (mp) replik:

Herr talman! Samarbete med EU har jag absolut ingenting emot. Jag tycker att det är väldigt bra. Jag är för ett internationellt samarbete – ett ökat internationellt samarbete på många plan. Men jag är inte för en inlåsning i *Festung Europa*. Därför ser jag utvidgningen som ett positivt tecken och tycker att den kan leda åt rätt håll. Jag är medveten om vad som händer.

Frågan gällde om man kan utöka preskriptionstiden för mord. Jag måste erkänna, Johan Pehrson, att jag inte klarar av att svara på den frågan. Jag tycker att 25 år verkar vara en tillräckligt lång tid, men jag har inte satt mig in i frågan och kan alltså inte ge ett genomtänkt svar på den.

Anf. 157 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s):

Herr talman! Det låter nästan som besvikelse på vissa håll bland de borgerliga när det talas om de satsningar som har gjorts. Och det är kanske en besvikelse över att det inte har utvecklats på det sätt som de borgerliga tänkte. Det talas om att det skulle vara så katastrofalt – både verkligheten, som man säger, och satsningarna på rättsväsendet.

Låt oss börja med verkligheten. Varje brott är ett brott för mycket, särskilt för det utsatta brottsoffret. Men det kan också i en sådan här debatt vara värt att erinra sig att statistiken över de senaste tio åren visar att brottsligheten inte har ökat totalt. Man kan peka på ett år här, ett kvartal där eller en viss typ av brottslighet – så kan man sicksacka sig uppåt. Men faktum är att brottsligheten totalt sett faktiskt inte har ökat under de senaste tio åren. Det hjälper förstås inte det enskilda brottsoffret. Det sista man ska säga till ett brottsoffer är att brottet inte är så farligt därför att brottsligheten inte har ökat totalt sett, men det kan vara värt att nämna det i en sådan här debatt, om inte annat så för saklighetens skull.

Flera har talat om andra saker än bara satsningar på rättsväsendet. Det är också det som har präglat det arbete vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet har lagt ned: att se helheten i kampen mot brottslighet. Man ska inte, på det sätt som man såg på kampen mot brottslighet för 30–40 år sedan, tro att detta är något som inte berör andra människor än polisen. Så är det inte. Det vet vi ju. Vi vet att vi måste fortsätta att satsa på skolan. Vi vet att det gäller att hindra ungdomar att hamna snett och att sätta in åtgärderna tidigt. När vi vet det måste vi fortsätta att utveckla den sociala välfärden. Brottbegås många gånger av sociala orsaker, och sociala klyftor bidrar till ökningen av brott. Det är därför det är så viktigt att se helheten och bekämpa sociala orättvisor för att få ned brottsligheten.

Det är dock också viktigt att vi fortsätter att utveckla det engagemang som finns bland många medborgare i de nästan 250 brottsförebyggande råd som nu finns runtom i vårt land där tiotusentals människor gör ett fantastiskt arbete, alltifrån socialtjänst till skola och idrottsföreningar, med att just med den lokala förankringen förebygga brott. Och just detta att förebygga brott är ju det bästa sättet att bekämpa brottslighet.

Det är en skymf och en förolämpning mot dessa tiotusentals människor att kalla detta för medborgargården. Jag hoppas att det beror på att man inte känner till dem. Jag råder dem som kallar detta för medborgargården att besöka de brottsförebyggande råden. Jag tror inte att man kommer att fortsätta att kalla dem för det när man åker därifrån. Medborgargården, om det nu finns några, är någonting rent kriminellt och någonting helt annat än alla de människor som gör detta fantastiska arbete.

Här är vi ledande men knappast ensamma. Tvärtom talar just nu alla länder i EU om detta sätt att bekämpa brottslighet och att arbeta brottsförebyggande. Vi ska väl inte vara de som kliver av detta när vi nu ligger i en så framskjuten position.

Det finns också de som säger: Nej, vi ska inte satsa på brottsförebyggande arbete, vi ska satsa på poliser. Men då visar man också en stor okunskap om hur de brottsförebyggande råden arbetar. Ju mer vi satsar på detta, desto mer måste vi satsa på polisen. Den mest centrala rollen i de brottsförebyggande råden har nämligen just polisen. Det är alltså inte antingen–eller utan både–och.

När det gäller satsningen på polisen har vi flera personer här i kammarerna som är nya i debatten och kanske inte känner till det som gjorts tidigare. Jag måste i så fall upprepa hur det ser ut i verkligheten.

Det här var inte något som kom i årets valrörelse, utan det påbörjades under vår förra mandatperiod. I vårt samarbete med Miljöpartiet och Vänstern beslutade vi att öppna en ny polishögskola i Umeå 2000. Vi öppnade ytterligare en i Växjö 2001. Detta innebar att vi nu kunde börja utbilda bortåt 700 poliser per år. Trots stora pensionsavgångar, trots det som sägs – helt korrekt – om att det blir fler äldre poliser, innebär detta ett netto på nästan en till polis per dag i Sverige. Säg, Beatrice Ask, när det hände sist! Säg, Peter Althin, när vi hade en sådan satsning! Och kom inte och säg att detta inte är en satsning på polisen!

Sedan har vi, vilket har nämnts, talat om att öka detta ytterligare. Vi ska utbilda 4 000 poliser under den här mandatperioden. Rikspolischefen har nämnts här, och han säger att det inte går att utbilda fler poliser om vi ska ha samma höga kvalitet. Vi har alltså slagit i taket när det gäller att

utbilda poliser, och detta försöker man retoriskt framställa som att vi inte satsar på rättsväsendet!

Sanningen är ju att detta är en oerhört besvärande situation för de borgerliga – att vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet nu är totalt ledande i de här frågorna och gör den här stora satsningen på polisen, men också att vi inte nöjer oss med att bara räkna antalet poliser utan också på olika sätt vill bekämpa brottsligheten. Vi säger inte: Det räcker att bara utbilda fler poliser, och sedan ska vi inte engagera oss. Tvärtom vill vi fortsätta på det här breda sättet men självklart låta polisen ha en central roll.

Man säger också från flera håll: Ja, men det här finns det ju inte täckning för. Det här kommer att kräva mera pengar. Till alla er kan jag bara säga: Ni har alldeles rätt. Det är klart att det kommer att krävas mera pengar om det ska utbildas ännu fler poliser. Det är just det arbetet som nu pågår. Det är just de beräkningarna som nu görs. Jag kan inte här och nu säga exakt hur mycket som behövs, och det kan ingen annan heller göra. Just nu pågår de beräkningarna, och sedan kommer förhandlingarna att ta vid.

En sak kan vi dock slå fast, som är ganska given: Om det utbildas ännu fler poliser kostar det ännu mer pengar. Det är alldeles självklart, och det har vi naturligtvis också haft med i beräkningarna när vi presenterat det förslag som nu finns med i vår uppgörelse med Miljöpartiet och Vänstern. Självklart kommer det att behövas ytterligare resurser.

Vi fick under hela 2001 – jag vet inte hur många gånger jag stod och svarade på interpellationer om detta – höra: Det här kommer aldrig att räcka. Det är alldeles för lite pengar. Vad hände? Jo, det hände att det till och med blev ett överskott vid utgången av året. Det kunde ha blivit ett underskott på tiotals miljoner, kanske hundra miljoner. Vi har en budget på 13,6 miljarder, och det är väldigt svårt att pricka exakt rätt.

Självklart ska de poliser som utbildas också få arbete. Och poliser hör väl till de få som också garanteras att få arbete. Inte har vi en massa arbetslösa poliser! Jämför det med andra yrkesgrupper, där man faktiskt löper en risk när man utbildas att inte få ett arbete. Så är det inte med polisen, utan där får man arbete. Självklart ska vi också, när vi nu utbildar de här poliserna, se till att de får arbete i framtiden.

Men som sagt räcker detta inte. Vi måste också göra ytterligare satsningar på till exempel åklagare, som nämnts. Och för att rätta Beatrice Ask: Det är inte en neddragning utan en höjning med 46 miljoner. Det är riktigt att jag fick frågan tre dagar före valet, och jag upprepade då det som redan hade beslutats. Jag bedömde det till 45 miljoner. Jag hade fel. Det var 46 miljoner. Det är alltså den ökning som nu sker på åklagarsatsningar för 2003 jämfört med 2002.

Vi måste också fortsätta att satsa på kriminalvården. Den har fått ett tillskott i år och kommer att få ytterligare resurser nästa år. Det behövs. Hur mycket vet vi inte heller än, men man har ett ökat behov av platser. Det beror naturligtvis också på de satsningar på polisen jag nämnde som redan har gjorts och som nu gör att arbetet intensifieras på många håll i landet. De beräkningar som har presenterats av Kriminalvårdsstyrelsen talar om uppemot 350 platser inom de kommande två åren.

Detta kommer alltså att behövas. Men jag vill också, när det nu talas om att kriminalvården är så usel och att det inte görs någonting, nämna att jag häromveckan träffade Kriminalvårdsstyrelsens generaldirektör Bertel Österdahl. Han talade om jämförelser med andra länder. Precis som Johan Linander säger är återfallstalet ungefär 40 %, och han kunde inte säga något annat land i världen som har ett lägre tal. Sedan tycker jag också att det ska bli ännu lägre, men det kan vara bra att sätta det i sitt sammanhang när man talar om att den svenska kriminalvården är så usel. Därmed dock inte sagt att den inte kan bli ännu bättre.

Men som sagt: Det är klart att det behövs ytterligare resurser. Vi har redan tillskjutit 2 miljarder för de år vi nu har bakom oss. Vi kommer att fortsätta att satsa på de här frågorna. Vi kommer att göra det, men vi kommer att göra det på det breda sättet att vi hela tiden också bekämpar de sociala orsakerna. Det är just på det sättet som vi kan fortsätta att bekämpa brottsligheten på ett effektivt sätt.

Anf. 158 BEATRICE ASK (m) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är väldigt onödigt att hålla på och recensera humöret på kombattanter från olika partier. Jag är inte ett dugg besviken över att Socialdemokraterna lägger pengar på rättsväsendet. Jag tycker att det är väldigt bra. Men när vi nu i kammaren ska diskutera budgetförslaget måste jag säga att jag är bekymrad – och där skiljer vi oss åt – därför att vi uppfattar att de resurser som anslås för att förverkliga ambitionen om att utbilda och anställa 4 000 nya poliser inte räcker. Det är det som vi diskuterar. Det var det jag pekade på i mitt inledningsanförande, och det är där jag tycker att man måste ha debatten.

Det är också så – och det är ingen nyhet för Thomas Bodström – att polisen dras med stora ekonomiska bekymmer. Det var ju mer en händelse än en framgångsrik politik, höll jag på att säga, som gjorde att man inte fick ett underskott under ett år. Långsiktigt har man tyvärr en ganska dålig budgettäckning. Risker är uppenbar, med de rapporter vi får om hur regeringens budget slår, att man måste välja: budgetöverdrag eller personalneddragningar. Underskotten motsvarar ungefär 800 anställda de kommande åren. Jag vill att justitieministern ger besked. Vad väljer regeringen?

Det andra jag ville kommentera var att det är självklart att jag vet skillnaden mellan brottsförebyggande råd och medborgargården. Problemet är att det inte bara är de av polisen organiserade verksamheterna som vi ser växa fram runtom i landet utan andra organisationer och grupperingar av människor som känner förtvivlan över det som händer. Det är det som är bekymmersamt. Det är det som gör det så allvarligt när justitieministern talar om att den som är utsatt för brott ska ta sitt ansvar för att motarbeta brottsligheten. Då gagnar man verksamhet som kan vara till men för rättssäkerheten.

Anf. 159 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Vi är som sagt överens om flera saker. Det behövs mer pengar för ytterligare satsningar. Det är bra att Moderaterna nu ger klart stöd till brottsförebyggande råd. Och vi är överens om att vi på alla sätt ska förkasta medborgargården.

Anf. 160 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Justitieministern verkar vara väldigt konfliktinriktad. Det kanske kommer att kännas skönt med lite jullov även för justitieministern.

Vi har här inne just nu ett gemensamt ansvar. Några av oss är folkvalda, justitieministern är utvald för att leda och se till att vi har en bra verksamhet hos de rättsvårdande myndigheterna. Då blir rollfördelningen naturligtvis att justitieministern och hans parti ska tala om allt bra som händer. Men vi har också en annan skyldighet här i kammaren, att tala om de brister som finns. Och jag tycker att de är allvarliga på några håll. Vi är några från oppositionen som förbehåller oss rätten att påpeka detta.

Thomas Bodström lyfte fram regeringens fantastiska satsningar på att komma till rätta med de sociala orättvisorna. Det är nästan som ett skämt. Drogerna ökar. Alkoholmissbruket ökar. Barnfattigdomen ökar, något som blir brutalt tydligt i juletid. Psykiatrin rustas ned. Vi har en skola som sorterar ut eftersom kunskapsluckorna är stora. Arbetsron är frånvarande i många klassrum. Vi har en integration som är så misslyckad att Thomas Bodströms partikolleger nu säger att Göteborg är fullt. Malmö är fullt. Vi ska stänga dessa städer. Det kan inte komma in några fler flyktingar för de kan inte integreras med socialdemokratiska regeringens politik. Vi har en arbetsmarknad som permanent administrerar ett utanförskap för många stora grupper, och vi har ett sjukskrivningselände som skapar stora mänskliga offer.

Denna verklighet driver fram kriminalitet. Här har regeringen goda avsikter att motverka allt det jag sade. Det råder inget tvivel om det. Men resultatet är förfärande.

Men jag vill inte hålla på med sådana bagateller. Den nationella polisen är ett projekt som nu håller på att växa fram inom Rikspolisstyrelsen. Jag vet väldigt lite. Jag läser några tal. Jag läser Rikspolisstyrelsens budgetdokument. Jag ser vart det är på väg. Mycket som planeras och görs är bra, som jag sade i mitt inledningsanförande. Det behövs en samordning. Men var sker den politiska styrningen, och vad är Thomas Bodströms uppfattning om vart polisen ska gå i strukturihänseende?

Anf. 161 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Det var inte meningen att låta så konfliktsjuk. Men när man sitter här ett par timmar och lyssnar blir man lite argumentationslysten.

Jag vill understryka till Beatrice Ask att det lät som om man var besviken.

Till det konkreta svaret. Det är klart att det finns saker som kan göras mycket bättre inom olika områden. Självklart! Det gäller naturligtvis också bekämpningen av sociala orättvisor. Inte för att återgå till valrörelsen, men det är ju det som är så viktigt att vi tycker att det är mycket viktigare än stora skattesänkningar, som man framför allt från moderat håll presenterade. Det skulle i sin tur leda till ökad brottslighet.

På den konkreta frågan om polisen vill jag svara att det var ett stort problem med det enormt stora antal polismyndigheter som fanns förr. Nu har det blivit en klar förbättring. Men det är viktigt att vi också behåller det decentraliserade perspektivet, därför att det ser som vi vet mycket olika ut i Sverige.

Prot. 2002/03:37

16 december

Rättsväsendet

Anf. 162 JOHAN PEHRSON (fp) replik:

Herr talman! Det sista var inte riktigt ett svar. Jag undrade över att en hel del demokratiskt inflytande försvinner när man nu ska slå ihop till färre myndigheter. Det kan tyckas löjligt att man ska bry sig om det demokratiska inflytandet vid polisen. Men ur ett historiskt perspektiv kan det vara ganska viktigt att ha det, om man minns hur historien sett ut tidigare. Jag tycker att det är bra.

Jag kan tänka mig att vi gör vissa rationaliseringar. Men då måste jag veta vad mina politiska motståndare just nu och de som leder regeringen tycker om utvecklingen mot en nationell polis. Hur kommer justitieministern att leda detta i regleringsbrev? Vad kommer man att ge klartecken till? Vi har en hel del fakta på bordet redan.

Anf. 163 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Det finns inget färdigt förslag. Det är viktigt att vi fortsätter att utveckla samarbetet. Det har inte alltid fungerat tidigare. Men det är också viktigt att vi behåller den decentraliserade roll som ändå finns ute i landet. Exakt i detalj hur det kan se ut kan jag inte svara på här.

Anf. 164 PETER ALTHIN (kd) replik:

Herr talman! Jag är ganska ny i rollen som riksdagsman och måste säga att jag reagerade mycket negativt när jag märkte den låga kvalitet på retorik som justitieministern började med när han påstod att de borgerliga partierna – och jag ingår ju i den skaran – skulle känna besvikelse över de satsningar som Socialdemokraterna har gjort. Det är rent nonsens. Tvärtom tycker vi att det är bra att det satsas på det område som länge och fortfarande är ett kristdemokratiskt kärleksbarn.

Brottsligheten ligger på en så hög nivå att inte ens en socialdemokrat kan vara vare sig nöjd eller stolt. Men jag vill ha svar på sådana frågor som hur man ska komma till rätta med de brister som justitieombudsmannen fann när det gällde utredning av vardagsbrottsligheten. Vad har man för tankar på att komma åt detta? Det är en konkret fråga. Jag ska inte förlänga pinan.

Anf. 165 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Det vi ska fortsätta göra är förstås att satsa på dels flera poliser, dels bättre samarbete mellan polis och åklagare, dels utveckla polisens arbetsuppgifter och dels utveckla polisens arbetsmetoder för att därigenom utveckla möjligheterna att höja uppläringsprocenten. Jag delar helt Peter Althins uppfattning att den måste bli högre.

Anf. 166 JOHAN LINANDER (c) replik:

Herr talman! Man får en bild av att allting tycks vara bra när man lyssnar på justitieministern. Men det är inte riktigt den bild jag får när jag är ute och pratar med poliser, kriminalvårdspersonal och alla andra människor för den delen. Den bilden är verkligen inte en bild av att allting är okej i svenskt rättsväsende.

Min fråga till justitieministern är helt enkelt: Är det okej? Ska vi i samhället acceptera att vi nu har nått en nivå för återfallsfrekvens på 40 %? Visserligen sade justitieministern att den borde vara bättre, även om vi är bäst, men vill man förbättra får man också tillföra de resurserna, och dem hittar jag inte i er budget. Frågan är: Ska vi nöja oss med den nivå vi har i Sverige i dag?

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

Anf. 167 Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Nej, vi ska inte nöja oss. Vi ska få ned återfallsbrottsligheten ytterligare. Vi ska höja upplysningsprocenten. Vi ska bli ännu bättre på att ge stöd till brottsoffer. Vi ska bli ännu bättre på att ge stöd till vittnen.

Peter Althin reagerade på att jag hotade att avgå. Det var faktiskt en helt annan fråga som ställdes, nämligen: Är du helt nöjd? Nej, den dagen jag är helt nöjd kommer jag att avgå. Det var svaret på den frågan. (forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 17.58 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

6 § (forts.) Rättsväsendet (forts. JuU1)

Anf. 168 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Ledamöter och lyssnerska! Jag vill här i mitt debattinlägg sätta fokus på polisverksamheten och våldet mot kvinnor och barn i samhället.

För att människor ska känna sig trygga i samhället och i kontakterna med olika myndigheter måste hela kedjan i rättsväsendet fungera väl. I dag är det uppenbart att många ifrågasätter rättsväsendet, och mycket är på grund av bristen på poliser. Det är i dag ingen självklarhet att polisen finns tillgänglig efter att brott har begåtts. Speciellt märkbart är det för många som bor på landsbygden och i glesbygd, där avstånden till tjänstgörande polis har ökat efter de omorganisationer som genomfördes under 90-talet. Det är också fler i dag än för några år sedan som säger att det inte är någon idé att ringa polisen därför att det ändå inte kommer någon. Det kan vara en förklaring till det lägre antalet registrerade brott.

I fredags, den 13 december, rånades en bank i Hagfors i Värmland av tungt beväpnade rånare. Närmaste polispatrull befann sig 6 mil därifrån. Först efter en timma anlände polisen till brottsplatsen. Mellersta och norra Värmland har varit hårt drabbat av grova bankrån. Bara sedan den 9 augusti har fem rån mot bank, post och värdetransporter utförts i Värm-

land. Det har varit bara under detta år, sedan har det genomförts rån tidigare.

Neddragningen inom polisen i Värmland anges vara en bidragande orsak. Polisen ska spara. I augusti innevarande år hade vi 385 poliser i länet. Det behövs 425 poliser för att uppfylla kraven på tillgänglighet.

I de fall polisanmälan har gjorts uppstår ett annat problem. Endast 26 % – det har vi hört tidigare – av alla polisanmälda brott klarades upp under 2001. Då fick jag också höra att de avskrivna brotten hade räknats in. Det är en oerhört låg andel uppklarade brott. Man kan konstatera att brott lönar sig för de flesta gärningsmän, vilket är beklagligt. Att korta ned handläggningstiderna och utreda fler brott är en mycket viktig och prioriterad fråga för oss i Centerpartiet.

Bristen på anslag till polisväsendet är illavarslande och påverkar hela rättssystemet men även hur polisen organiseras ute i landet. Vilka arbetsförhållanden som finns och vilken fortbildning polisen erhåller påverkar hur allmänheten bemöts. Även poliskåren, liksom personalen inom vård och omsorg, påverkas av stress och den press de utsätts för i yttre tjänst, ibland med livet som insats. Detta har bidragit till att 850 poliser är långtidssjukskrivna av landets totala poliskår på drygt 16 000. Detta är till stor nackdel för allmänheten. Det betyder färre poliser i tjänst samtidigt som nya arbetsuppgifter har tillkommit efter Sveriges inträde i Schengenavtalet. För Värmland som gränsar mot icke EU-anslutna Norge betyder det en ökad gränsbevakning för länets poliskår, men också en ökad bevakning vid flygplatsen. Det är ett arbete som görs utan att länets polis kompenseras för de nya arbetsuppgifterna.

Den försämrade arbetsmiljön för dem som ska skydda samhällets medborgare drabbar i förlängningen allmänheten och förtroendet för rättsväsendet. Vi har nyligen hört att regeringen anslår i budgeten 100 miljoner kronor mer än tidigare till polisväsendet. Det tycker vi från Centerpartiets sida är otillräckligt för att täcka kostnaderna för exempelvis rekrytering av nya poliser, rehabilitering av långtidssjukskrivna poliser samt kompetensutveckling och vidareutbildning av poliser. Dessutom ska 4 000 nya poliser utbildas inom den kommande mandatperioden. Ingenstans står det var de pengarna ska tas från. I januari 2003 antas 192 studenter till Polishögskolan i Solna, 96 studenter till polisutbildningen vid Umeå universitet samt 96 studenter till polisutbildningen vid Växjö universitet. Om man tar in lika många hösten 2003 utbildas det totalt 768 poliser.

Av budgetpropositionen framkommer inte heller hur polismyndigheten ska få råd att anställa de nya poliserna. Det är redan i dag ett stort problem i mitt hemlän.

Ett annat bekymmer är att eftersom regeringen inte anpassar budgeten efter polisväsendets behov måste efterjusteringar göras genom tilldelningar av extra medel. Detta gör det också mycket svårt att planera för polisväsendet på längre sikt.

Jag vill också lyfta fram de många långtidssjukskrivningarna, som har ökat från år 2000 till 2001. Långtidsfrånvaron bland poliser har också ökat. Enligt uppgift i ett enda län räknas det med att 20 stycken av de långtidssjukskrivna inte kommer att återvända till arbete. Ställer man antalet kort- och långtidssjukskrivna i relation till de poliser som utbildas, och dessutom en hög medelålder där ganska många poliser har lä-

karintyg på att bli befriade från yttre tjänst, är nettotillökningen för nya poliser låg framöver – trots satsningarna på nya platser.

Jag vill lämna polisverksamheten och gå över till våld mot kvinnor och barn. Våld mot kvinnor är ett brott, och brottsliga gärningar är straffbara. Trots detta får i dag brottsoffren, kvinnorna, fly sina hem efter misshandel och övergrepp. Kvar sitter gärningsmannen i orubbat bo. Det är upprörande att det är offret som har en svagare ställning efter övergrepp. Det är offret som får fly och gömma sig medan gärningsmannen kan fortsätta att leva i paret bostad och röra sig fritt i samhället. Kvinnor med barn, som misshandlas av en man de har en relation till, tvingas fly hemmet, flytta runt och leva gömda. Dessutom ifrågasätter de sociala myndigheterna om de är lämpliga vårdnadshavare på grund av avsaknad av en fast bostadsadress. Det är häpnadsväckande att representanter från sociala myndigheter kan lägga ytterligare bördor på offret utan hänsyn till omständigheterna och till varför de saknar en fast bostadsadress.

Det är hög tid att attityder och värderingar bearbetas inom beslutande församlingar och av myndigheterna. Man ska där i samverkan garantera att brottsoffret, med barn, får tillgång till familjens bostad och att polisen, med lagens hjälp, flyttar på gärningsmannen.

Vi har alla ett ansvar att agera när vi misstänker att någon blir misshandlad. Fler måste våga tala och anmäla den som misshandlar. Mäns våld mot kvinnor och barn understöds när vi inte reagerar och agerar. Kvinnomisshandeln är så utbredd i dagens samhälle att den betraktas som ett folkhälsoproblem. Den snedvridna kvinnosyn som förmedlas i medier, där kvinnor och barn exploateras som objekt, har visat sig få en förödande påverkan på människor. Respekten för kvinnor har minskat, och vi förfäras över de ökade våldtäkterna, som i dag kan drabba vem som helst och var som helst. Hur vuxna våldsmän agerar är en alarmrande signal på hur det står till med respekt, moral och omsorg om varandra i samhället.

Jag vill också ta upp frågan om barnen som utsätts för våld. Våld drabbar ju alla grupper, även de mest oskyldiga, barn, som utsätts för misshandel och även misshandel till döds. Små barn, helt utlämnade, har utsatts för besinningslöst våld av en närstående. De har kvävts, sparkats och förgiftats till döds.

Nyligen har vi fått veta att en av gärningsmännen, som brutalt dödat sin styvson, fått en fängelsedom på tre och ett halvt år. Det är naturligtvis många som har upprörts över den domen. Man kan fråga sig vilket värde barn har i det svenska rättsväsendet.

Barnkonventionen ska ge barnet en starkare ställning i samhället, men hur tolkar våra myndigheter barnkonventionen? Brott mot barn ska betecknas som mycket allvarliga – ändå väljer domstolen den lägre straffskalan.

Jag anser att rättsskyddet för barn som misshandlas måste bli starkare. Jag vädjar till justitieministern, som inte finns här nu, att medverka till att brott mot små barn betraktas som extra allvarliga. Finns det brister i tillämpningen av lagen måste de åtgärdas omgående. Rättsskyddet måste bli bättre för de allra svagaste i samhället.

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

Anf. 169 ULF SJÖSTEN (m):

Fru talman! Bristerna i det svenska rättsväsendet blir alltmer påträngande. Det har vi fått många bevis för här i kammaren under dagens lopp. En socialdemokratisk nedrustningspolitik slår nu igenom med full kraft. Många polisstationer har stängt, närpolis har försvunnit, utredningshögarna växer och köerna till domstolarna för att få sin sak rättsligt prövad blir längre och längre.

Människor känner sig i allt större utsträckning otrygga i vårt land. Många kommuner känner sig tvingade att göra det som staten inte klarar fullt ut i dag. Kommunala brandkårer nattpatrullerar, division 5-laget i fotboll övervakar den med svett och hårt arbete nybyggda klubbstugan och väktare patrullerar på allmän plats.

Det är bra att kommunerna, de brottsförebyggande råden – som har nämnts med enfärd tidigare i dag av justitieministern – organisationer, företag och enskilda engagerar sig i olika former av brottsförebyggande arbete. Det nuvarande engagemanget, som ofta finns i en gränsszon, fru talman, är dock ofta av nöd tillkommet och en följd av att rättsväsendet i dag inte klarar sin uppgift fullt ut.

Handläggningstiderna tenderar också att öka, vilket är särskilt allvarligt när det gäller brott som begås av unga. Det är alltid viktigt att samhällets reaktion på brott är snabb, tydlig och konsekvent. Det är aldrig viktigare än när brotten begås av unga människor, under 18 år. Tidiga insatser av preventiv, repressiv eller rehabiliterande art kan i väldigt många fall förhindra fortsatt brottslig verksamhet och föra en ung människa in på rätt spår i livet. Det är då viktigt att hela rättskedjan med polis, åklagare och domstolar fungerar bra. Det räcker med att en länk bryts för att möjligheterna till den snabba och tydliga reaktionen ska försvinna.

Grovt våld tenderar att bli grövre och inträffa oftare. Det finns många orsaker till att våldet eskalerar, men en viktig orsak, fru talman, är att polisen har minskat kraftigt i bostadsområdena, på gator och torg och inte minst bland ungdomar i riskzonen för att hamna i missbruk och kriminalitet.

En tillåtande attityd till droger har smugit sig in hos alltför många ungdomar. Det svenska samhället står fortfarande starkt och samlat i sin kamp mot droger trots att många drogliberala krafter verkar ute i Europa. Det är bra. Den kampen måste vi alla föra med ännu större kraft i framtiden.

Trots detta är det i dag för många unga som ser de nya så kallade designade drogerna, som exempelvis ecstasy, *partypoppers* och för den delen GHB och GBL, som bara ett medel för att festa och ha kul. Det är en mycket oroande utveckling, där all kraft måste uppammas för att påverka ungdomarnas egna attityder. Det är viktigt att samhället och lagstiftande organ, som vi själva, reagerar snabbt och tydligt när nya droger dyker upp på arenan. Det ska inte ta flera år, fru talman, att narkotikaklassa en dödlig drog som exempelvis GHB.

Rättsväsendet i ett brett perspektiv har givetvis en central roll i detta förebyggande arbete.

Under stor del av 1990-talet har den socialdemokratiska regeringen bidragit till att försämma förutsättningarna för den svenska polisen och det övriga rättsväsendet. Mot bakgrund av de rapporter som dagligen kommer om rättsväsendets tillkortakommanden borde slutsatsen vara att

rättsväsendets rehabilitering och rekonstruktion prioriterades i statsbudgeten för 2003. Fru talman! Den socialdemokratiska budgeten kan beskrivas med orden "för lite" och, tyvärr, i många fall "för sent".

Trots detta säger nu Socialdemokraterna att man satsar kraftfullt på rättsväsendet. Det har vi hört från denna talarstol åtskilliga gånger, under denna debatt och tidigare. Den uppfattningen delas inte av åklagarna, som med budgeten för 2003 riskerar ytterligare personalminskningar när det gäller både åklagare och kanslist.

Svenska polisförbundet i Stockholms län säger nej till nyanställningar av polisaspiranter med anledning av länets skenande budgetunderskott. Länspolismästaren i Stockholm begär mer pengar för att klara verksamheten 2003.

Polisbemanningen i Svenljunga kommun, i Sjuhäradsbygden, som jag kommer från, har under en längre tid varit en polis två timmar i veckan. I Svenljunga hade man en gång i tiden flera poliser varje dag i veckan. Förändringar är bra, ärade ledamöter, men här har det gått för långt. Dessa exempel är inte unika utan betecknar ett tillstånd som i större eller något mindre omfattning råder i hela Sverige.

Fru talman! Många människor känner sig i dag inte trygga i sin vardag. Tryggheten består inte enbart av att samhället har tillräckligt många poliser eller åklagare. Men människor har en självklar rätt att känna sig trygga till liv och egendom i Sverige. Människor har rätt att förvänta sig att misstänkta brottslingar lagförs och i förekommande fall bestraffas för sina gärningar. Man har också rätt att förvänta sig att grova brottslingar finns kvar inom lås och bom så länge som de utgör ett allvarligt hot mot enskilda människor och samhället i stort.

Vi moderater vill stärka rättsväsendet, och vi har därför för de två år som berörs här, 2003 och 2004, anslagit ca 2 miljarder mer än regeringen till rättsväsendet. Vi vill stärka skyddet för den enskilde invånaren i vårt land, med den grundprincipen att det inte är de som följer lagen som ska behöva ändra livsstil utan de som bryter mot lagen.

Vi tror också att Sverige behöver en fjärde polishögskola. Min personliga uppfattning, fru talman, är att den bör placeras i västra Sverige och varför inte i den ort där samtliga aktörer i Västsverige tycker att den är bäst lämpad att ligga, i Borås?

Fru talman! Vi moderater vill agera nu för att slippa reagera senare.

Anf. 170 HILLEVI ENGSTRÖM (m):

Fru talman! Ingen kedja är starkare än dess svagaste länk, brukar man säga. Dessvärre är alla länkar i rättskedjan på tok för svaga och underdimensionerade för att klara av medborgarnas berättigade krav. Därför tillför Moderaterna i sin budget närmare 2 miljarder extra under en tvåårsperiod.

Låt mig ta några exempel.

På åklagarsidan är det en mycket kraftig arbetsbelastning som leder till en enorm press på personalen som också resulterar i stora sjukskrivningstal. Därutöver finns det närmare 100 000 brott med känd gärningsman som inte klaras upp på grund av bristande resurser.

Prot. 2002/03:37
16 december

Rättsväsendet

Inom kriminalvården råder det också en stor arbetsbelastning och en stor överbeläggning – det har vi hört här i kammaren i dag. Det är dubbelbeläggning i celler som endast är avpassade för en person. Detta leder till en ren förvaring, och det möjliggör inte vårdande insatser. Det leder också till att kampen mot narkotika på anstalterna försvåras, och möjligheterna för personalen att genomföra ett professionellt arbete minskar. JO har även mottagit flera anmälningar och har också lämnat synpunkter på att man inte får ta emot besök när man är häktad eller är dömd till fängelse.

Inom kriminalvården finns det ca 5 500 narkomaner, och det antalet blir sannolikt större med den politik som regeringen för. Den rådande svåra situationen riskerar även att ytterligare försvåra kompetensförsörjningen, särskilt i storstäderna där de anställda kan få jobb på andra håll.

Det förs en diskussion på sina håll om att en möjlig väg att komma till rätta med den här beläggningssituationen inom kriminalvården skulle vara att man återinför halvtidsfrigivningen. Det är i alla fall någonting som vi moderater aldrig kan ställa upp på. Redan i dag anser vi att strafflängden för grova våldsbrott är för kort, och att frige grovt kriminella personer på grund av att det råder platsbrist skulle vara samhällets riktiga reträtt.

Sedan ska jag gå över till polisen. Jag ska citera ur Rikspolisstyrelsens budgetunderlag. Där skriver man: ”En samlad bedömning av det aktuella resursläget kännetecknas av att det alltfjämt råder en differens mellan statsmaktens målsättning för polisverksamheten och myndigheternas reella möjligheter att bedriva polisverksamhet enligt dessa intentioner och mål. I praktiken gäller att de lokala polisstyrelserna i sina verksamhetsplaner tvingas prioritera mellan de av statsmakterna prioriterade områdena.”

Att prioritera innebär som vi alla känner till att välja bort, att välja bort en angelägen arbetsuppgift.

Om en ekonomisk balans ska klaras av måste man, enligt Rikspolisstyrelsen, minska antalet anställda inom polisen med ca 1 800 personer. Och antagningen till polishögskolan måste reduceras till ett minimum.

Sedan kan man också säga att åldersstrukturen är hög och att det är höga sjukskrivningstal inom polisen. I genomsnitt är polisanställda sjukskrivna 3 ½ veckor per år. Det innebär 1 500 årsarbetskrafter.

Rätta mig om jag har fel, men har inte justitieministern sagt att det här är den största satsningen någonsin inom rättsväsendet? Då kan jag konstatera att det inte duger, att medborgarna har rätt till en bättre rättsstat. Det gäller brottsoffren, andra medborgare, de kriminella själva och de anställda i rättsväsendet.

Slutligen vill jag säga att Rikspolisstyrelsen är väldigt oroad över att polisverksamheten kommer att sjunka till en oacceptabelt låg nivå om utvecklingen inte bryts. Det är också hämtat ur deras budgetunderlag.

Jag har tyvärr samma oro som Rikspolisstyrelsen. Detta är inte någonting som är taget från en annan planet utan från verkligheten.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 18 december.)

Föredrogs

sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande 2002/03:UFöU1
Fortsatt svenskt deltagande i en internationell säkerhetsstyrka i Afghanistan (prop. 2002/03:21).

*Fortsatt svenskt
deltagande i en
internationell
säkerhetsstyrka i
Afghanistan*

Anf. 171 ESKIL ERLANDSSON (c):

Fru talman! Det sammansatta utrikes- och försvarsutskottet behandlar i det betänkande som ligger på kammarens bord i dag fortsatt svenskt deltagande i en internationell säkerhetsstyrka i Afghanistan.

Utskottet föreslår att riksdagen återigen beslutar att bemyndiga regeringen att ställa en väpnad styrka till den internationella säkerhetsstyrkans förfogande. Styrkans uppgift blir liksom tidigare att bistå den afghanska övergångsregeringen med att upprätthålla säkerheten i Kabul med omgivande områden.

Jag kan, fru talman, med tillfredsställelse konstatera att det vid detta tillfälle liksom vid tidigare beslut i den här frågan råder enighet mellan riksdagens partier. Det är enighet om att Sverige bör delta i en internationell säkerhetsstyrka i Afghanistan.

Varför nu detta? Jo, FN har givit den internationella styrkan ett mandat som tillåter fredsframtvingande åtgärder och användande av våldsmedel. Att riksdagen ger regeringen bemyndigande att sända svensk väpnad trupp på uppdrag i annat land på denna grund är ett beslut som emellertid innebär att vi ger de här människorna ett betydande ansvar. Vi vet att tragedier har inträffat och kan komma att inträffa även framgent, kanske till och med innebärande förluster i människoliv i samband med att vi gör de här fredsframtvingande uppdragen och att de slutförs.

Det är min och Centerpartiets uppfattning att mänskliga rättigheter, demokrati och fredsfrämjande uppdrag hör ihop. Det går inte att dela på dessa faktorer. Mänskliga rättigheter och demokratisk samhällsstyrning är fredsfrämjande. Och i detta sammanhang måste enligt vår uppfattning Sverige ikläda sig sitt – och vårt – internationella ansvar.

Sverige har härvidlag en tradition, en tradition som innebär att vi har varit konstruktiva och nyskapande aktörer på det internationella planet och i det internationella samarbetet för att skapa fred. Jag vill också framhålla att internationell fred och säkerhet är ett övergripande mål även i den svenska säkerhetspolitiken. Ett grundläggande mål för säkerhets- och försvarspolitikerna är också att solidariskt bidra till en fredlig utveckling i vår omvärld. När det gäller den internationella delen av säkerhetspolitiken ska Sverige i samverkan med andra stater aktivt verka för fred och ökad säkerhet. Därigenom bidrar vi till ökad säkerhet i omvärlden men också för oss själva.

Fru talman! Säkerhet och stabilitet är enligt min och, i detta fall, hela utskottets uppfattning en förutsättning för genomförandet av ett effektivt humanitärt bistånd och ett långsiktigt återuppbyggande av ett förstört land. Jag vill, fru talman, yrka bifall till förslaget i föreliggande betänkande.

Anf. 172 TONE TINGSGÅRD (s):

Fru talman! Ett enigt utskott står bakom förslaget i det sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande som jag här och nu yrkar bifall till.

Det är knappt ett år sedan en likaledes enig riksdag beslutade att Sverige skulle sända sitt bidrag till ISAF, International Security Assistance Force, och så sent som i juni beslutade denna kammare enigt om att förlänga insatsen.

Det är en styrka att det råder politisk enighet kring Sveriges ambition att medverka i internationella insatser av detta slag och att den enigheten manifesteras också när det kommer till handling.

Jag är övertygad om att det råder stor enighet också i bedömningen att engagemanget i Afghanistan kommer att bli långvarigt och att insatserna även framöver måste vara såväl civila som militära.

Den underrättelsepluton som skickades iväg för ett år sedan har nu ersatts av en enhet för civil-militär samverkan, det som på försvarsenskelska förkortas CIMIC. Det betyder inte att läget i Afghanistan är lugnt, inte ens lugnare nu än då, bara att behovet är annorlunda. Fortfarande görs insatsen på grundval av en FN-resolution som hänvisar till kap. 7 i FN-stadgan, det vill säga att fredsframtvingande insatser inte kan uteslutas. Det innebär ett stort ansvar i att säkra att den svenska styrkan är väl utbildad och väl utrustad.

Samtidigt med detta militära bidrag görs betydande satsningar på humanitärt bistånd. För svensk del har det under år 2001 uppgått till ca 250 miljoner. Enligt UD:s nya landsstrategi för Afghanistan från januari i år ska mellan 750 miljoner och 1 miljard avsättas fram till och med 2004 och till den änden har Sida satt upp ett biståndskontor i Kabul, vilket det sammansatta utskottet noterar med tillfredsställelse.

Beslutet, som utskottets förslag med all säkerhet leder till, betyder att den svenska styrkan kan stanna kvar i Afghanistan som längst till den 19 december 2003 utan att regeringen behöver återkomma till riksdagen. Det innebär också att de 100 miljoner som den svenska insatsen kommer att kosta ska finansieras från utgiftsområde 6 och anslag 6:1.

Anf. 173 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp):

Fru talman! I helgen har vi kunnat läsa i tidningarna att 15 afghanska barn frusit ihjäl i ett flyktingläger i Pakistan då kylan kröp ned mot 15 minusgrader. Det är tragiskt hur det afghanska folket fortsätter att lida. En del har blivit bättre sedan en övergångsregering har kommit på plats, exempelvis när det gäller att öppna skolorna igen. Men fortfarande är det afghanska folket i stort behov av humanitärt bistånd. Vid en givarkonferens i Tokyo i början av året utlovades 1,8 miljarder dollar i bistånd av övriga världen, men hittills har bara hälften av årets utlovade bistånd betalats ut. Detta utsätter givetvis afghanerna för ytterligare svårigheter.

Utöver bistånd ställer världssamfundet upp med en internationell säkerhetsstyrka, ISAF. Totalt bidrar 22 länder till att det i Kabul med omgivning finns 4 800 soldater på plats för att upprätthålla ordning och säkerhet. De är där med FN-mandat grundat på artikel 7 i FN-stadgan. Sverige har bidragit med upp till 45 personer sedan starten i januari i år. Detta är personer som inte är värnpliktiga. De har ställt upp av egen vilja på ett ytterst förtjänstfullt sätt.

Från början skickade vi ned elitsoldater, men i sommar har dessa bytts ut mot personal inriktad på civil-militär samverkan. Den svenska styrkan har lyckligtvis inte blivit indragen i några strider. Den är ändå beredd och utbildad för detta om det skulle vara nödvändigt. Svenskarna är i praktiken inriktade på återuppbyggnad av teknisk och social infrastruktur. Det handlar om utvecklingsprojekt inom utbildning, vattenförsörjning, sjukvård med mera. Denna förändring är angelägen och en naturlig fortsättning på det inledande säkerhetsarbetet.

Jag vill yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande. Folkpartiet liberalerna står bakom att Sverige ställer upp med denna hjälp till Afghanistan i ytterligare ett år. Sveriges biståndsinsatser, som de kommande åren förväntas ligga på ungefär 300 miljoner kronor om året, bör också nämnas. De är också viktiga.

Med anledning av den försämrade säkerhetssituationen har vi framfört synpunkter i ett särskilt yttrande. Säkerhetssituationen i Afghanistan, inte minst utanför ISAF:s område i Kabul, är fortfarande bekymmersam och har försämrats på senare tid. Även inne i Kabul har situationen i viss mån försämrats. Premiärminister Karzai utsattes till exempel för ett mordförsök i september.

Det finns många krafter som vill destabilisera landet och regeringen. Ute i landet hindrar lokala milisgrupper regeringen och utländska biståndsgivare från att utföra sina insatser. De utövar makt över befolkningen och skapar ett klimat där mänskliga rättigheter lätt åsidosätts. I höst har fyra återöppnade skolor som drivs av svenska biståndsorganisationer bombats, troligen för att de var flickskolor. Det är ett tecken på att den religiösa fundamentalism fortfarande verkar som under flera år grovt kränkt de afghanska kvinnornas mänskliga rättigheter.

Våldsspiralen leder till en ond cirkel där även de som vill se en avväpning inte vågar lämna ifrån sig vapnen. Vapen styr i stället för rätts-säkerhet och myndigheter. Regeringen har inte kontroll över landet.

Ytterligare en destabiliserande faktor är den opiumodling som har kommit i gång igen och som blivit alltmer intensiv. Den beräknas i år uppgå till 2,5 miljoner ton. Försäljningsinkomsterna gör lokala krigsherrar finansiellt oberoende och i dess spår grasserar våld och kriminalitet. Detta är en destabiliserande faktor också för länderna i området som Kirgizistan och Pakistan.

Utan fred och säkerhet undermineras ett effektivt, humanitärt och demokratiförande bistånd. Afghanistans långsiktiga sociala och ekonomiska utveckling står på spel när säkerhetsläget nu försämras.

Fru talman! Både FN:s generalsekreterare Kofi Annan och den afghanska regeringen har till FN:s säkerhetsråd tydligt framfört behovet av ökade insatser för att stärka säkerhetsläget i landet. De har begärt att ISAF:s mandat också ska omfatta några regionstäder som Mazar-i-Sharif och Kandahar. Vi är några här i dag som har träffat EU:s sändebud i Afghanistan, herr Vedrell. Jag vill gärna ta upp vad ett annat sändebud i landet, nämligen FN:s Lakhdar Brahimi, har framfört till säkerhetsrådet: Utvidgningen av ISAF skulle ha en otroligt stor effekt på säkerheten och skulle kunna uppnås med relativt få trupper, för relativt liten kostnad och med liten fara för dessa trupper.

I samband med att FN nu har beslutat att ge säkerhetsstyrkan ytterligare ett år har en geografisk utvidgning av området inte skett. I takt med

att situationen tillåts spåra ur ökar kostnaderna och svårigheterna för att senare kunna upprätta säkerheten. Förebyggande agerande är viktigt. Vi är alla eniga om att FN så långt som möjligt ska förebygga krig. Alltför ofta kommer dock FN in alldeles för sent. Rwanda och Bosnien är två sådana exempel. Låt oss inte upprepa dessa misstag!

Folkpartiet liberalerna fick inte med övriga partier på att i utskottsbe-
tänkandet beklaga att FN:s säkerhetsråd avstått från att utöka ISAF:s
mandat. Därför skrev vi ett särskilt yttrande. Vi hade gärna sett att övriga
partier velat ställa sig bakom att uppmana den svenska regeringen att
påverka övriga EU-länder och USA att ställa sig bakom en sådan utvidg-
ning. Skulle en utvidgning komma till stånd innebär det förstås behov av
mer personella resurser. Då måste även Sverige vara berett att bidra till
detta.

Afghanistan angår oss. Vi har inte bara en skyldighet såsom med-
människor att hjälpa det afghanska folket. I en globaliserad värld är vi
beroende av varandra. Vi påverkas av det som sker i Afghanistan. EU har
tagit emot 100 000 asylsökande från landet. Ministerrådet beslutade
nyligen att sända tillbaka alla från och med mars nästa år, i början frivil-
ligt och sedan med tvång, trots att säkerhetssituationen är långt ifrån
under kontroll.

Jag nämnde nyss opiumproduktionen. Opium görs om till heroin och
säljs på gatorna i Europa. Under talibanregimen kom 80 % av allt heroin
som såldes i Europa från Afghanistan.

Vi berörs också av Afghanistan när det gäller vår säkerhet. Säkerhet-
en för Sverige hänger inte bara på vårt närområde. Hotbilden är föränd-
rad och utgörs numera bland annat av miljöförstöring och terrorism.
Trots detta finns det 32 000 FN-sanktionerade soldater i Kosovo men
bara 4 800 i Afghanistan. Al-Qaida fick en bas i Afghanistan. Vi kan inte
utesluta att Afghanistan återigen blir ett land som härbärgerar terrorister.

Det kommer att ta ungefär tio år för landet att bygga upp en nationell
armé och poliskår. Hittills har det tyvärr föresenats lite grann på grund av
det uteblivna och försenade biståndet. Det internationella samfundet
måste vara berett att stödja landet under lång tid framöver. Centralt för
landets framtid är givetvis fungerande demokratiska institutioner, rätts-
säkerhet och social och ekonomisk återhämtning. Men det kan inte
komma till stånd utan avväpning och fred.

På onsdag kommer den afghanske presidenten Karzai hit. Vad kom-
mer Anna Lindh att säga till honom? Att döma av hennes partikolleger i
utskottet är hon inte beredd att utlova Sveriges stöd när det gäller en
utvidgning av ISAF.

Anf. 174 TONE TINGSGÅRD (s) replik:

Fru talman! För att det inte ska föreligga några missförstånd vill jag
bara med anledning av det anförande som vi just har hört säga att jag är
övertygad om att samtliga ledamöter av det sammansatta utskottet delar
den bedömning av situationen i Afghanistan som Cecilia Nilsson Wig-
ström beskriver. Att vi inte har tagit detta tillfälle för att begära en ut-
vidgning av mandatet tror jag faktiskt baseras mer på formella grunder.
Frågan handlar här om att förlänga mandatet för den styrka som redan
finns i Afghanistan. Det kan vi göra.

Det är FN som utvidgar mandatet. Där arbetar Sverige med säkerhet lika konstruktivt som man gör i andra sådana situationer.

Jag tycker att det var viktigt att få säga detta. Det handlade inte om någon åsiktsskillnad utan mer om en formskillnad.

Anf. 175 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Det gläder mig att höra att Tone Tingsgård delar vår uppfattning om att situationen i Afghanistan är bekymmersam och har blivit sämre och att FN borde hörsamma den afghanska regeringens och FN:s generalsekreterares vädjan om ytterligare hjälp.

Jag är ny här i Sveriges riksdag och tycker att det är lite tråkigt om det ska vara formella skäl som sätter hinder för oss som riksdagsledamöter att kunna uttrycka vår politiska vilja. Men jag hoppas att Anna Lindh, i och med Tone Tingsgårds inlägg, på onsdag kommer att lova president Karzai att Sverige kommer att verka för en utvidgning av mandatet.

Anf. 176 ERLING WÄLIVAARA (kd):

Fru talman! Sverige har en lång tradition när det gäller deltagande i internationella fredsbevarande insatser. Det är därför mer eller mindre självklart att vi även i fortsättningen ska bidra till stabiliseringsarbetet i Afghanistan. Så är det för Kristdemokraterna i alla fall.

Efter en lång tid av sovjetisk krigföring, inbördeskrig och fundamentalistiskt talibanstyre har en demokratiseringsprocess påbörjats i Afghanistan. Det är viktigt att få ett slut på lidande, förtryck och kvinnoförnedring. Men vägen till demokrati och mänskliga rättigheter är mödosam och lång. Afghanistan präglas av stora inre motsättningar, men förhoppningsvis kommer den försönings- och återuppbyggnadsprocess som tog sin början för ungefär ett år sedan i Kabul att leda till att landet kan byggas upp till en fungerande stat, en stat med respekt för mänskliga rättigheter, frihet och demokrati.

Fru talman! Det internationella samfundet spelar en viktig roll och kommer också i framtiden att spela en viktig roll som garant för fred och stabilitet i Afghanistan. FN ska också stå som garant för den långsiktiga finansieringen av återuppbyggnaden av staten och statens grundläggande institutioner och funktioner som polis- och rättsväsende, sjukvård och inte minst återuppbyggnaden av ett fungerande och heltäckande utbildningsväsende.

För att återuppbyggnadsarbetet ska kunna ske någorlunda friktionsfritt är det därför viktigt att den afghanska övergångsregeringen får hjälp att upprätthålla säkerheten så att en demokratisk utveckling kan fortskrida. Hoten mot arbetet för att nå demokrati och mänskliga rättigheter i Afghanistan är många – hot från regionala krigsherrar, olika extremistgrupper eller andra regeringsfientliga krafter som av en eller annan anledning inte ställer upp på övergångsregeringen. ISAF, den av FN sanktionerade internationella fredsfrämjande styrkan, spelar mot denna bakgrund en mycket viktig roll. ISAF:s mandat är att bistå övergångsregeringen med att upprätthålla säkerheten i Kabul och dess omedelbara närhet.

Fru talman! Det är viktigt att den fredsfrämjande insatsen i Afghanistan upplevs som långsiktig och resolut av afghanerna själva. Därigenom kan insatsen förhoppningsvis bidra till att avskräcka regionala krigsherrar

Prot. 2002/03:37
16 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i en
internationell
säkerhetsstyrka i
Afghanistan*

och andra från sådan verksamhet som kan hota landets återuppbyggnad och övergång till fred, stabilitet och försoning. I det långsiktiga arbetet spelar Sverige en viktig roll, både genom kontakter på ministernivå inom EU och genom kontakter på olika nivåer till exempel inom FN. Jag hoppas att Sverige tar på sig den rollen.

Fru talman! Såväl regeringen som det sammansatta utskottet har i ett tidigt skede klargjort rågången mellan ISAF:s mandat och den USA-ledda *Operation Enduring Freedom*. Kristdemokraterna har inga särskilda synpunkter på dessa gränsdragningar. Att ett visst informationsutbyte mellan ISAF och USA-koalitionen är nödvändigt, inte minst för att undvika vådaskjutningar, ser vi som en självklarhet.

Även om *Operation Enduring Freedom* inte primärt syftar till att skapa stabilitet i Afghanistan är det inte orimligt att tänka sig att detta blir en bieffekt. Förhoppningsvis kan den multinationella USA-ledda styrkan bidra till att den säkerhet som ISAF garanterar i Kabulområdet även utsträcks till övriga delar av landet.

Fru talman! Med detta vill jag anmäla att Kristdemokraterna stöder regeringens proposition, och därmed utskottets förslag, om fortsatt svenskt deltagande i den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan. Vi vet att det är ett stort ansvar som vi tar på oss då vi fortsätter att ha svenskar i en av världens kanske hetaste krutdurkar. Men jag vill också understryka som många redan har gjort här att det är tillfredsställande att konstatera att det här i kammaren råder fortsatt politisk enighet om det fortsatta svenska engagemanget. Det är en viktig utrikes- och säkerhetspolitisk markering.

Anf. 177 BERIT JÓHANNESSON (v):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till det sammansatta utrikes- och försvarsutskottets förslag i betänkande UFöU1. Vi står alltså bakom det för att vi anser att det är av stor vikt att FN genom den internationella säkerhetsstyrkans närvaro i landet tar ansvar för att skapa förutsättningar för humanitärt bistånd och återuppbyggnad för en fredlig och demokratisk utveckling i landet.

Sveriges bidrag till den internationella säkerhetsstyrkan i Afghanistan omfattar högst 45 personer under ett år.

FN-mandatet innebär att det är säkerheten i Kabul med omnejd som är ISAF:s uppgift. Det framgår av texterna i regeringens proposition och i utskottets betänkande, och vårt ställningstagande vilar också på detta.

Av betydelse för vårt ställningstagande har också varit, liksom inför det förra beslutet, de garantier som givits, att ISAF, det vill säga FN-styrkan, på intet sätt är instruktions- och befälsmässigt underställd det amerikanska centralkommandot och därmed inte ska sammanblandas med den krigföring som USA har bedrivit i landet.

Regeringen har, står det i propositionen, beslutat att två svenska officerare ska vara placerade i den amerikanska staben i US Centcom i Florida till och med den 31 december 2002. Detta är ett led i det svenska engagemanget mot terrorismen. Det här är ingenting som har underställts riksdagen, och Vänsterpartiet står inte bakom denna åtgärd.

Den internationella säkerhetsstyrkan är inte ett i Afghanistankriget stridande förband eller del av sådant förband. Detta är också nu helt klarlagt i betänkandet. De uppgifter som har förekommit om att svensk trupp

i Afghanistan deltar i striderna är således felaktiga, vilket var mycket viktigt för oss att klargöra. Det är märkligt att en ledande folktoppartist offentligt faktiskt har gått ut med oriktiga uppgifter i en så här allvarlig fråga, men nu är detta alltså klarlagt.

De svenska soldaterna har vissa ledningsuppdrag, men det största svenska bidraget handlar främst om civil-militär samverkan samt om ledning av minröjningsverksamhet – uppgifter som är ett direkt stöd för människors möjligheter att sakta men ändå på rätt väg återgå till ett normalt liv. Hälften av de projekt som de 18 männen och de 2 kvinnorna deltar i omfattar grundläggande behov inom utbildningsområdet med skolor och undervisning.

I alla diskussioner om den här styrkan och över huvud taget om fredsfrämjande åtgärder har vi framhållit att genusperspektivet måste tas på största allvar. Det är mycket bra att kvinnor nu aktivt deltar i gruppen, och jag förutsätter att det blir fler kvinnor som deltar under det kommande året. Det är också mycket viktigt att alla soldater och även civil personal som arbetar med internationella insatser får en grundläggande och tillräcklig utbildning i genuskunskap.

En förutsättning för humanitärt bistånd och långsiktig återuppbyggnad är att säkerheten och stabiliteten säkras. Detta är uppgiften för den internationella styrkan. Det är oerhört viktigt att de biståndspengar som utlovats från olika länder i ett initialt skede också kommer afghanerna till godo. Det kommer att behövas mycket humanitärt stöd under en lång tid, men också stöd till det processarbete som nu pågår med konstitutionen och för att kunna genomföra de planerade valen. De ekonomiska resurser som Sverige ställer upp med för humanitärt bistånd till Afghanistan är nödvändiga och viktiga, men vi ska också vara medvetna om att det måste satsas även efter de tre år som nu är beslutade och som refererats i propositionen.

Sveriges och världssamfundets humanitära bistånd, demokratiutveckling och stöd för kvinnors delaktighet och påverkan måste, som jag sagt, pågå i många år. Kvinnoförtrycket startade inte med talibanregimen, utan det har funnits i många år. Det vill mycket till för att bryta detta mönster och den utsatthet och den brist på möjligheter att delta i det offentliga livet och att bestämma över sitt eget liv som de afghanska kvinnorna har levt, och lever, under. Det är mycket bra att Sidas landstrategis inriktning är att stärka kvinnornas position. Detta är grundläggande för att det ska kunna bli en hållbar och trovärdig utveckling.

Fru talman! Vi är alltså ense i alla partier i utskottet om den här styrkan. Vänsterpartiet har inget särskilt yttrande här, som vi ju har i de förra betänkandena. Men vi har inte ändrat ståndpunkt när det gäller vår syn på USA:s krig.

USA:s krig sades från början vara att bekämpa terrorismen efter de avskyvärda terrorattackerna i New York och Pentagon den 11 september 2001. FN-stadgans kapitel 51 reglerar staters rätt till självförsvar vid väpnat angrepp – man har rätt att avvärja ett anfall. Denna stadga har efter den 11 september fått en ny tolkning enligt den så kallade sedvane-rätten – även inkluderat en stor terroraktion. Men fortfarande gäller det att avvärja ett pågående anfall.

De givna slutsatserna av detta är att USA och dess allierade hade rätt att angripa terroristernas nätverk och att gripa de skyldiga efter terrorat-

Prot. 2002/03:37
16 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i en
internationell
säkerhetsstyrka i
Afghanistan*

tackerna i september förra året. USA har tolkat uppdraget och villkoren mer långtgående. Kriget har pågått i mer än ett år. Enligt en amerikansk uppgift har kriget hittills kostat tusentals människoliv. Bombningarna har totalt slagit ut stora delar av infrastrukturen i ett av världens fattigaste länder. Argumentet för det här kriget sades från början vara att bekämpa terrorismen. Sedan har argumenten kantrat till att få bort den avskyvärda talibanregimen.

Vänsterpartiet har aldrig försvarat talibanregimen. Men vi menar, fru talman, att det till stor del handlar om vedergällning i syfte att stärka USA:s egen ställning i området. Hämnden har använts för att etablera en världsordning i vilken USA ges rätten att bedriva krig efter eget gottfinnande och utan begränsning i tid. Det finns många avskyvärda regimer i världen men vi kan aldrig ge någon rätten att bomba bort dem som vi inte gillar. Detta leder till ett folkrättsligt moras där den starkes rätt är viktigare än att vi tillsammans formar en värld i fred. Kampen mot terrorismen borde – ja, ska – föras med andra medel.

Vänsterpartiets kritik mot USA:s krigsföring i Afghanistan kvarstår alltså. Under det gångna året har USA på bräckliga grunder utpekat ytterligare en stat, Irak, som en fara vilken även den måste bekämpas genom en omfattande krigsföring.

Anf. 178 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Jag noterade att Berit Jóhannesson i början av sitt anförande var glad över att kunna konstatera att de trupper som från Sveriges sida sänts till ISAF inte har varit i strid och inte är stridande förband.

Jag tror att Berit Jóhannesson och jag har olika uppfattningar. Övriga partier i utskottet var väl ganska eniga med Folkpartiet i bedömningen att det ändå är så att det här ISAF-mandatet är ett mandat under kapitel VII, det vill säga fredsframtvingande åtgärder. FN-stadgan ger rätt att använda våld – alltså strid. Men som tur är har de här trupperna inte varit utsatta för beskjutning eller behövt vara i strid.

Min fråga till Berit Jóhannesson är följande. Om CIMIC-enheten hade varit utsatt för beskjutning – vi vet ju att de är förberedda för strid; även om det inte är en underrättelsepluton är man också när det gäller CIMIC-insatsen beredd på att kunna strida – någon gång under de senaste sex månaderna, skulle ni då inte längre stödja utskottets betänkande när vi nu behandlar det här i kammaren?

Anf. 179 BERIT JÓHANNESSON (v) replik:

Fru talman! Det är fråga om två olika saker. Detta är en kapitel VII-uppgift. Det handlar alltså om fredsframtvingande. Man har när det gäller ett sådant uppdrag rätt att använda våld om man blir angripen; det har alltså FN-styrkan. Detta är en sak, och vi har ställt upp på det.

En annan sak är i Afghanistankriget stridande förband. Det som jag refererade till är ett uttalande som faktiskt gjordes i ett TV-program där det av en ledande folktopist påstods att våra trupper var med i kampen mot al-Qaida. Jag tror att det är väldigt viktigt att skilja på de här sakerna.

Vi är mycket medvetna om och har ställt upp på att det handlar om en kapitel VII-situation här. Man har då rätt att använda våld, men det är en helt annan sak.

Anf. 180 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Vi är helt eniga, Berit Jóhannesson, om att våra trupper inte är i Afghanistan för att bekämpa al-Qaida, utan de är där för att bygga upp Afghanistan. Jag vill hävda att det är felciterat när det gäller den ledande folkpartisten. Det har aldrig hävdats av någon folkpartist att vi har skickat trupper till Afghanistan av nämnda anledning. När det däremot gäller talet om att de här trupperna är i strid vill jag säga att det är ett faktum att de är stridsberedda. Men som tur är har de aldrig behövt vara med i strid.

Anf. 181 BERIT JÓHANNESSON (v) replik:

Fru talman! Det är bra att Cecilia Nilsson Wigström och jag är överens om att det inte har varit så att man strider så att säga på USA:s sida i detta sammanhang – alltså att man är med i kampen mot al-Qaida – utan man är med i FN-styrkan och har bakom sig ett kapitel VII-uppdrag. Det är utomordentligt bra att vi är överens om det.

Anf. 182 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik:

Fru talman! Jag har bara en kort fråga. Jag tog fasta på Berit Jóhannesson's ord om att kampen mot terrorismen ska föras med andra medel. Då blir jag väldigt intresserad: Vilka är dessa medel?

Jag har även en annan fråga till Berit Jóhannesson: Vill Berit Jóhannesson vrida tillbaka klockan till den tid då talibanerna härskade och rådde i Afghanistan? Hon talar om att man ska använda andra medel för att bekämpa terrorism. Jag är inte för krig och för att man ska ha ihjäl folk. Det skulle vara väldigt intressant att höra om Berit Jóhannesson har funderat över vilka medel vi ska använda för att komma till rätta med sådana som till exempel al-Qaida.

Anf. 183 BERIT JÓHANNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag sade att artikel 51 i FN-stadgan ger rätt till självförsvar, och man har nu utvidgat den artikeln till att omfatta en stor terrorattack.

Det som vi i dag ser är att man har fört krig i Afghanistan i över ett år. Al-Qaida har fortfarande inte så att säga störtats. Man har inte kommit åt alla delar av al-Qaida, och bin Ladin är fortfarande på fri fot.

Terrorism ska bekämpas genom underrättelseverksamhet, genom polisiära åtgärder och samarbete. Men att föra ett krig under ett helt år – och man har inte återkommit till FN med frågan – är det som vi kritiserar, och det har vi gjort många gånger.

Kvinnoförtrycket är av gammalt datum. Jag och mitt parti ställer oss inte alls bakom talibanregimen på något sätt, men man skulle kunna komma åt terrorismen med andra medel. Det bästa sättet är att använda sig av fattigdomsbekämpning, att vi ser till att man löser konflikter med fredliga medel och att man har en internationell verksamhet som inte göder terrorism där orättvisor råder och där fattigdom och hopplöshet är en grogrund för terrorism.

Anf. 184 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik:

Fru talman! Vi är ju överens om att Sverige ska fortsätta att närvara i Kabul med omnejd. Men då vill jag fråga Berit Jóhannesson: Hur tror hon att situationen skulle vara för de FN-trupper där Sverige ingår, ISAF-styrkan, om USA försvann från Afghanistan? Skulle Berit Jóhannesson fortfarande vilja ha svenska militärer, svenska pojkar och flickor där?

Anf. 185 BERIT JÓHANNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag tror att det är oerhört väsentligt att vi har en FN-styrka där, och den gör ett otroligt bra arbete. Vi har helt ställt oss bakom att man utför ett kapitel 7-uppdrag i Afghanistan.

Anf. 186 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Egentligen borde det här vara en obehövlig debatt eftersom alla partier är så rörande eniga om att internationell trupp närvaro nu är mer än behövlig i åtminstone Kabul. Och jag säger mer än behövlig eftersom jag och många med mig har påtalat att det kanske finns ett ännu större behov utanför huvudstaden, till exempel i de norra delarna av Afghanistan. Där finns stora, välutrustade och väl tränade inhemska trupper som inte har någon annan legitimering än sin egen, och de opererar med våld och i egna syften.

I huvudstaden finns ju sedan ett år tillbaka bland annat den svenska truppen, och den ska där förbli efter det att detta beslut så småningom är fattat. Där är också säkerhetsläget för befolkningen och för den sköra – men ytterst nödvändiga – samhällsuppbyggnaden för närvarande gott, enligt rapporter.

Fru talman! Men än är världen tyvärr inte sådan att vi klarar oss utan en internationell legitim aktör som stödd på militärstyrka kan upprätthålla lugn när det gäller skurkar, ligister, självutnämnda krigsherrar och beväpnade vilda förband. Så FN:s insats behövs, och Miljöpartiet stöder det svenska bidraget. Därmed yrkar vi bifall till förslagen i betänkandet.

Men med detta sagt har jag trots allt några principiellt viktiga kommentarer att göra i samband med att vi nu står i begrepp att fatta det här beslutet.

Den första kommentaren handlar om den geografiska utvidgningen av engagemanget, av skyddet. Jag önskar en insats från Sveriges sida för att förmå FN att inte bara fortsätta med det humanitära uppbyggnadsarbetet utan gärna bidra till att biståndet på kort och lång sikt blir större än vad som nu är överenskommet och också till att skyddsstyrkorna under nästa år kan placeras ut på fler befolkningscentrum i landet. Till detta får riksdagen i så fall återkomma med eventuella nya beslut, om det skulle bli läge att utöka det svenska engagemanget.

Min andra kommentar är mycket viktig för oss miljöpartister och för många verkliga fredsvänner. Det är oerhört noga att det väldigt tydligt framgår i texter i till exempel betänkanden, i propositioner, i Försvarmaktens skrivelser och över huvud taget i all offentlig kommunikation att skillnaden är tydlig mellan å ena sidan FN-förbanden och å andra sidan de oförsvarliga antiterroristkrigshandlingar som USA fortfarande iscensätter i Afghanistan.

Över det senare råder tyvärr inte svensk riksdag och inte heller vår regering. Men regeringen har aktivt valt att placera två personer i Florida, vid US Centcom som är basen för de världsvida terroristbekämpningsoperationerna och som försåtligt döpts till Enduring Freedom. Enligt propositionen har vår regering funnit det strategiskt lämpligt att vara med i den militära samordning som sker där, och detta är enligt vår mening beklagligt.

För afghaner i allmänhet kan det vara svårt nog att skilja mellan den ena och den andra sortens trupper. Vilka är fiender och vilka är vänner?

I en *fact sheet* från det amerikanska försvarsdepartementet som jag tog del av häromdagen har man helt sammanblandat vilka svenska insatser i Afghanistan som går till vad. Utan urskiljning räknas de två svenska Centcomrepresentanterna glatt upp jämsides med de 45 soldaterna i ISAF-styrkan. Det här skapar förvirring på svensk, på afghansk och på internationell botten, och det minskar vår trovärdighet.

Vi gröna vill således med gott samvete och utan risk för ifrågasättande kunna hävda att ISAF-styrkan inte kan, inte bör och inte ska sammanblandas med den amerikanska rena krigföringen.

Min tredje kommentar handlar om kvinnorna. Så sent som i går, i söndags, belystes i P 1:s Godmorgon världen och i SVT:s Agendaprogram situationen i Afghanistan med avseende på kvinnorna. Tyvärr utnyttjas kvinnorna igen, om än på ett metaplan, som intäkt, som alibi och till och med som förevändning för att fortsätta intervensera, bomba och desarmera talibaner och terrorister. Detta konstaterades i gårdagens rapportering. Men, fru talman, man kan inte bomba bort burkan!

Förtrycksmekanismerna och den traditionella mörka kvinnoosynen sitter djupare än vad omvärlden ville kännas vid också för ett år sedan när man i december här i kammaren sade: Nu kan Afghanistans kvinnor andas fritt igen, måla naglarna och lyfta bort burkan sedan Afghanistan fallit ur talibanernas händer.

I vårt eget land, som en jämförelse, har kvinnoförtrycket först nu, 100 år efter Kata Dahlström med flera, börjat att luckras upp på ett sätt som kanske kan inge ett visst förtroende. Så är tidsperspektivet.

I dag lär offren för den amerikanska aggressionen i Afghanistan kunna räknas till över 5 000 spillda liv. Bör man då ställa upp valet så att burkan ställs mot livet? Nej, knappast. Det är i inget av fallen fråga om någon *enduring freedom*, någon bestående frihet.

Så, ärade ledamöter, vad är det skydd som afghaner och kvinnorna i Afghanistan erbjuds mot B 52-bomber? Varför har inte FN tagit på sig ansvaret att i enlighet med sitt absolut grundläggande fredsuppdrag även skydda mot en överspelad terroristjakt? Min fjärde kommentar handlar om att ingen här i riksdagen bör leva i föreställningen att det som hände och hänt i Afghanistan är *en* sak som är isolerad från det som just nu händer och är på väg att hända i Irak.

Mobiliseringen runt Irak, de amerikanska soldaterna som enligt dagsfärskas uppgifter redan står på Iraks botten, dribblandet med vapeninspektioner och omgivningens undergivna tystnad inför hotet om att USA återigen är berett att unilateralt ingripa mot vad de definierat som en fiende är alltsammans en logisk förlängning av angreppet på Afghanistan för säkrandet av oljeintressen och en manifestation av samma förakt för mänskliga värden. Om det bör den här riksdagen tala mycket mer.

Anf. 187 GÖRAN LENNMARKER (m):

Fru talman! Först vill jag yrka bifall till utskottets förslag till beslut i betänkandet.

Det här är ett viktigt betänkande därför att det handlar om en mycket viktig sak, nämligen att Sverige ska bidra till den internationella styrkan ISAF som har till ansvar att hålla säkerheten och därmed främja utvecklingen i Kabul med omnejd. Det vore ju konstigt om Sverige inte också i det här fallet skulle ställa upp. Det är viktigt att alla goda krafter gör det.

Det är också ett allvarligt beslut. Det är faktiskt ett av de mest allvarliga beslut som en riksdag har att fatta, att skicka unga kvinnor och män till ett mycket farligt uppdrag. Det kan faktiskt bli så att vi får anledning att resa ut till Arlanda och ta emot kistor. Jag säger detta därför att jag tycker att det finns anledning att erinra sig detta när man fattar den här typen av beslut. En riksdag, ett nationellt parlament, har sällan anledning att fatta allvarligare beslut än detta. Det är också därför vi historiskt sett har varit mycket noggranna med att ha en enig riksdag bakom ett betänkande. Jag tycker att det ligger en väldig styrka i det, för alla de som ska ställa upp på det här, de max 45 – det blir väl fler framöver – ska känna just att riksdagen är enig om detta deras uppdrag.

Med detta, fru talman, har jag egentligen klarat av de två punkter som just det här uppdraget handlar om.

Sedan är det två andra punkter som snarare är övertoner och inte ingår i själva betänkandet, men som det kanske är viktigt att beröra eftersom de har varit uppe i debatten.

Den ena är önskvärldheten att kunna ha ett ISAF som täcker en större del av Afghanistan. Det är ju en stor enighet om att det vore önskvärt. Bekymret i det hänseendet är att vi européer bland andra har för liten kapacitet. Vi förmår inte uppfylla de önskemål som vore berättigade om att också inrätta motsvarande säkra zoner i första hand kring de stora städerna utanför Kabul men naturligtvis helst av allt att man kunde sprida dem över landet. Det är en kapacitetsfråga som bland annat berörs i det europeiska konventet och på andra ställen. Det är ett betydande ansvar också för Sveriges riksdag, för det handlar om att vi när vi ska besluta om försvarets budgetar och försvarets organisation måste leva upp till de ord som vi säger här inne när vi menar att det ska finnas större kapacitet. Det är naturligtvis inte rimligt att Sverige enbart ska ha 45 personer. Vi borde ha en betydligt större kapacitet från svensk sida. Men, som sagt, det är en sak för en annan diskussion och inte just i det här ärendet.

Det är en fjärde punkt som jag vill ta upp. Jag blev ganska häpen när jag satt här och lyssnade på Berit Jóhannesson och Lotta Hedström. Är det så att Vänsterpartiet och Miljöpartiet inte erkänner den afghanska legala regeringen? Det verkade på Berit Jóhannesson och Lotta Hedström som om den inte funnes. Det var ju faktiskt en av FN ledd process som ledde fram till den afghanska *transitional authority*, en FN-process. Ni kanske minns TV-bilderna från Petersberg utanför Bonn. Det är denna *transitional authority* som har ansvaret för säkerheten i Kabul och i landet i sin helhet. Det är inte USA eller något annat land. Afghanistan är ju faktiskt ett suveränt land, och landets lagliga regering bär det ansvaret. Det står till och med i FN-resolutionen. Berit Jóhannesson och Lotta Hedström kan läsa där att det är just den regeringen som bär ansvaret för detta. Om den vill använda sig av hjälp för detta är det den regeringens

sak att göra det, på samma sätt som om Sverige ansåg sig angripet skulle kunna begära hjälp från andra länder. Det är alltså inte USA som på något sätt tar sig någon rätt i Afghanistan.

Den afghanska legala regeringen framkom ur en FN-process som jag nu hoppas att Vänsterpartiet och Miljöpartiet erkänner, för i de anföranden som ni höll underkände ni ju FN-processen om Afghanistan. Det finns anledning att i så fall korrigera och ta tillbaka det ni sade från talarstolen, för den position som vi har är viktig för FN:s process i den här delen. Det handlar alltså inte alls om att USA tillämpar något slags självförsvarsklausul.

Den första delen, innan den här regimen var auktoriserad, byggde på flera FN-resolutioner, till och med från flera år tillbaka i tiden. Det var ju långt innan den 11 september 2001 som FN krävde att Usama bin Ladin skulle utlämnas från Afghanistan – jag tror att det var redan 1998 eller 1999 – så den delen är otvivelaktig.

Efter det att den nationella övergångsregeringen, om jag får kalla den så, i Afghanistan bildades är det klart att det är den som bär ansvaret för åtgärderna. Och det är den som har att auktorisera USA:s eller annans närvaro som finns i Afghanistan. Det här måste vi vara kristallklart noggranna med och inte underkänna FN-processen.

Jag skulle vilja veta om Vänsterpartiet respektive Miljöpartiet underkänner hela Petersbergsprocessen och *loja jirga*, för det verkade på era anföranden som om det inte var acceptabelt utan att ni trodde att det rörde sig om något slags kolonialisering eller kolonialkrig. Vi måste väl ha respekt för Afghanistans territoriella integritet och för den afghanska legala regeringens rätt att fullfölja det ansvar som den är ålagd just av FN.

Anf. 188 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Eftersom jag blev apostroferad ska jag naturligtvis svara på den frågan. Självklart finns det en grundläggande respekt och acceptans för FN:s processer. Däremot kan man vara kritisk och ifrågasätta hur besluten har uppkommit och med vilka krafter som de har kommit fram.

Hela i gångsättandet av de militära interventionerna runt Afghanistan finns det oerhört mycket kritik mot från vår sida och från många, många människor, grupper och länder världen över. Det var en akt av självförsvar, och samma insats har ju fortgått.

Det amerikanska engagemanget i Afghanistan i dag är en sak som är skild från FN-engagemanget. Det här är någonting som vi, och som jag upplevde också Vänsterpartiet, helt enkelt vill tydliggöra. Det är en kommentar som vi har både anledning och behov av att framföra i den här diskussionen. FN-insatserna står vi bakom. Enduring freedom och den typen av insatser är någonting som vi har mycket starka tvivel kring.

Anf. 189 GÖRAN LENNMARKER (m):

Fru talman! Det var ju fel i båda hänseendena.

Det första ingripandet innan det fanns en övergångsregering – om vi kallar den för det för att använda ett svenskt namn – i Afghanistan skedde inte som en självförsvarsåtgärd, utan det skedde med stöd av uttryckliga FN-resolutioner. Det var FN-resolutioner som gav USA rätten att genomföra det som de gjorde.

Prot. 2002/03:37
16 december

*Fortsatt svenskt
deltagande i en
internationell
säkerhetsstyrka i
Afghanistan*

Sedan ledde FN en process för att ta fram en övergångsregering. När övergångsregeringen nu finns bär den uttryckligen ansvaret. Det erinras om i den resolution som det här beslutet bygger på – läs den gärna! – att det är övergångsregeringen som bär ansvaret för Afghanistans säkerhet. I denna stund bär den det legala ansvaret för säkerheten i sitt eget land.

Den är inte demokratiskt vald, för man har inte kunnat ha demokratiska val. Men man har haft en process som lett fram till den. Då är det alltså den som gör detta. Den har valt att söka USA:s stöd i sin uppgift. Underkänner Lotta Hedström denna regerings rätt att själv fatta de besluten? Då är det oerhört allvarligt. Är det Miljöpartiets åsikt att övergångsregeringen i Afghanistan inte har rätt att fatta sina egna beslut utan att det ska överprövas? Var då? Ska Sveriges riksdag överpröva dem och säga: Det får ni inte göra för vi gör en bedömning att så inte ska ske?

Nu är det faktiskt viktigt att veta detta. Står Miljöpartiet bakom processen att ta fram en övergångsregering i Afghanistan eller inte?

Anf. 190 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Det är ett lika känt som fult debattknep att lägga slutsatser och ord i sin meningsmotståndares mun. Självklart tycker vi att den regering som nu finns, övergångsregeringen i Afghanistan, är värd allt stöd och all respekt. Det sade jag redan i mitt förra inlägg.

Men låt mig nu göra motsvarande sak. Jag vill ha svar på tal från Lennmarker. Är det så att Enduring Freedom genomför ett väl motiverat och rättfärdigt angrepp på Afghanistan? Är det Moderaternas mening?

Anf. 191 GÖRAN LENNMARKER (m):

Fru talman! Den amerikanska operationen Enduring Freedom utförs på uppdrag av den afghanska övergångsregeringen. Det sker på uppdrag av den legala regeringen i Afghanistan, som gör den bedömningen. Har de gjort den bedömningen har vi anledning att acceptera det från världssamfundet i övrigt. Det gör alla länder. Det finns ingen regering som har ifrågasatt att detta sker i enlighet med en begäran av den legala afghanska regeringen. Skulle den säga nej skulle naturligtvis de amerikanska trupperna omedelbart få utrymma Afghanistan. Det är självklart.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 18 december.)

8 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Näringsutskottets betänkanden
2002/03:NU3 Utgiftsområde 21 Energi
2002/03:NU1 Utgiftsområde 24 Näringsliv
2002/03:NU2 Utgiftsområde 19 Regional utjämning och utveckling

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden
2002/03:AU1 Utgiftsområde 13 Arbetsmarknad
2002/03:AU2 Utgiftsområde 14 Arbetsliv

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 13 december

2002/03:98 av *Helena Zakariasén* (s) till statsrådet Berit Andnor
Barnårsrätt för funktionshindrade föräldrar med förtidspension

2002/03:99 av *Gunilla Wahlén* (v) till statsrådet Ulrica Messing
Slutrapporten vad gäller omställningsavtalen

2002/03:100 av *Lars Ohly* (v) till utrikesminister Anna Lindh
Israels annekteringspolitik på den palestinska Västbanken

2002/03:101 av *Tobias Krantz* (fp) till vice statsminister Margareta Winberg
Jämställdhetsarbetet inom landstingen

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 21 januari 2003.

10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 16 december

2002/03:308 av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Hans Karlsson
Proposition om ohälsan

2002/03:309 av *Cristina Husmark Pehrsson* (m) till statsrådet Morgan Johansson
Förbud mot lakritspipor

2002/03:310 av *Rolf Gunnarsson* (m) till statsrådet Ulrica Messing
Konkurrensfrågor inom flyget

2002/03:311 av *Cristina Husmark Pehrsson* (m) till statsrådet Morgan Johansson
Placering av barn utanför hemmet

2002/03:312 av *Jeppe Johnsson* (m) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist
Torskfiskestopp

2002/03:313 av *Erling Wälivaara* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Kustbevakningen och polisiära uppgifter

2002/03:314 av *Sonja Fransson* (s) till försvarsminister Leni Björklund
Brandvarnare i varje hushåll

2002/03:315 av *Nils-Erik Söderqvist* (s) till statsrådet Berit Andnor
Bilstöd
2002/03:316 av *Birgitta Carlsson* (c) till statsrådet Morgan Johansson
Rehabilitering av psykiskt långtidssjuka
2002/03:317 av *Maria Larsson* (kd) till statsrådet Berit Andnor
Fetalt alkoholsyndrom och LSS
2002/03:318 av *Birgitta Sellén* (c) till kulturminister Marita Ulvskog
Arkivverksamheten i Västernorrlands län
2002/03:319 av *Birgitta Sellén* (c) till jordbruksminister Ann-Christin
Nykvist
Vallersättning till lantbrukarna
2002/03:320 av *Sven Bergström* (c) till utrikesminister Anna Lindh
Om dödshot mot tibetaner i Kina
2002/03:321 av *Carina Hägg* (s) till utrikesminister Anna Lindh
Könsstympning
2002/03:322 av *Sonja Fransson* (s) till utbildningsminister Thomas
Östros
Nyrekrytering av kvinnliga professorer
2002/03:323 av *Lars Wegendal* (s) till miljöminister Lena Sommestad
Stammen av vildsvin

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 21 januari 2003.

11 § Kammaren åtskildes kl. 20.20.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början till och med 5 § anf. 36 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med anf. 81 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med 6 § anf. 124 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 17.58 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Monica Gustafson

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Avsägelser.....	1
3 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid	1
4 § Förnyad bordläggning.....	1
5 § Kommunikationer.....	2
Trafikutskottets betänkande 2002/03:TU1	2
Anf. 1 CLAES ROXBERGH (mp).....	2
Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m).....	4
Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp)	6
Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd).....	8
Anf. 5 CLAES ROXBERGH (mp) replik	11
Anf. 6 JOHNNY GYLLING (kd) replik	11
Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v).....	11
Anf. 8 JOHNNY GYLLING (kd) replik	13
Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	14
Anf. 10 JOHNNY GYLLING (kd) replik	14
Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	15
Anf. 12 SVEN BERGSTRÖM (c).....	15
Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	19
Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	19
Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	19
Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	20
Anf. 17 CARINA MOBERG (s)	20
Anf. 18 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	23
Anf. 19 CARINA MOBERG (s) replik	23
Anf. 20 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	23
Anf. 21 CARINA MOBERG (s) replik	23
Anf. 22 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	24
Anf. 23 CARINA MOBERG (s) replik	24
Anf. 24 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	24
Anf. 25 CARINA MOBERG (s) replik	25
Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	25
Anf. 27 CARINA MOBERG (s) replik	25
Anf. 28 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	25
Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	25
Anf. 30 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	27
Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	28
Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	28
Anf. 33 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	29
Anf. 34 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	29
Anf. 35 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	30
Anf. 36 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	30
Anf. 37 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	30
Anf. 38 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	31

Anf. 39	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	31
Anf. 40	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	32
Anf. 41	JOHNNY GYLLING (kd) replik	32
Anf. 42	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	32
Anf. 43	JOHNNY GYLLING (kd) replik	33
Anf. 44	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	33
Anf. 45	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	34
Anf. 46	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	37
Anf. 47	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	37
Anf. 48	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	37
Anf. 49	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	38
Anf. 50	ERLING BAGER (fp).....	38
Anf. 51	KARIN THORBORG (v)	40
Anf. 52	MIKAEL JOHANSSON (mp)	42
Anf. 53	JOHNNY GYLLING (kd) replik	44
Anf. 54	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	44
Anf. 55	JOHNNY GYLLING (kd) replik	44
Anf. 56	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	44
Anf. 57	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	45
Anf. 58	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	45
Anf. 59	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	46
Anf. 60	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	46
Anf. 61	ERLING BAGER (fp) replik	46
Anf. 62	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	47
Anf. 63	ERLING BAGER (fp) replik	47
Anf. 64	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	47
Anf. 65	JARL LANDER (s).....	48
Anf. 66	JOHNNY GYLLING (kd) replik	50
Anf. 67	JARL LANDER (s) replik	50
Anf. 68	JOHNNY GYLLING (kd) replik	51
Anf. 69	JARL LANDER (s) replik	51
Anf. 70	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	52
Anf. 71	JARL LANDER (s) replik	52
Anf. 72	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	53
Anf. 73	JARL LANDER (s) replik	53
Anf. 74	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	54
Anf. 75	JARL LANDER (s) replik	54
Anf. 76	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	54
Anf. 77	JARL LANDER (s) replik	55
Anf. 78	ERLING BAGER (fp) replik	55
Anf. 79	JARL LANDER (s) replik	56
Anf. 80	ERLING BAGER (fp) replik	56
Anf. 81	JARL LANDER (s) replik	56
Anf. 82	CARL-AXEL ROSLUND (m)	57
Anf. 83	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	59
Anf. 84	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	60
Anf. 85	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	60
Anf. 86	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	61
Anf. 87	CHRISTER WINBÄCK (fp)	61

Anf. 88	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	62
Anf. 89	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	63
Anf. 90	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	63
Anf. 91	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik	64
Anf. 92	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	64
Anf. 93	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	65
Anf. 94	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	66
Anf. 95	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	66
Anf. 96	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	66
Anf. 97	BÖRJE VESTLUND (s)	67
Anf. 98	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	68
Anf. 99	BÖRJE VESTLUND (s) replik	69
Anf. 100	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	69
Anf. 101	BÖRJE VESTLUND (s) replik	69
Anf. 102	ERLING BAGER (fp) replik	69
Anf. 103	BÖRJE VESTLUND (s) replik	70
Anf. 104	ERLING BAGER (fp) replik	70
Anf. 105	BÖRJE VESTLUND (s) replik	70
Anf. 106	ULF SJÖSTEN (m)	70
Anf. 107	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	71
Anf. 108	ULF SJÖSTEN (m) replik	72
Anf. 109	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	72
Anf. 110	ULF SJÖSTEN (m) replik	73
Anf. 111	VIVIANN GERDIN (c)	73
Anf. 112	LEIF BJÖRNLOD (mp)	75
Anf. 113	BÖRJE VESTLUND (s) replik	76
Anf. 114	LEIF BJÖRNLOD (mp) replik	76
Anf. 115	BÖRJE VESTLUND (s) replik	76
Anf. 116	LEIF BJÖRNLOD (mp) replik	76
Anf. 117	MONA JÖNSSON (mp)	77
Anf. 118	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	78
Anf. 119	ERLING BAGER (fp)	78
Anf. 120	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	78
Anf. 121	ERLING BAGER (fp)	79
	(Beslut skulle fattas den 18 december.)	79
6 § Rättsväsendet		79
	Justitieutskottets betänkande 2002/03:JuU1	79
Anf. 122	JOHAN PEHRSON (fp)	79
Anf. 123	BEATRICE ASK (m)	83
Anf. 124	PETER ALTHIN (kd)	86
Anf. 125	ALICE ÅSTRÖM (v)	89
Anf. 126	BEATRICE ASK (m) replik	92
Anf. 127	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	92
Anf. 128	BEATRICE ASK (m) replik	93
Anf. 129	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	93
Anf. 130	JOHAN PEHRSON (fp) replik	94
Anf. 131	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	94
Anf. 132	JOHAN PEHRSON (fp) replik	95
Anf. 133	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	95

Anf. 134	PETER ALTHIN (kd) replik.....	96
Anf. 135	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	96
Anf. 136	JOHAN LINANDER (c).....	96
Anf. 137	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	99
Anf. 138	JOHAN LINANDER (c) replik.....	100
Anf. 139	ALICE ÅSTRÖM (v) replik	100
Anf. 140	JOHAN LINANDER (c) replik.....	100
Anf. 141	SUSANNE EBERSTEIN (s).....	101
Anf. 142	JOHAN PEHRSON (fp) replik	104
Anf. 143	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	105
Anf. 144	JOHAN PEHRSON (fp) replik	105
Anf. 145	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	106
Anf. 146	BEATRICE ASK (m) replik	106
Anf. 147	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	106
Anf. 148	BEATRICE ASK (m) replik	107
Anf. 149	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	107
Anf. 150	JOHAN LINANDER (c) replik.....	108
Anf. 151	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	108
Anf. 152	JOHAN LINANDER (c) replik.....	108
Anf. 153	SUSANNE EBERSTEIN (s) replik	108
Anf. 154	LEIF BJÖRNLOD (mp).....	109
Anf. 155	JOHAN PEHRSON (fp) replik	111
Anf. 156	LEIF BJÖRNLOD (mp) replik	111
Anf. 157	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s)	111
Anf. 158	BEATRICE ASK (m) replik	114
Anf. 159	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik	114
Anf. 160	JOHAN PEHRSON (fp) replik	115
Anf. 161	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik	115
Anf. 162	JOHAN PEHRSON (fp) replik	116
Anf. 163	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik	116
Anf. 164	PETER ALTHIN (kd) replik.....	116
Anf. 165	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik	116
Anf. 166	JOHAN LINANDER (c) replik.....	116
Anf. 167	Justitieminister THOMAS BODSTRÖM (s) replik	117
	(forts.).....	117
	Ajournering.....	117
	Återupptagna förhandlingar	117
6 §	(forts.) Rättsväsendet (forts. JuU1).....	117
	Anf. 168 VIVIANN GERDIN (c).....	117
	Anf. 169 ULF SJÖSTEN (m).....	120
	Anf. 170 HILLEVI ENGSTRÖM (m)	121
	(Beslut skulle fattas den 18 december.).....	122
7 §	Fortsatt svenskt deltagande i en internationell säkerhetsstyrka i Afghanistan	123

2002/03:UFöU1	123
Anf. 171 ESKIL ERLANDSSON (c).....	123
Anf. 172 TONE TINGSGÅRD (s)	124
Anf. 173 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp).....	124
Anf. 174 TONE TINGSGÅRD (s) replik.....	126
Anf. 175 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik.....	127
Anf. 176 ERLING WÄLIVAARA (kd)	127
Anf. 177 BERIT JÓHANNESSON (v)	128
Anf. 178 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik.....	130
Anf. 179 BERIT JÓHANNESSON (v) replik.....	130
Anf. 180 CECILIA NILSSON WIGSTRÖM (fp) replik.....	131
Anf. 181 BERIT JÓHANNESSON (v) replik.....	131
Anf. 182 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik.....	131
Anf. 183 BERIT JÓHANNESSON (v) replik.....	131
Anf. 184 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik.....	132
Anf. 185 BERIT JÓHANNESSON (v) replik.....	132
Anf. 186 LOTTA N HEDSTRÖM (mp)	132
Anf. 187 GÖRAN LENNMARKER (m)	134
Anf. 188 LOTTA N HEDSTRÖM (mp)	135
Anf. 189 GÖRAN LENNMARKER (m)	135
Anf. 190 LOTTA N HEDSTRÖM (mp)	136
Anf. 191 GÖRAN LENNMARKER (m)	136
(Beslut skulle fattas den 18 december.).....	136

8 § Bordläggning.....	136
------------------------------	------------

9 § Anmälan om interpellationer.....	137
---	------------

10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	137
--	------------

11 § Kammaren åtskildes kl. 20.20.....	138
---	------------

Elanders Gotab, Stockholm 2003