

Riksdagens protokoll

1997/98:45

Torsdagen den 11 december

Kl. 9.00 – 17.55



Protokoll
1997/98:45

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 5 december.

2 § Ny riksdagsledamot, m.m.

Upplästes och lades till handlingarna följande från Valprövningsnämnden inkomna

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot och ersättare för riksdagsledamöter

Till Valprövningsnämnden har från Riksskatteverket inkommit bevis om att Anders Johnson (fp), Hägersten, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 1 januari 1998 sedan Birgit Friggebo (fp) av sagt sig sitt uppdrag som riksdagsledamot och Lotta Edholm (fp) av sagt sig sitt uppdrag som förste ersättare för riksdagsledamöter. Till ersättare för riksdagsledamöter har utsetts Ana Maria Narti (fp), Stockholm och John Ahlmark (fp), Stockholm, fr.o.m. den 1 januari 1998. Från Riksskatteverket har också inkommit ny bilaga till bevis för ersättare i detta fall.

Valprövningsnämnden har denna dag granskat bevisen och de nya bilagorna till bevis för ersättare och därvid funnit att de blivit utfärdade i enlighet med 19 kap. 11 § vallagen.

Stockholm den 10 december 1997

Lars Tottie

Kerstin Siverby

3 § Meddelande om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 1997/98:65

Till riksdagen

Interpellation 1997/98:65 av Kent Olsson (m) om sjömansskatten.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 20 januari.

4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Utbildningsutskottets betänkanden 1997/98:UbU1, UbU2 och UbU5–
UbU7

Kommunikationer

*Anslagsfrågor,
övergripande trafikpo-
litiska frågor och
Vägverket*

5 § Kommunikationer

Föredrogs
Trafikutskottets betänkande 1997/98:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 1997/98:1 delvis och
1996/97:160 delvis)

Anslagsfrågor, övergripande trafikpolitiska frågor och Vägverket

Anf. 1 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! I trafikutskottets betänkande nr 1 behandlas utgiftsområde nr 22. Beträffande budgetramarnas storlek har vi moderater inga stora och avgörande avvikelser från majoritetsskrivningarna. Däremot finns det när det gäller transportväsendets innehåll, inriktning och funktion avgörande och strategiska skiljelinjer.

För oss moderater är transporter och kommunikationer, precis som energi, nödvändiga ingredienser i all ekonomisk aktivitet. Den positiva välfärdsutveckling som vi har haft i vårt land under det senaste århundradet är i stor utsträckning direkt förknippad med ökad handel och därmed ökade transporter och ökad kommunikation. För ett litet land som Sverige är möjligheten till fri handel över gränserna av speciell betydelse för den ekonomiska utvecklingen.

Nationell konkurrenskraft för tryggad sysselsättning och miljö förutsätter därför både ökande och miljöanpassade transporter. Högt ställda krav på god miljö och varaktig hushållning med resurser måste också i hög grad påverka utformningen av transportsystemet.

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Rörligheten är ett väsentligt inslag för god livskvalitet och en grundförutsättning för ett fungerande vardagsliv. Goda kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar möjligheterna att kombinera en god boendemiljö med en stor och bred arbetsmarknad. Informationsteknikens möjligheter måste därför utnyttjas fullt ut för ett intelligentare och effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. Satsningarna inom området måste intensifieras.

Socialdemokraterna ger uttryck för en stark vilja att minska alla typer av transporter genom höjda avgifter, skatter, regleringar och andra be-

gränsningar i syfte att åstadkomma en uthållig och hållbar miljöbelastning, i stället för en miljöanpassning av transporter i sig.

Det bestående intrycket blir att stora delar av transportsystemet därför centralplaneras med mycket svaga inslag av marknadsstyrning. Framtids-tron, framstegsvänligheten och tron på utvecklingen av ny kunskap och teknik är därmed svaga.

Den valda inriktningen är enligt vår uppfattning omöjlig att förena med ekonomisk återhämtning, full sysselsättning och en rimlig levnadsstandard. Därmed kommer heller inte de resurser att skapas som behövs för att kunna åstadkomma nödvändiga miljöförbättringar.

Som övergripande strategi måste därför transportpolitiken grundas på kundernas efterfrågan av transporter och likaså på kundernas krav på miljöanpassning av desamma. Den fortsatta inriktningen måste klara följande grundmål:

För det första gäller det att skapa ett kundorienterat, snabbt och effektivt transportsystem som utgör en klar konkurrensfördel för svenskt näringsliv och därmed för svensk sysselsättning.

För det andra skall transportslagen stegvis och målmedvetet miljöanpassas i takt med den allt snabbare teknikutvecklingen.

För det tredje måste transportsystemet lösa människornas berättigade efterfrågan på arbets- och rekreationstransporter till rimliga kostnader.

För det fjärde skall varje transportslag behandlas likvärdigt i förhållande till sina kostnader och intäkter med den begränsning och den målkonflikt som ligger i att varje transportslag också måste kunna erhålla så likvärdiga villkor som möjligt gentemot inkommande eller utgående internationell konkurrens på transportområdet.

Detta kan uppnås bl.a. genom fortsatt avreglering och full konkurrensutsättning inom samtliga trafikslag. Därmed tillgodoses kundernas efterfrågan i stället för de centrala planernas.

SJ bör sättas på bolag och konkurrensutsättas fullt ut. En uppdelning av SJ i ett mera renodlat bolag för godstransporter helt eller delvis ägt av godsköparna, ett för fjärrtågen och ett för den regionaltrafiken, bör närmare övervägas.

Konkurrensen på järnväg skärps genom att bangårdar, yttre bannät och fastigheter/terminaler säljs till Banverket. Trafikeringsrätten på järnvägen bör upplåtas av Banverket. Den långväga busstrafiken bör släppas fri. Konkurrensvårdande åtgärder bör vidtas för inrikesflyget. De statliga flygplatserna får ett konkurrensfrämjande mål, samtidigt som privata medfinansierare prövas. Småflygplatsernas ersättning bör prövas efter ”värdet” av inmatade passagerare till de större flygplatserna respektive de regionalpolitiska satsningarna.

Byggande, drift och underhåll av infrastrukturen bör upphandlas i konkurrens eller privatfinansieras där så är möjligt. Ett uttalat mål med ett ökad privat ägande och ett strikt kommersiellt beteende i de kommunägda hamnarna bör även genomföras och stuverimonopolet bör avskaffas.

Det finns även skäl att satsa mera på elektroniska trafiksystem för att få en effektivare trafikledning, en bättre miljö, en ökad säkerhet och ett bättre kapacitetsutnyttjande.

Vi är också öppna för att i förekommande fall använda väg- och broavgifter för att delfinansiera tidigareläggning av investeringar, för att avhjälpa trängsel och för att skapa fungerande trafiksystem.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Investeringar i drift, underhåll och infrastruktur skall enligt vår uppfattning styras dit där transportarbetet finns eller kan förväntas uppstå. Stråktänkandet vad avser godsflödet måste man därför ta hänsyn till. Hamnarna som trafikknutpunkter/omlastningsterminaler har enligt vår uppfattning inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Alla åtgärder måste styras respektive fördelas efter största möjliga ekonomiska effektivitet.

Pålagorna bör kopplas till insatser på respektive område. Därför tycker vi att man bör pröva och utreda en affärsverksmodell vad avser Banverket och Vägverket, precis som när det gäller sjöfart och luftfart.

Storstädernas trafiksystem måste lösas skyndsamt, och långsiktigt, inom ramen för samma metoder och miljökrav som ställs i övriga landet. Detta är av stor betydelse, inte minst vad avser Uppland som många gånger har större behov av detta än själva storstäderna.

Det mest centrala i arbetet med att hitta vägen till det miljöanpassade transportsystemet måste vara att komma till rätta med växthusgaserna och de problem som är relaterade till dessa. Den teknikutveckling som pågår i alla biltillverkande länder kommer att resultera i energieffektivare fordon. Detta uppnås genom att vidareutveckla och produktionsanpassa material och komponenter. För att Sverige skall kunna hålla jämn takt med sina konkurrentländer är det viktigt med en fortsatt effektiv forskning och framtagning av nytänkande inom bilindustrin.

Vi anser att miljömålen väl kan uppnås genom en stegvis och fortsatt målmedveten miljöanpassning i internationellt samarbete av respektive transportslag. Sverige kan i viss utsträckning gå före och agera föredöme, men det får inte leda till väsentliga förluster av konkurrenskraft för näringslivet.

En miljöanpassning av transportsystemen måste vara folkligt förankrad för att kunna uppnås. Detta försvåras allvarligt genom beslutet att avveckla en reaktor på ett år med ökad fossilanvändning av kol, olja och naturgas som följd. Enbart det beslutet innebär mellan 4 och 6 miljoner ton ökade utsläpp av växthusgaser. Detta motsvarar ungefär en tredjedel av allt transportarbete på väg. Detta kan inte vara förenligt med en offensiv miljö- och transportpolitik.

Vid miljöjämförelser mellan de olika trafikslagen bör självfallet elen till järnvägen bedömas efter den sist producerade kilowattimmen, dvs. att man måste använda kolkondenskraftverk enligt gängse nationalekonomisk teori som jämförelsegrund. Vid en sådan jämförelse mellan trafikslagen visar sig tåg, buss, bil ge likartad miljöbelastning i förhållande till ett halvfullt tåg, en halvfull buss och en halvfull bil, dvs. att det avgörande är hur effektivt man använder antalet sittplatser.

Den 1 juli 1998 införs s.k. fritt cabotage i Europa. Det innebär att utländska buss- och lastbilsflottor fritt kan konkurrera i hela Europa. En hårdare beskattning och restriktivare regler för svenska fordon riskerar att leda till en ensidig utflaggning av bussar och lastbilar och därmed även en utflaggning arbetstillfällen.

Sverige har en av de äldsta lastbilsflottorna. Fasta fordonskostnaden är den näst högsta i Europa. Dieselkostnaden inklusive skatt är en av de högsta. Detta är enligt vår uppfattning inte acceptabelt. Endast 6 % av transportererna går över 30 mil. Det innebär att de olika trafikslagen i stor utsträckning är komplementära.

Vi skall heller inte i onödan leka med egna tekniska standarder och särregler som kan öka kostnaderna och därmed minska konkurrenskraften för svensk industri.

Jag har tidigare påpekat att vi är öppna för väg- och broavgifter som används för att finansiera tidigareläggning av åtgärder för att få bort trängsel och köer. Vad gäller trafiksäkerheten och nollvisionen delar vi målsättningen, men vi vill samtidigt markera vår principiella syn, att de åtgärder som genomförs måste ha folklig förankring. Delmål bör därför uppställas. Det finns också anledning att erinra om den kraftiga nedgången i antalet döda under senare år i trafiken.

Jag delar heller inte den övertro på samhällsekonomiska analyser och kalkyler som den socialdemokratiska trafikpolitiken grundar sig på. Samhällsekonomiska kalkyler måste vara tydliga, rättvisande och brett accepterade för att fullt ut kan användas som beslutsunderlag som majoriteten tenderar att göra. Så är i dag inte fallet. I de samhällsekonomiska kostnader som transportslagen skall bära genom ”internalisering” av dessa kostnader i gällande skatter och avgifter tas inte hänsyn till transportslagens helt avgörande samhällsekonomiska nyttor, t.ex. transporter för arbetsresor, brandbekämpning, olycksfall, bredare arbetsmarknad.

I betänkandet behandlas även Göteborgsdelen av storstadsuppgörelsen. Den är för oss helt oacceptabel. Det är för oss oacceptabelt att genomföra en storstadsuppgörelse för Göteborgs infrastruktur när vi inte har någon långsiktig finansiering för kostnaderna, när det sker i öppen konfrontation med en mycket stor opposition i Göteborg och i avsaknad av en långsiktig uppgörelse som kan bli bestående över genomförandetiden och därmed över flera mandatperioder. Vi moderater kommer *inte* att respektera detta beslut vid förändrade majoritetsförhållanden. Vi betraktar beslutet som djupt ansvarslost. Det riskerar att leda till kapitalförstöring.

Vi kan heller inte acceptera att riksdagen avhänder sig all påverkan vid anslagsfördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringarna. Majoriteten överlåter därmed en betydande beslutanderätt från riksdagen till regeringen, något som är oacceptabelt.

Det är också oacceptabelt att starta nya statliga bolag för att bygga infrastruktur och låna upp hela investeringskostnaden utan att rimliga intäktsflöden finns till bolagen. Det är i praktiken en dold statsupplåning, som skall förräntas och amorteras under lång tid. Därmed kommer det att belasta de löpande anslagen för aktuella regioners framtida infrastrukturinvesteringar under många år.

Socialdemokraterna tar inte heller till vara Sveriges nationella intressen på teleområdet. Vi anser att en ny nummerplan bör genomföras så snart som möjligt. Det bör bli ett riktnummerområde för hela Sverige. Man bör få möjlighet att ta med sig sitt gamla telefonnummer när man flyttar inom landet, s.k. nummerportabilitet. Det måste påskyndas. Det finns risk att Sverige hamnar på efterkälken.

Ett av Sveriges teknik- och kunskapsintensivaste företag, Telia, ges inte tillräckliga möjligheter att expandera och ta till vara de affärsmöjligheter som ges. Industriella kluster som Telia, Ericsson och den s.k. *software*-industrin är en av nycklarna till Sveriges framtid. På ett år har värdet på Telias aktier fallit med 10 miljarder. En privatisering av bolaget önskas av såväl företagsledning som fack. Varje dröjsmål minskar där-

Kommunikationer

*Anslagsfrågor,
övergripande trafikpo-
litiska frågor och
Vägverket*

Kommunikationer

*Anslagsfrågor,
övergripande trafikpo-
litiska frågor och
Vägverket*

med värdet på bolaget, ger förlorade arbetstillfällen och sämre utvecklingspotential.

Fru talman! Sverige är ett land utanför Europas kärna. Många konkurrenskraftiga industriföretag tenderar att utvecklas till monteringsindustrier med full internationell konkurrenskraft av varje enskild komponent. Det innebär kraftigt ökade krav på punktliga leveranser, val av transportmedel efter varuvärde. Transportslagen kompletterar därmed varandra och konkurrerar endast i begränsad omfattning.

Betydelsen av näringslivets behov av transporter är kraftigt underskattad. Sysselsättningseffekter och ekonomiska tillväxtfaktorer av transportsystemets funktion lyser därför med sin frånvaro. Socialdemokraterna verkar helt ha glömt transportpolitikens centrala roll för företagens utveckling, sysselsättningen och välståndsutvecklingen.

Med det anförda står vi moderater fast vid samtliga reservationer vi fogat till betänkandet. Vi avser för tids vinnande att endast yrka bifall till och begära rösträkning på reservation nr 2.

Anf. 2 SIVERT CARLSSON (c):

Fru talman! Det trafikutskottets betänkande som vi nu behandlar, betänkande nr 1, har rubriken Kommunikationer. Det är ett ord med vidare innebörd än vad man till vardags kanske tänker på. Visst är kommunikationer både väg- och järnväg, både sjö- och luftfart, både post och tele, men kommunikationer är också möjlighet för människor för att träffas, möjlighet för att utbyta tankar och idéer, möjlighet att byta varor och tjänster, möjlighet för kulturer att mötas, möjlighet för människor men också för regioner, nationer och länder att utvecklas.

Men goda kommunikationer minskar avståndets betydelse, ökar tillgängligheten och möjligheterna till decentralisering.

Vårt land, som är ett land i utkanten av Europa, är givetvis mycket beroende av goda kommunikationer. Långa avstånd inom landet, till övriga Europa och till andra marknader gör att våra avståndsnackdelar måste kompenseras med väl fungerande transporter och en väl utbyggd infrastruktur som måste skapa förutsättningar för att ta till vara utvecklingsmöjligheterna i hela Sverige.

Ett väl utbyggt väg- och järnvägsnät, en utbyggnad av kollektivtrafiken, av flyget och av sjöfarten samt en god tillgång till ett brett utbud av post- och telekommunikationer på likvärdiga villkor och till rimliga priser i hela landet ökar möjligheterna för ett livskraftigt och decentraliserat samhälle. Men inte ens tillsammans utgör dessa en garanti för den flexibilitet, tillgänglighet och frihet som dagens och morgondagens decentraliserade samhälle kräver. För detta fordras också bilen som transportmedel.

Jag säger detta eftersom jag tycker att vi ibland, när kommunikationer och olika transportmedel diskuteras, har en förmåga att antagligen omedvetet glömma bort att det i vårt land rullar mer än tre miljoner bilar. Många av dessa rullar i områden, på landsbygd och i glesbygd, där övriga transportmöjligheter lyser med sin totala frånvaro. Där är bilen inte bara en möjlighet utan också en nödvändighet och en förutsättning för såväl det privata resandet som för näringslivet och dess verksamhet.

Den höjning av reseavdraget som genom Centerens påverkan nu kommer till stånd är ett steg i rätt riktning, men det ger inte den rättvisa som

på sikt måste skapas åt boende i dessa områden. Andra möjligheter måste också utredas, vilket vi har föreslagit i vår partimotion.

En av de större utmaningarna ligger i att skapa ett kommunikationssystem som bygger på insikten om behoven av omställning mot ett ekologiskt hållbart och uthålligt samhälle. Arbetet med en miljöanpassning av transportsystemet måste oförtrutet gå vidare. Ett kretsloppsanpassat samhälle förutsätter ett ”grönare” transportsystem. Användningen av fossila bränslen måste minska, och vissa tendenser börjar nu kunna skönjas, men mera måste till.

På liknande sätt som vi i dag diskuterar nollvisionen inom trafiksäkerhetsarbetet menar Centerpartiet att det också bör införas en nollvision beträffande fossila bränslen. För att någorlunda snabbt fasa in icke-fossila bränslen behövs utveckling, provning och styrmedel. Tillgängligheten till dessa bränslen behöver öka och branschen måste tydligare involveras i det arbetet.

Centerpartiet anser att regeringen bör initiera en förhandling med berörda parter såsom bilindustrin, producentorganisationer och staten om hur en övergång från fossila drivmedel till icke-fossila drivmedel skall kunna påskyndas och successivt genomföras. Kan exempelvis Brasiliens bilar köra på etanol så borde ju förutsättningarna inte vara mycket annorlunda i vårt land.

Den skattebefrielse på etanol som Centerpartiet så länge har arbetat för, och som nu genom samverkan har blivit en realitet, bör kunna utgöra en god grund för det fortsatta nödvändiga arbetet att fasa ut de fossila bränslena till förmån för de icke-fossila.

Miljöklassning av fordon och bränslen måste utvecklas och minskad bränsleförbrukning måste stimuleras. Här har på sistone en del initiativ tagits även i vårt land som gör att jag, trots starka krafters motstånd, ändå ser början av ett genombrott för miljötänkande även inom bildindustrin.

Fru talman! Investeringar i infrastruktur är av största strategiska betydelse för utvecklingen av näringslivet i hela Sverige, för exportindustrins konkurrensförutsättningar och för att möjliggöra arbete och boende i hela landet.

Efter några års kraftig utbyggnad och investering i nya vägar måste nu insatserna för drift och underhåll ökas för att vidmakthålla vägkapitalet som annars riskerar att förslitas och investeringarna på så sätt gå om intet. De partier som radikalt vill skära ned anslagen till väghållningen tar på sig ett mycket stort ansvar.

Om befintlig infrastruktur skall kunna vidmakthållas behövs stora insatser för underhåll, inte minst för att klara de många företag som ligger i Sveriges mer glest befolkade områden. För skogsindustrin är ett välskött vägnät av avgörande betydelse. Minskad effektivitet för denna basindustri påverkar i hög grad även landets ekonomi.

För möjligheterna att hela Sverige skall leva spelar vägstandarden en avgörande roll. En kraftig satsning på upprustning av vägnätet är därför en angelägen regionalpolitisk fråga, där upprätthållandet och upprustningen också av det finmaskiga vägnätet är av stor betydelse för att gjorda investeringar i större transportförbindelser skall få avsedd effekt.

Det beslut som riksdagen nyligen har fattat om kommande infrastrukturplanering för perioden 1998–2007 och som bl.a. innebär kraftigt ökade

anslag för drift och underhåll innebär framgångar för krav som Centern länge har drivit.

Fru talman! Sedan anslagen till de enskilda vägarna genom budgetpropositionen 1995 halverades har vi lyckats övertyga regeringspartiet om detta fatala misstag och nu åter fått upp detta anslag till ungefär den nivå som gällde innan halveringen.

Det enskilda vägnätet är inte viktigt enbart för de boende utan är i vidare mening en förutsättning för utveckling av näringslivet, ökad sysselsättning, regional balans och ökad tillgänglighet.

Den del, 7 400 mil, av det enskilda vägnätet på 28 000 mil som erhåller statsbidrag berör mer än en miljon av Sveriges befolkning och närmare 50 % av den totala skogs- respektive åkerarealen. Var fjärde gods- eller persontransport genereras från enskilda vägar. Skogsnäringen, med krav på korta leveranstider och *just in time*-transporter, är i mycket hög grad beroende av dessa vägars tillgänglighet och standard. För landsbygden, allemansrätten och turistnäringen utgör dessa vägar en förutsättning.

Uppgörelsen om att bidraget till de enskilda vägarna innevarande budgetår skall uppgå till 610 miljoner kronor innebär ökade möjligheter för regional utveckling och tillgänglighet. Vi från Centern anser, inte minst mot bakgrund av att det särskilda anslaget för bärighetshöjande åtgärder nu är borttaget, att anslaget till enskilda vägar även kommande budgetår bör uppgå till samma nivå, 610 miljoner kronor. Regeringen bör kunna göra erforderlig omfördelning inom anslaget A 2.

Fru talman! Avslutningsvis är det kanske ändå på den avancerade informations- och kommunikationsteknikens område som utvecklingen nu går snabbast. Det innebär risker, men det skapar framför allt ytterligare möjligheter att minska avstånd, öka tillgänglighet, främja decentralisering, utveckling och regional balans. Men mera därom senare under dagens debatt.

Fru talman! Jag står givetvis bakom samtliga Centrerns reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall enbart till reservation 5.

Anf. 3 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! Folkpartiet har under en följd av år i riksdagen uttalat att vi vill skapa ett samhälle där människor, idéer och varor kan resa, förmedlas och transporteras snabbt och effektivt. Kommunikationer är samhällskroppens blodomlopp och nervsystem. Väl utbyggda kommunikationer inom Sverige är nödvändiga för näringsliv och sysselsättning i alla delar av landet. Resor till och från arbetet, serviceställen och fritidsaktiviteter är viktiga för ett fungerande vardagsliv. Goda kommunikationer med utlandet är en förutsättning för våra ökade internationella kontakter. Människans vilja att resa och ta kontakt med andra människor har under århundradens lopp lett till att olika nationaliteter och folkgrupper kommit i kontakt med varandra. Detta har i sin tur resulterat i ökad förståelse mellan människor, vilket i längden motverkar rasism och främlingsfientlighet.

Staten har ett övergripande ansvar för kommunikationernas goda funktion. Insatser i kommunikationssystemet är i princip av två slag. Det gäller dels åtgärder för att undanröja flaskhalsproblem, dels offensiva insatser för att stimulera en önskvärd utveckling. Rätt utformade ekonomiska styrmedel kan på sikt leda till lägre total miljöbelastning. Den fria

konkurrensen garanterar lägsta kostnad för trafikanten på efterfrågad kvalitet. Monopol bromsar utvecklingen och bör undvikas. Statens övergripande ansvar innebär inte att staten skall ha något företräde som trafikutövare. Tvärtom är det angeläget att rollerna som ansvarig myndighet och operatör klart skiljs åt. Säkerhetsarbetet måste bli effektivare.

Fru talman! I dagens ekonomiskt ansträngda läge är det viktigt att alla sektorer i samhället bidrar till de nödvändiga besparingarna. Därför anser Folkpartiet att ramen för utgiftsområde 22 tillfälligt borde minskas. Riksdagen beslutade i våras om inriktningen av investeringarna i och underhållet av infrastrukturen för perioden 1998–2007. För att finansiera vårt besparingsförslag vill vi förskjuta tyngdpunkten i infrastrukturinvesteringarna mot den senare delen av tioårsperioden. Folkpartiet vill i stället i dagens läge prioritera mer pengar till hjälp för de sjuka, handikappade och gamla samt mer pengar till utbildningsinsatser.

Det är inte nödvändigt att staten ensam bekostar alla lönsamma infrastrukturinvesteringar. Det måste finnas utrymme också för alternativa finansieringsformer. I Sverige har så skett vad gäller Arlandabanan. Här är det ett privat konsortium som bygger och efter färdigställande skall driva de aktuella anläggningarna. En sammanfattande beteckning på denna typ av finansieringslösning är BOT, *Building, Operating, Transfer*. Enligt Folkpartiets uppfattning borde regeringen aktivt verka för att BOT-projekt utnyttjas i större utsträckning än vad som i dag är fallet. Därmed kan samhällsekonomiskt angelägna infrastrukturprojekt genomföras utan att statens budget belastas av en tung investeringskostnad. Finansieringen av BOT-projekt kan ske antingen genom att nyttjarna, trafikanterna, erlägger avgifter eller genom att staten via trafikverken "hyr" anläggningarna eller en kombination av dessa bägge finansieringar. Projekt som vi framförallt anser vara intressanta för framtida BOT-projekt är trafiklösningar i och kring våra storstäder.

Folkpartiet liberalerna vill främja konkurrens mellan olika företag för att konsumenternas behov skall tillgodoses till rimliga priser. Som det ser ut i dag är priserna inom många transportgrenar, framförallt tåg och flyg, alltför höga eftersom konkurrensen är eftersatt på grund av monopolliknande situationer. Dessa höga priser inskränker i onödan den enskildes möjligheter att resa och snedvrider valet av färdmedel.

Privatiseringar måste genomföras på ett sätt som gör att konkurrensen verkligen främjas. En utförsäljning av ett statligt företag får under inga omständigheter innebära att ett privat monopol uppstår. Privatiseringarna gäller bl.a. telekommunikationsområdet. Folkpartiet förordar en total utförsäljning av Telia.

Fru talman! Samhället behöver av många skäl ett väl fungerande vägnät. Under den borgerliga regeringsperioden 1991–1994 satsades stora summor på att förbättra vägnätet. På många håll har vägarnas standard och kapacitet höjts. Detta var välkommet då våra vägar länge eftersattes av de socialdemokratiska regeringarna under 1980-talet. Vägarna måste i hela landet hålla en sådana standard att säkerhet garanteras och transporter med t.ex. råvaror kan nå fram till industrin. En god vägstandard är en förutsättning för att hela Sverige skall leva och utvecklas. Folkpartiet har ur trafiksäkerhetssynpunkt sagt ett klart nej till att bygga s.k. trefältsvägar i stället för motorvägar. Det är bättre att då satsa på s.k. slimmade motorvägar med fyra körfält.

Ett allvarligt flaskhalsproblem är den bristfälliga bärighet hos många vägar som är av stor betydelse främst för skogsindustrins råvaruförsörjning men också för exempelvis åkerinäringen. Underhållet är av väsentlig betydelse i ett samhällsekonomiskt perspektiv. De stora investeringar som görs skall vårdas väl. Underhållet är också av stor betydelse för framkomligheten. Detta illustreras varje vår under tjällossningsperioden då problem kan uppstå med avstängda vägar i hela Norrland och ned genom Svealand till bl.a. Dalsland och Småland i Götaland.

Underhållet är otillräckligt för att kunna bibehålla en acceptabel standard på framför allt det lågtrafikerade vägnätet. Kapitalförstöringen är omfattande på den belagda delen. Inget utrymme finns för närvarande för förbättringsåtgärder på detta vägnät. Upprustning och beläggning av grusvägar på landsbygden liksom smärre trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder kunde tidigare finansieras från drifts- och underhållsanslaget. Det kan numera endast ske med hjälp av sysselsättningskapande medel.

Fru talman! Jag vill passa på att ta upp något om de s.k. storstads-paketerna också. Regeringen saknar dessvärre lösningar på hur paketerna skall finansieras. Regeringen ger klartecken till väginvesteringar där man endast har finansiering till en mycket liten del av kostnaderna. I väntan på utredningsförslag om miljöstyrande vägavgifter skall man finansiera de aktuella projekten i Stockholm och Göteborg med anslag anvisade över statsbudgeten fr.o.m. år 1999. Den nationella finansieringen kommer att omprövas när förutsättningarna för regional finansiering föreligger. Vi tycker att det är oansvarigt av regeringen både att sätta kommunerna i denna ekonomiska situation och att använda statliga pengar utan att veta hur man på sikt skall finansiera investeringen.

De olika investeringarna skall vägas mot varandra så att de mest effektiva och angelägna investeringarna görs. Dessa investeringar måste vidare vägas mot andra samhällsbehov, exempelvis vård, omsorg och utbildning.

Det förslag till bilavgifter som har föreslagits av en majoritet i Kommunikationskommittén förefaller att vara en ny pålaga på bilismen. Förslaget är också starkt integritetskränkande och avvisas därför. Det är dessutom oacceptabelt att ta ut så höga bilavgifter. Det har nämnts summor på upp till ca 60 kr per mil.

Fru talman! Till sist vill jag ta upp ett vägprojekt som har engagerat mig under ett flertal år, och som hunnit överleva en hel rad med kommunikationsministrar, nämligen väg E 6 genom norra Bohuslän. Enligt en äldre planperiod för Vägverkets planering av E 6 som motorväg genom Bohuslän, skulle vägen vara fullt utbyggd år 2003. Efter ständiga förskjutningar i planprocessen, föranledda av olika omständigheter, ter sig årtalet inte vara alltför orealistiskt! Väl medveten om att investeringar av olika slag måste kunna definieras som samhällsnyttiga och därtill vara ekonomiskt försvarbara, går det inte komma från att en utbyggnad av E 6 genom Bohuslän kan motiveras. Den är både samhällsnyttig och ekonomiskt försvarbar. Inte minst väger ett reducerat olyckstal tungt i vågskålen. Det kommer ständigt nya rapporter som visar på höga olyckstal för denna väg. E 6 bör därför snarast byggas ut till en fullvärdig motorväg genom hela Bohuslän.

Fru talman! Folkpartiets förslag till ram för utgiftsområdet röstades ned av kammaren den 20 november. Därmed kan jag i dag inte yrka bifall

till någon reservation som rör utgiftsramen. Vi har därför i denna del endast fogat ett särskilt yttrande till betänkandet.

Anf. 4 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Bra kommunikationer är en viktig förutsättning för hela landets utveckling. Förutsättningen för Sveriges utveckling av infrastrukturen har varit att vi med skattemedel har byggt ut de kommunikationer som vi har i dag.

Jag tror att de satsningar på utbyggnader av vägar och järnvägar som har gjorts i Sverige och de bra vägar och järnvägsförbindelser som vi har aldrig skulle ha kommit till stånd om de skulle ha privatfinansierats. Det har alltså skett via skattsedeln. Alla har vi varit med och betalat och bidragit till bra kommunikationer. Jag tror att det är en förutsättning för att vi skall ha bra kommunikationer. En totalt avreglerad marknad kommer aldrig att skapa de förutsättningar som man tror sig uppnå med en sådan satsning.

Att avreglera kommunikationsmarknaden och tro att man på det sättet kan skapa goda förutsättningar i hela landet är, som vi ser det, en felaktig syn. Vi i Vänsterpartiet kommer aldrig att acceptera att man slår sönder ett väl fungerande kommunikationssystem som är uppbyggt med skattepengar. Att först via staten bygga ut och sedan bjuda in privata att ta över de delar av landet, där man har gjort en skattefinansierad utbyggnad, kommer på sikt att göra att förutsättningarna att bo och verka samt bygga ut industri i hela landet försvinner. Det leder till en storstadskoncentration av ett gigantiskt slag. Det är inte bra om vi samtidigt säger att vi skall ha möjligheter att bo och verka i hela landet.

På olika politikområden satsar vi statliga medel, för regionalpolitik, jordbruksstöd och transportstöd, för att människor skall ha möjligheter att bo och verka i hela landet. Detta vill man framför allt från borgerligt håll slå sönder. Vi kommer med skärpa att motsätta oss sådana tilltag och tror inte att de har några förutsättningar.

Man talar i dag om att man skall bygga vägar. Då måste man också titta på lönsamhetskalkyler. I samband med den utbyggnad av infrastrukturen som vi har haft i detta land har inte lönsamhetskalkyler diskuterats. Man har tyckt att utbyggnaden har varit nödvändig för att hela landet skall leva. För att minska antalet trafikolyckor har vägar och järnvägar byggts ut.

Nu skall man se på utbyggnaden från ett lönsamhetsperspektiv. Den myndighet som har fått i uppgift att räkna på lönsamheten är Statens institut för kommunikationsanalys, som i dagligt tal kallas för SIKÄ.

Deras uppgift kan jag inte riktigt fatta. På ett sätt skall man titta på de här lönsamhetskalkylerna och utifrån räkneexempel se om det är lönsamt eller inte. Det blir litet knepigt. Förändrar man i kalkylerna litet grand får man ett helt annat utfall. Och vad är det som är lönsamt? Är det bara trafikströmningar det gäller, eller skall man också lägga in trafikolyckor som vi har på en del vägar?

Vi från Vänsterpartiet har ställt upp på nollvisionen, för det är en omöjlig sak rent politiskt att inte göra det. Men en förutsättning för att nå den är ju egentligen att vi inte minskar underhållet på vägarna och att vi på vissa sträckor bygger ut vägarna så att de blir säkra. Det är stora uppgifter framöver om vi skall klara det här. De medel som man har tagit

fram ser jag att det kan bli problem med, framför allt kanske med tanke på underhållssidan.

Litet rädlösa blir vi också från Vänsterpartiets sida – och vi har en gemensam motion med andra partier, det gäller reservation 2, till detta betänkande – när man under 1998 lämnar över till regeringen att omfördela medel mellan väg och järnväg. Det skall bara gälla under nästa år, 1998. Jag kan inte förstå varför det i så fall bara skall gälla under ett enda år. För mig ser det nästan ut som om det skulle vara någon typ av valbudget man lämnar över när det gäller kommunikationerna för departement och regering att göra vad de vill med.

För om det, som det skrivs i betänkandet, är svårigheter att genomföra det här med väg- och järnvägsanslag, det här att man skall kunna föra över medel från ett område till ett annat, varför är det då bara svårigheter under 1998? Svårigheterna måste väl i så fall bestå för all framtid?

Det är ju på det viset att både Banverket och Vägverket har till uppgift att ta in anslagen. Man går ut till de aktörer som finns när det gäller byggnation och tar in anbud från dem. Utifrån det bygger man väg. Vi minns alla när regeringen sänkte anslaget till enskilda vägar, när vi hade uppvaktning av generaldirektören för Banverket och sade: Ni kan inte ta pengar från anslaget till nya investeringar, för de är redan upphandlade. Då kommer vi i det läget att Banverket bötfälls på grund av att man kommer att få bryta vissa avtal. Har man inte gjort det här med upphandling under 1998? Visst har man gjort det. Därför kan jag inte fatta varför man egentligen gör det här.

Det finns också något annat som är konstigt. I trafikutskottets betänkande 1990/91:22 var vi helt överens om att uppföljningskravet skulle stärkas utifrån en rapport från Riksdagens revisorer. Det fanns vad jag vet inga reservationer mot synsättet att vi skulle ha strängare uppföljningskrav. Man skulle inte kunna göra på det här viset. Nu går man helt plötsligt ifrån det här. Det är något som är helt obegripligt för mig. Jag tror faktiskt inte att det här stämmer överens med talet om att riksdagen skall stärka sin ställning gentemot regeringen. T.o.m. statsministern har sagt att riksdagen skall vara som kyrkan. Den skall stå mitt i byn.

Det här går man nu ifrån på ett område, och jag tycker att det ser väldigt allvarligt ut. Vilka konsekvenser det här kommer att få får väl framtiden utvisa. Men att det, som man skriver, bara skall gälla ett enda år, är för mig väldigt knepigt.

Sedan är ju det här nästan första gången under året som vi verkligen har fått diskutera olika områden när det gäller kommunikationerna. Det tycker jag faktiskt är bra. Det är som flera talare har sagt före mig; kommunikationerna är så mycket. Det är inte bara vägar och järnvägar. Det är post, tele, sjöfart osv. Vi får hoppas att man, när den här kommunikationskommitténs betänkande kommer, försöker samordna kommunikationerna. Vi lägger ned oerhört mycket pengar på kommunikationer. Då är det väldigt viktigt att man har en samsyn. Det finns en oerhörd kunskap i Banverket, SJ, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, och man borde på ett bättre sätt spegla verkligheten och förutsättningarna för bra kommunikationer i hela landet. Man kanske bör kunna samarbeta på ett annat sätt än vad som sker i dag.

Med det, fru talman, vill jag yrka bifall till reservationerna 1, 2, 23 och 28 i detta betänkande.

Anf. 5 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Vi skall alltså debattera och fatta beslut om budgetområde 22. Det här är den sista debatten som förs på grundval av det gamla trafikpolitiska beslutet. I början av nästa år har regeringen aviserat att man avser att lägga fram en proposition till riksdagen angående ett nytt trafikpolitiskt beslut.

Man kan fråga sig hur stor betydelse den här debatten har. Rent teoretiskt vet vi att debatten här i kammaren inte kommer att påverka själva beslutet. Vi debatterar framför allt av demokratiskäl för att öppet redovisa skälen till vårt röstande. Det ger anledning att ställa frågor. Var formas trafikpolitiken egentligen? Är det ute i landet, i myndigheterna, hos partierna? Det är väldigt svårt att säga. Men en sak är säker, och det är att olika sårintressen rycker och sliter i kommunikationsområdets miljarder, som är väldigt många – nästan 25 närmare bestämt.

Just detta att infrastruktur- och trafikpengar så lätt kommer ett särintresse till del är en viktig orsak till att riksdagen skall ha god kontroll över budgetmedlens användning och ändamål.

Regeringens begäran om bemyndigande att kunna flytta medel mellan anslaget A 2 och anslaget A 4, dvs. pengar till vägar och pengar till järnvägar, utan att gå tillbaka till riksdagen, stärker inte precis den demokratiska förankringen av medelsanvändningen. En sådan ordning framfördes till riksdagen i budgetpropositionen utan någon som helst beredning, och skälen man angav var mycket diffusa. Jag delar här Vänsterpartiets framförda åsikt att det är någon form av valbudget som planeras.

Nu ändrade utskottsmajoriteten visserligen bemyndigandet till att endast omfatta anslagskrediten på nästföljande år, men det får man väl se som ett undankrypande. Regeringens förslag skulle ju faktiskt ha varit oförenligt med den nya budgetlagen. Jag och Miljöpartiet de gröna är väldigt glada att vi har lyckats nå en gränsöverskridande reservation mellan de politiska partierna om det här. Det visar hur demokratiskt vanskligt det hela är.

Trafikutskottets politik blir med den här utvecklingen en löjeväckande låtsaspolitik. Jag måste beklaga att vi fick den situation som vi fick, att Socialdemokraterna hittade stödpartiet Centern som uppenbarligen endast för den goda samarbetsviljans skull – det är den enda uppenbara anledningen i mina ögon – valde att stödja bemyndigandet. I dag kommer Centerpartiet enligt min mening att rösta direkt oansvarigt. Jag vill varna för att i maktens solsken finns det ingen solskyddsfaktor. Ni får se upp så att ni inte blir brända.

I dag avslutas med stor sannolikhet klimatförhandlingarna i Kyoto definitivt. Alltsedan jag första gången deltog i trafikutskottets debatter har jag envist hävdats sambandet mellan klimat och trafik med hänvisning till de ökande koldioxidutsläppen från trafiksektorn.

Jag har svårligen fått med mig något annat parti, med undantag för Vänsterpartiet, i den här frågan. I dagens budgetbeslut finns inget som bidrar till att minska trafiksektorns koldioxidutsläpp. Moderaternas Per Westerberg har hittills nämnt klimatfrågan, men i övrigt har moderaterna koncentrerat sig till att diskutera klimatpolitik när det handlar om kärnkraftsavveckling. Övriga partier har väldigt sporadiskt berört ämnet.

I regeringens budgetproposition finns en del lustiga skrivningar på s. 16 – eller tragiska om man så vill –, och jag vill läsa upp en av dem:

*Fel! Okänt
växelargument.*

”Utsläppen från vägtrafiken uppgick under år 1996 till 18 800 000 ton koldioxid, 126 600 ton kväveoxid, 1 175 ton svaveldioxid och 147 700 ton kolväten. Jämfört med år 1995 har utsläppsnivåerna minskat för samtliga ämnen. Utsläppen av svaveldioxid har minskat mest (11 %). Utsläppen av kväveoxid och kolväten har minskat med drygt 6 %.”

Hur är det i verkligheten? Samtliga utsläpp, inklusive koldioxidutsläppen, sjönk totalt. Men är det intressant att granska perioden 1995–1996? För hela perioden 1993–1995 finns en påvisad ökning på nära 15 %. Detta är samtidigt som Sveriges riksdag har förbundit sig att stabilisera utsläppen.

Det här är anmärkningsvärt. Jag vill då rikta en fråga till majoriteten: Har ni någon som helst uppfattning om varför regeringen har underlåtit att ta med en specifik procentsats för koldioxidutsläppen i redovisningen till riksdagen?

Per Lager från Miljöpartiet kommer med anledning av vår reservation och vår motion senare att tala om vår syn på cykel- och gångtrafik.

När det gäller Vägverkets budget vill vi särskilt framhålla en omdisponering som vi har föreslagit av medel beträffande det sektorsansvar som Vägverket har. Vi föreslår att ansvaret för klimatfrågorna inom trafiksektorn överförs till Naturvårdsverket – som åderlåtits kraftigt på resurser. Vi menar att kompetensen för att genomföra ett offensivt arbete finns här. Som en direkt konsekvens av omfördelningen av ansvaret överförs 20 miljoner kronor från Vägverkets administrationsanslag till Naturvårdsverket.

Vi vill också protestera mot den långsamma utveckling som regeringen föreslår för att åtgärda bullerproblem. Regeringen konstaterar att 5 000 personer fick bullerproblem åtgärdade förra året, dvs. de som var utsatta för buller över 65 decibel. Men 240 000 personer lider fortfarande av bullernivåer på över 65 decibel. Om man fortsätter att åtgärda bullerproblem i den takt som hittills har använts kommer det att ta 48 år innan problemen har byggts bort – under förutsättning att trafikmängden är konstant. Det finns ingenting som pekar på att trafikmängden kommer att vara konstant.

Vi föreslår i stället en tioårsperiod. Det betyder att 24 000 människor om året skulle få sin livskvalitet och hälsosituation förbättrad. Det här är en angelägen åtgärd.

Miljöpartiets budgetförslag är ett helhetsförslag. Det ligger i jämförelse med regeringens förslag över ramen. Med anledning av det och att beslutet om ramarna redan har fattats har vi ingen reservation till förmån för vårt ramanslag utan endast ett särskilt yttrande.

Jag vill yrka bifall till reservationerna 2, 7, 21, 27, 37, 40 och 47. Jag kan redan nu avslöja att vi inte kommer att begära votering på samtliga av dessa reservationer. Vi står förstas bakom alla andra reservationer som vi har undertecknat.

Anf. 6 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Jag kan förstå den tveksamhet som både Miljöpartiet och flera andra känner inför bemyndigandet att använda sig av medel från två konton under kommande år. Vi har från Centerns sida väckt motioner och sagt att det måste ske med stor restriktivitet. Men när Elisa Abascal Reyes

i sin visdom kallar det för löjeväckande låtsaspolitik och oansvarigt måste jag reagera.

I ett övergångsskede har vi förståelse för att det kan uppstå problem. Jag har varit med tidigare när alla konton inte alltid har tömts vid rätt tidpunkter.

Nu har vi fått in en restriktivitet beträffande tiden och beloppsbegränsningen. Om överföring sker skall det redovisas för riksdagen senast i budgetpropositionen. Med det som bakgrund tycker jag fortfarande att det här är ett praktiskt handlingssätt som i viss mån bygger på förtroende utan att misstänkliggöra allting.

Anf. 7 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Det hedrar förstas Centerpartiet att i förhandlingar med Socialdemokraterna – om man nu kan kalla det så – ha fått in en restriktivitet i bemyndigandet. Vi noterar den avsevärda skillnaden mellan regeringens första begäran om att disponera 19 ½ miljarder fritt efter eget omdöme utan att gå tillbaka till riksdagen och det nuvarande bemyndigandet som utskottsmajoriteten föreslår på anslagskrediter efter nästföljande budgetår.

Men när det gäller det Sivert Carlsson anför att det är fråga om att detta är praktiskt kan jag bara säga att enväldeshärskande i många fall är praktiskt men demokratiskt tvivelaktigt. Vi ser nu en ytterligare utarmning av den demokratiska förankringen av trafikpolitiken. Vi tänker inte medverka till något sådant. Vill Centern bereda vägen får Centern ta de moraliska och politiska konsekvenserna av handlandet.

Anf. 8 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Vi tar konsekvenserna av det hela, Elisa Abascal Reyes, och det är i viss mån byggt på erfarenheter. Det är praktisk sakpolitik och en vettig skrivning. Det skulle kännas bra om Elisa Abascal Reyes skulle förstå våra synpunkter och att ta tillbaka att hon tycker att det är en oansvarig politik. Det är det definitivt inte. Vi tar naturligtvis ansvar.

Anf. 9 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Jag vill understryka att det inte finns någon beredning i frågan och ingen djupare analys i någon form av uredningsförfarande för den typen av omförflyttning av makt från riksdagens trafikutskott till Kommunikationsdepartementet.

Precis som Sivert Carlsson säger är det praktisk sakpolitik att stödja den typen av förslag. Men det går inte att tala om någon ideologisk förankring eller djupare demokratisk analys. Därmed menar jag att det är oansvarigt. Jag tycker att även den praktiska sakpolitiken skall ha en ideologisk och demokratisk förankring.

Anf. 10 MATS ODELL (kd):

Fru talman! Svensk transport- och kommunikationssektor befinner sig i dag i frontlinjen när det gäller både effektivitet och aktivitet. Det är viktigt att utvecklingen inte stannar upp.

Men transporter och resande ger inte bara välfärdsvinster. Vi kristdemokrater är väl medvetna om detta, Elisa Abascal Reyes. Den negativa

*Fel! Okänt
växelargument.*

miljöpåverkan är dessvärre mycket påtaglig, och den stora utmaningen under de närmaste åren är att utveckla ett miljöanpassat transportsystem. För att lyckas med det måste en lång rad radikala trafikpolitiska strukturbeslut fattas under de närmaste åren. För att få harmoni mellan trafiken och vad naturen långsiktigt tål måste bl.a. utsläppen av försurande ämnen och växthusgaser minskas radikalt.

Fru talman! Kommunikationsdepartementets bilaga i årets budgetproposition följer en tydlig trend under mandatperioden – den innehåller litet nyheter. Det händer över huvud taget litet positivt på Kommunikationsdepartementets område. Förra mandatperiodens överbud från Socialdemokraternas sida har nu förbytts i närmast sin motsats, dvs. kraftiga neddragningar och återställare. Utlovade ökade satsningar på drift och underhåll har uteblivit. Investeringarna i infrastrukturen har kraftigt reducerats. Några nya, tydliga deklARATIONER i riktning mot ökad avreglering och konkurrens inom transport- och kommunikationssektorn finns inte. Det råder helt enkelt stor brist på visioner och inspirerande utmaningar inför framtiden. Ordet nollvision har med denna regerings kommunikationspolitik fått en dubbel betydelse.

Ett av de stora misstagen var att tro att alla problem i hela sektorn skulle kunna lösas samtidigt i en enda gigantisk utredning. Kommunikationskommittén fick i själva verket ett helt omöjligt uppdrag. Den var färdig med sitt arbete under våren 1997. Utredningen har fått massiv kritik ur olika perspektiv från i stort sett alla remissinstanser. Vi väntar nu med spänning på den trafikpolitiska proposition som är annonserad till våren 1998.

Vi kristdemokrater kan verkligen beklaga att regeringen har valt att låta Vägverkets och Banverkets drifts- och underhållsverksamhet fortsätta i myndighetsform. Vi befarar att detta stoppar upp den nödvändiga effektiviseringsprocess som pågår inom verken. Den kommer inte att gå i den snabba takt som är nödvändig, och dessutom innebär detta en ovarsam hantering av skattebetalarnas pengar.

För att transportmarknaden skall kunna leva upp till sin fulla potential krävs det att det finns både en intern och en extern konkurrens. Den externa konkurrensen består i att olika trafikslag konkurrerar om kunderna och den interna i att det finns ett flertal olika aktörer inom varje trafikslag. Det är uppenbart att järnvägen i dag inte fyller den funktion som den har möjlighet till; den är ett underutnyttjat transportslag, som borde ha potential för tillväxt. Men för att detta skall kunna ske krävs det att den interna konkurrensen tillåts växa. Detta går uppenbarligen stick i stäv mot socialdemokratisk ideologi. Återregleringarna har varit förödande för järnvägssektorns vitalitet och utveckling.

Kristdemokraternas linje är att 1988 års trafikpolitiska mål skall ligga fast. Samtidigt måste arbetet med att utveckla ett optimalt och effektivt transport- och kommunikationssystem fortsätta med full kraft. Ett sådant effektivt och konkurrensutsatt system kan verksamt bidra till att säkerställa välfärden i vårt land. Sverige befinner sig i dag i frontlinjen vad gäller utvecklingen i trafiksektorn. Vi får inte förlora denna position, allra minst mot bakgrund av vårt lands avståndshandikapp, både inom landet och till våra exportmarknader.

Statens roll är tvådelad i detta sammanhang. För det första är det offentliga myndigheters uppgift att se till att Sverige har en väl utbyggd och

väl underhållen infrastruktur. Huvudsakligen sker detta med offentliga medel. För att höja effektiviteten och produktiviteten också på detta område måste privata initiativ uppmuntras. Här är Svenska Vägförningens intressanta upplägg med delvis privatfinansierade väginvesteringar en positiv sak, som måste analyseras från en positiv utgångspunkt. För det andra måste staten se till att transport- och kommunikationsmarknaderna fungerar allt effektivare. Det sker bäst genom att konkurrenstrycket successivt ökar genom fortsatt avreglering inom sektorn.

En internalisering av trafikens externa kostnader måste ske på internationell nivå. Sverige måste därför agera kraftfullt för att EU skall fatta nödvändiga beslut i denna fråga. Möjligheterna för Sverige att genomföra åtgärder på egen hand är lindrigt talat begränsade. Det bidrar ytterligare till behovet av internationella åtgärder.

Riksdagen har lagt fast mycket högt ställda mål för en säkrare trafik på vägarna. Under de senaste åren har antalet dödade och skadade på vägarna glädjande nog minskat. Den fastlagda visionen, nollvisionen, går naturligtvis inte att bestrida. Det är i grunden en etisk fråga att inte acceptera att människor får sätta livet till eller blir allvarligt skadade för livet i trafiken. Men det är ganska paradoxalt, fru talman, att regeringen praktiskt taget parallellt beslutar om en nollvision för antalet dödade i trafiken och samtidigt kraftigt drar ned på de investeringar som skulle avhjälpa de mest olycksdrabbade vägnäten på våra Europavägar.

Sverige har upplevt stora variationer i investeringarna i det svenska vägnätet. Under 70- och 80-talen låg investeringarna på en absolut botennivå jämfört med de flesta andra västeuropeiska länder. Investeringarna i järnvägen var obetydliga.

Under fyrtiregörelsen fattades beslut om tredubblade investeringar i infrastrukturen. Besluten hade sin utgångspunkt i en långsiktig bedömning av såväl den allmänna ekonomiska utvecklingen som statsfinansernas utveckling i vårt land. Men nu måste man fråga: Var finns den socialdemokratiska regeringens visioner på investeringsområdet?

Sedan den nuvarande regeringen tillträdde har investeringarna i vägnätet minskat. Budgetpropositionen fortsätter på denna linje. De nu aktuella investeringsnivåerna innebär en klar minskning från föregående mandatperiod. Trots detta anser vi kristdemokrater att det kan finnas skäl för att nu dra ned investeringsvolymen. Ny trafikinformatik kan också ge möjligheter att bättre utnyttja existerande infrastruktur. Men också av statsfinansiella skäl kan en begränsning av volymen nu vara nödvändig.

Fru talman! Vi yrkar naturligtvis avslag på regeringens förslag att skaffa sig riksdagens bemyndigande att medel skulle få överföras fritt mellan anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar och anslaget A 2 Vaghållning och statsbidrag. Detta skulle göra riksdagen och trafikutskottet närmast överflödiga. Jag förstår inte hur mina socialdemokratiska vänner i utskottet, med Centerns hjälp, bara låter sig köras över och omyndigförklaras på detta mycket pinsamma sätt.

Om regeringen har planer på att ändra balansen mellan väg- och järnvägsanslagen bör de redovisas nu för riksdagen. Vilka projekt tror man sig inte få i gång, och vad har man då tänkt göra? Ett minimikrav är att åtminstone redovisa i vilken riktning som pengarna förväntas gå. Det borde stå fullständigt klart för regeringen att det är riksdagen som beslutar

tar om fördelningen av medel på olika anslag efter beredning i trafikutskottet.

Nu anför man att det är de stora investeringsvolymerna och den utdragna planprocessen som gör att man inte kan fatta beslut här i kammaren om fördelning av anslagen. Detta är ju helt obegripligt, eftersom de båda anslagen är ramanslag. Ramanslag karakteriseras ju just av att de får överskridas, att man får ta pengar från kommande perioder. Därför blir beslutet fullständigt obegripligt.

Det handlar följaktligen om något annat och mindre hedervärt – antagligen att skyla över det faktum att framför allt Banverkets budget nu mer och mer börjar likna en schweizerost. Min gissning är att regeringen i skydd av detta bemyndigande planerar att ytterligare dra ned investeringar i och underhåll av vägnätet för att skyla över konstiga finansieringar och misslyckanden inom Banverket. Detta, fru talman, borde riksdagen med kraft avslå.

Jag står givetvis bakom samtliga kristdemokratiska reservationer men nöjer mig av tidsskäl med att yrka bifall till reservation 2.

Anf. 11 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Det är roligt att få tillfälle att debattera med Mats Odell. På den tiden han var kommunikationsminister stod jag på barrikaderna och protesterade mot de motorvägsprojekt som han ville genomföra och som planerades under hans regering, t.ex. Dennispaketet och Öresundsbron. Jag skall inte prata om det nu, utan jag vill ställa en fråga till Mats Odell, som har stor erfarenhet på området. Har Mats Odell hittat någonting i dagens beslut som leder till en minskning av koldioxidutsläppen?

Anf. 12 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Jag har inte hittat någonting i dagens beslut som leder till en minskning av koldioxidutsläppen. Elisa Abascal Reyes hade inte hört mitt anförande när hon höll sitt anförande och sade att inga andra partier tar upp dessa frågor. Jag vill då gärna säga till henne att jag hade ett avsnitt om just detta i mitt anförande.

Vi skriver i vår motion om trafikens miljöeffekter: ”Riksdagens mål för år 2000 bör skärpas ytterligare så att utsläpp över naturens toleransgränser inte accepteras. Detta innebär i faktiska siffror att utsläppen från transportsektorn måste minska med 80 procent för koldioxid, 85 procent för kväveoxider och 40 procent för svaveldioxid räknat på 1989 års utsläppsnivåer.”

Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Mats Odell har givetvis rätt. Jag hade inte hört hans anförande när jag höll mitt. Det är bra att han bryr sig om miljön.

När det gäller koldioxidutsläppen måste jag säga att jag inte heller har hittat något inslag i det budgetpolitiska förslaget som ligger framme som direkt sänker koldioxidutsläppen från trafiksektorn, men det kan hända att jag har läst slarvigt.

Debatten om den 80-procentiga sänkningen kommer framför allt att föras i skatteutskottet och i viss mån i finansutskottet, där Mats Odell sitter. Jag skulle vilja uppmana honom att driva en mer offensiv skattepo-

litik när det gäller koldioxidutsläppen. Det gäller även spekulationerna om borgerligt samarbetet. Moderaterna vill sänka bensinskatten med 25 öre. Det sänker inga koldioxidutsläpp.

Prot. 1997/98:45
11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 14 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Det mest näraliggande beslut som denna kammare kan fatta när det gäller att minska koldioxidutsläppen är ett beslut om att inte gå med på en snabbstängning av Barsebäckverket, vilken innebär att vi ökar utsläppen från dansk kolkraft och drar fram en stor ny infrastruktur av fossilgas i Sverige. Jag skulle vilja höra om Elisa Abascal Reyes är beredd att bidra där. Det är ett betydligt mer verksamt medel än att försöka hitta formuleringar i propositionen och i de olika motionerna.

Anf. 15 MONICA ÖHMAN (s):

Fru talman! Trafikutskottets betänkande nr 1 handlar om hur den ram på drygt 24 miljarder som riksdagen redan har beslutat om skall fördelas inom utgiftsområdet Kommunikationer. 24 miljarder är mycket pengar. Det är dock inte en fullständig bild, eftersom verksamheter inom vårt område i många fall är avgifts- och intäktsfinansierade. Den totala omslutningen blir mycket större än så.

Trafikpolitikens mål är att erbjuda medborgarna och näringslivet i hela landet en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta övergripande mål kan vidareutvecklas i ett antal delmål. Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Det gäller tillgänglighet. Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivare resursutnyttjande i samhället som helhet. Det gäller effektivitet. Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken. Det gäller säkerheten. Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållning med naturresurserna främjas. Det gäller miljöfrågan. Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans. Det är den regionalpolitiska aspekten.

Dessa ledande ord – tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, miljö och regional balans – kan man återfinna i många av de motioner som tas upp i betänkandet. De finns också i många av reservationerna. Man skulle kunna tro att vi är ganska överens, men trots detta har det till betänkandet fogats 50 reservationer och tio särskilda yttranden.

Av budgetpropositionen framgår det att regeringen kommer att lämna ett samlat förslag till riksdagen våren 1998 om den framtida trafikpolitiken. Målet är att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar välfärden, tillväxten och sysselsättningen i hela landet. Infrastrukturen skall förbättra transportkvaliteten, öka miljöanpassningen och ha en hög ambition för trafiksäkerheten som utgångspunkt.

Regeringen avser vidare att nästa år återkomma med förslag till förändringar och anpassningar i postlagen för att precisera statens ansvar när det gäller att säkerställa att de postpolitiska målen uppfylls. Vi tycker från utskottsmajoritetens sida att det är bra.

KOMKOM och den framtida trafikpolitiken har nämnts många gånger i både ord och skrift under de senare åren. Jag kan dra mig till minnes att

*Fel! Okänt
växelargument.*

Karl-Erik Persson i fjolårets budgetdebatt litet irriterat påpekade att vi bara sköt frågorna framför oss med hänvisning till KOMKOM och det trafikpolitiska beslutet. Enligt vad som står i budgetbilagan skall vi förhoppningsvis snart vara framme vid målet, så att vi verkligen kan diskutera trafikpolitiken för framtiden.

Jag måste säga att Per Westerberg och i viss mån Kenth Skårvik hade litet svårt att skilja mellan budgeten för 1998, som vi nu diskuterar, och det arbete som de själva har lagt ned i Kommunikationskommittén. Jag kan ha viss förståelse för det. Men vi återkommer till den stora och övergripande frågan till våren, mina herrar. Nu gäller det budgeten för 1998.

Fru talman! Jag kan se att talarlistan i dag är ganska lång. För att vinna litet tid skall jag inte kommentera medelsfördelningen, eftersom det kommer talare efter mig som behandlar vägfrågorna och järnvägsfrågorna, där de stora pengarna ligger, men också luftfarten och sjöfarten. Låt mig bara konstatera att utskottsmajoriteten anser att man har gjort en bra avvägning mellan transportslagen och en bra fördelning mellan investering och underhåll. Följaktligen tillstyrker vi budgetförslaget i dess helhet. Att kommentera detta nu tycker jag bara skulle vara en upprepning.

Det finns en speciell fråga som har diskuterats mycket i samband med behandlingen i utskottet, och så även här i dag, nämligen regeringens hemställan om bemyndigande för år 1998 att vid behov omfördela medel mellan anslagen A 2 – väghållning och statsbidrag – och A 4 – investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar.

Om jag bara läser hemställanspunkten kan jag ha viss förståelse för den flerpartireservation som har fogats till betänkandet. Men utskottsmajoriteten har gjort ett förtydligande, och reservanterna måste ha missat att vi har gjort det.

Låt mig upprepa vad som står i betänkandet för tydlighetens skull. Utskottsmajoriteten säger i klartext att vi måste värna riksdagens ställning när det gäller anvisningen av anslag till olika ändamål, vilket helt överensstämmer med reservanternas uppfattning. Majoriteten anser att det på grund av det nyligen fattade beslutet om tioårsplaner för inriktningen av planeringen av investeringar och underhåll av vägar och järnvägar för tidsperioden 1998–2007 råder en osäkerhet om när de olika projekten kommer att genomföras. Därför är det svårt att beräkna behovet av anslagsmedel för det kommande budgetåret. För att öka flexibiliteten i medelsanvisningen anser majoriteten att regeringen för 1998 bör få använda anslagen A 2 och A 4 på angivet sätt, begränsat till ett belopp som motsvarar anslagskrediten för anslaget i fråga. Majoriteten menar också att regeringen senast i budgetpropositionen bör redovisa för riksdagen om möjligheten utnyttjas.

Det är långt ifrån hela anslaget som regeringen har möjlighet att omdisponera. Det tycker jag inte att reservanterna tar någon större notis om.

Om man tittar på budgetalternativen – kanske främst på Folkpartiet liberalernas alternativ – kan man se att det uppstår en ny situation. Man gör så stora besparingar att risken för att denna situation skall behöva uppstå förmodligen är mindre.

Från socialdemokraternas och centerpartisternas sida tycker vi att det är viktigt att klara av att fullfölja vårens riksdagsbeslut. Vi tillstyrker

bemyndigandet enligt de villkor som jag har redogjort för. Vi tycker inte att projekt skall behöva avbrytas. Behoven är stora.

Fru talman! Som jag tidigare sagt avstår jag från att gå in i en diskussion om de olika anslagen eftersom flera andra majoritetsföreträdare som avser att diskutera de olika områdena skall tala efter mig. Jag hoppas naturligtvis att de övriga partiernas företrädare accepterar att vi inte diskuterar samma sak två gånger.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till hemställan i utskottets betänkande i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 16 PER WESTERBERG (m) replik:

Fru talman! Det kanske överraskar Monica Öhman att det finns kontinuitet i den moderata och folkpartistiska transportpolitiken. För mig är det föga överraskande. Vi står för vad vi säger, både det vi säger i dag och det vi kommer att säga i vår – detta till skillnad från hur socialdemokraterna agerade under den socialdemokratiska oppositionstiden. Dessvärre finns en del som tyder på att det finns kontinuitet i det socialdemokratiska agerandet mellan denna höst och kommande vår. Den som lever får se.

Fru talman! Jag nämnde Göteborgsuppgörelsen i mitt huvudanförande. Jag markerade mycket tydligt att jag hyser en viss upprördhet över motiven och metoderna i Göteborgsuppgörelsen. Jag har svårt att förstå hur man kan köra över en mycket stor minoritet i Göteborg i fråga om finansieringar som skall löpa över många mandatperioder och där det fordras stabilitet för att det inte skall bli ren kapitalförstöring. Jag skulle gärna vilja ha en kommentar och ett försvar från Monica Öhman på den punkten.

Jag skulle vilja återkomma till budgetfrågorna. Monica Öhmans försvar för att slå samman budgetanslagen – om än med vissa begränsningar – innebär som jag ser det att hon på ett otillbörligt sätt avhänder riksdagen inflytande. Inte nog med detta! Nu tenderar man också med hjälp av olika typer av aktiebolag att lånefinansiera olika byggnationer utan att det finns några direkta intäktsslöden till bolagen. I praktiken handlar det om att man genom aktiebolagsformen döljer budgetunderskott. Jag vill ånyo fråga Monica Öhman: Är det verkligen ett bra sätt att redovisa budgeten att dölja budgetunderskotten i särskilda bolag utan egna intäktsmöjligheter?

Anf. 17 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag kan naturligtvis se att det finns kontinuitet i Moderaternas och Folkpartiets diskussioner om trafikpolitiken. Det jag vädjar om är att vi skall diskutera rätt sak vid rätt tillfälle. Hela KOMKOM:s betänkande och en del av de frågor som ni har tagit upp i dag är just nu under beredning. Ingen av oss vet vad slutresultatet av den beredningen blir. Så vi kanske kan spara den debatten till dess att det blir aktuellt.

Sedan till storstäderna. Det är ju som det är med Stockholm, och vi har varit överens om att inte ta upp den frågan nu i höst. Vi måste faktiskt alla känna ett ansvar för att man skall få en lösning på trafikproblemen i storstadsområdena. För Göteborgs del handlar det väldigt mycket om kollektivtrafik. Jag vet att det finns en opposition i Göteborg, men det

*Fel! Okänt
växelargument.*

finns också en majoritet som har ställt sig bakom den här lösningen. Vi har lyssnat på majoriteten, och vi tycker att det är viktigt att man klarar ut den här frågan nu.

Jag vet att den ideologiska, grundläggande skiljelinjen mellan moderat politik och vår politik är att moderaterna i alla stycken pratar om att släppa andarna fria, om konkurrensutsättning och privatisering. Vi kan aldrig mötas i den diskussionen, Per Westerberg, om ni skall lägga ut allt på privata händer. Det är egentligen vad ni vill, och det står också i era motioner.

Anf. 18 PER WESTERBERG (m) replik:

Fru talman! Budgetfrågorna för ett år ligger inte i något vakuum, så att vi inte tar ställning till centrala transportpolitiska frågor. Därmed är alla de frågor vi har rest ytterst relevanta vid bedömningen av den här budgeten.

Vad avser Göteborgsuppgörelsen kvarstår min kritik alldeles påtagligt. Vi kan jämföra med Stockholm, med tunnlar som slutar mitt inne i berget, med en massa halvt avslutade projekt som för närvarande binder hundratal miljoner, kanske miljarder, som inte kan användas. Detta beror på att man inte skapar erforderliga breda majoriteter, som är stabila över mandatperioderna. Uppgårelsen i Göteborg med minsta möjliga majoritet, som trumfas igenom denna riksdag i dag, är icke försvarlig. Den riskerar leda till betydande kapitalförstöring.

Jag har heller ingen förståelse för bristen på vilja till avreglering och konkurrensutsättning, som alldeles uppenbart har ökat anslagens värde. Vi har fått mer för pengarna genom att tillåta alternativ och avreglering, och vi har fått ett bättre konsumentbeteende. Jag förstår inte varför socialdemokraterna vägrar avreglera långväga busstrafik, som ju utnyttjas av de minst köpstarka människorna i samhället, konkurrerar litet med övriga trafikslag och har en mycket starkt kompletterande effekt i ett glesbygdsländ som Sverige.

Jag kan heller inte förstå varför man inte vill avreglera telemarknaden fullt ut och gå vidare med nummerportabiliteten i tillräckligt hög takt. På den punkten verkar vi ha svårigheter att hänga med EU-reglerna.

Vi borde också ge lastbilsnäringen och bussnäringen konkurrensregler som gör dem jämbördiga med näringarna i våra viktigaste konkurrentländer. De kommer ju att kunna konkurrera om trafiken inne i Sverige.

Anf. 19 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag skall väldigt kort säga något om storstäderna. Jag kunde för ett tag sedan läsa en artikel i Svenska Dagbladet, där bl.a. Per Westerberg uttalade sig. Han sade att det inte går att få någon uppgörelse nu, eftersom vi är alldeles för nära ett val. Vi är faktiskt litet oansvariga om vi tar det på det sättet. Vi måste försöka lösa trafikproblemen även i storstäderna, och det är vad vi har gjort i Göteborg. Vi har tillsammans med den lokala och regionala ledningen i många av de berörda kommunerna försökt att hitta öppningar, och fullmäktige har faktiskt röstat ja.

Per Westerberg kommer åter in på de långsiktiga frågorna. Varför inte avreglera långväga buss, osv.? Per Westerberg, vi tar det när det våras! Detta är en av de delar som ni diskuterade i KOMKOM. Vi och regering-

en måste ändå få en skäligen beredningstid för att komma med ett förslag till riksdagen. Sedan tar vi den debatten.

Prot. 1997/98:45
11 december

Anf. 20 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Det senaste replikskiftet speglar på ett mycket tydligt sätt misslyckandet i den socialdemokratiska kommunikationspolitiken. Man har lagt alla stora frågor i en enda stor utredning, som förlamar kammarens och riksdagens möjlighet att diskutera och föra de här sakerna framåt. På valårets morgon skall man lägga allting på bordet. Hela denna mandatperiod är ju förspild i den meningen.

Låt oss sedan titta på storstadsöverenskommelserna. Det är en ren härdsmälta ni har åstadkommit här i Stockholm. I Göteborg handlar det om en smal uppgörelse, som kommer att rivas upp under nästa mandatperiod. Detta är ett misslyckande för den socialdemokratiska regeringens kommunikationspolitik.

Monica Öhmans anförande tyder på att hon faktiskt är förd bakom ljuset av regeringen när det gäller möjligheten att fritt få disponera anslagen för väg och järnväg. Monica Öhman säger att hon inte tycker att projekt skall behöva avbrytas, men detta är ju fullständigt felaktigt. Jag sade i mitt anförande att det här handlar om ramanslag. Ramanslag, Monica Öhman, karakteriseras av att man i förväg får ta pengar för kommande år. Därför faller hela resonemanget.

Det är pinsamt att utskottets ordförande försvarar att utskottet i praktiken reduceras till en nullitet, att trafikpolitiken hädanefter skall bedrivas på Kommunikationsdepartementet. Det är naturligtvis en önskesits för en kommunikationsminister men knappast för trafikutskottets ordförande.

Anf. 21 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Mats Odell säger att mandatperioden är förspild. Varför då? Det finns två skäl. Det första skälet är att riksdagen faktiskt beställde en utredning på det här området. Det andra skälet, som är betydligt viktigare, är de skulder som den förra regeringen lämnade efter sig och som vi har haft all möda i världen att åtgärda. Det är skulder från den tid då Mats Odell var kommunikationsminister.

Vi har försökt omprioritera från att bygga fler kilometer motorväg till att underhålla det vägnät vi redan har byggt upp. Vi och Centerpartiet har tyckt att det har varit viktigt. Men de stora möjligheterna till insatser på det här området har icke funnits på grund av det budgetunderskott som vi fick arva vid regimskiftet. Mats Odell kan ändå inte mena att vi skulle ha fortsatt att låna ännu mer pengar för att klara infrastrukturen.

När det gäller bemyndigandet vidhåller jag precis det jag sade i talarstolen. Jag vill påstå att vad oppositionen och reservanterna har gjort är att läsa regeringens hemställanspunkt men inte det som regeringen har skrivit inne i budgetbilagan och som vi nu ytterligare har förtydligat.

Anf. 22 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Nu erkänner Monica Öhman att mandatperioden är förspild. Det tycker jag var mycket intressant. Det är ju ett direkt underkännande av kommunikationsministern.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Samtidigt säger hon att det beror på att vi efter förra mandatperioden lämnade efter oss sådana ekonomiska problem. Jag vill gärna påminna om att när vi under förra mandatperioden i det dåvarande tioårsbeslutet satsade 100 miljarder över statsbudgeten hade den socialdemokratiska oppositionen 155 miljarder. Det var inte en ansvarig oppositionspolitik, Monica Öhman.

Hon säger: Skulle vi ha fortsatt att låna? Ja, men det är ju just det ni gör! Ni föreslår nu ett antal nya, kreativa låneupplägg som är främmande för den nya budgetlagen. Ni var helt emot detta under den förra mandatperioden. Då var det överbud. Nu säger ni att vi ändå skall fortsätta att låna på det sätt som föreslås både i propositionen och av utskottsmajoriteten i betänkandet.

Till slut vill jag ta upp detta med ramanslag. Är det ändå inte så att hela Monica Öhmans resonemang faller? Det är fråga om ramanslag som får överskridas. Det är inga projekt som behöver stanna upp. Det är något helt annat. Man har misslyckats på Banverkets område. Det saknas pengar till att betala räntorna. Det finns ingen finansiering av Bottniabanan. Det är en mängd olika saker, ett misslyckande på järnvägspolitikens område, som skall skylas över genom att man tar pengar från väginvesteringarna. Detta är en mycket sannolik hypotes, Monica Öhman. Men den som lever får se.

Anf. 23 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Det sista kan jag instämma i. Den som lever får se.

Nu får vi alltså ta den här diskussionen ett varv till. Jag vet vad ett ramanslag är. Jag vet vad en anslagskredit är. Jag vet att regeringen själv på t.ex. A 2-anslaget kan utnyttja anslagskrediten om man inte klarar nivån. Det behöver man inte gå till riksdagen och fråga om.

Vad detta handlar om är att kunna använda anslagskrediten *mellan* de här två. Summan pengar på respektive anslag är inte större, men pengarna skall kunna användas mellan anslagen för att vi skall klara av de beslut som riksdagen redan har fattat i vårens inriktningsbeslut. Det är det här som diskussionen egentligen handlar om. Denna diskussion har i det här huset blivit så stor att den kommit att handla om 20 miljarder. Det handlar inte om 20 miljarder utan om att kunna använda krediterna på A 2 och krediterna på A 4 över gränserna, om jag uttrycker mig så. Det är det som det handlar om.

Jag vill nog påstå att jag inte är förd bakom ljuset. Det här har jag vetat och försökt förklara under en lång period.

Anf. 24 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Att jag var irriterad över att vi skjuter frågorna framför oss kan jag väl hålla med om. Det stämmer ju. Monica Öhman var också med i kammaren när vi fattade 1988 års trafikpolitiska beslut. Om detta sade man framdeles att det nog blev förhastat. Man skulle titta över beslutet 1991. Jag kommer också ihåg att det var tal om att göra en ny utredning. Så småningom kom den till stånd, och nu väntar vi på vad Kommunikationskommitténs arbete skall leda till.

I de betänkanterna som hittills har lämnats från Kommunikationskommittén ser jag redan brister. Man tar inte ansvaret för de olika trafiksla-

gen. Regeringen kan förstås ha något ytterligare att komma med, men jag är rädd för att utredningen när den kommer kan döpas till "den ofullbordade" – igen.

Vi väntar med stor spänning på vad som skall hända. Hur lång tid tar det i så fall innan nästa utredning är klar? Det är olyckligt om vi hamnar i en situation där det kommer en proposition från regeringen som inte kan accepteras fullt ut av alla. Så kan jag väl aldrig tänka mig att det blir heller, men utredningen leder i en viss riktning.

Sedan, fru talman, vill jag ta upp anslagsdelen. Varför är det problem nästa budgetår? Jag håller med om det Monica Öhman läste upp. Hon läste ordagrant ur budgeten på s. 40. Men det jag hakar upp mig på är anslagsmedlen för nästa budgetår. Varför är det problem nästa år med det här? Dem borde man ha kunnat klara ut. I nio år, från 1988 års trafikpolitiska beslut, har man klarat att ha medel riktade till Vägverket och Banverket, men det tionde året fungerar det inte. Då måste man fråga sig varför.

Anf. 25 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Visst, Karl-Erik Persson, jag tryckte säkert på knappen även i 1988 års beslut. Det jag kan svära mig litet grand fri från är att jag inte hade varit med om detaljerna i utskottet. Men jag skulle förmodligen ändå inte ha haft någon annan uppfattning. Jag röstade nog med socialdemokraterna och skulle så ha gjort också i utskottet.

Sedan säger Karl-Erik Persson att han ser vissa brister i utredningsbetänkandena, att det kan finnas en viss risk etc. Mitt svar till Karl-Erik Persson är precis det jag gav till Per Westerberg: När den tiden kommer skall vi diskutera den delen. Jag försökte ändå lägga ett litet tröstens ord till Karl-Erik Persson om att vi kanske snart är framme vi målet, så att han slipper vara irriterad över det här.

När det gäller bemyndigandet och problemen år 1998 har vi gått från ett trafikpolitiskt beslut och en inriktning till en annan. Det är där det uppstår problem: när det gäller att klara övergången från det förra beslutet. Elisa Abascal Reyes nämnde att det här var sista året på det här beslutet, och det är den övergången det gäller.

Jag vill peka på en prioritering som det har funnits ganska stor enighet om här i riksdagen, nämligen att satsa på underhållet. Det har gjort att vi har fått en annan situation, och därför behövs det här bemyndigandet.

Anf. 26 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Min irritation får stå för mig själv. Det är väl jag som i så fall lider av den.

Man kan dock inte komma ifrån att det finns en viss oro inför vad som skall hända nästa år. Vad kommer det att innebära? Jag håller helt med om att det blir en diskussion som vi får ta då. Men det kan inte vara fel att framföra en viss oro över vad som kommer att hända med trafikpolitikens inriktning i framtiden, även om vi inte vet hur förslaget kommer att se ut.

Sedan är jag helt säker på att Monica Öhman tryckte på rätt knapp i 1988 års trafikpolitiska beslut. Jag satt heller inte i trafikutskottet, men jag följde det här ganska noga. Vi hade även då med folk i utredningen, vilken vi inte tyckte gick rätt väg.

*Fel! Okänt
växelargument.*

När det gäller anslaget till vägunderhåll har vi i Vänsterpartiet hela tiden drivit att detta skall öka. En del av de till synes oförklarliga trafikolyckor som sker på väg kan man med all säkerhet relatera till brister i vägunderhållet.

Däremot har jag ändå svårt att förstå varför det är budgetproblem nästa år. Det är den biten jag hänger upp mig på. Varför blir det bara nästa år? Den här budgetprocessen är ju inte direkt ny. Den hade vi även förra året. Ändå kommer vi att få problem nästa år.

Anf. 27 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Karl-Erik Persson säger att man kan få känna en viss oro. Okej, det håller jag med om. Det kan man visst få göra. För mig är det oerhört svårt att på något sätt kommentera den oron. Jag vet inte heller vad som kommer att stå i den proposition som levereras till våren. Jag hoppas bara att man verkligen kan hålla tidsplanen och att vi får propositionen.

I fråga om vägunderhållet är vi överens. Vi har utan tvekan tyckt att det har varit viktigt att satsa på att underhålla det vi redan har byggt.

Vi hade den här budgetprocessen i fjol också, säger Karl-Erik Persson. Ja, det hade vi. Men efter budgetprocessen har riksdagen faktiskt fattat ett beslut om en ny inriktning av trafikpolitiken. Därav kommer problemet. Klara underhållspengar. Hur mycket är upparbetat, hur många projekt är på gång, när kan de andra komma i gång? Det är därför vi har velat säkerställa ekonomin.

Anf. 28 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Monica Öhman uppmanade oss att läsa budgetbilagan där det skulle finnas ett tydliggörande av det här oerhört vida bemyndigandet så som det är formulerat i själva bemyndigandet som gäller 19 ½ miljard. Det står så här på s. 26: "att riksdagen skall bemyndiga regeringen att under år 1998 besluta om att medel får överföras mellan anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar och anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag, utan att den totala summan av anslagen inklusive anslagskrediten därmed överskrids." Sedan står det: "Omfördelning får ej ske från medel för kommande budgetår utöver vad anslagskrediten medger."

Varför stod inte det här specificerat i bemyndigandet? Varför var bemyndigandet så vitt, och varför fanns det ingen hänvisning till budgetlagen? Jag menar att det är avsaknaden av beredning som gör det hela så vanskligt.

Nu är ingen kommunikationsminister här så jag kan fortsätta att bläddra och återkomma till en annan fråga. Hur förväntar sig Monica Öhman och socialdemokraterna att vi skall kunna ta regeringens redovisning av miljöpåverkan från trafiksektorn på allvar när man anger att utsläppsnivåerna för samtliga ämnen har sjunkit, och så anger man procent-satsen för svaveldioxid, kväveoxid och kolväten? Inte ett ord om hur koldioxidsituationen ser ut.

Den sista frågan är förstas: Finns det någonting som Monica Öhman med handen på hjärtat kan säga: Det här är en åtgärd som kommer att leda till att koldioxidutsläppen från trafiksektorn kommer att minska?

Anf. 29 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Alla som har begärt replik på mitt anförande har tagit upp samma fråga. Snart får jag dra samma sak flera varv.

Det är så här Elisa Abascal Reyes, att efter den diskussion som vi hade i trafikutskottet har vi från majoritetens och Centerns sida insett att man hade svårt att tolka den text som stod i budgetpropositionen. För att göra det något lättare både för utskottets ledamöter och för riksdagen i övrigt har vi skrivit den här tydligare texten. Det är inte jag som har skrivit den text som finns i budgetbilagan, så jag kan inte svara på varför den ser ut som den gör. Men vi har velat underlätta för ledamöterna att förstå det här med den skrivning som vi har gjort och som jag redovisade från talarstolen.

När det gäller miljödelen vet jag att Elisa Abascal Reyes ställde frågan varför det inte finns någon procentsats för koldioxiden. Jag vill bara påminna om, och det börjar också verka tjatigt, att en av de stora frågorna i Kommunikationskommitténs arbete har varit hur man skall kunna effektivisera transporterna, göra dem möjliga för alla människor, för näringslivet osv. samtidigt som man tar den miljöhänsyn som vi alla är överens om att man måste göra. Det finns också ett resonemang, en ganska stor del i Kommunikationskommitténs arbete, som just handlar om miljöfrågorna. Tyvärr får jag svara även där: Detta bör återkomma när vi skall fatta det beslutet.

Anf. 30 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Jag anser fortfarande att beredningen av ärendet om anslagskrediten borde ha varit bättre eller åtminstone ha funnits. Jag anser fortfarande att detta är vanskligt.

Jag vill framhålla att regeringens redovisning av miljömål och miljöförbättringar inte är någonting som jag kan ta på allvar. Att man i budgetpropositionen avsiktligt underlåter att redovisa och på ett sådant uppenbart sätt smusslar bort koldioxidutsläppens omfattning gör att det här för mig inte har någon trovärdighet som miljöredovisning.

Monica Öhman hänvisar till Kommunikationskommittén. Koldioxidutsläppen är ett hot mot vår globala miljö. Det gäller inte bara i-världen utan framför allt u-världen på grund av torra och sådana omständigheter. De åtgärder vi skulle ha vidtagit skulle ha vidtagits i går eller i förrgår, inte nästa år. Jag kan med handen på hjärtat säga att om Miljöpartiets budgetförslag går igenom kommer med största sannolikhet koldioxidutsläppen från trafiksektorn att minska. Jag undrar: Kan Monica Öhman peka på något i sitt budgetförslag, det som hon kommer att rösta på i dag, och med handen på hjärtat säga att det här innehåller delar som kommer att leda till åtgärder som kommer att leda till minskning av koldioxidutsläppen från trafiksektorn?

Jag skulle vara mycket intresserad av en sådan konkret redovisning.

Anf. 31 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Det är precis som jag säger, miljöfrågan är en viktig fråga. Det är en fråga som vi alla måste ta på allvar. Jag vill gärna se hur man skall väga samman en väl fungerande trafikpolitik med miljömålen

innan jag börjar lägga handen på hjärtat. Jag vill se helheten för en mer långsiktig period.

Elisa Abascal Reyes har också sagt att Kyotomötet förmodligen är slut nu. Det är det ju. Man sade i morse att det hade avslutats under natten. Resultatet av Kyotomötet kommer med största sannolikhet att redovisas för denna riksdag. Detta land kommer att vara tvunget att vidta åtgärder för att klara vår minskning av koldioxidutsläppen.

Anf. 32 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Eftersom jag också är med på bemyndigandet tänkte jag inte gå i polemik om detta utan bara än en gång förklara att vi för vår del tycker att det i ett övergångsskede, när två planer möter varandra, kan vara vettigt att ha en viss flexibilitet. Detta skall kringgärdas av restriktioner, det har gjorts i tid, i anslag och med redovisning senast i budgetpropositionen. Därför stöder vi det förslaget.

Jag vill också spinna vidare på Elisa Abascal Reyes sista tema. Vi har efter god samverkan nått fram till ett borttagande av skatten på etanol. Det tror jag är en liten grund som man kan utgå från på väg mot att använda icke-fossila bränslen. De fossila bränslena måste självklart väck. De tar slut, det vet vi. De smutsar ned och fördärvar miljön. Då är det fråga om hastighet framöver.

Jag skulle gärna vilja fråga Monica Öhman som ordförande i trafikutskottet men också som ledande socialdemokrat om ni i ert parti är villiga att på fullt allvar aktivt verka för att ta krafttag för att tillsammans med producenter inom bilindustrin och andra fokusera den här frågan och driva den något mer än ni gör i dag?

Anf. 33 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Det börjar bli litet småtjatigt det här. Vi har haft en ibland väldigt känslomässigt laddad diskussion efter Kommunikationskommitténs första delbetänkande, om jag minns rätt. Än värre blev det efter slutbetänkandet. Vi för den här diskussionen inom vårt parti också. Men vi måste presentera helheten, om jag uttrycker mig så en gång till. Jag tycker att det finns skäl att fundera över producenternas roll i det här.

Jag vill bara till Sivert Carlsson säga: Låt oss var och en på sin kant fundera ytterligare över detta. Sedan får vi se om vi kan mötas i någon form av förslag. För visst finns det skäl för oss alla att ta de här frågorna på allvar.

Anf. 34 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Jag hoppas jag hörde fel när jag tyckte att Monica Öhman talade om småtjatighet. För mig är det inte fråga om något sådant. Det händer i dag saker och ting inom forskningen, inom bilindustrin och på andra områden. Jag tycker att regeringen och trafikutskottet har ett ansvar för att aktivt driva på i detta sammanhang. Min fråga var om man verkligen är inställd på att driva på i den riktningen.

Jag har, efter att ha funderat en stund, uppfattat svaret så att vi kan driva dessa frågor tillsammans framöver.

Anf. 35 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Mycket kort: Jag tyckte inte att frågan var småtjätig, men jag har nu i varenda replik svarat på samma fråga, och jag börjar därför själv känna mig litet småtjätig. I sak har jag ingen annan uppfattning än den som Sivert Carlsson har fört fram.

Anf. 36 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Jag håller med om att det känns svårt och litet meningslöst att debattera trafikpolitik i dag. Vi säger ungefär samma saker som vi sade för ett halvår sedan. Man hade väl hellre sett att den proposition som förhoppningsvis skall komma till februari hade förelegat redan nu.

Det har riktats mycket hård kritik mot KOMKOM:s förslag, och jag skulle tro att Monica Öhman och hennes socialdemokratiska vänner, som ännu inte har kommit in i bilden, kommer att göra det litet mer när vi kommer fram dit. Vi kan väl bara vädja om att ni tittar litet närmare på de reservationer som fanns mot KOMKOM:s förslag. Där redovisas en del bra förslag. Det gäller åtminstone dem som framförs från högerkanten. De övriga ligger litet för långt åt vänster.

Jag hoppas, som sagt, att ärendet verkligen skall vara färdigberett till februari, så att vi hinner med att behandla det, även om det är väldigt sent.

När det gäller Göteborgsöverenskommelsen måste jag hålla med om att det känns jobbigt att den ingicks med så smal marginal som trots allt skedde. Dessutom var det inte likadana majoriteter i de kommuner som har haft omröstningar om detta, vilket känns ännu sämre. Vi får hoppas att det även i det fallet blir så som jag framhöll i mitt anförande, att de kostnader som kan drabba kommunerna och befolkningen där nere i det stora hela kommer att bäras av staten.

Anf. 37 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag och mina partikamrater i utskottet kommer naturligtvis ganska snart att ta upp den diskussionen. Jag går dock inte in i den nu, eftersom dagens debatt inte handlar om dessa frågor utan om något annat.

Det har kommit in väldigt många remissvar, och det är en ganska intressant läsning. Man kan dock konstatera att kommitténs förslag har uppfattats väldigt olika av remissinstanserna.

Det är klart att man kan beklaga att det var en smal majoritet för Göteborgsöverenskommelsen, men det blev ändå en majoritet för den. Någon talade tidigare om överenskommelsen som någonting som ändå kommer att rivas upp. Jag hoppas för kollektivtrafikssatsningens skull att den icke kommer att rivas upp utan att man i Göteborg skall klara ut denna fråga.

Anf. 38 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Regeringen har för första gången i budgetpropositionen redovisat hur väl Vägverket har lyckats uppfylla de trafikpolitiska mål som riksdagen fastställt. När det gäller mjukvaran har Vägverket, enligt regeringen, uppfyllt huvuddelen av målen. När det gäller vidmakthållandet av det statliga vägkapitalet visar redovisningen att målet inte har uppfyllts. Tyvärr tycks det som regeringen anger som ökade satsningar på

*Fel! Okänt
växelargument.*

drift och underhåll inte vara mer än munväder, varför dess fromma förhoppningar om vidmakthållande av vägkapitalet framdeles förmodligen kommer på skam.

Vi moderater tycker att det är otillfredsställande att investerings- och underhållsnivån i så hög grad måste vara beroende av det statsfinansiella läget. I stället borde trafikmängd, framkomlighet och slitage vara vägledande för investeringar och underhåll. Vi har därför föreslagit att man skall utreda en ökad marknadsstyrning, i likhet med vad som gäller för exempelvis Sjöfartsverket och Luftfartsverket. En ökad marknadsstyrning via skatter och avgifter som relateras till nyttjandet av infrastrukturen gör det även möjligt att skapa ett tydligt resultat- och ledningsansvar för Vägverket.

Vägverkets produktionsdivision uppfyller inte resultatkraven i den externa respektive den av Vägverket konkurrensutsatta delen. Däremot klarar den enligt budgetpropositionen resultatkraven totalt. I Vägverkets årsredovisning för 1996 står att läsa att 80 % av verksamheten mätt i fakturering har varit konkurrensutsatt. Därav har 16 % av jobben utförts åt andra beställare än Vägverket. Det återstår alltså 20 % av faktureringen, som har skett till Vägverket utan att någon konkurrens har satt ett tak för vad man har kunnat ta betalt. Märk väl att jag talar om fakturering, inte om hur mycket arbete som har utförts.

Jämför man faktureringen med resultatet efter finansiella poster finner man därför att för de 80 % av faktureringen som utförts i konkurrens är förlusten 116 miljoner kronor. Resterande del, dvs. 20 % av faktureringen, som inte har varit konkurrensutsatt, har genererat en vinst om 214 miljoner kronor.

I utskottet har majoriteten ställt sig bakom en enskild motion där det krävs att Vägverket avvaktar med att upphandla fler arbetsområden intill dess att RRV:s översyn av den konkurrensutsatta verksamheten har redovisats för regeringen. Nästa upphandlingsomgång kommer inte förrän efter det att RRV beräknas ha avlämnat sin utredning.

Socialdemokraterna har hittills under denna mandatperiod genom sitt schackrande med Vägverkets produktionsdivision slagit undan fötterna för något som kunde ha blivit en stark aktör på väg- och anläggningsmarknaden, om den beslutade bolagiseringen hade fullföljts. Nu har divisionen bara blivit en nagel i ögat på de privata konkurrenterna och en kvarnsten om halsen för såväl Vägverket som regeringen.

Majoritetens vankelmod har definitivt inte bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen. Det har skapat oro och ökade kostnader. Att socialdemokrater nu också oroar sig för att det skall uppstå privata monopol har de sig själva att skylla för.

Fru talman! Som vi har påpekat i våra motioner är de enskilda vägarna av stor betydelse för ett fungerande transportsystem. Regeringens halvering av statsbidragen till enskilda vägar 1996 avslöjade detta på ett påtagligt sätt. Vägverkets utredning i samband därmed avslöjade hur känsliga de enskilda vägarna är för politiska beslut som försämrar förutsättningarna för dem. Tidigare låg såväl särskilda investeringsmedel som bärighetsmedel utanför drifts- och underhållsanslagen. Även borträknat att administrationen nu ligger utanför anslaget har tillgängliga medel minskat med minst 10–15 %, och det innebär problem.

Enskilda vägar har belastats väldigt hårt de senaste tio åren, framför allt av skogstransporter. Skogen är ju numera en färskvara, och skogs-transporter pågår året om. De flesta vägar är byggda som s.k. 1-kronasvägar, och nu klarar man helt enkelt inte av underhållet av dessa. På många håll är det framkomlighetsproblem för livsnödvändig trafik som sjuktransporter och brandbilar. Det förekommer att posten inte kan levereras.

Kommunerna är också hårt klämda av ekonomiska problem och drar ned på sina bidrag till enskilda vägar. Det är mot den bakgrunden som vi moderater har föreslagit ett nytt system, där riksdagen fastställer det procentuella bidraget till olika typer av vägar i stället för en ekonomisk ram. Just nu sitter Vägverket och diskuterar hur regeringens budgetram för enskilda vägar skall fördelas. Återigen blir det minskningar av bidragsnivåerna. För vägar av betydelse för näringslivet föreslås exempelvis en minskning från 70 till 60 %. Vi vet ännu inte vad det kan få för konsekvenser, men vi kan vara alldeles övertygade om att det får konsekvenser.

Det är ett statligt intresse att det enskilda vägnätet fungerar. Det har många vittnat om tidigare i dag här i kammaren. Det är ett kostnadseffektivt sätt att finansiera mer än 7 400 mil väg som är tillgänglig för allmän trafik.

Vore det då inte rimligt att ge denna samhällsnytta fasta spelregler? Att inte göra det är både kapitalförstöring, miljöförstöring och ett aktivt sätt att avfolka landsbygden. Varför vill inte åtminstone Centerpartiet gå med på vårt förslag? Hur kan ni stå och se på hur statsbidragen urholkas från år till år? Det som nyss var 70 % är nu i bästa fall 60 %, det som tidigare var 40 % är 35 % osv. Varför motsätter ni er vårt förslag? Kostnaden är ställd emot samhällsnyttan mycket rimlig och skulle finansieras inom Vägverkets totala ram. Är detta utslag av det slags politik som också gör att ni först höjer bensinskatten för att sedan mildra konsekvenserna för vissa genom att höja reseavdraget?

Fru talman! Majoriteten avvisade även vårt förslag om att avgränsa vägnätet mot rätt väghållare. Av tidsbrist skall jag inte ta upp den frågan i dag, men jag vill framhålla att Vägverket i sin utredning pekade på att frågan borde utredas. Det borde man åtminstone göra.

En långt viktigare fråga i dagsläget vore dock en inventering av det enskilda vägnätets standard. Detta inte minst med tanke på att inte en krona avsatts till investerings- och bärighetsmedel till det enskilda vägnätet. Den samrådsgrupp inom Vägverket som nu diskuterar hur man skall fördela anslagen har lagt fram ett förslag om att satsa 3 miljoner i hela landet på investeringar på enskilda vägar.

Det är förresten inte konstigt att det inte har avsatts några medel, eftersom behoven knappast kan vara kända. Ingen inventering har nämligen gjorts av enskilda vägars status sedan 1984. Sanningen är i varje fall att medan allmänna vägar i praktiskt taget full utsträckning har byggts om och förbättrats för 60 tons ekipage har de enskilda vägarna i stor utsträckning försämrats.

Vägrar ni att gå med på en inventering på grund av att ni inte vågar tänka er resultatet, eller är det bara för att förslaget kommer från Moderaterna? Jag kan i alla fall berätta för er att enbart i mitt hemlän, Västerbotten, finns det ca 350 broar med statsbidrag som skulle behöva bytas ut för att klara 60 tons ekipage. Av dessa är tre hängbroar med spännvidd på ca

*Fel! Okänt
växelargument.*

130 meter, byggda på 30-talet och i mycket dåligt skick. Hur många mil i omvägar, med ökad miljöförstöring och ökat slitage på andra vägar, som dessa broar förorsakar kan man bara gissa.

Sammanfattningsvis tycker jag att majoriteten har slagit dövörat till för många bra moderata förslag. Jag hoppas ni så småningom besinnar er. Då kanske vi får se de moderata förslagen i ny tappning från ert håll. Sådant har hänt förr.

Fru talman! Jag yrkar i likhet med Per Westerberg bifall till reservation 2.

Anf. 39 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Eftersom jag blev direkt anmodad att säga något skall jag säga följande. Ulla Löfgren vet mycket väl vem som åstadkom höjningen av väganslagen så att de kom tillbaka till den vettiga nivå de har nu. Jag har heller ingenting emot att inventera vägarna, som Ulla Löfgren säger, och inte heller att skaffa regelverk.

När det gäller enskilda vägar i naturen som används för skogstransporterna handlar det i dag mer om pengar än om regelverk. Därför har vi också yrkat om det. Vi har talat om vägarnas betydelse i reservation 5, och vi vill ha tillbaka nivån 610 miljoner. Jag välkomnar Ulla Löfgren att stödja förslaget.

Anf. 40 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Vem det var som bidrog till att en gång i tiden höja anslaget till enskilda vägar kan vi diskutera, Sivert Carlsson. Vi var överens om att höja det. Vi var t.o.m. utanför trafikutskottets sammanträdesrum överens Sivert Carlsson och jag om att vi till att börja med skulle lägga tillbaka 200 miljoner kronor. Men sedan ändrade sig Centerpartiet. I stället för att gå med det som skulle ha blivit en majoritet i riksdagen hoppade Centerpartiet på en kompromiss med Socialdemokraterna. Det återställde visserligen på sikt bidraget någotsånär, men det reparerade inte bidraget det första året.

Vi har föreslagit att riksdagen fastställer procentsatserna. Även det skulle resultera i en höjning av statsbidragen till enskilda vägar. Förutom det, Sivert Carlsson, skulle det resultera i fasta spelregler för vägföreningarna. De vet nu inte från år till år hur många procent de kommer att få. Enskilda delägare i enskilda vägar kan råka ut för höjningar av egeninsatsen på upp till 35 000 kr. Det tycker inte jag är försvarbart. Därför måste vi ge vägföreningarna fasta spelregler.

Anf. 41 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Fru talman! Jag delar gärna uppfattningen, Ulla Löfgren, att vi skall ha fasta spelregler. Inte minst mot bakgrund av att vi allihop vet att det också utförs mycket ideellt arbete.

Sedan tycker jag kanske att historieskrivningen är något falsk, Ulla Löfgren. Vi hade i vår partimotion ursprungligen ett yrkande på ytterligare 500 miljoner. Så småningom kom ett moderat förslag om 200 miljoner. Sedan hamnade vi i slutänden ungefär där vi skall vara just nu.

I dag är det kanske mer pengar som behövs än spelregler. Låt oss samsas, ställ gärna upp på 610 miljoner.

Anf. 42 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Vi kan samsas, Sivert Carlsson, om vi är överens om både fasta spelregler och pengar.

Anf. 43 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Som representant för regeringspartiet förväntas det naturligtvis att jag skall vara helt nöjd med det som regeringen föreslår i propositionen. Tyvärr måste jag erkänna att jag inte alls är riktigt nöjd.

Med tanke på de oerhört stora behov vi har när det gäller exempelvis upprustning av det mindre vägnätet, tjälsäkring, satsningar på enskilda vägar och satsningar på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder hade jag önskat att vi kunnat satsa betydligt mer pengar på anslaget A 2 Vaghållning och statsbidrag. Men tyvärr finns inte ekonomiskt utrymme för att satsa mer än vad som föreslås i budgeten.

Det känns ändå bra att vi nu kan ta de första stegen för att genomföra den ökade inriktningen på drift och underhåll som riksdagen beslutade om i våras. Det finns oerhört stora behov på det området som har blivit åsidosatta under många år. Vad som förvånar mig litet grand är att trots att medelstillgången är så knapp föreslår inte någon i oppositionen några ytterligare pengar till detta område. Tvärtom föreslår flera av oppositionspartierna mycket kraftiga neddragningar.

Vänsterpartiet anser att det definitivt läggs alldeles för mycket pengar på vägområdet och föreslår nedskärning med 2,3 miljarder. Det hindrar inte att Vänsterpartiet ändå anser att den minskade ramen skall räcka till för t.ex. höjning av anslaget till enskilda vägar. Karl-Erik Persson är nog innerst inne ganska tacksam över att Vänsterpartiet inte riskerar att behöva ta ansvar för sitt budgetförslag. Att i praktiken genomföra det under 1998 torde vara näst intill omöjligt att klara.

Miljöpartiet vill också minska anslaget kraftigt, men nöjer sig med 1,4 miljarder i besparingar. Till Miljöpartiets förtjänst skall sägas att det i sitt särskilda yttrande och i motionerna gjort en ordentlig redovisning av hur man vill förändra anslagen. När man gör en sådan bra redovisning bidrar det väsentligt till att förbättra möjligheten att föra en konstruktiv debatt. Det hade varit önskvärt att t.ex. Vänsterpartiet och Folkpartiet också hade bemödat sig om att göra samma redovisning. Men jag har ändå en viss förståelse för att man inte är så intresserad av att visa upp en politik som kanske inte hänger riktigt ihop i alla delar.

Om man nu studerar Miljöpartiets förslag ser man att det vill minska investeringarna på det nationella vägnätet från 2,3 miljarder till 800 miljoner kronor. Jag måste fråga Elisa Abascal Reyes: Hur har ni tänkt att det här skall gå till? Såvitt jag kan förstå kommer det inte att fungera ens om man avbryter alla pågående investeringsprojekt. Många kontrakt är redan upphandlade. Med all säkerhet kommer enbart bötesbeloppen för de avbrutna kontrakten att ordentligt överstiga den summan. Jag har väldigt svårt att förstå hur det skall gå till.

Jag såg en intervju med språkröret Birger Schlaug i tidskriften Sverige i rörelse som Svenska vägföreningen ger ut. Rubriken är: "Minskat vägunderhåll är idiotiskt". Han går till våldsamt angrepp på regeringens budgetförslag när det gäller väganslaget, och säger bl.a. följande. Jag citerar ur artikeln:

*Fel! Okänt
växelargument.*

*Fel! Okänt
växelargument.*

”Det är idiotiskt! Att inte underhålla vägar tillhör de där riktigt stora misstagen som regeringen tar sig för. Vi vill överföra medel till underhåll från anslagen för nybygge.”

När man har sett den här artikeln blir man något förvånad över att Miljöpartiet i sitt budgetförslag föreslår en kraftig minskning av drift- och underhållsanslaget. Miljöpartiet vill skära ned det anslag som Birger Schlaug tyckte var skandalöst lågt med närmare 800 miljoner kronor. Därför kan jag inte låta bli att fråga Elisa Abascal Reyes om vilken uppfattning Miljöpartiet egentligen har. Satsar vi alldeles för litet, som Birger Schlaug säger i artikeln, eller satsar vi onödigt mycket, som Miljöpartiet skriver i sin motion och sin reservation till budgeten? Det är inte så lätt för oss andra att veta vilken linje som gäller, eftersom Birger Schlaug faktiskt också skrivit under motionen. Hur är det nu, Elisa Abascal Reyes? Vill ni öka eller vill ni minska anslaget till drift och underhåll?

Folkpartiet tar i litet mer än Miljöpartiet och vill minska väganslagen med 1,6 miljoner kronor. Som jag sade finns det ingen ordentlig redovisning av hur det skall genomföras i praktiken, annat än att Folkpartiet vill skjuta tyngdpunkten i infrastrukturinvesteringarna framåt i tiden. Jag måste ställa samma fråga till Kenth Skårvik som till Elisa Abascal Reyes: Hur skall det gå till att spara så mycket pengar på nyinvesteringar under ett år? Såvitt jag kan förstå är det inte praktiskt genomförbart. Jag hoppas att Kenth Skårvik kan bidra till att kasta ljus över den här frågan.

När det gäller Vägverkets produktionsdivision bjuder varken Moderaterna eller Folkpartiet på några överraskningar. Där gäller de gamla kända ståndpunkterna. Båda partierna vill först bolagisera och därefter privatisera verksamheten. Det är ungefär samma resonemang från det hållet som det brukar vara: Bara man privatiserar verksamheten så löser sig problemen på det området.

När man vet att partierna har den inställningen blir det ju inte så konstigt att de inte tycker att vi, innan vi går vidare med ytterligare konkurrensutsättning av nya områden, skall avvakta den utvärdering som görs av bl.a. Riksrevisionsverket och Statskontoret om vilka effekter konkurrensutsättningen hittills har haft. Den nya devisen för moderater och folkpartister är tydligen: Gärna en ordentlig utvärdering bara man inte behöver bry sig om resultatet.

Ulla Löfgren nämnde i sitt anförande att Moderaterna vill att marknadskrafterna skall styra väginvesteringarna. Jag vill fråga Ulla Löfgren: Hur kommer det att fungera i glesbygden? Hur kommer det att fungera i Västerbottens inland? Vilka väginvesteringar och vilka satsningar kommer att göras i det området om det är användningen av vägarna och marknadskrafterna som skall styra? Hur hänger detta egentligen ihop med det resonemang som Ulla Löfgren nyss förde om satsning på enskilda vägar? De är ju alltid vägar som, åtminstone normalt sett, är ytterligt lågt trafikerade jämfört med det allmänna vägnätet.

Fru talman! När man betraktar oppositionens budgetalternativ på vägområdet framträder en mycket splittrad, och faktiskt också litet märklig, bild. Å ena sidan får vi skarp kritik för att vi satsar för litet på vägunderhåll, på enskilda vägar, på trafiksäkerhet och på nästan allt möjligt. Å andra sidan föreslår samma partier som framför kritiken oförändrade anslag eller t.o.m. kraftiga minskningar av budgeten jämfört med våra förslag.

Fru talman! Det är ganska lätt att konstatera att det är tur för tillståndet på landets vägar att de här partierna inte har möjlighet att genomföra sin politik i praktisk verklighet.

Prot. 1997/98:45
11 december

Kommunikationer

*Anslagsfrågor,
övergripande trafikpo-
litiska frågor och
Vägverket*

Anf. 44 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Jag är mycket glad att Hans Stenberg så noggrant har studerat Miljöpartiets budgetförslag. När det gäller redovisningen av hur Miljöpartiet skall fördela en nedskärning av anslaget A 2 syftar han förmodligen på tabellen på s. 6 i vår motion, under punkt 2.5. Om man tittar på den kan man t.ex. konstatera att investeringarna i regional plan i förhållande till regeringens förslag ökar med knappt 1 miljard. Detta har att göra med Miljöpartiets helhetsförslag som gäller det infrastrukturbeslut som fattades i våras, och som gällde de ekonomiska ramarna. Miljöpartiet vill överföra mycket mer av pengarna, även av underhållspengar och investeringspengar, till regionala självstyrelseorgan och regional egen planering för att de själva skall avgöra hur mycket de skall använda.

Som en konsekvens av detta har Miljöpartiet också i förhållande till regeringens förslag överfört 12 miljarder på regionalt anslag och 57 miljarder över en tioårsperiod. Det är en väldigt stor skillnad!

Jag vill också understryka att Svenska vägföreningen inte är någon organisation som jag anser trovärdig. Jag är skeptisk till dess intervjuer. Jag har själv inte läst intervjun med Birger Schlaug i vägföreningens tidning. Men i linje med detta har vi full uppbackning för att säga att vi för en konsekvent politik när det gäller tjälsäkring och underhåll av det inre vägnätet.

Nu tog min taletid tyvärr slut.

Anf. 45 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Elisa Abascal Reyes! Vi måste väl ändå hålla oss till det budgetsysteem som finns. Det är inte så där alldeles enkelt att anslå pengar till investeringsbudgeten och sedan hävda att de skall kunna användas till drift och underhåll. Den budget vi i dag diskuterar måste baseras på det system vi faktiskt har, och inte på vad Miljöpartiet föreslog i våras i samband med infrastrukturpropositionen. Det blev ju inte antaget av riksdagen.

När man studerar Miljöpartiets budgetförslag ser man de facto att det finns nästan 800 miljoner kronor mindre till drift och underhåll. Jag kan väl inte tro att Miljöpartiet har tänkt att plogning och annat löpande underhåll skall skötas med hjälp av investeringsanslagen. I så fall blir debatten fullkomligt förvirrad.

Anf. 46 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Hans Stenberg ställer inte några små krav på Miljöpartiet. Det är mycket riktigt så att Miljöpartiets budgetförslag från i våras angående ekonomiska ramar för 1998–2007 inte gick igenom. Men vi miljöpartister tänker inte hålla tyst de närmaste tio åren angående de ekonomiska ramarna bara för att förslaget inte gick igenom i våras! Vi kommer att vara konsekventa i vår politik.

Jag vidhåller att det visserligen finns en sänkning med 779 miljoner kronor i anslaget 2.3, drift och underhåll, under anslaget A 2. Men det

finns också en höjning med nästan 1 miljard kronor av det regionala anslaget. Miljöpartiet har väl motiverat att det kommer att vara ett anslag som också skall kunna användas till drift och underhåll.

Jag tycker att det är att ställa litet väl höga krav att säga att Miljöpartiet de närmaste tio åren skall följa det socialdemokratiska majoritetsbeslutet. Vi i Miljöpartiet kommer att föra vår politik.

Anf. 47 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag kan bara konstatera att Elisa Abascal Reyes inte har svarat på den fråga jag ställde i mitt huvudanförande om hur man skall klara av en så kraftig neddragning av anslaget till nybyggande på det nationella vägnätet.

Jag konstaterar dessutom att Miljöpartiet i sitt budgetalternativ faktiskt förordar en kraftig sänkning av anslaget till drift och underhåll.

Anf. 48 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Det är roligt när någon från regeringspartiet läser ens motioner. Men Hans Stenberg har läst väldigt dåligt. Det får han stå för själv. I den här investeringsmotionen förklarar vi egentligen vad vi gör. Vi drar ned på nya investeringar. Det kan man inte göra i den budgethantering som finns eftersom det står drift och byggande av vägar där. Det är alltså samma anslag, men i den delen är vi mera utförliga om vad vi vill göra med våra pengar.

Vi har t.o.m. föreslagit att man fortsättningsvis skall redovisa bärighetsprogrammet i budgetsatsningen. Det har man gjort förut, och det var 900 miljoner, men nu har man tagit bort det anslaget. Det framgår alltså inte i budgetpropositionerna framöver hur stort det anslaget kommer att bli. Det är också en märklig situation eftersom detta inte är några statliga pengar. Det var en överenskommelse som regeringen gjorde med åkerinäringen där man höjde skatterna på tunga fordon och släp för att finansiera ett bärighetsprogram. Sådana saker vill kanske inte Hans Stenberg tala om. Det låter ju som om detta alltid är statliga medel.

Det här är en överenskommelse. Åkerinäringen kräver mer eller mindre att de skall ha pengarna tillbaka om regeringen inte fullföljer det avtal man gjorde med åkerinäringen. Jag tror att regeringen vill glömma detta. Om detta nu försvinner anser jag att man smiter undan från detta och låter det gå in i statens budget utan någon som helst redovisning. Vi har låtit det stå kvar. Det bör redovisas. Jag tycker att det vore klädsamt om Stenberg också tycker att det här skall redovisas i budgeten. Annars är det ett avtalsbrott, och åkerinäringen kräver pengarna tillbaka. Då står vi utan pengar och skall satsa skattemedel för bärighetsprogrammet.

Anf. 49 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Låt mig ta den sista frågan först. Jag tror faktiskt att vi är helt överens Karl-Erik Persson och jag om att det är viktigt att satsningen på upprustningen av vägnätet fullföljs i enlighet med den överenskommelse som man har gjort med industrin. Vi slog ju också fast det i samband med att vi fattade beslut om infrastrukturpropositionen i våras. Där står det att man skall ha en fortsatt dialog med representanter för närings-

livet när man utformar planerna för väginvesteringarna lokalt även framöver.

Men åter till min fråga, Karl-Erik Persson. Hur skall egentligen den här kraftiga minskningen av väganslaget gå till? Menar Karl-Erik Persson verkligen att det är möjligt att klara en sådan här kraftig minskning på 2,3 miljarder bara genom att skjuta på nyinvesteringarna? Anser verkligen Karl-Erik Persson att det är realistiskt? Jag har väldigt svårt att se att det här är praktiskt möjligt att genomföra.

Anf. 50 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Fru talman! Det är klart att jag tror att det är realistiskt. Jag skulle aldrig sätta mitt namn under någonting som jag inte tror är realistiskt. Hans Stenberg får tro vad han vill, men det är klart att jag tror att det är realistiskt och att det skulle gå att göra detta. Allting är ju inte upphandlat, och allt gäller inte byggande av vägar. Det är ju nya vägar vi vill bygga. Går det att genomföra att man får ta från det ena anslaget och lägga till det andra, borde det gå att göra på det här viset också. Annars blir ju den här anslagsdelen som ni genomför tillsammans med Centerpartiet totalt obegriplig, dvs. att man skall ta pengar från det ena och lägga till det andra. Detta är ju samma sak. Är all upphandling klar, blir det här också omöjligt. Det är i klartext vad Hans Stenberg säger. Det blir omöjligt att göra detta om allt är upphandlat. Det måste också finnas någon rim och reson på det sättet, annars är detta helt obegripligt.

Anf. 51 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det totala anslaget som regeringspartiet föreslår i årets budget, Karl-Erik Persson, handlar om 2,3 miljarder. Det är faktiskt hela det anslaget ni vill ta bort. Det är väl ändå inte så att Karl-Erik Persson inbillar sig att ingenting är upphandlat? Det borde faktiskt framstå för alla som läser Vänsterpartiets motion att detta är en politik som är omöjlig att genomföra.

Jag kan ha förståelse för att man hade den inriktning i samband med att vi fattade infrastrukturbeslutet. Vänsterpartiet hade den uppfattningen att det över huvud taget inte skall byggas några nya vägar i det här landet, åtminstone inte när det gäller det nationella vägnätet. Det kan jag ha förståelse för. Men nu har vi fattat beslut om inriktningen och befinner oss i en rullande budgetprocess. Att då lägga fram sådana här förslag på riksdagens bord är faktiskt inget annat än ren och skär populism som jag ser det.

Anf. 52 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Hans Stenberg ondgör sig också över att vi har dragit ned på investeringarna just nu. Jag tycker också att det är tråkigt och besvärligt att behöva göra det. Men ibland uppstår det akuta behov på andra ställen som man kanske behöver göra någonting åt. I det läge som vi nu befinner oss i tycker vi att det behövs så mycket pengar för att hjälpa de sjuka, handikappade och gamla och för att avsätta pengar till utbildningsinsatser. Det handlar ju inte om att plocka från investeringarna framöver, utan detta är en kortsiktig lösning. Vi vill göra detta precis nu och förskjuta dem litet längre fram. Givetvis sker hela denna investering succes-

sivt. Vi tror att vi kan klara det genom att avisera att vi vill ha det på det här sättet.

Därför känns det inte så svårt att stå för den här uppfattningen. Jag vet att dessa pengar kommer till nytta på andra ställen i stället. De försvinner inte ur den stora budgeten. Men jag hoppas innerligt att vi på något sätt skall kunna lösa dessa problem under den här tioårsperioden så att vi kan få fram mer pengar litet senare i stället. Jag hoppas det.

Anf. 53 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag kan ha förståelse för att man vill använda pengarna till annat. Det kan finnas goda skäl till det. Men jag har inte förståelse för att man presenterar budgetförslag här i kammaren som faktiskt inte går att genomföra i praktiken. Både Kenth Skårvik och jag vet ju att det är så pass mycket som redan är upphandlat av detta. Ni föreslår ju ett fullständigt idiotstopp för alla pågående projekt. Jag tycker inte att det är en ansvarsfull politik. Vill man föra över pengar till andra områden måste man göra det i en sådan takt att man inte orsakar fullkomligt kaos för de människor som jobbar med detta.

Jag tror faktiskt att Kenth Skårvik innerst inne tycker att det inte känns särskilt roligt att företräda den här linjen i dag. Själv känner jag att vi skulle behöva mer pengar än vad regeringen har orkat med att föreslå till området. Då känns det mycket konstigt att Folkpartiet kan föreslå så våldsamt stora minskningar. Folkpartiet har ju ändå drivit de här frågorna offensivt tidigare.

Anf. 54 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Vi skall fortsätta att driva de här frågorna, Hans Stenberg. Jag håller med om att det inte alls känns bra som trafikpolitiker att behöva lämna ifrån sig pengar till ett annat område. Men det känns väldigt bra om det går till det område vi har aviserat att de skall gå till. Där behövs de i dagens läge. Jag tror att vi under den tidsperiod som detta gäller skall kunna lösa det på ett sådant sätt att Hans Stenberg och de som vill ha vägar skall kunna känna sig nöjda.

Anf. 55 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Kenth Skårvik inte riktigt vill svara på frågan hur detta skall gå till praktiskt. Vad händer? Kommer vägprojekten att stanna av helt och hållet? Skulle Folkpartiets förslag genomföras är jag helt övertygad om att det skulle leda till ett direkt idiotstopp för alla pågående vägprojekt på nationell nivå i dag. Som jag ser det hela är det en direkt oansvarig politik.

Anf. 56 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Det är inte vi som har begärt en utredning om Vägverkets konkurrensutsättning i det här läget, Hans Stenberg. Hade jag fått begära någonting hade jag begärt en utredning om hur det har gått till när regeringen har sjabblat bort möjligheterna att få ut den bästa effekten av den här konkurrensutsättningen. Det skulle ha varit mycket intressant att avvakta det resultatet.

Vårt förslag om en utredning om hur man kan lösa en ökad marknadsstyrning handlar ju inte om någonting annat än just en utredning. Vi föreslår alltså att man utreder hur kopplingen mellan vägtrafikens kostnader och intäkter kan hanteras i exempelvis en affärsverksmodell. En sådan utredning måste givetvis även ta hänsyn till hur detta stämmer överens med övriga målsättningar som vi har beslutat om här i riksdagen, t.ex. att hela landet skall leva. Då måste ju även det lågtrafikerade vägnätet ingå i en sådan utredning.

Anf. 57 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! När det gäller den bolagisering och privatisering av Vägverkets produktionsdivision som Ulla Löfgren vill ha kan vi dra oss till minnes att ett av skälen till att man inte gjorde det var att det krävdes ett ganska ordentligt kapitaltillskott för att få ett solitt bolag som skulle kunna verka på marknaden. Vi ansåg inte att det var ansvarsfullt att använda de knappa medel vi har till landets vägar till att skapa underlag för en privatiseringen eller ett bolag.

Sedan är vi faktiskt oroliga över att vi ser tendenser i vissa områden i landet till att det håller på att skapas privata monopol. För att verkligen se över om det faktiskt finns en reell risk, om man törs gå vidare och konkurrensutsätta precis som förut eller om vi behöver modifiera detta, ville vi göra en utredning och en utvärdering. Både Statskontoret och Riksrevisionsverket jobbar med detta nu. Vi tycker naturligtvis att man skall avvakta den utvärderingen innan man går vidare. Men tyvärr verkar det som om både Folkpartiet och Moderaterna anser att man inte skall ägna tid åt att titta på det här utan bara rusa vidare.

Anf. 58 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Fru talman! Det kapitaltillskott som diskuterades när bolagiseringen stoppades var för att lösa pensionsskulden. Pensionsskulden finns ju kvar. Detta är ingenting som staten har löst genom att slopa bolagiseringen av Vägverket. Det är ju pengar som måste betalas ut i alla fall från statens sida. Vad man åstadkom var ju en osäkerhet och en ryckighet både inom Vägverket och bland konkurrenterna.

Jag tycker att siffrorna talar för sig själva. Den effektivisering som Vägverket Produktion hade påbörjat stoppades effektivt i och med beslutet om att inte fullfölja bolagiseringen. Jag tyckte att jag klargjorde det i mitt anförande. I den stora delen av verksamheten som är konkurrensutsatt har man gjort ett kraftigt minusresultat. Men på den lilla delen som utförs i egen regi har man gjort en jättevinst. Vad säger det? Jo, det säger att man har en massa kostnader i Vägverket Produktion som man borde göra sig av med. Man har inte fullföljt den rationalisering och effektivisering som behövde göras för att man skulle bli likvärdiga konkurrenter, och alltså måste man ha den här verksamheten i egen regi som en buffert för att kunna redovisa ett resultat som stämmer något så när överens med det av regeringen uppsatta resultatmålet. Talar inte det för sig självt?

Anf. 59 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Ulla Löfgren och jag har debatterat den här frågan flera gånger tidigare utan att bli överens, och vi torde inte bli det nu heller. Vi

*Fel! Okänt
växelargument.*

socialdemokrater delar inte moderaternas tro på att staten skall dra sig undan på alla områden. Vi tror att det faktiskt är värdefullt om det går att ha en viss statlig del; detta som ett sätt att kontrollera marknaden och som ett sätt att tillse att det inte bildas privata monopol. Både Ulla Löfgren och jag kommer från byggbranschen och vi vet att sådana tendenser kan uppstå på vissa områden om man inte är oerhört vaksam som beställare. Därför är det viktigt att se till att det finns ett ordentligt statligt inflytande på det här området framöver. Det går inte att avhända sig den kontrollen.

Jag tycker inte att jag fick ett bra svar från Ulla Löfgren när det gäller utredningen. Om marknadskrafterna skall råda i fråga om investeringarna i vägnätet måste det väl ändå finnas målsättningar. När man tillsätter en utredning måste man väl ha en tanke om vad man vill att den skall uppnå. Moderaterna måste på något vis ha tänkt sig hur det här skall kunna fungera i t.ex. glesbygden i Västerbottens inland. Jag är övertygad om att en övergång till marknadsstyrning av väginvesteringarna skulle få katastrofala följder för glesbygden.

Anf. 60 BIRGITTA WISTRAND (m):

Fru talman! Det är inte många som vet att det samlade transportarbetet med cykel faktiskt är större än det som sker med tunnelbana, spårvagn och pendeltåg tillsammans. Trots detta omfattande transportarbete är man från både Vägverkets och regeringens sida väldigt njuigg gentemot cyklisterna. Men inställningen till cyklismen håller på att ändras, och det är jag mycket tacksam för. I betänkandet finns det nu flera motioner och reservationer som ger uttryck för en förändrad inställning till cyklismen.

Jag anser att det är oerhört viktigt att titta på cyklister på ett annat sätt än Vägverket gör, nämligen som säkerhetsrisker. Cyklister och fotgängare tillryggalägger faktiskt tillsammans oerhört långa sträckor. Därför måste vi skapa en bra miljö för dem som går eller cyklar.

Litet senare i dag skall jag tala om luftfarten. I en miljörapport om luftfarten sägs det att man tror att cykling till flygplatserna skulle förbättra miljön. Det är kanske bra för dem som skall flyga och vara borta över dagen, men jag tycker inte att vi skall rekommendera cykling med packning. Vissa tror på detta med cykling jämt, men det gör inte jag. Jag tror på att man vid varje tillfälle skall kunna välja rätt transportsätt. Ofta är bilen mycket bra; det kan vi se. Särskilt gäller det för småbarnsföräldrar. Tåg kan vara bra för dem som bor i Nyköping och flyg för dem som bor i Boden. Cykel är bra för mig som bor på Östermalm.

Är man cyklist får man räkna med att inte räknas. Aldrig skulle man väl som bilist eller tågtrafikanter räkna med att vägen eller järnvägens spår plötsligt upphör och att man får stiga ur bilen eller stiga av tåget och gå en bit. Som cyklist får man oavbrutet lära sig att cykelvägen plötsligt försvinner. Vid korsningar och överfarter "tar" bilarna alltid förkörsrätt, även om det står något annat i trafikförfattningen.

En stor del av den cykling som i dag förekommer sker alltså i en blandning av snabb och tät biltrafik. Många cyklister förtränger säkert riskerna därför att det anses vara både praktiskt och trevligt att cykla. Samtidigt vet vi att om det fanns bättre möjligheter för cykling skulle väldigt många fler välja cykeln. Det visar många studier gjorda ute i Europa, där man har hunnit mycket längre än vi när det gäller detta med cyklism.

I Sverige är en fjärdedel av alla bilresor kortare än 5 kilometer. Det är ett väldigt bra avstånd för en cykeltur. I miljöplanen för Köpenhamn 1996 står det att cykling ger motion och att bara de hälsofrämjande verkningarna av att cykla kan motivera en insats för cykeltrafiken.

I Danmark kan man t.o.m. frakta sin cykel på tåg och spårvagnar. Där har man en helt annan inställning till cykeln.

I Holland har man i ett särskilt dokument en manual för cykelstråkens kvalitetskrav. Dokumentet har titeln *Sign up for the bike*. Där ställs följande krav på cykelbanor och cykelvägar: De skall vara sammanhängande och förbinda målpunkter. De skall vara direkta och inte innebära onödiga omvägar. De skall vara attraktiva och trevliga. De skall vara säkra. De skall minimera risker för kollisionsolyckor och omkullkörningar. De skall vara lättcyklade och komfortabla.

Cyklister väljer väg. Om det är bra cykelstråk använder man dem. Annars väljer man bilvägen.

Man måste också kunna bli av med sin cykel. Varför saknas det parkeringsplatser för cyklar? Visserligen vet vi som bor i Stockholm att socialdemokraterna vill ta bort parkeringsplatser också för bilarna. Varför då förvänta sig att man skall bygga parkeringsplatser för cyklar? Vi moderater vill inte gå med på det. Vi vill ha parkeringsplatser för både bilar och cyklar.

Inom EU drivs ett projekt för cyklism, *ADONIS – analysis and development of new insights into substitution of short car trips by cycling and walking*. Där noteras att vissa holländska städer uppvisar cykelandelar på upp till 45 %.

Vad jag också vill lyfta fram i detta korta anförande om cyklism och cyklister är att det inte handlar om en enhetlig grupp. I stället är det väldigt olika personer som cyklar. Det varierar när det gäller hastighet, skicklighet och ålder. Det handlar om unga, gamla och medelålders samt om snabbcyklade, bud och farbröder som tar sig fram i mera maklig takt. Därför är vägvisningen viktig.

Staffan Skott skriver i sin bok *En handbok för alla sorters cyklister* att det går fint att utan karta ta sig med bil mellan Ystad och Haparanda. Men att ta sig från Sveriges huvudstad till Södertälje, 35 kilometer efter angivna cykelvägar, är så komplicerat att svensk TV med framgång skulle kunna delta i komikklassen och vinna i en utländsk festival, om man visar vad som händer en vanlig svensk cyklist.

Det krav som tidigare här har framförts från moderat håll, nämligen kravet på att upprätta en stomplan för cykelvägar, ligger fast. I en sådan plan är vägvisningen en självklarhet.

Slutligen: Jag tycker att cykeln är oöverträffad. Varför? Jo, cykeln speglar många av den moderna människans värderingar. Den ger möjlighet att kombinera en aktiv och medveten livsstil med hänsyn till natur och omsorg om ömtåliga tätortsmiljöer. Dessa värden får en allt större betydelse för både unga och gamla. Dessutom ger cykeln uttryck för och möjligheter till lust och lekfullhet, något som det i längden är svårt att klara sig utan. Jag vill därför att vi skall försöka åstadkomma olika typer av aktiviteter som underlättar cyklandet och som gör att vi får en trygg och trivsam miljö för alla som vill cykla. Först då kan cykeln få den plats som den förtjänar.

Anf. 61 PER LAGER (mp):

Fru talman! Jag tänkte också tala om cykeln, detta geniala transportmedel. Men först måste jag få säga några ord om väg E 6 genom Bohuslän. Kenth Skårvik tog tidigare upp den vägsträckan, som vi båda är engagerade i. Vi har dock totalt motsatta uppfattningar om hur den skall se ut. Jag tänker inte försöka inleda en debatt här. Jag är nämligen bortlovad till ett torgmöte kl. 12.00 i dag.

När det gäller nämnda vägsträcka är själva hanteringen av ramanslaget häpnadsväckande. Det handlar om 2 miljarder kronor under den närmaste tioårsperioden för sträckan från Forshälla upp till norska gränsen. Från Forshälla och fram till närmaste punkt, Torp, måste man ta sig över en fjord. Där finns Sunninge och Sunninge sund. Bara det brobygge som nu är i full gång kostar 1,6 miljarder. Det skulle innebära att 400 miljoner kronor finns kvar för sträckan från Torp upp till norska gränsen. Vägverket har lagt fast en plan för vad hela kalaset skall kosta. Den planen ligger på närmare 6 miljarder kronor. Detta föranledde mig att tidigare i höst ställa en fråga till Ines Uusmann. Hon förklarade det hela med att säga: Vi får väl diskutera medelfördelningen efter jul.

Jag förstår att det som tas upp i det här betänkandet när det gäller flexibiliteten mellan de båda anslagen, dvs. för vägar respektive järnvägar, inte kan betyda att man där hämtar de här pengarna. Det rör sig, såvitt jag förstår, om endast 2 miljarder kronor. Därför måste pengarna tas någon annanstans, på ett annat sätt. Det förvånar mig att man kan spränga ramar på det här sättet.

Vidare har jag uppfattningen att en motorväg genom det här landskapet är totalt bakvänt. Det är att backa in i framtiden. Naturen i området har fått ta emot mycket mer än vad den tål.

Fru talman! Jag skall nu tala om själva cyklingen. Birgitta Wistrand har redan sagt mycket om cyklismen som är bra. Själv är jag, liksom Birgitta Wistrand, cyklist. Vi har dock helt olika utgångspunkter. För Birgitta Wistrand är cyklisten en säkerhetsrisk – det sade Birgitta Wistrand för en stund sedan här i talarstolen. Jag menar att det framför allt är bilen som är en säkerhetsrisk. Cyklisterna utsätts för risker. Därför måste vi, precis som Birgitta Wistrand säger, se till att cyklisterna får ett större utrymme, större möjligheter att använda sitt transportmedel.

Speciellt inne i stan skulle vi kunna uppnå en helt annan tystnad. Vi skulle kunna få en mycket trevligare social verksamhet. Det skulle bli mera plats i vårt gemensamma samhällsrum. Ute på landsvägarna är det likadant. I mitt hemlän, Bohuslän, och i min hemkommun, Sotenäs, skulle det vara underbart att få cykla i en egen liten fil. Varför inte lägga till 1,5 meter på varje väg där cyklisten skall ta sig fram? Det är ju livsfarligt att cykla.

Jag har väckt en motion om cyklingen och lagt fram ett antal förslag som jag skulle vilja berätta om. Jag vet att många av de beslut som rör cyklismen fattas på kommunal nivå, men jag anser att staten bör ha en högre ambitionsnivå när det gäller att gynna cyklandet så att det blir ett ökat cyklande. Det handlar t.ex. om att stödja kampanjer och informationsinsatser och om att initiera förslag till cykelfrämjande åtgärder.

Jag har åtta förslag som jag tänker redovisa här. Om inte annat kan de vara ett tips till andra.

För det första tycker jag att man i större utsträckning skall skapa cykelleder inne i städer, mellan tätorter och på landsbygden. Speciellt på landsvägar med smal vägbanan och där högre hastighet är tillåten är det viktigt att cyklisten har ett eget utrymme, som jag tidigare sagt. Dessutom skall utrymmet vara tillräckligt brett. En cyklist skall, som jag, kunna framföra en tvåhjulig cykelvagn för att ta sig fram utan att utsätta sig för livsfara. Avskilda cykelbanor är givetvis säkrast, men det är inte möjligt att åstadkomma sådana överallt. Då måste vägen breddas litet grand.

För det andra tycker jag att man skall ge cyklisten grönt ljus några sekunder före annan trafik; detta för att ge cyklisten företräde. Det ökar säkerheten i trafiken.

För det tredje gäller det att underlätta för cyklisten att ta med sig sin cykel på tåg och bussar. Birgitta Wistrand var också inne på det. Bl.a. i Stockholms tunnelbana är det förbjudet att ta med sig cykel. Åtminstone när det inte är rusningstid bör det, tycker jag, vara tillåtet att ta med sig cykel. Det är ju tillåtet att ta med sig barnvagn. Det här gäller självklart all kollektivtrafik och hela landet.

För det fjärde tycker jag att man skall satsa mer på cykelparkeringar, gärna täckta och bevakade sådana. Låsbara obevakade, som man har i Danmark, kan vara ett komplement. I Uppsala har kommunen, polisen och ett försäkringsbolag initierat ett samarbete om bevakning på de största cykelparkeringarna, samtidigt som medlen för cykelparkeringar nu är lika stora som medlen för tillskapande av nya bilparkeringsplatser. Det är oerhört positivt. Uppsala ligger i framkanten i det här avseendet.

För det femte har jag förslag om införande av tjänstecyklar på statliga och kommunala förvaltningar. Den som väljer att ta tjänstecykel skall på något sätt premieras, tycker jag, såsom redan sker i ett antal kommuner. Det är en utmärkt idé.

För det sjätte föreslår jag införande av cykeluthyrning där man för en billig penning kan låna en cykel. Det här finns t.ex. i Örebro och Köpenhamn och är mer eller mindre lyckat, men man måste försöka. Pengarna återbetalas när cykeln återlämnas. Cyklarna skall ha ett speciellt utseende så att risken för att de stjäls minimeras.

För det sjunde vill jag ha något mycket märkligt, nämligen cykelkonsekvensbeskrivningar. Vi har miljökonsekvensbeskrivningar och en mängd andra konsekvensbeskrivningar. Jag tycker att det är ganska vetligt med någonting som vi skulle kunna kalla för cykelkonsekvensbeskrivningar, detta för att inte ge cyklisten epitetet säkerhetsrisk i trafiken eller trafikfara, utan just tvärtom. Hur mycket tål en cyklist, hur mycket tål en gående? Var finns säkerhetsavstånden till bilarna?

Jag tycker att cykelkonsekvensbeskrivningarna skulle införas vid antagande av kommunala översiktsplaner, arbetsplaner för Vägverket osv. Länsstyrelsen kan i dag kräva särskilda gång- och cykelplaner av kommunerna.

För det åttonde och sista tycker jag att hastighetssänkningar för att gynna cyklister och gångtrafikanter och särskilt barn är på sin plats. I t.ex. Stockholm införs nu 30 kilometer i timmen på gator i innerstaden utom genomfartsleder. Det kan leda till stora förbättringar för cyklisterna, som på ett annat sätt kan våga sig ut i trafiken. I österrikiska Graz ledde sänkningen till 30 km/h till att olyckorna minskade med 23 % första året och med ytterligare 13 % nästa år. Statistik från Trafiksäkerhetsverket visar

*Fel! Okänt
växelargument.*

tydligt att andelen döda vid trafikolyckor stiger brant mellan hastigheterna 30 km/h och 50 km/h.

Jag vill, fru talman, med dessa ord yrka bifall till reservation 7.

Anf. 62 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Per Lagers anförande visar att cyklisterna är av olika slag. Vi har olika uppfattningar trots att vi bägge tycker att man skall gynna cyklismen. Vad vi däremot delar synen på är att både Per Lager och jag gärna vill se att cyklisterna är annat än säkerhetsrisker. Jag inledde mitt anförande med att säga det. Det är så som cyklisterna beskrivs i Vägverkets olika skrifter. Jag tycker faktiskt att varken cyklisterna eller fotgängarna skall bedömas som säkerhetsrisker. De har rättigheter precis som bilar, båtar och flygplan. De är också trafikanter och gör ett trafikarbete. Där är vi eniga, men det finns många olika åsikter om cyklism.

Anf. 63 PER LAGER (mp) replik:

Fru talman! Om Birgitta Wistrand inte sade att cyklisterna utgör en trafiksäkerhetsrisk, som jag uppfattade att hon gjorde, tar jag självklart tillbaka det jag sade. I så fall hörde jag fel, och då har vi precis samma uppfattning om att det är andra som är trafiksäkerhetsrisker i trafiken, nämligen i första hand bilarna.

Anf. 64 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Jag begärde ordet igen därför att Hans Stenberg ansåg att han inte fick svar på sin andra fråga. Det skall han givetvis få. Jag hann helt enkelt inte; det var inget undansmitande.

Först vill jag dock slå fast att det Hans Stenberg sade, att vi vill ta medel från underhåll, inte stämmer. Det tyckte jag att jag redogjorde för. Om Hans Stenberg gör en annan tolkning får det stå för honom, men jag kan stå för att vi inte alls gör det. Jag tycker att jag har redovisat det.

Den andra frågan gällde en nedskärning av Vägverkets investeringar. Jag uppfattade det så att Hans Stenberg menade att vi försöker smita från ansvaret för konsekvenserna av "idiotstoppen". I Hans Stenbergs ögon kan de verka som idiotstopp. Med tanke på den värderingen skulle jag vilja säga: Vi står för det, vi tar fullt ut konsekvenserna. Det kommer att bli så som kommunikationsministern sade, att det kan hända att en väg stannar mitt i en åker. Om den vägen inte är motiverad skall den inte byggas. Om den är ett hot mot vår miljö skall den inte heller byggas. Vi menar att varje krona man satsar på väg underlättar för bilismens expansion. Det har vi vetenskapligt stöd för att hävda. Vi menar också att det därför är så oerhört viktigt att prioritera medlen inom investeringsanslaget på ett sådant sätt att det gynnar miljön. Det är inte så att vi skär ned allmänt på infrastrukturinvesteringarna, utan vi ligger faktiskt över regeringens ram både i det här betänkandet och i vårens infrastrukturbetänkande.

Anf. 65 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det var ett bra klargörande av Elisa Abascal Reyes. Öppet och ärligt redovisade hon att man också kan stå för konsekvenserna.

Man skulle hoppas att de andra partierna kunde göra liknande klarläggande.

Det är riktigt att Miljöpartiet föreslår väldigt stora satsningar på järnvägssidan, men det här landets trafiksystem är så uppbyggt att andelen järnvägsnät är oerhört liten jämfört med andelen vägnät. Även om vi satsar så mycket som Miljöpartiet föreslår, fördubblar eller tredubblar de satsningarna kommer ändå flertalet människor i det här landet att bo ganska långt från närmaste järnväg och vara väldigt beroende av ett fungerande vägsystem i alla fall.

Anf. 66 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Vi i Miljöpartiet de gröna anser att det svenska vägnätet så som det ser ut i dag är relativt sett färdigbyggt. Vi kommer inte heller att ha för avsikt att stänga av några vägar i Norrlands inland. Det är inte heller så att det bara är nya spår vi vill satsa på, även om vi vill t.ex. investera där det finns kapacitetsproblem, utan även på kollektivtrafikanläggningar.

Nyckeln i Miljöpartiet de grönas trafikpolitik är att om det sitter ett gäng betongpolitiker i ett område som är i majoritet, då skall de ha medel disponibla att föra den politik de vill inom trafikområdet. Det kan göra att det blir motsatt effekt i förhållande till Miljöpartiets politik. Men vi tror väldigt mycket på att besluten skall decentraliseras och fattas på lokal nivå. Därför har vi ett väldigt stort anslag till regionala investeringar. Det kan vara såväl miljövänliga investeringar som miljöfarliga. Det kan också vara t.ex. säkerhetsåtgärder, som att satsa på vägunderhållet. Det är någonting som vi tror kommer att prioriteras. I det avseendet har vi faktiskt ryggen fri.

Anf. 67 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Hans Stenberg sade till mig då jag icke hade ytterligare replikrätt att Vänsterpartiet tar hela väganlaget. Detta måste rättas till. Därför har jag begärt ordet.

Jag läser i trafikutskottets betänkande: Vägar och järnvägar, A 2, väghållning och statsbidrag, ram 11 835 873 000 kr. Det vill vi banta med 2 300 000 000 kr, alltså icke hela anslaget.

Anf. 68 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Karl-Erik Persson hörde inte på vad jag sade, att Vänsterpartiet föreslår en minskning av anslaget med 2,3 miljarder. Av Karl-Erik Perssons resonemang framgick att det var nyinvesteringarna som man vill spara på.

Då konstaterar jag att hela anslaget när det gäller investeringar i det nationella vägnätet är 2 334 miljoner kronor. Okej, det blir 34 miljoner kronor över, så jag får väl be Karl-Erik Persson om ursäkt. Men vi vet att det är upphandlat för oerhört mycket mera. Den här upphandlingen går inte att göra, om inte Karl-Erik Persson menar att vi också skall dra ned på det regionala anslaget och på drift och underhåll. Men så uppfattade jag inte hans resonemang.

Jag får erkänna att det blir 34 miljoner kronor över, men det räcker ju inte på långa vägar till att betala ut de skadestånd som blir följderna av en så drastisk neddragning under så kort tid som vänstern föreslår.

Luftfart och post- och telekommunikation

Anf. 69 BIRGITTA WISTRAND (m):

Fru talman! För ett par dagar sedan kom Luftfartverkets statistik för november. Den var glädjande men samtidigt oroande. Den var glädjande därför att den visar på en kraftig ökning för flyget på alla områden. Antalet passagerare ökar både på utrikesflyget och på inrikesflyget. Antalet passagerare ökade med 6 % på inrikesflyget till 630 000 och med 8 % på utrikesflyget till 1 miljon. Särskilt stora är ökningarna till olika destinationer i Europa. Skavsta flygplats, som började med passagerartrafik på allvar först i år, har haft 100 000 passagerare, men finns alltså inte med i statistiken. Inför nästa år räknar man med 200 000 passagerare.

Det som är skrämmande är den negativa inställning som finns hos många till flyget. Miljöminister Anna Lindh har uttryckt sin negativa inställning flera gånger. Miljöpartiets representant säger i utskottet att man gärna vill ha en ny inriktning av Luftfartverkets verksamhet. Man vill begränsa flygets utveckling till en låg och nödvändig nivå. Jag vet att många inte delar den uppfattningen. Men det är viktigt att se att flyget är ett transportslag som har framtiden för sig. Det måste finnas flygplatser som kan ta hand om det ökande antalet passagerare och den ökande frakten.

Därför är det oroande när vi nu ser att kapacitetstaket på Arlanda håller på att sprängas. Det är oroande att några Stockholmspolitiker fortfarande vill lägga ned Bromma, trots att där reser nu nära en miljon passagerare. Vi måste se till att Bromma får vara kvar och att den tredje rullbanan på Arlanda kan byggas. Det finns dock en del som säger att det kommer att bli svårt att få tillstånd att bygga den tredje rullbanan.

I slutet av 70-talet inleddes avregleringen av flyget i USA. Drygt tio år senare antog EU-kommissionen en tidtabell för en stegvis avreglering av flyget inom EU. Nu, 1997, genomförs det sista steget i denna process. I Sverige genomfördes en total avreglering av inrikesflyget redan 1992. Det fick en stor etablering som följd. Men tyvärr är det många stater i Europa som fortfarande är storägare i många flygbolag. Därför har de nationella flygbolagen särbehandlats, vilket har förhindrat många behövliga strukturaffärer.

Vi moderater anser inte att staten skall vara delägare i flygbolag. Därför anser vi att SAS AB, som är det svenska moderbolaget i SAS, skall privatiseras. Vi ser inga som helst skäl till att staten skall äga hälften av aktierna i bolaget. Tvärtom skulle det fungera bättre i privat regi.

Vid en sådan utförsäljning vill vi att man skall sträva efter att SAS i första hand blir ett börsnoterat nordiskt företag med en bred nordisk ägarkrets. Bolaget skall inte behöva att bära de extrakostnader som det innebär att ha ett trelandsägande. Målet för det nya bolaget skall vara ett privatbolag med bas i Norden och med ett konkurrenskraftigt flygnät till och från Norden.

Den moderata inställningen är att statliga myndigheter inte skall bedriva affärsässig verksamhet. I dag har t.ex. Luftfartsverket en omfattande verksamhet som inte är behövlig från myndighetssynpunkt. Därför anser vi att Swedavia AB, Luftfartsverket Airportcenter och LFV Handling AB bör privatiseras gemensamt eller var för sig. Den utvecklingen blir också mycket mer naturlig när inspektionsverksamheten nu skiljs ut från myndigheten.

I dag är det Stockholms flygplatser som har den totalt dominerande rollen inom inrikesflyget med Arlanda som nav och med 5,5 miljoner passagerare varje år. Det är naturligt med tanke på företag och befolkning.

I de studier som Luftfartsverket har gjort visas att kapaciteten är slut redan år 2002 och att man inte då kan bereda plats för det s.k. beslutsfattarflyget. Detta gäller särskilt morgontiderna. Här kunde man pröva med att konkurrensutsätta just de tidiga slottiderna för att få till stånd en ytterligare konkurrens. I dag är de 33 rörelser per halvtimme som Arlanda kan klara av redan sprängda, och man har halvtimmeslånga köer. Dessa förseningar kostar t.ex. Umeå kommun ca 10 miljoner kronor.

Arlanda måste alltså bli mer attraktivt. Därför är det viktigt att Arlandabanan färdigställs. Arlanda, precis som Gatwick, Gardemoen m.fl. andra stora flygplatser, blir då anknutet till ett järnvägsnät, vilket är väsentligt för att Arlanda skall kunna behålla sin attraktionskraft.

Men som sagt, det räcker inte med Arlandabanan för att Arlanda skall fortsätta att vara attraktivt, utan det behövs ytterligare investeringar, t.ex. i terminaler om Arlanda skall kunna följa tidens krav på effektivitet och komfort. Därför vill vi också privatisera Arlanda för att kunna få fram nödvändigt riskkapital. Detsamma gäller Landvetters flygplats. Sturups framtid kunde bli mycket intressant om det blev en sekundärflygplats till Kastrup och kanske då ett lågprisalternativ.

Fru talman! Hittills i mitt anförande har jag mest talat om passagerare och deras behov. Men flygfrakten blir allt väsentligare. I år har hittills 145 000 ton fraktats från Arlanda, Göteborg och Örebro samt ca 25 000 ton från Skavsta. I takt med att svenska företag exporterar och importerar allt högvärdigare gods blir flyget den enda fraktmöjligheten. *Just in time*-produktion kan klaras genom flyget. Stöldbegärliga varor är också lättare att skydda. Därför är fraktflyg det sätt som många företag inom t.ex. läkemedels-, elektronik- och telekommunikationsbranscherna använder sig av. Så därför är det viktigt att inte bara tala om passagerarnas krav utan också om flygfraktens krav när det gäller flygets framtid och flygets behov.

Först sent började man att diskutera flygets miljöpåverkan. När de första jetplanen konstruerades tänkte man inte mycket på buller och utsläpp. I dag är situationen helt annorlunda. Nu kan bullernivåerna liksom utsläppen kontrolleras och begränsas. Det förs en ständig dialog om flygets miljöansvar. I ett miljöanpassat transportsystem, MATS, har Naturvårdsverket, trafikverken och andra berörda skapat en gemensam plattform, där en dialog om miljöpåverkan av flyget kan föras.

Det är luftfartslagen som reglerar inte bara flygplatsanläggningar utan även flygplanens beskaffenhet med hänsyn till konstruktion och miljöegenskaper. På samma sätt finns det också europeiska konventioner om hur flygsäkerhet och miljö skall skötas. Ett resultat av detta samarbete är

*Fel! Okänt
växelargument.*

att man håller på att fasa ut starkt bullrande flygplan. Detsamma gäller globala miljöeffekter av flygsektorns verksamhet. Här handlar det naturligtvis om utsläpp av koldioxid, kväveoxid, kolväten, kolmonoxid och partiklar, men här har nåtts stora framsteg genom teknikutveckling. T.ex. har flygplanens energiförbrukning per passagerarkilometer halverats de senaste tio åren. Det betyder alltså att ett modernt flygplan förbrukar lika mycket energi per passagerarkilometer som en personbil.

När det gäller de senast tillverkade flygplanen har man också börjat komma till rätta med koldioxid- och kväveoxidproblemen.

Det är viktigt att notera att både flygplatser och olika flygbolag nu agerar pådrivande när det gäller miljöfrågor. Detsamma gäller Luftfartsverket, som har en treårsplan för sitt miljöarbete.

En ytterligare fråga som jag vill ta upp, fru talman, är flygsäkerheten. Den har blivit allt viktigare, inte bara beroende på att vi har haft ett par riktigt stora och allvarliga olyckor utan också på grund av att alltfler människor flyger. Trots dessa olyckor är flyget det kanske säkraste transportsättet. Här har tagits en rad initiativ som jag vill peka på. Ett nytt flygledningssystem håller på att ta form inom Europa, och EU-kommissionen har presenterat ett handlingsprogram, vilket självfallet måste ge effekt på längre sikt. Även inom Europarådet har man tagit en rad initiativ under det senaste året.

Med detta vill jag säga att jag anser att flyget har framtiden för sig och att Bromma flygplats bör behållas.

Anf. 70 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Under detta avsnitt är avsikten att vi skall diskutera luftfart, post- och telefrågor. Vi fick en anmodan av utskottsordföranden om att vi skall försöka att fatta oss kort, och jag skall försöka att leva upp till det.

När det gäller luftfart har Luftfartsverkets mål och verksamhetsinriktning tagits upp för granskning i det här betänkandet. Regeringen föreslår en viss ändring av det övergripande målet för Luftfartsverkets verksamhet. Den kan synas marginell. Man ändrar formuleringen till ”*skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose människors och näringslivets behov av resor och godstransporter*” i stället för ”*främja*”, som man tidigare uttryckte det. Det är med andra ord en ganska harmlös ändring, som jag tror att inte någon har någon invändning mot.

Här redovisas också det översynsarbete som regeringen har gjort i syfte att åstadkomma en myndighetsstruktur som ger ökad tydlighet i mål och uppdragsbeskrivningar, alltså en ökad effektivitet. Man pekar på tre huvudroller: Den säkerhetsreglerande rollen, sektorsansvarsrollen och infrastrukturrenrollen. Från Centerpartiets sida har vi i det här avseendet inga erinringar mot förslaget.

Jag vill också säga några ord om flygplatserna ute i landet. Birgitta Wistrand talade huvudsakligen om navet i svenskt flyg, nämligen Arlanda, och även litet grand om Landvetter. Men vi har också en massa flygplatser ute i landet, och det är viktigt att de fungerar väl om vi skall ha ett fungerande flyg i landet som helhet.

För vissa regioner ute i landet är flyget det mest realistiska transportalternativet. Samtidigt är resandeunderlaget många gånger lågt, och eko-

nomin för de aktuella flygplatserna i t.ex. Norrlands inland är hårt ansträngd. Av den anledningen finns det också ett driftsbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen, från Torsby i söder till Gällivare i norr.

Det är ingen tvekan om att driftsbidraget till dessa flygplatser är helt avgörande för fortsatt verksamhet. En avveckling eller minskning av stödet skulle få allvarliga konsekvenser för stora regioner i landet. Inte minst för näringslivets utveckling är tillgången till bra flygförbindelser strategisk och nödvändig.

Regeringens förslag på det här området innebär en halvering av anslaget jämfört med budgetåret 1994/95. Det här kraftigt minskade anslaget leder antingen till kraftigt höjda kommunala kostnader för att upprätthålla trafiken eller till försämrad service. Bidragen till de kommunala flygplatserna i skogslänen bör därför enligt Centerpartiets uppfattning återställas till den nivå som gällde 1994/95, dvs. 30,2 miljoner.

På det här området har ju Kommunikationskommittén lämnat förslag till hur den fortsatta finansieringen skall se ut. Vi förutsätter från Centerpartiets sida att ett sådant förslag kommer upp i samband med regeringens trafikpolitiska proposition senare den här vintern. Därför har vi inte agerat i den frågan i det här sammanhanget. Men det är viktigt att den får en lösning.

Jag skall säga några ord om post- och telefrågor, som också behandlas i betänkandet. En väl fungerande post- och kassaservice för alla i enlighet med de mål som anges i postlagen är något som man pekar på ytterligare en gång. Regeringen framhåller i propositionen att det är av största vikt att betalnings- och kassaservicen säkerställs. Från Centerpartiets sida instämmer vi gärna i detta. Det är en mycket viktig fråga för hela landet.

På det här området är det också aviserat en proposition våren 1998 om ändringar i postlagen. Då får vi tillfälle här i riksdagen till en mer omfattande genomgång av de här frågorna, som är viktiga.

På teleområdet gäller att enskilda och myndigheter i landets alla delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer. Från Centerpartiets sida kommer vi att fortsätta att påminna om statliga myndigheters, verks och bolags ansvar för regional balans. Jag vill erinra om det beslut som riksdagen har fattat om kravet på "väl fungerande telekommunikationer på likvärdiga villkor som främjar en stärkt regional balans".

Så har vi uttryckt oss tidigare, och det finns starka skäl att påminna om det nu när debatten på sistone har gått het om hur teletaxorna skall se ut. De starka reaktioner som har kommit från olika delar av vårt land visar att de här frågorna är oerhört viktiga för människorna och för företagens sätt att fungera.

På det här området, teleområdet, finns det också en centermotion om ökad tillgänglighet till larmnumret 112. Det har konstaterats överbelastning hos SOS Alarm AB. Här konstaterar utskottet att en väl fungerande alarmeringstjänst är en nödvändighet. Inblandade parter arbetar med det här problemet, och utskottet förutsätter att regeringen för riksdagen redovisar resultaten av detta arbete.

Med detta är vi från Centerpartiets sida nöjda. Vi utgår från att det här kommer relativt snart och att man tar det här problemet på stort allvar. Vi måste ha en fungerande larmtjänst i det här landet. Det måste gå att nå de larmnummer som finns.

Kommunikationer

Luftfart och post- och telekommunikation

Med detta fru talman, yrkar jag bifall till hemställan i TU:s betänkande i de här delarna. Vi har ingen reservation från Centerns sida i det här avsnittet.

Anf. 71 TORSTEN GAVELIN (fp):

Fru talman! Mitt avsnitt om luftfarten skulle jag vilja inleda med att gratulera Pajala till flygplatsen. Våren 1995 ställde jag en fråga till kommunikationsministern om när beslutet om flygplatsen i Pajala skulle fattas. Jag fick till svar att regeringen inom kort skulle fatta detta beslut. Nu, två och ett halvt år senare, har beslutet fattats av regeringen. Regeringen kör över Luftfartsverket, som först hade avstyrkt att Pajala skulle få tillåtelse att uppföra ett flygfält. Det är bra – även det kom litet sent.

Det är nämligen så att övre Tornedalen är det sista område i Sverige som saknar flygfält med reguljära flygförbindelser inom rimligt avstånd. Nu återstår det svåra för en liten landsbygdskommun, nämligen att finansiera bygget och trafiken.

Det är en uppenbar orättvisa i det svenska flygplatssystemet att de flesta kommuner har tillgång till flygförbindelser utan kommunala kostnader medan några, och inte precis de mest betalningsstarka, får lägga stora kommunala kostnader på sin flygtrafik.

När det gäller inlandsområdena i norra Sverige är flyget en livsnödvändighet. De senaste årens etableringar, t.ex. av telefonbokningsföretag i Vilhelmina, hade inte varit möjliga utan bra flygförbindelser. Vi ser med intresse fram emot vad regeringen kommer att föreslå i den här frågan i den proposition som vi väntar till våren. Vi i Folkpartiet anser att det är angeläget med ett regionalpolitiskt balanserat stöd till de kommunala flygplatserna.

Väntetiderna på och ovanför Arlanda har nu nått en sådan omfattning att behovet av en tredje bana torde framstå helt klart. De förbättringar som denna bana skulle medföra elimineras dock så gott som helt om Brommatrafiken skulle flyttas över till Arlanda när tredje banan tas i bruk. Till dess att Storstockholmsområdet kunnat enas om en ny flygplats i regionen måste enligt Folkpartiets uppfattning Bromma behållas.

Konkurrensen inom reguljärflyget har ökat efter avregleringen, men inte tillräckligt mycket. På grund av SAS dominerande ställning och det begränsade passagerarunderlaget på många relationer har inte konkurrensen ännu kunnat pressa biljettpriserna tillräckligt. Det är fortfarande alldeles för dyrt att flyga inrikes i Sverige jämfört med priserna i andra länder. Folkpartiet skulle välkomna nya lågprisaktörer av typen Virgin Express och flygbolag som opererar med mindre och billigare maskiner och med högeffektiv administration. SAS behöver fler utmanare, och statens ägarintressen i SAS bör avvecklas.

Fru talman! De statliga bolagen Posten AB och Telia AB verkar inom samhällsområden som är stadda i en osedvanligt snabb utveckling. Sedan transistorn uppfanns har överföringen av meddelanden, tal, ljud och bilder revolutionerats kontinuerligt. Vi kan nu se fram mot en sammanmältning av TV, video, datakommunikation, radio, grammfon, telefon osv. De tidigare monopolen vittrar sönder och ersätts av en sprudlande mångfald.

Utvecklingen på teleområdet har kommit längre än på postområdet, men utan tvekan står även postverksamheten inför svåröverskådliga för-

ändringar. Att många anställda inom Posten AB helst skulle vilja dra i nödbromsen, om det fanns någon nödbroms, är lätt att förstå. Men i stället gäller det att se möjligheterna i utvecklingen, se konkurrensen som en stimulans och utmaning, och ta upp kampen om kunderna i stället för att beklaga verkligheten. Sådana faktorer som rikstäckning och stort förtroendekapital är tillgångar av stor vikt i konkurrensen med andra aktörer. Att anse att endast Posten skall kunna klara rikstäckande hopsamling och distribution av post och paket är att inte se verkligheten.

Vår roll i riksdagen kommer alltmer att inskränka sig till att bevaka de svaga medborgarnas rätt till god post- och teleservice till rimliga kostnader.

Fru talman! Avslutningsvis kan jag konstatera att motiven för statliga monopol helt har förlorat relevans. Bl.a. av omtanke om Telia AB:s framtid förordar Folkpartiet en börsintroduktion av hela Telia.

Anf. 72 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Flygets stora betydelse i Sverige gäller som jag ser det, och som Vänsterpartiet har sett det, framför allt möjligheterna för människor i skogslänen att resa på ett bekvämt och bra sätt. Där man mer eller mindre inte har några andra möjligheter att resa har flyget en stor betydelse.

Men vad hände då efter den här avregleringen av flygmarknaden som vi fick? Alla som förespråkade avregleringen sade att vi skulle få låga priser på det här sättet. Priserna skulle falla. Det blev väl en sanning med viss modifikation om man skall vara ärlig – och snäll. Man skulle kunna vara väldigt elak också.

Man kan se på vissa delar i landet. Det är faktiskt billigare att flyga från Arlanda till New York än att flyga inrikes på vissa områden, och det var väl aldrig meningen från början. Det tycker jag sammanfattar allt det här med avregleringen på ett väldigt bra sätt. På vissa områden kanske det är bra med en avreglering, och på vissa områden får det helt andra konsekvenser, som man aldrig hade tänkt sig.

Då går man in och säger: Det skall staten skall ta ett ansvar för. Olönsam flygtrafik skall staten ta hand om. Det som går bra skall däremot konkurrensutsättas mer. Den här avregleringen i Europaperspektiv som man sade skulle komma har vad jag vet bromsats upp ganska kraftigt i vissa länder. Där slår man vakt om de egna trafikbolagen och vill inte ha mer konkurrens. Det är väl så att luftrummet på vissa ställen över Europa är ganska fulltecknat som det är i dag, och det finns alltså inte plats för mycket mer flyg. Konkurrens har också kunnat leda till att det finns en del flygtrafik som kanske inte är så bra av säkerhetsskäl.

Under det här avsnittet skulle det väl också handla om Posten. Jag tänkte kort ta upp något om Posten. Vi har varit överens om att post- och kassaservice skall finnas i hela landet. Det är oerhört viktigt att den finns kvar. Det gör att människorna har en trygghet. I budgetpropositionen skrev man bl.a. också om lantbrevbärarservicen. I dag står ungefär 1 200 personer utan daglig service. Med daglig service menar man femdagarsutdelning. Detta skulle inte få öka. Jag tycker att det är en bra markering i budgetpropositionen att den här dagliga servicen för människor som bor i glesbygd är oerhört viktig för deras möjligheter att bo kvar. Deras möjlighet att betala till lantbrevbärarservicen är också en förutsättning.

Beträffande de tankegångar och idéer man har haft om att man skall ta ut avgift för dem som bor i glesbygden har man också vad jag förstår kommit på att det inte skall ske. De skall ha sin service ändå.

Nu är det tal om att vi skall få en ny postlag till våren. Då kommer väl de här frågorna kanske också upp. Men jag tror att det i det sammanhanget är väldigt viktigt att man skyddar konsumenterna. Det gäller framför allt adresser. Med fler postoperatörer kan det bli stora problem.

Det är många människor som i dag vill ha skyddade adresser. De vill inte lämna ut sina adresser av olika skäl. Det kan vara kvinnor som har blivit utsatta för våld i samhället som är rädda för att deras adress skall bli igenkänd. Det är samma sak med invandrare som mer eller mindre lever under mordhot. De vill heller inte att deras adresser skall komma till offentligheten. Jag tror att det blir oerhört svårt om man skall släppa in flera postoperatörer på den här marknaden om man inte på ett säkert sätt kan skydda adressregister så att de inte kommer på avvägar.

För de här människorna som på ett eller annat sätt tvingas leva under ständiga hot är det oerhört viktigt att i ett samhälle som vårt kunna känna en trygghet att ingen lämnar ut deras adressuppgifter. De har det nog svårt att leva under det tvång och de hot som redan finns riktade mot dem. De skall inte behöva vara rädda för det här också. Det är oerhört viktigt för dessa människor att de känner en viss trygghet även när det gäller den här delen.

Anf. 73 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Vi i Miljöpartiet anser att flyget är bra och nödvändigt i vissa fall. Flygets snabbhet lockar starkt, minst sagt. Men vi anser inte att flyget, och då framför allt inrikesflyget, skall öka i nämnvärd omfattning. Det är av miljöskäl.

I fråga om energieffektivitet är flyget inte särskilt lyckat. Vår slutsats angående flygets framtid är en del i vår globala solidaritet. Vi i de rika länderna måste minska vår konsumtion av naturresurser och våra utsläpp i naturen. Därmed minskar vi på vår komfort.

Vi i Miljöpartiet de gröna tar bladet från munnen och står för att vår komfort och bekvämlighet skall minska. Naturresurserna är ändliga, och det vill vi kompensera med livskvalitet. I ett grönt samhälle skall det inte vara så lätt att förstöra så mycket. Flyget måste därför minska på korta sträckor och ersättas av bättre tågtrafik.

Mot bakgrund av detta kan vi inte acceptera Luftfartsverkets prognos om flygets utveckling. I denna ingår t.ex. ingen påverkan av ekonomiska styrmedel till förmån för miljön. Med nuvarande prognos kommer ökningen att ske fram till år 2000 med 15 % och därefter inom en kort period närmast fördubblas.

Med de ensidiga analyser som Luftfartsverket framför kommer miljön inte särskilt långt. Vi anser inte heller att de mål som utskottet förordar är lämpliga i det hänseendet. Luftfartsverket är en myndighet på trafikområdet och inte ett statligt bräckjärn mot andra transportslag. De överenskommelser som Luftfartsverket tecknar med flygindustrin och diverse olika flygföretag om rabatter för att öka flygandet – som t.ex. skedde i somras, då det gjordes en överenskommelse med inrikesflyget om att sänka avgifterna som verket tog ut om flyget i sin tur förband sig att i motsvarande mån sänka passagerarpriserna för att öka flygandet – inne-

bar t.ex. att många barnfamiljer som normalt skulle ha valt tåget tog flyget. Det tycker vi var oerhört beklagligt.

Det här innebär att flygsektorn expanderar och därmed tar marknadsandelar från tåget. Överenskommelserna skall finansieras så att ökad trafik ger större intäkter tillbaka. Det blir ett nollsummespel. Vi har i trafikutskottet, mig veterligen, inte fått någon redovisning eller ens en indikation på vilket utfall de ekonomiska överenskommelserna fått. Vi vet alltså inte om det har blivit ett minus eller ett plus. Vi menar också att överenskommelserna är en dold form av industristöd som vi anser genast måste upphöra.

Med hänvisning till det jag tidigare har sagt om flygets expansion och utveckling vill jag också hävda att vi inte stöder en investering i en tredje rullbana på Arlanda. Vi menar att kapacitetsproblemet skall lösas genom att överföra det behovet till andra trafikslag och därmed som en konsekvens av det måste större satsningar göras på alternativen – och det föreslår vi.

I fråga om telekommunikationer har höstens debatt präglats av debatten om Telias nya taxor och taxepolitik. Det som har debatterats har varit att samtal till angränsande riktnummerområden blir väsentligt dyrare än tidigare. Det har fått företrädare för riktnummertäta regioner att reagera kraftigt – och det med rätta. Det skulle vara en orimlig situation om glesbygdsbor och människor som bor i små riktnummerområden skulle få avsevärt högre kostnader än resten av landets invånare.

Vi har relativt sett mycket låga samtalspriser i Sverige, inte bara i rent faktiska jämförelser utan även i förhållande till vår disponibla inkomst. Problemet i debatten och som har gjort kommunikationsministerns uttalanden svårtolkade är att det inte finns något underlag offentliggjort om hur stora ökningarna kommer att bli för olika hushåll. Det spekuleras. Det finns de som menar att det kommer att röra sig om flera hundra kronor i månaden. Det finns de som menar att det kommer att röra sig om betydligt lägre summor än så. Så länge vi inte har några beräkningar att tillgå är det i princip omöjligt att föra en seriös debatt.

Men i och med att vi har en telelag som inte reglerar prissättningen men ändå talar om rimliga priser är det fullt i sin ordning att vi som ansvariga politiker får en insyn i hur de nya taxorna kommer att påverka hushållen. Jag uppmanar övriga ledamöter i trafikutskottet att sluta upp bakom denna begäran att så snart som möjligt få ett underlag att ta ställning till hur den framtida telelagen och telepolitiken skall utformas.

Jag har redan yrkat bifall till de motioner jag hade avsett att yrka bifall till i det här avsnittet.

Anf. 74 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Jag tänkte i första hand hålla mig till luftfarten och ge en bakgrund till utvecklingen där.

Luftfarten är en verksamhet som inte skall ses som ett fristående kommunikationssätt utan en del av ett väl fungerande kommunikationsnät i Sverige och i världen. Under 1996 ökade antalet flygpassagerare med 6 % till 17,8 miljoner vid de statliga flygplatserna. Detta är den högsta siffran någonsin och innebär att hela den nedgång som noterades i början av 1990-talet nu är återhämtad. Utrikestrafiken svarade för i stort sett hela ökningen på ca 1 miljon passagerare medan inrikestrafiken endast

*Fel! Okänt
växelargument.*

noterade en mycket svag ökning med 22 000 passagerare. Detta speglade i huvudsak utvecklingen av den svenska ekonomin med fortsatt god exportutveckling men svagare inhemsk efterfrågeökning. Privata sällskapsresor med flyg uppvisade emellertid även under år 1996 en god tillväxt. Antalet landningar i linjefart och chartertrafik ökade under år 1996 med 6 % till 221 000. Ökningen var något större för utrikestrafiken än för inrikestrafiken, som dock noterade en ökning av antalet landningar med ca 5 %. Flygbolagen har efter en konsolideringsperiod under år 1996 åter ökat sitt utbud och satsar nu även på privatresemarknaden, bl.a. genom ökning av s.k. lågprisplatser. Denna närmast otroliga utveckling är inte en företeelse för enbart ett år.

Jag har, i likhet med Birgitta Wistrand, fått information om resultatet för januari till oktober 1997. Där visas det att ökningen fortsätter. Antalet landningar har ökat med 9 % och passagerarantalet med 3 %. Även i år är den största ökningen på utrikestrafiken, men nu har även inrikesresandet ökat med 3 %. En annan verksamhet inom flyget som har ökat kraftigt är överflygningarna. Antalet steg under förra året med 10 % till 145 000, vilket är en fjärdedel av det totala antalet luftfart. Ökningen beror bl.a. på ökad trafik mellan Västeuropa och Asien och mellan Nordamerika och Centraleuropa samt på ökat utnyttjande av flygvägen över de f.d. Sovjetrepublikerna till Fjärran Östern.

För att komplettera hela flygmarknadens utveckling vill jag även nämna att flygfrakten har ökat med 14 % till 154 000 ton, vartill kommer ytterligare 33 000 ton i flygpostbefordran.

Fru talman! Jag har inte lämnat den här informationen för att jag tycker om statistik. Jag gör det för att visa vilka behov vi har av en väl fungerande luftfart. Det ger också en fingervisning till oss om behoven som luftfarten har för att kunna utvecklas. Flyget har en stor betydelse för trafikförsörjningen i Sverige, framför allt i de delar av Sverige där stora avstånd gör att alternativa transportformer är svåra att använda.

Flyget har också en stor betydelse för våra kontakter med andra länder, inte minst när det gäller att ge de företag som är verksamma i Sverige en bra konkurrenssituation.

När nu flygtrafiken utvecklas måste vi prioritera miljöarbetet. Det innebär att den ekonomiska styrningen genom miljörelaterade luftfartsavgifter som infördes av Luftfartsverket år 1994 nu skärps. Bullerrelateringen utökas och kompletteras från år 1998 med även avgasrelaterade avgifter. Därmed ökar de ekonomiska incitamenten för flygbolagen att investera i flygplan med bättre miljöegenskaper. Samarbetet mellan Luftfartsverket och Naturvårdsverket har under år 1997 utvidgats, bl.a. med en strategisk plan för miljöanpassning av den civila luftfarten och en gemensam analys av sektorsansvaret inom miljöområdet. Detta är några åtgärder, men arbetet fortsätter. Vi kommer i denna kammare att få anledning att återkomma i dessa frågor.

Vi behandlar även två andra delar under detta avsnitt. Den ena delen är tele, och jag vill där bara göra en kommentar.

Det finns inte, som sagt var, några motsättningar i de här delarna, och vi har naturligtvis också den uppfattningen att alla skall ha tillgång till teletjänster på samma villkor oavsett var man bor. Den utbyggnad som nu pågår stöder vi till hundra procent. Vi är naturligtvis måna om att man

skall nå alla abonnenter med samma villkor och samma service så snart som möjligt.

När det gäller posten är det en proposition aviserad till våren. Vår ambition är att tillgodose en rikstäckande service. Det motsägs på intet sätt i det nu liggande betänkandet. Vi ber att få återkomma till teknikutvecklingen inom postområdet i den debatt som vi skall ha med anledning av den kommande förändringen i postlagen.

Fru talman! Jag ber att med detta få yrka bifall till majoritetens förslag i trafikutskottet.

Anf. 75 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Det är trevligt att Krister Örnfjäder tycker att flyget är betydelsefullt. Däremot fick jag inte klart för mig hur Krister Örnfjäder ställer sig till Bromma flygplats. Han talade mycket om betydelsen av flyget för de långa avstånden men också för företagen och konkurrenskraften. Det är synpunkter som jag verkligen delar.

Vad säger Krister Örnfjäder om Bromma flygplats och den tredje rullbanan på Arlanda? Anser Krister Örnfjäder att flyget på Bromma skall få fortsätta tills den tredje rullbanan är klar, vilket vi vet kommer att fördröjas? Eller ser Krister Örnfjäder en bortre eller en främre parentes? Det vore intressant att få svar på de frågorna.

Anf. 76 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Till att börja med vill jag säga att det för närvarande pågår en kostnadsgenomgång vad gäller flyttning av Brommas verksamhet. Vi har från utskottets sida sagt att vi vill invänta den genomgången innan vi går in i fortsatta resonemang.

Om jag får tillfoga en helt personlig synpunkt tycker jag att det för närvarande skulle vara mycket svårt att lägga ned Bromma, med det underlag som vi har fått fram när det gäller en eventuell nedläggning och flyttning av den nuvarande verksamheten till Arlanda. Jag skulle gärna vilja se att man hittade någon annan lösning innan man gör det, därför att kapaciteten i Stockholmsområdet kommer annars att bli alldeles för liten.

Anf. 77 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Tack för det svaret, Krister Örnfjäder! Det är också så att den utredning som skall läggas fram bara handlar om vissa typer av kostnader och inte alls tar upp kapacitetsfrågorna, som Luftfartsverket kommer med först nästa år. Det är glädjande att Krister Örnfjäder delar min uppfattning att Bromma för närvarande inte kan läggas ned.

Anf. 78 KRISTINA ZAKRISSON (s):

Fru talman! Den motion som jag har skrivit om utbyggnad av Kiruna flygplats kan motiveras av flera olika skäl. Ett av skälen är det som utskottet också har tagit fasta på, nämligen att Kiruna skulle kunna fungera som reservflygplats för Luleå om Luleå blir en internationell storflygplats för godstrafik.

Utskottet hänvisar till den utredning som då pågick angående utbyggnad av Luleå flygplats. Den utredningen är nu klar. Utredaren föreslår att

*Fel! Okänt
växelargument.*

Luleå skall etableras som fraktflygplats och uppmanar regeringen att snabbt behandla ärendet och fatta beslut i frågan.

Våra nordiska grannländer Finland och Norge är också mycket intresserade av att få en sådan etablering. Ett av argumenten för att en sådan skall placeras just i Luleå är att Kiruna skulle kunna fungera som reservflygplats. Eftersom Kiruna också av andra skäl behöver en längre rullbana vore det en utmärkt lösning att Kiruna, som ligger i Luleås närområde, blir en reservflygplats.

Som jag också har skrivit i motionen bedrivs relativt mycket forskning i Kiruna. En förlängning av rullbanan skulle vara en långsiktigt riktig investering, då mycket av den forskning som utförs, t.ex. ozonforskningen, kräver stora plan för att kunna utföra så omfattande mätningar som forskarna vill ha.

Dessutom har testgrupper som använder Kiruna för att testa nya flygplan framfört önskemål om en längre rullbana för att kunna göra fler fullskaletester än de i dag kan göra.

En förlängning av rullbanan i Kiruna skulle dessutom innebära att Kiruna kan ta emot direktcharterplan från olika delar av världen som i dag inte kan landa på grund av landningsbanans längd.

Utskottet har med hänvisning till att en utredning angående utbyggnad av Luleå flygplats pågår avstyrkt motionen och anser att resultatet av utredningen och ärendets fortsatta behandling bör avvaktas.

Eftersom utredningen nu är klar och en utbyggnad av Luleå flygplats förhoppningsvis inom en snar framtid får klartecken även från regeringen, hyser jag stora förhoppningar om att även Kiruna flygplats kommer att byggas ut för att öka möjligheterna för Kiruna kommun att utvecklas positivt.

*Banverket,
Statens järnvägar,
Inlandsbanan, m.m.*

Banverket, Statens järnvägar, Inlandsbanan, kollektivtrafiken och samhällsköpta tjänster

Anf. 79 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Då växlar den trafikpolitiska debatten in på järnvägsspåret.

Jag skall inleda med att konstatera att vi efter årtionden av en nedåtgående trend på järnvägsområdet under 1990-talet fick något av en renässans i tilltron till investeringar i och satsningar på järnvägar och järnvägstrafik. Den borgerliga regeringen inledde en kraftig upprustning även av järnvägens infrastruktur. Vi kan kring våra storstäder i dag konstatera att resultatet är att fler människor tycker att det är en bra satsning som har gjorts. Den pågår ju alltfört.

Satsningarna på dubbelspåret från Göteborg via Malmö till Köpenhamn på den nya Öresundsbron och vidare ut i Europa måste, trots de temporära svårigheter som tunnelbygget genom Hallandsåsen innebär, betecknas som klart framåtsyftande och framgångsrika. Förbättrade möjligheter för snabba persontransporter och ökad kapacitet för gods att med minskad tidsåtgång nå kunder såväl inom som utom landet leder naturligtvis till att järnvägens konkurrenskraft som ett bra transportalternativ ökar.

Utvecklingen på järnvägsområdet kan trots dessa stora satsningar inte i alla avseenden betraktas som positiv. SJ-koncernens redovisning för senaste verksamhetsåret kan i långa stycken snarast betecknas om en ganska dystur läsning. På persontrafiksidan redovisas ett minskat antal passagerare för det senaste året, och på godssidans uppvisas ett resultat som kraftigt understiger vad som förväntats och även utlovats. Trots de kraftiga investeringar som tidigare nämnts har järnvägen som transportalternativ inte lyckats kapa åt sig nya och ökande marknadsandelar.

Fru talman! I regeringens budgetproposition, som inte är höjden av vare sig klarhet eller framsynthet, letar man förgäves om man vill hitta nya förslag på åtgärder för att förändra denna negativa utveckling. Dessutom är bristen på konsekventa analyser om varför vissa åtgärder föreslås närmast total, vilket har påtalats tidigare i debatten. Inför ett valår väljer den socialdemokratiska regeringen att inte presentera några nya visioner.

Regeringen föreslår åtgärder i marginalen, som jag vill kalla det, som SJ skall sätta in för att förändra sin verksamhet under perioden fram till år 2000. Departementschefen nöjer sig med att skriva att SJ förväntas förändra sin biljettadministration och sin godsadministration och titta över matartrafiken. Det är inte särskilt framåtsyftande åtgärder, även om de är riktiga var och en för sig.

Som knorr på skrivelsen till SJ anger departementschefen att man måste prioritera aktiviteter som syftar till att häva den negativa resultatutvecklingen. Motsatsen till det vore naturligtvis ett rent tjänstefel. Självfallet måste man angripa en så negativ utveckling som den som SJ befinner sig i.

Vilka slag av åtgärder, fru talman, kan vi då förvänta oss från regeringens sida? Det uttrycks inte ens en uppfattning om detta i regeringens budgetskrivning. Jarl Lander, som i detta fall är talesman för den socialdemokratiska utskottsmajoriteten, har möjlighet att förtydliga de här frågorna och räta ut de frågetecken som jag vet att många av oss har. Vi kommer med spänning att lyssna på det.

Riksdagens beslut att avreglera godstrafiken har till vissa delar förbättrat konkurrenssituationen på detta område. Beslutet om överföring av trafikledningen från SJ till Banverket är strategiskt viktigt och skapar möjligheter till framtida konkurrens mellan olika operatörer på banan. Genom att överföra även trafikeringsrätterna till Banverket kan dessa efter en genomförd upphandling fördelas mellan konkurrerande operatörer.

En av de mest positiva effekterna av denna reform finner vi på Malm-banan, där LKAB genom att utnyttja den nya konkurrenssituationen kunnat sänka sina kostnader för järnvägstransporter med nästan 40 %. Dock finns det fortfarande alltför många spärrar kvar i systemet för att full konkurrensneutralitet skall råda. Enligt vår moderata syn måste SJ:s tillgångar i form av bangårdar, fastigheter, yttre bannät och terminaler överföras till Banverket.

Järnvägens konkurrensfördelar kan enligt vår mening bättre tillvaratas om fler operatörer i konkurrens bereds möjlighet att utnyttja spåren. Inte minst gäller detta på de små matarbanorna – det som i dagligt tal kallas det kapillära bannätet. Det genereras en betydande potential gods utmed dessa banor. Med bättre samordning, och utan straffavgifter i form av särskilda växlingsavgifter och liknande, kan betydande godsmängder

*Fel! Okänt
växelargument.*

matas in via dessa banor fram till stamnätet för att sedan slussas vidare till en slutstation.

Fru talman! Regeringen fortsätter dock att köra i gamla hjulspår eller, som man skall säga i järnvägsdebatter, på gamla järnvägsrälsar. Man vågar eller vill inte – vilket det är får vi veta – pröva nya grepp för att utveckla järnvägstrafiken. Det finns inte en rad om att en fortsatt avreglering och en utveckling av nya konkurrensmedel kan stimulera till att ny och mera lönsam trafik skapas. Tvärtom slår regeringen vakt om SJ:s monopolsituation. Man vägrar inse att den progressiva väg som valdes – det skall vi erkänna – när SJ en gång delades upp i ett transportverk och ett banverk måste följas av fler steg i samma riktning om vi skall bli framgångsrika i arbetet med att bygga ut våra kommunikationer.

En total avreglering av järnvägstrafiken, som vi moderater förespråkar, skulle leda till att även persontrafiken på järnväg konkurrensutsätts genom att olika företag erbjuds att på marknadsmissiga villkor operera på det nationella bannätet. Självfallet skulle mycket höga krav på såväl säkerhet som tillförlitlighet ställas på de operatörer som vill konkurrera om att trafikera bannätet.

På godssidan måste kvarvarande konkurrensbegränsningar i form av företräde till bankapacitet – det som vi kallar *grandfather's right* – naturligtvis undanröjas om nya och starka operatörer skall kunna lockas till att satsa på järnvägen som ett framtidens transportmedel.

Fru talman! I regeringens budgetförslag inryms traditionsenligt anslaget till Delegationen för inköp av viss kollektivtrafik. För de kommande tre åren föreslås ett anslag om 412 miljoner kronor. Medlen avses att huvudsakligen täcka det underskott som vissa regionala järnvägslinjer genererar. Upphandlingen förutsätts ske i konkurrens, vilket enligt regeringens vokabulär innebär att endast företag som opererar på järnvägen kan komma i fråga för att delta i upphandlingen.

För att verkligen belysa vilka trafikeringsmöjligheter som kan erbjudas på olika bansträckor eller mellan aktuella orter bör enligt vårt synsätt alla förekommande trafikslag få konkurrera mot varandra i denna upphandling. Att trafiken efter en sådan upphandlingsomgång skulle kunna upprätthållas med andra transportmedel till en betydligt lägre kostnad känner vi oss fullt övertygade om. Intill dess att en sådan upphandling prövats avvisar vi hela anslaget för köp av interregional trafik fr.o.m. budgetåret 1999.

Långväga busstrafik har jag indirekt berört i avsnittet om köp av regional trafik. Jag vill återkomma litet grand till den frågan. Jag vill understryka våra krav på att alla trafikslag skall ges rätten och möjligheten att på egna villkor fritt konkurrera om resenärer och gods. Den stelbenta inställning som regeringen hittills visat på detta område genom att avvisa flertalet ansökningar från bussföretag som erbjuder prismässigt attraktiva resealternativ för dem som vill utnyttja dessa är för oss moderater obegriplig.

Utbudet har ökat genom att några bussföretag – mest känt är väl Swebus i detta sammanhang – har skapat nya och prismässigt attraktiva busslinjer. Detta visar att det finns stor efterfrågan på prisbilligt och frekvent reseutbud. Resvaneundersökningar som utförts bland resenärer som utnyttjat dessa lågprisresor visar att det huvudsakligen är nya grupper av

resenärer som lockas till detta resealternativ. Andelen som annars skulle ha valt att utnyttja tåget är alltså mycket liten.

Regeringens ambition att skydda järnvägsmonopolet skapar inte bara en konstlad marknad. Den förhindrar och försvårar dessutom för betalningssvaga grupper att företa önskade och eftertraktade resor. Här hittar vi ännu en socialistisk paradox. Betalningsstarka grupper, där de enskilda individerna alltid kan lösa sina resebehov och fritt välja mellan att flyga, åka tåg eller ta den egna bilen, skyddas av den socialdemokratiska politiken. De betalningssvaga, som inte kan utnyttja något av dessa alternativ, förhindras däremot att pröva det prisbilliga och prisvärda transportsätt som den långväga bussen utgör.

Fru talman! Banverkets nya roll innebär, som redan tidigare nämnts, att en ökad flexibilitet i spår användningen har möjliggjorts. Denna trend förväntas fortsätta. Från moderat håll är vi dock fortsatt kritiska till den planering av nyinvestering som förordas av verket, och vi menar att det i några fall saknas sådana relevanta investerings- och finansieringskalkyler som krävs för en byggstart.

Den moderata trafikpolitiken syftar till att effektivt och miljöriktigt utnyttja befintlig infrastruktur och att med stöd av modernt och tillförlitligt prognosunderlag underhålla och nyinvestera i objekt med bästa samlade samhällseffekt. Genom att i huvudsak konkurrensupphandla såväl all den operativa verksamheten som alla investerings- och underhållsarbeten menar vi att fler kan få utbyte av samhällets gemensamma kostnader.

Fru talman! Jag instämmer i det yrkande som redan har framförts av Per Westerberg.

Anf. 80 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Detta avsnitt i debatten handlar i hög grad om den spårbundna trafiken. Järnvägstransporter och spårbunden trafik i övrigt är för oss i Centerpartiet ett prioriterat område, då vi sätter stort värde på miljöriktiga transporter som väl passar in i det ekologiskt uthålliga samhälle som vi strävar efter.

Det framgår av utskottets betänkande att järnvägssektorn svarar för mindre än 1 % av transportsektorns samlade utsläpp av luftföroreningar och koldioxid. Förklaringen är naturligtvis att 95 % av transporterna på järnväg sker med eldrivna lok.

På någon punkt har vi från Centerpartiets sida velat gå längre än utskottet. Det gäller bl.a. den fråga jag tidigare har varit inne på om järnvägens miljöanpassning. Fortfarande finns det drygt 700 dieseldrivna lok och andra fordon i användning i landet. De drivs med motorer jämförbara med motorerna i lastbilar eller andra tunga fordon. Medelåldern på dessa fordon är också förhållandevis hög och luftföroreningarna från enskilda fordon i vissa fall betydande, som framgår av utskottets redovisning. År 1996 släpptes ca 80 000 ton koldioxid ut.

På det här området har Centerpartiet en reservation, i vilken vi förordar att Banverket inom ramen för sitt miljöarbete skall initiera projekt som eliminerar användningen av diesel i tågtrafiken. Vi bedömer det som angeläget att inte tappa tempo i miljöarbetet och anser det därför berättigat att söka påskynda det här arbetet. Vi har också pekat ut den s.k. Kustpilen Kalmar–Vimmerby som en möjlig och lämplig sträcka där man omedelbart borde kunna övergå till miljöriktigare bränslen.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Fru talman! En annan fråga som har varit viktig för oss i Centern är Inlandsbanan. Vi har nu i förhandlingar med regeringen äntligen lyckats säkerställa Inlandsbanans fortlevnad. Denna pulsåder för Norrlands inland på över tusen kilometer, från Mora till Gällivare, har en mycket stor betydelse för inlandets möjligheter att leva och utvecklas positivt. Genom åren har den här banan varit hotad, och vi har vid olika tillfällen arbetat mycket aktivt för att säkra banans framtid.

Nu finns en uppslutning kring ställningstagandet att Inlandsbanan har ett berättigande och skall ges förutsättningar att bedriva trafik också i fortsättningen, inte minst för att den fyller en funktion främst lokalt och regionalt men också i det nationella godstrafiksystemet.

För att trygga Inlandsbanans drift föreslår trafikutskottet, i likhet med regeringen, ett fortsatt stöd till banhållningen genom ett bidrag på 50 miljoner kronor per år. Regeringen bör vidare få möjlighet att från anslaget Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar finansiera vissa investeringar på Inlandsbanan för vilka medel också erhålls från EU.

I vissa motioner tas frågan upp om det skulle vara möjligt med reguljär persontrafik på banan utöver den turisttrafik som i dag bedrivs sommarmartid. I dag förhindras detta av ett avtal om busstrafik, som löper ut år 2001. Centerpartiet ser gärna att IBAB, det företag som bedriver trafiken, samt berörda kommuner och trafikhuvudmän också söker få till stånd en återupptagen persontrafik. Detta är i första hand en fråga för just dessa aktörer.

Fru talman! Jag vill avsluta mitt inlägg med att ta upp en fråga som tyvärr har återkommit i debatten alltför ofta på sistone, nämligen frågan om hur statliga myndigheter, verk och bolag lever upp till åläggandet från riksdag och regering att ta regionalpolitiskt ansvar. Bara under det senaste året har vi sett hur en rad statliga organ inte bara underlåter att leva upp till kraven på regionalpolitiska hänsyn utan rent av uppträder som värstingar, långt mycket värre än det privata näringslivet, när det gäller att dra ned på verksamhet, lägga ned verksamhet, centralisera och på olika sätt underminera möjligheterna för hela Sverige att leva.

Tyvärr finns det starka skäl att på den här punkten rikta kritik också mot SJ. Det är naturligtvis förstäeligt att man kraftsamlar på sträckor typ Stockholm–Göteborg, där ett stort befolkningsunderlag ger underlag för täta turer och en god lönsamhet. Men det finns också en fara att SJ fixerar sig så starkt på dessa huvudstråk att man glömmer möjligheterna och förpliktelserna i andra delar av landet. Jag tänker då bl.a. på de mera begränsade ambitionerna hos SJ vad gäller turtäthet och snabbhet på viktiga förbindelser i andra delar av landet. Det får inte bli så att stora pengar satsas på att rusta banstandard, bygga dubbelspår och snabbtågsanpassa banor och att dessa banor sedan inte utnyttjas fullt ut.

Ett exempel på detta kan man just nu se i mina hemtrakter i södra Norrland, där stambanan rustas upp till en mycket hög standard samtidigt som SJ faktiskt drar in tåg efter tåg. I somras drog SJ in två av dagtågen, och inför årsskiftet har det aviserats nya indragningar, den här gången av nattåg. De två tåg som tidigare funnits i vardera riktningen slås nu samman till ett i vardera riktningen, och de skall enligt uppgift köra värdshus förbi sådana betydande tätorter som Ljusdal och Bollnäs, då de, som det heter, passerar vid en olämplig tid på natten.

Därmed skulle den enda kvarvarande möjligheten att åka nattåg norrut eller söderut från Bollnäs eller Ljusdal tas bort. Tidigare har många människor vittnat om svårigheten att boka plats på nattågen, trots att platser bevisligen har funnits. Jag har själv vid ett flertal tillfällen upplevt dessa svårigheter. Många tåg har därför också rullat halvfulla. Det faktumet har naturligtvis bidragit till att SJ nu uppenbarligen inte längre anser sig kunna upprätthålla de för människor och företag mycket viktiga nattågsförbindelser i Hälsingland som fram till nu har funnits från Ljusdal och Bollnäs, då med främst Göteborg och Malmö som destinationer söderut och med övre Norrland som destination norrut.

Mycket starka protester riktas nu mot SJ för att man planerar att lämna denna del av vårt land helt utan nattågsförbindelser. Jag instämmer i den kritiken. SJ:s uppträdande riskerar att åter urgröpa förtroendet för landets helt dominerande järnvägsföretag.

Fru talman! Jag vill med detta yrka bifall till Centerns reservation nr 11 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

Anf. 81 LENNART FREMLING (fp):

Fru talman! Järnvägstrafiken bör ha goda möjligheter att utvecklas för både gods- och persontrafik. Vårt medlemskap i EU ger nu nya möjligheter till att förbilliga och effektivisera järnvägssystemet, som hittills karakteriserats av mycket nationellt tänkande. Teknisk standardisering och enklare gränspassager kan ge järnvägen ny konkurrenskraft. Den tekniska utvecklingen ger möjligheter till ett europeiskt nät av höghastighetståg med hastigheter upp till 350 kilometer i timmen, snabbtåg med hastigheter upp till 200 kilometer i timmen, intercitytåg, regionaltåg och godståg.

Avreglering och avskaffande av monopol skulle också gagna järnvägssektorn. Detta har Folkpartiet envist hävdad i många år. Den borgerliga regeringen lyckades också 1994 få ett riksdagsbeslut om avreglering av järnvägssektorn. Tyvärr hann det inte genomföras i praktiken innan den nya socialdemokratiska regeringen återinförde monopoltankandet genom en av sina s.k. återställare.

Det är angeläget att Sverige följer med i den tekniska utvecklingen så att höghastighetståg kan konkurrera med det så miljökadliga flyget på de mest frekventerade sträckorna. Förbättrade och delvis nya banor för höghastighetståg bör övervägas på sträckorna Stockholm–Jönköping–Köpenhamn, Jönköping–Göteborg och Köpenhamn–Göteborg–Oslo. Korrekta värderingar av de samhällsekonomiska kostnaderna måste ske för att optimala investeringar skall kunna göras och en optimal trafikfördelning uppstå. Det här är förstas en långsiktig vision.

Under många decennier har det i olika ordalag talats om att trafiken skall bära sina samhällsekonomiska kostnader, dvs. betala sina miljökostnader, olyckskostnader och trängselkostnader. Denna grundprincip har formulerats på olika sätt i 1963, 1978 och 1988 års trafikpolitiska beslut men har i praktiken ännu inte genomförts. I samband med 1988 års trafikpolitiska beslut reserverade sig Folkpartiet, eftersom man redan då insåg att den socialdemokratiska regeringens förslag var otillräckliga för att uppnå de principer riksdagen slagit fast.

Fru talman! Det stora problemet, som fortfarande är mycket aktuellt, är att de olika transportgrenarna inte belastas av kostnader för miljöska-

*Fel! Okänt
växelargument.*

dor, trafikolyckor och trängseffekter. När trafikanter och transportköpare inte betalar rätt kostnader kommer transportsystemet att utnyttjas ineffektivt. Valet av trafikslag kan bli ineffektivt. En felaktig kostnadsbild bidrar även till en icke optimal lokalisering av olika typer av anläggningar i näringslivet.

För varje år som går medan statsmakterna gör utredning efter utredning utvecklas verkligheten efter de priser som faktiskt gäller på marknaden och efter vad man tror faktiskt kommer att gälla i framtiden. Då gäller inte några principuttalanden – hur kloka de än kan vara. Det är nu som regeringen måste känna ett tungt ansvar för att lägga fram skatteförslag som för utvecklingen i riktning mot ett långsiktigt hållbart samhälle. Det behövs inte många långa utredningar för att veta i vilken riktning man måste gå. Det som behövs är i stället litet politiskt mod. Detta är avgörande för järnvägens utveckling, och jag hoppas att regeringen tar tillräcklig hänsyn till detta i den trafikproposition som har aviserats till våren 1998.

I dagens debatt behandlar vi också frågan om statens köp av interregional persontrafik på järnväg. Från Folkpartiets sida har vi tidigare år beklagat att man bara har framskrivit beloppet år för år och sedan sett vilken upphandling som pengarna räcker till. Vi anser att principen för upphandlingen måste vara att man skall köpa upp den trafik som är samhällsekonomiskt lönsam samtidigt som den är företagsekonomiskt olönsam. Regeringen borde ta fram ett underlag utgående från denna princip, som för övrigt inte behöver begränsas till järnvägen.

Moderaternas uppfattning i denna fråga förvånar mig, eftersom jag trodde att vi båda ville bygga på samhällsekonomiska kalkyler. Här har Lars Björkman i debatten sagt att man inte alls bör upphandla interregional persontrafik på järnväg från år 1999. Men det skulle ju definitivt missgynna miljövänliga och trafiksäkra transportmedel och göra att vi tar för liten hänsyn till miljöskador och trafikolyckor.

Fru talman! Inlandsbanan är en intressant järnväg med en spännande historia. Vi i Folkpartiet har sedan länge värnat om att den skall kunna användas för godstrafik, turisttrafik och persontrafik. Torsten Gavelin kommer strax att närmare behandla hur vi ser framtiden för Inlandsbanan.

Fru talman! Jag står förstas bakom Folkpartiets reservationer till detta betänkande, men för att spara kammarens tid yrkar jag inte bifall till någon av dem.

Anf. 82 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Med viss förvåning noterar jag Lennart Fremlings inpass om vårt ställningstagande när det gäller att köpa upp den interregionala trafiken. Uppenbarligen bygger hans resonemang på att han inte lyssnade på vad jag sade. Jag sade att vi inte är beredda till detta innan den här metoden har prövats och givit utslag i fråga om vilka merkostnader man får om man stelbent håller fast vid att i alla lägen upphandla järnvägstrafiken i stället för att pröva alternativen. Det kan vara t.ex. busstrafik, taxibilar eller något annat som på några delsträckor kan klara de här uppgifterna. Intill dess har vi sagt att vi avvisar anslaget.

Om Lennart Fremling tycker att det är en tokig väg kan jag bara nämna att vi med ekonomin som ledstjärna har konstaterat att vi måste

våga prioritera de trafikslag som tillgodoser resenärernas behov med rimliga ekonomiska kostnader.

Prot. 1997/98:45
11 december

Anf. 83 LENNART FREMLING (fp) replik:

Fru talman! Det är alldeles uppenbart att svagheten i dagens trafikpolitik bygger på att vi inte tar tillräcklig hänsyn till miljöeffekter och trafikolyckskostnader. Här är det uppenbart att järnvägen missgynnas. Om man hade ett ordentligt underlag med samhällsekonomiska kalkyler skulle järnvägens kostnader inte alls bli så stora i förhållande till vägtrafiken. Därför drar jag slutsatsen att en utredning skulle landa på att man snarare borde satsa *större* belopp än de avsatta på denna trafikupphandling. Då menar jag att det på kort sikt måste vara fel att föreslå att detta belopp avskaffas. Den här upphandlingen skulle ju avskaffas enligt moderaternas förslag.

Tvärtom kanske vi på sikt kan bli ense. Om man sätter rätt priser på miljö- och trafiksäkerhet kanske vi kan komma dit. Vi är ju överens om att man inte bara behöver upphandla järnväg, utan man kan använda de här pengarna på annat sätt. Det som är viktigt är att man täcker upp där det skiljer sig mellan samhällsekonomisk lönsamhet och företagsekonomisk lönsamhet.

Anf. 84 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag är inte riktigt säker på att jag förstod Lennart Fremlings senaste inlägg. Vad han vill få fram är uppenbarligen att vi på något sätt skall belysa vilket transportalternativ som ur såväl ekonomisk som miljömässig synpunkt är det vettiga. Som jag uppfattar det är vi i grunden ganska överens om att det inte i alla lägen måste vara järnvägstrafik.

I mitt förra inlägg talade jag om att vänta intill dess att nya upphandlingsformer har prövats och visat vilka merkostnader vi har. Det, Lennart Fremling, är väl ändå ett underlag i den här debatten för att diskutera om vi är beredda på den eventuella merkostnad det innebär att bibehålla järnvägstrafiken eller om vi vill använda ett annat alternativ. Det krävs inga sofistikerade samhällsekonomiska analyser för att ta ställning till den frågan. Det kan man göra vid en upphandlingsomgång i ganska enkla former.

Anf. 85 LENNART FREMLING (fp) replik:

Fru talman! Vi är överens med moderaterna om att det behövs ett utredningsunderlag. Men riktningen är ju uppenbar: Det tas för liten hänsyn till miljöskador och trafikolyckor, och då måste man gå in och täcka den här skillnaden. På kort sikt måste man se till skillnaden i fråga om de trafikrelationer där man har en samhällsekonomisk lönsamhet samtidigt som det är företagsekonomiskt olönsamt att köra för det företag som bedriver trafiken. Där måste samhället gå in och täcka upp kostnader för att trafik skall komma till stånd; annars får man ett samhällsekonomiskt ineffektivt transportsystem.

Därför menar jag att det är uppenbart att man för de närmaste åren inte kan skära ned det här beloppet. Det skulle snarare höjas tills man har utrett i detalj var det bör ligga.

Kommunikationer

*Banverket,
Statens järnvägar,
Inlandsbanan, m.m.*

Anf. 86 MAGGI MIKAELSSON (v):

Fru talman! Jag kommer att ägna större delen av mitt anförande åt Inlandsbanan. Men jag vill ändå börja med att litet grand kommentera upphandlingen av interregional persontrafik och SJ:s prioriteringar och prispolitik.

Enligt budgetpropositionen är det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutade för budgetåret 1995/96 också utgångspunkt för nästa års upphandling. Det betyder att det inte är mindre pengar som skall användas till upphandlingen.

Samtidigt drar man in Norrlandståg. Bl.a. försvinner ett tåg som går som heltåg från övre Norrland till Göteborg. Det ersätts med ett tåg som skall kopplas ihop och kopplas om i Ånge. Jag har ställt en fråga till kommunikationsministern om detta. Hon påstår att man som resenär inte kommer att märka någon skillnad. Men det är alldeles uppenbart att det är en klar försämring, inte minst för de studenter som utnyttjar det här tåget. Det kommer att bli ett tåg utan sittvagnar. Är man student är det inte alls ovanligt att man åker sittvagn trots att man åker hela natten.

Samtidigt har man kommit fram till att efterfrågan blir större än kapaciteten under vissa tider på året. Därför har man beslutat att ge ett tilläggsuppdrag till en delegation som skall undersöka om man skall upphandla kompletterande nattågstrafik på övre Norrland när det är stor efterfrågan.

Det här är självklart ingen bra lösning. För en vanlig resenär, som kanske åker vid helger och andra särskilda tillfällen, är det svårt att veta om det går ett tåg eller inte. Kombinerar man detta med det minst sagt krångliga rabattsystem som SJ nu har infört – att man måste vara ute sju dagar i förväg för att få utnyttja röd avgång – riskerar hela det här uppdraget att leda till att färre resenärer orkar ta sig igenom byråkratin för att skaffa sig en tågbiljett. Det kommer att leda till att SJ får underlag för att ytterligare försämra den trafik som upphandlas. Så får det faktiskt inte gå till.

Nu har ansvaret för järnvägen flyttats från riksdagen till regeringen. Då tycker jag att vi måste kunna kräva att regeringen ser till att SJ tar ett större ansvar för att öka antalet tågresenärer. Det är i och för sig bra att man med snabbtåg kan locka affärsresande från flyg till tåg mellan storstäderna. Men det är fel när det skall ske på bekostnad av vanliga passagerares möjlighet att utnyttja tågen. Det är precis vad som händer. Man använder samma summa pengar, men man flyttar dem från de sträckor som har ett något mindre trafikunderlag. Det är dock viktigt att de fungerar.

Samtidigt är det extra viktigt att servicen fungerar vid större helger när det är ovana resenärer som åker. Då skall det sättas in extratåg. Jag tycker att vi har sett en hel del exempel den senaste tiden på hur det kan krångla till sig och att den service som SJ ställer upp med behöver en verklig översyn, så att man sköter sitt uppdrag.

Sedan har vi Inlandsbanan. Vi tycker att det är positivt att regeringen tar ett steg framåt och faktiskt erkänner att Inlandsbanan har en strategisk betydelse för näringslivet i Norrlands inland. Det betyder också att man lyfter blicken litet grand och ser att det är viktigt för utveckling av boende och sysselsättning i de 15 kommuner som berörs, från Gällivare och ned till Mora.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Nu är det dags att fortsätta, att ta ett steg vidare och diskutera hur den här viktiga resursen skall kunna utnyttjas och utvecklas. Först och främst tycker vi att Inlandsbanan måste behandlas som en sammanhängande transportled i hela sin längd. Det rör sig om 1 050 km. Det är en lång bana. Vi kan också konstatera att IBAB, det bolag som har jobbat med den, faktiskt har utvecklat Inlandsbanan till en mycket väl fungerande kommunikationslänk. Man har gjort en lång rad förbättringar, och man har ökat godstrafiken med 150 %. Man driver också en hel del viktiga utvecklingsprojekt.

Det är också värt att notera att IBAB inom ramen för banunderhåll har lyckats rusta upp fler sträckor än som ursprungligen var meningen på grund av att man har haft lägre kostnader. Därför tycker vi att det är viktigt att regeringen får i uppdrag att tillsammans med berörda kommuner lägga fram en utvecklingsplan för Inlandsbanan. Man bör särskilt titta på hur regionens transportbehov klaras, hur man utvecklar turismen och hur banan skall kunna spela en viktig roll i energiförsörjningen.

I motsats till regeringen tycker vi att den utvärdering av IBAB:s verksamhet som gjorts visar att företaget är effektivt och billigt när det gäller banunderhåll. Dessutom har man visat ett mycket större intresse för att utveckla den här bansträckan till en bra och attraktiv transportled i inlandet än vad andra järnvägsparter har gjort. Därför behöver man pröva ytterligare möjligheter att förbilliga banunderhållet och utveckla detta.

Det finns också mycket starka skäl att skapa ett sammanhållet järnvägssystem med icke-elektrifierade banor i Sveriges inland. Enligt vår uppfattning är IBAB den mest lämpade parten att förvalta och utveckla ett sådant system. Man behöver titta närmare på hur södra Inlandsbanan, Kristinehamn–Mora, och alla Inlandsbanans tvärbenor skall kunna överföras till samma företag, så att man kan få en helhetssyn.

Om man sedan tittar på persontrafiken finner man att det är uppenbart att det tioåriga avtalet mellan staten och länstrafikbolagen har bidragit till att det i dag inte finns några förutsättningar att bedriva reguljär persontrafik på den här banan, eftersom det går bussar parallellt. Det man kan se är att sedan man slöt avtalet har busstrafiken fått betydligt färre resenärer än vad SJ:s motorvagnar hade innan avtalet trädde i kraft. Om man räknar ihop detta får man fram att varje bussresenär i dag subventioneras med 470 kr.

Det är alldeles uppenbart att det krävs en bättre samordning av persontrafiken i framtiden, både när det gäller busstrafik och annan kollektiv persontrafik. Efter att avtalstiden har gått ut, år 2001, borde det som vi ser det finnas förutsättningar att bedriva en reguljär persontrafik också per tåg, givetvis i samarbete med busstrafik. Det skulle också förbättra möjligheten att driva en rationellare och mer attraktiv turisttrafik på Inlandsbanan. I dag är det en mycket kort period på sommaren som man bedriver den här turisttrafiken. Själv var jag i Leksand i början av augusti och tänkte att jag skulle utnyttja möjligheten att åka sträckan Mora–Östersund med Inlandsbanan. Men då hade man lagt ned verksamheten för säsongen. Det är ju synnerligen olämpligt med tanke på att väldigt många människor i Centraleuropa har sin semester just i augusti.

Fru talman! Inlandsbanesatsningen är också en del av kampen för arbetstillfällen. Det är allmänt känt att Norrlands inland har en svag arbetsmarknad och en oroande befolkningsutveckling. Den direkta syssel-

*Fel! Okänt
växelargument.*

sättningseffekten vid Inlandsbanan kan man kanske uppskatta till 150–200 arbetstillfällen. Men den utvecklingsplan som IBAB har tagit fram förväntas kunna ge kanske 1 600 arbetstillfällen per år under 3–5 år, beroende på hur lång tid projekten tar att genomföra. Det här är ju väldigt viktiga arbetstillfällen. I en del av landet med många små samhällen och mycket glesbygd är varje arbetstillfälle värdefullt.

Vi är också överens med regeringen om att de kulturhistoriska värdena är betydande när det gäller den verksamhet som är förknippad med Inlandsbanan och att det är en viktig kulturmiljö som Inlandsbanan utgör. Det är också så att Riksantikvarieämbetet har ansett att hela banan bör bevaras och få ett kulturhistoriskt skydd. Ibland får man en känsla av att vi inte riktigt förmår uppskatta de kulturhistoriska värden som vi lever mitt i.

Man kan också se att den ökade roll som biobränslen förväntas spela när det gäller framtida energisystem och den mängd energiråvara som faktiskt finns längs banan kan innebära att den får en nyckelroll vid omställningen av energisystemet. Om man vågar vara litet visionär skulle man kanske också kunna tänka sig att tågen i framtiden kan drivas på ett annat sätt än med diesel och därmed minska miljöbelastningen.

Man kan också se att järnvägstrafiken i norra Sverige och i en framtid trafiken mellan nordvästra Ryssland och norska hamnar kan leda till att Inlandsbanan blir intressant vid en möjlig transittrafik. På riksväg 45 transporteras i dag ca 120 000 ton på långtradare. Det motsvarar ungefär 25 lastbilar per dygn. Det är inte oväsentligt om man kan överföra en del av den lasten på järnväg.

Det finns också planer på att inrätta en frihamn i Mo i Rana, vilket ökar behovet av kombitransporter och omlastning, t.ex. i Storuman, och en upprustning av banan Östersund–Trondheim. Mer tunga och skrymmande transporter på järnväg kommer att kräva att man kan ha högre axeltryck i framtiden. Därför är det viktigt att hela banan får en upprustning till 22 ½ tons axeltryck.

Sedan bör man fortsätta att analysera hur man skall kunna utveckla den svagaste delen av banan, som i dag är Arvidsjaur–Gällivare, och hur man skall kunna rusta upp den för att på ett bättre sätt klara av godstrafik. Sträckan Arvidsjaur–Jokkmokk är därvidlag den verkliga flaskhalsen. I dag klarar man axeltryck upp till 16 ton. Det behöver skapas en möjlighet att finansiera infrastrukturinvesteringar på Inlandsbanan med medel från anslagen för investeringar.

Fru talman! Man får skynda sig för att på tio minuter hinna säga det som skall sägas, men jag hoppas att de argument som jag har redovisat skall leda till att regeringen tänker om på ytterligare några punkter. Vi har tillsammans med andra partier ett antal reservationer om Inlandsbanan. Jag står självklart bakom de reservationer som vänsterpartiledamöter har skrivit under men vill i detta sammanhang yrka bifall endast till reservation nr 13.

Anf. 87 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Jag skall fatta mig mycket kort, och det beror i huvudsak på att Ragnhild Pohanka för Miljöpartiets räkning kommer att föra fram våra argument och vår syn på Inlandsbanans framtid. Jag skall bara

mycket allmänt och mycket kortfattat förklara anledningen till några av våra motioner och reservationer vid betänkandet.

Jag vill börja från början och säga att det är Miljöpartiets ambition att påverka utvecklingen i miljövänlig riktning. Anledningen till att jag säger det är att vi i Miljöpartiet inte tar någon trafikprognos för given som en sanning utan aktivt verkar för en förändring. Vårt mål för förändringen av systemet är väldigt klart.

Det har tidigare i debatten talats om våra förslag till nedskärningar av anslaget till nyinvesteringar i vägar. Tyvärr har man allmänt i debatten om miljöförändringar i transportsystemen tenderat att mena att den som är miljövän skulle vara kommunikationsfientlig. Det är väldigt orättvist och missvisande. Det finns inget annat parti i riksdagen som satsar så mycket på infrastrukturer som Miljöpartiet. Det gör vi för att erbjuda människor och företag vettiga alternativ till de miljömässigt sämre alternativen.

Det är sedan länge känt att vi vill satsa på nya spår och bärighetshöjande åtgärder, på kapacitetsökning i de fall där det finns spår men där dessa har hög belastning, på regionala snabbspår och på andra väldigt angelägna åtgärder.

För persontransporter är tåg – bortsett från cykel – det absolut energi-effektivaste transportslaget. Av den anledningen föreslår vi en kraftig ökning av nyinvesteringar i förhållande till regeringens förslag.

Vi vill att upphandling av viss olönsam trafik inte skall ske bara med regionalpolitisk motivering. Vi menar att det i samhällsekonomiska beräkningar är minst lika intressant med en miljömässig motivering. Denna skall alltså inte stå i motsats till de regionalpolitiska skälen utan vara ett komplement i den sammanvägda bedömningen.

Jag och Jarl Lander hade förra gången som det här kom upp en liten dispyt om detta. Jag vidhåller att miljö bör genomsyra alla taktiska beslut och upphandlingar inom trafikpolitiken. Jag hoppas att Jarl Lander har bytt åsikt sedan förra året – jag ser att han skrattar, men hoppas kan man alltid göra.

Det är vid denna upphandling inte bara fråga om sådana fördelar som det har talats om tidigare, t.ex. beträffande behovet av nattåg, utan det gäller även behovet av att skapa bra och effektiva transportslag på dagtid. Jag tänker framför allt på arbetspendlingen. Sträckan Sundsvall–Östersund är ett bra exempel på att man kan knyta ihop en hel region med en effektiv arbetspendling. Den är inte företagsekonomiskt lönsam, men den har oerhört stor betydelse för regionen i fråga. Förhoppningen är den att spårtrafiken skall bli ett bra arbetspendlingsalternativ.

Detta är också en viktig regionalpolitisk satsning. I den regionalisering som just nu sker i Europa tenderar vissa regioner att bli avfolkade och utslagna, om man inte kan knyta samman viktiga punkter inom respektive region. Vi ser nu att Mälardalsregionen expanderar och att Örestad växer. Oavsett vad man tycker om det är det något som händer. Låt oss då satsa på sådan spårtrafik som gör att vi kan stärka de regioner som i dag ligger litet avsides. Där spelar upphandlingen av den s.k. olönsamma trafiken en mycket viktig roll.

När det gäller Banverket skulle jag först vilja säga att det är väsentligt att det kan bygga upp en stark och kompetent organisation för att klara det investeringsprogram som vi, i viss mån regeringen och även utskotts-

Kommunikationer

*Banverket,
Statens järnvägar,
Inlandsbanan, m.m.*

majoriteten föreslår. Vi vill dock gå litet längre. Vi föreslår därför en ökning av Banverkets totala anslag för att det skall kunna hålla takten uppe.

Både vid en expansion av Banverket och för det fall att en sådan inte sker är det oerhört viktigt att man där förbättrar sin jämställdhetsstatistik. Det är rent pinsamt att en så stor myndighet som Banverket bara har 11 % kvinnor. Jag vill verkligen protestera mot det och hoppas att man tar krafttag mot denna negativa situation.

Det har under hösten talats mycket om Hallandsåsen, och det är väldigt bra, men vi bör också ha i åtanke att Banverket i många situationer använder kemikalier, t.ex. för sprängning. Det är viktigt att den miljöpolicy som Banverket har fått genom ett riksdagsuppdrag som gäller sedan den 1 januari 1997 inte bara är en läpparnas bekännelse och vackra ord. Det har framkommit vid de hearingar och samtal som vi har haft med ledande personer inom Banverket att den miljöpolicy som man upprättat inte följdes i fallet Hallandsåsen. Vi menar att det är viktigt att understryka betydelsen av att utveckla sektorsansvaret för miljön. Detta skall inte bara vara kosmetika, utan det skall verkligen vara något som efterlevs.

Vi håller med om att det är en allvarlig trend när det gäller SJ:s negativa resultat och ekonomiska mål. Vi skulle gärna vilja se en trafikökning som en lösning på SJ:s problem. Vi är glada över att utskottet i sin behandling av SJ:s ekonomiska mål nämner att en ökning på intäktssidan till följd av en trafikökning skulle kunna vara positiv. Detta tolkar i varje fall vi så att utskottet inte vill ha stora prisökningar för att de ekonomiska målen skall klaras. Vi tycker att detta är underförstått.

Jag yrkar än en gång bifall till de motioner som jag tidigare har yrkat bifall till. Ragnhild Pohanka kommer närmare att utveckla våra argument.

Anf. 88 ULF BJÖRKLUND (kd):

Fru talman! Det beslut som riksdagen tog 1993 om satsningar på järnvägar är historiskt sett betydelsefullt. Genom en genomarbetad plan för investeringarna och en hög investeringstakt kommer det under den närmaste tioårsperioden att skapas förutsättningar för järnvägen att återerövra ställningen som ett av de främsta transportmedlen för såväl personer som gods.

Men det som gjorts räcker inte. Effektiviseringen av järnvägstrafiken, som på allvar tog sin början i och med 1988 års trafikpolitiska beslut, måste fortsätta. Den ökade konkurrensutsättningen och omstruktureringen av verksamheter inom järnvägssektorn liksom avregleringen måste drivas vidare med full kraft. Med tanke på järnvägens fördelar på miljö- och trafiksäkerhetsområdet är det av stort samhällsekonomiskt värde att mer av framför allt de långväga och tunga godstransporterna flyttas över till järnvägen. Också de kapacitetsproblem som kännetecknar den inomeuropeiska flygverksamheten och delar av vägtransporterna talar för att järnvägen kommer att öka i betydelse.

Likaså måste drifts- och underhållsverksamheten inom järnvägssektorn effektiviseras högst avsevärt. Skattebetalarna svarar via statsbudgeten för 75–80 % av kostnaderna för drift och underhåll medan de som utnyttjar järnvägen svarar för 20–25 %. Effektivisering är således nödvändig såväl i ett statsfinansiellt perspektiv som i ett konkurrensperspek-

tiv. Samtidigt är det nödvändigt att järnvägen sänker sina priser i förhållande till övriga transportslag för att vara konkurrenskraftig. Det effektivaste sättet är sannolikt att egenregiverksamheten när det gäller drift och underhåll avvecklas och i stället av Banverket handlas upp på en fungerande marknad bestående av flera aktörer.

Fru talman! Som här i kammaren är väl bekant har vi i Sverige ett "minibanverk" – IBAB, eller Inlandsbanan AB – som är banhållare för den ca 105 mil långa banan mellan Mora och Gällivare med några mindre tvärbanor. Det har också bevisats att IBAB på ett mycket effektivt sätt klarat att underhålla nästan hela Inlandsbanans längd med de pengar som var avsedda för vissa godssträckor.

IBAB har visat att man är mogen att anförtros större och mer omfattande uppgifter. Från kristdemokraternas sida föreslår vi därför att IBAB anförtros uppgiften som banhållare för ett helt sammanhållet system med icke-elektrifierade banor i Sveriges inland. Vi menar att det snarast, bl.a. av effektivitetsskäl, måste bli möjligt för IBAB att överta ansvaret för Inlandsbanans södra del mellan Kristinehamn och Mora. Dessutom är det naturligt att samtliga tvärbanor också överförs till IBAB.

Verkligheten är den att sedan IBAB efter riksdagens beslut i december 1992 övertagit förvaltandet av Inlandsbanan har den utvecklats till en väl fungerande kommunikationslänk mellan inlandets näringsliv och exportmarknaden. Man har genomfört en hel rad förbättringar längs banan, och godstrafiken har ökat med 150 %. Dessutom driver IBAB ett antal viktiga utvecklingsprojekt bl.a. på miljöområdet. Dessa utvecklingsprojekt skulle kunna vidareutvecklas till ett hela inlandets miljöprojekt med Inlandsbanan som bas.

Framtiden kräver samordnande, miljövänliga och säkra transportsystem. Norra Sveriges inland är vårt lands råvarutätaste område och är av stor betydelse för miljömässiga godstransporter i framtiden. Det är godstransportsystem som är nödvändiga för ett aktivt och expanderande näringsliv. Inlandsbanan går dessutom genom ett av Europas viktigaste orörda naturområden. Det är ett område som har stora utvecklingsmöjligheter när det gäller den framtida turistnäringen.

Luftföroreningar som orsakas av godstransporter med tunga lastbilar från området skulle minskas kraftigt med fullt utnyttjande av Inlandsbanan för godstransporter. Försök med att bygga om diesellok till etanol-drift pågår. Den aviserade stängningen av en kärnkraftsreaktor kommer att medföra ökad efterfrågan på biobränsle och ett ökat tryck på bra och miljövänliga transporter mellan norra och södra Sverige.

I inlandet finns en inhemska råvara i form av biobränsle. Detta om något talar för en upprustning av kvarvarande bandelar som ett alternativ till utbyggnad av fossilgasledningar. Glesbygdsverket föreslår just att staten borde satsa på en utveckling av Inlandsbanan baserad bl.a. på turism och transport av biobränslen. Enligt verket kan godstrafiken öka fyra till fem gånger ytterligare. Möjligheten att bygga en etanolfabrik vid banan bör dessutom utredas, anser Glesbygdsverket.

Fru talman! Sedan hösten 1996 har godsvolymen och antalet vagnslaster ökat markant på Inlandsbanan. Naturligtvis innebär detta att också behov och kostnader för banunderhåll ökar. Detta bortser regeringen och utskottet från när man begränsar banunderhållsmedlen till 50 miljoner kronor på årsbasis. Behovet är i verkligheten åtminstone ytterligare 10

Kommunikationer

*Banverket,
Statens järnvägar,
Inlandsbanan, m.m.*

miljoner. Det är för övrigt anmärkningsvärt att man i utskottsarbetet med vetskap om detta inte klarat en överenskommelse om att ur befintliga medel – som det ju handlar om – skjuta till ytterligare medel.

Det handlar ju ändå inte om att tillskjuta några nya pengar utan enbart om att inom befintlig ram göra en mindre omfördelning för att rädda denna möjlighet. I stället tvingas IBAB nu troligen att skära ned personalstyrkan till ett minimum längs hela banans sträckning. Det är sannerligen ingen angenäm uppgift i vårt lands hårdast drabbade arbetslöshetsområde. Utöver de sparsamma medel till marknadsföring av turisttrafiken som kommunerna bidrar med finns inga ytterligare medel.

När det gäller fortsatt upprustning av Inlandsbanan tycks utskottet inte riktigt ha förstått att de diskussioner som IBAB haft med NSB, Norges Statsbaner, i första hand gäller transporter mellan Trondheimsområdet och Nordnorge. Varför denna långa omväg över Norra stambanan, som redan är överbelastad?

Det är anmärkningsvärt att utskottsmajoriteten inte ser möjligheterna utan koncentrerar sig på ett antal hinder. Analyser som gjorts när det gäller det totala transportarbetet mellan Nordnorge och Osloområdet visar att stora och tunga godsmängder går på långtradare genom Sverige på riksväg 45 ned till Östersund och vidare mot Trondheim och också till norra Dalarna och över gränsen den vägen in i Norge.

Regeringen måste noga överväga om inte även bandelarna Arvidsjaur–Gällivare och Sveg–Brunflo kan genomföras som ett EU-projekt för att på sikt möjliggöra godstrafik med 22 tons axeltryck på hela Inlandsbanans sträckning. Då skapas nya förutsättningar och nya möjligheter. På detta sätt skulle också en naturlig avlastningsmöjlighet för Norra stambanan skapas. Framtiden och miljön kräver av oss att se möjligheterna och inte förblindas av några hinder.

Fru talman! Det är ändå glädjande att regeringen ändrat inställning och nu intar en mer positiv hållning till Inlandsbanan och klart uttrycker banans betydelse för näringslivet i inlandet. Detta får vi ta fasta på, och inlandskommunerna kommer med säkerhet att återkomma till regering och riksdag i samband med den regionalpolitiska propositionen och budgetarbetet inför år 1999. Regeringen har dessutom möjlighet att ytterligare lyfta Inlandsbanan och inlandet i samband med den nya stora infrastrukturproposition nästa år som vi väntar på med spänning.

När det gäller persontrafiken är det inlandskommunernas intention att fortsätta redan upptagna samtal med trafikhuvudmännen i berörda län om den framtida persontrafiken längs banan efter det att länstrafikbolagens avtal med staten går ut år 2001. Länstrafikhuvudmännen och staten har då att ta ställning till ett nytt avtal för ersättningstrafiken längs Inlandsbanan.

Det får väl ändå anses som självklart att regeringen och riksdagen har ett intresse av att även inlandskommunerna och IBAB är med i sådana samtal. Regeringen är för övrigt avtalstecknande part med trafikhuvudmännen när det gäller det nuvarande avtalet. Inte förrän vid ett sådant tillfälle kan en överenskommelse mellan parterna om hur den fortsatta persontrafiken skall se ut komma till stånd.

Fru talman! Vi Kristdemokrater står bakom alla våra yrkanden och reservationer, men jag nöjer mig här med att yrka bifall till reservationerna 12, 14 och 16.

Anf. 89 JARL LANDER (s):

Fru talman! Vi har fått vissa signaler om att vi bör vara färdiga i dag med behandlingen av detta ärende. Jag skall därför försöka att fatta mig så kort som möjligt, men jag måste ändå kommentera betänkandet som sådant.

Visst har det hänt mycket positivt inom SJ och dess organisation på senare tid. Det ger naturligtvis utrymme för önskemål utifrån en mängd olika åsikter om hur järnvägstrafiken skall fungera här i landet. Det skulle naturligtvis finnas all anledning i världen till en lång debatt om järnvägens förutsättningar och dess framtid.

Fru talman och värderade ledamöter av denna kammare! Här har nu representanter för utskottet – Monica Öhman, Hans Stenberg, Krister Örnfjäder – och nu även jag påpekat att det pågår ett arbete inom Kommunikationsdepartementet som skall leda till en ny trafikpolitisk proposition. Vissa av er andra har också nämnt det. Vi förväntar oss att det händer någonting i och med den. Innan den kommer finns ingen anledning att nu gå in på detaljstyrning eller i detaljdiskussioner som rör trafiken och vilka åsikter som vi har med anledning av denna trafik.

Därför får Elisa Abascal Reyes vänta till våren för att höra om jag har bytt några åsikter vad gäller miljöaspekten och trafikinvesteringarna. Detsamma måste jag säga till Lars Björkman. Han får vänta till våren och se vilka förslag som kommer i den trafikpolitiska propositionen om eventuella avregleringar för långväga busstrafik osv. Vi kan inte ta den diskussionen i dag när beredning av denna fråga pågår.

Dessutom ligger för beredning en ny treårsplan för infrastrukturinvesteringar. Också det motiverar att vi i dag inte i en budgetdebatt säger på vilka sträckningar vi skall ha nya investeringar. Vi kanske nu får konstatera att det pågår ett stort antal infrastrukturinvesteringar på järnvägsområdet. Låt oss gemensamt se till att vi fullföljer dem på ett för samhället hållbart och uthålligt sätt.

Många har kommenterat Inlandsbanan. Det finns säkert mycket att säga om den. Jag konstaterar nu att det som vi socialdemokrater har sagt sedan länge fullföljs i det här förslaget. Inlandsbanan *är* en mycket värdefull trafiklänk för godstrafiken i det här landet. Med bl.a. det bidrag på 50 miljoner årligen som nu föreslås till banhållningen säkras hela Inlandsbanan mellan Östersund och Arvidsjaur för godstrafik upp till 22,5 tons axeltryck.

Vad gäller persontrafik och turistverksamhet har regeringen sagt att detta är frågor som man själv skall klara ut i regionerna. Utskottets majoritet är också överens om det, och även regionerna vill jag påstå. Hur dessa regioner skall hantera sin länstrafik och sin turistiska verksamhet är ingenting som riksdagen skall styra.

Fru talman! Nu konstaterar vi att trots kraftigt förändringsarbete inom SJ har företaget inte lyckats uppnå de ekonomiska mål som riksdagen tidigare lagt fast. SJ beräknas inte heller klara av det under kommande budgetår. Vi socialdemokrater tycker dock att avkastningskravet på 7 % och soliditetsmålet på 30 % ändå kan få ligga kvar som en målsättning.

Vad som behövs nu är att SJ konsoliderar sin ekonomi och att det omstruktureringssprogram som har inlets fortsätter. Då kan man snabbare nå målet. Jag instämmer i litet av det som Elisa Abascal Reyes säger, nämligen att företaget också måste finna mer intäkter. Utskottsmajoriteten, och

*Fel! Okänt
växelargument.*

hela utskottet, tycker att SJ måste finna nya grepp. Det räcker inte med att höja biljettpriiser eller så för att öka inkomsterna. Det är vi i princip motståndare till. Nu har det ändå skett ett skifte inom SJ. Jag tror alltså att vi får avvakta och se vilka resultat den nya ledningen kommer till för klara detta på ett förståndigt sätt.

Man kan säga mycket om järnvägens förutsättningar här i landet. Jag vill avsluta med några ord angående den interregionala trafiken. Problemet är att järnvägstrafik är dyr. Problemet är också att Sverige är ett långt och glest befolkat land. Likafullt tycker vi att vi skall kunna åka tåg till alla platser. Det är icke realistiskt.

Jag vill peka på att för kommande budgetår upphandlas i stort sett samma trafik som hittills. Dessutom förstärker SJ det hela genom extra upphandlingar vid högtrafiktillfällena.

Vi får återkomma även till den här frågan, eftersom denna typ av frågeställning också ingår i det underlag som Kommunikationskommittén har tagit fram med anledning av sin beredning. Och vi avvaktar, som sagt var, den trafikpolitiska proposition som kommer under våren nästa år.

(forts. 7 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.53 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Frågestund

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

6 § Frågestund

Anf. 90 TALMANNEN:

Jag hälsar regeringens företrädare välkomna. Följande statsråd kommer att delta i dagens frågestund: statsminister Göran Persson, justitieminister Laila Freivalds, socialminister Margot Wallström, statsrådet Leif Blomberg, arbetsmarknadsminister Margareta Winberg, försvarsminister Björn von Sydow och statsrådet Thomas Östros. Statsministern besvarar allmänpolitiska frågor. Övriga statsråd besvarar frågor inom sina respektive ansvarsområden inom regeringen.

Säkerhetspolitiken

Anf. 91 ARNE ANDERSSON (m):

Fru talman! Jag har en fråga till försvarsministern som kanske inte direkt anknyter till det som vi nu talar om timma för timma.

Vi fattade för ett år sedan ett försvarsbeslut som naturligt nog inkluderade en säkerhetspolitisk syn för de närmaste fem åren. Min fråga blir då: Vad avser försvarsministern göra i det nu turbulenta läget så att inte den

säkerhetspolitiska grundsyn vi då lade fast kommer i kläm i den här situationen? Är det rent av så, försvarsministern, att den säkerhetspolitiska synen är styrande för en del av de åtgärder som eljest skulle kunna vara aktuella att ta till i det uppkomna läget?

Prot. 1997/98:45
11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 92 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Det pågår ett arbete inom Försvarsberedningen som har börjat gå in i slutfasen. Där belyser man säkerhetsutvecklingen i Europa under perioden efter det att riksdagen har fattat sitt beslut. Jag är underlättad om att man avser att publicera ett betänkande i mitten av februari. Därigenom kommer vi att få en bra uppdatering av hur vi kan betrakta den säkerhetspolitiska utvecklingen i Europa. Man kan väl ändå säga att året 1997 har inneburit en stabilisering, en stadfästning, av många av de positiva utvecklingsdrag som varit för handen under senare tid.

Anf. 93 ARNE ANDERSSON (m):

Fru talman! Det här var inte så mycket till svar på frågan, försvarsministern. Dessutom lägger det en annan mycket allvarlig syn i dagen. I nyss nämnda säkerhetspolitik har konstaterats att det troligen inte är något krig i sikte ens vid horisonten. Men lustigt nog har vi ett rullande säkerhetspolitiskt arbete i Sverige. Det är ju egentligen inte ägnat att ge stöd åt att det var en klok politik som lades fast när vi lade fast försvarsorganisationen förra året. Att nu återropa det som ett stöd för att vi nog skall frisera detta så att vi får en säkerhetspolitisk syn som passar till de åtgärder vi kommer att vidta är verkligen att sätta bocken till trädgårdsmästare.

Avser försvarsministern att se till att den grundläggande syn vi lade fast verkligen inte rubbas av det turbulenta läget? Det var det som var frågan.

Anf. 94 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Den syn som finns med i riksdagens beslut är enligt min uppfattning en mycket modern hållning. Den bygger på en anpassningsprincip. Den i sin tur bygger på en kontinuerlig, och man kan väl säga skärpt, uppmärksamhet på den säkerhetspolitiska utvecklingen. Det är en modern princip, och jag anser att det är fullt möjligt att göra den ännu mera begriplig genom att vi förklarar den tydligare. Jag kan medge att i en del av de texter som har funnits på försvarsområdet har inte detta framgått alldeles enkelt. Däremot vågar jag säga att i hållningar och ställningstaganden har denna princip på ett bra sätt genomlyst den försvarspolitik som vi är i färd med att genomföra. Jag förutser att anpassningsprincipen därför har framtiden för sig.

Socialstyrelsens tillsyn över äldreomsorgen

Anf. 95 BARBRO WESTERHOLM (fp):

Fru talman! Min fråga riktar sig till socialminister Margot Wallström. Den är föranledd av inrikesministerns kritik mot Socialstyrelsens rapport om äldreomsorgen. Jag vill fråga socialministern om hon ställer sig bakom inrikesministerns kritik av den här rapporten och vad det har för konsekvenser för Socialdepartementets arbete i frågan.

Anf. 96 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Regeringen har i dag beslutat att tillföra Socialstyrelsen 5 miljoner kronor för att förstärka dess tillsynsverksamhet i avsikt att vi skall skaffa oss kvalitetssäkringsinstrument. Det innebär att det blir två årsarbetare extra på Socialstyrelsens regionala enheter, något mer i Stockholmsregionen. Avsikten är att de skall kunna gå igenom t.ex. kosthåll, läkemedelssituation, tandvård för de äldsta, demensvård och vård i livets slutskede för att hjälpa och stödja kommunerna. Hela regeringen står bakom det beslutet.

Anf. 97 BARBRO WESTERHOLM (fp):

Fru talman! Jag tolkar detta så att Socialdepartementet och regeringen har tagit Socialstyrelsens rapport på allvar och tillmäter den stor tyngd.

Då vill jag fråga statsministern hur man i fortsättningen löser den här typen av konflikter mellan två medlemmar av Regeringskansliet så att det inte blir dubbla budskap ut till allmänheten i en så här viktig fråga.

Anf. 98 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Fru talman! Jag tror faktiskt att Jörgen Andersson själv klarade ut den här saken redan i måndags eftermiddag i ett pressmeddelande. Där gjorde han väldigt klart hur han såg på Socialstyrelsens roll och Socialstyrelsens utvärdering. Där fanns ingenting som helst i övrigt att önska vad gäller klarhet.

Sedan har regeringen i dag tydligt markerat att vi tar allvarligt på kritiken och på den diskussion som förs runt omkring i landet och att det beslut som vi har fattat om att tillföra ytterligare pengar till vården, skolan och omsorgen är ett välgrundat beslut.

Illegal hantering av alkohol och tobak

Anf. 99 RONNY OLANDER (s):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet tillika skatteministern Thomas Östros. Det är en sak som oroar mig mycket. Det finns olika perspektiv i alkoholdebatten. Det är viktigt att folkhälsoarbetet, punktskattesystemet och upplysningsarbetet samverkar på olika sätt. I tre olika undersökningar, två kring den illegala hanteringen av tobak och en kring den obeskattade konsumtionen av alkohol, visar professor Leif G. W. Persson från Polishögskolan att den illegala hanteringen av alkohol och tobak för närvarande ökar mycket kraftigt med allt vad det innebär av minskade skatteintäkter, sjunkande samhällsmoral och ökad organiserad brottslighet.

Min fråga är: Avser skatteministern att på något sätt ta initiativ på skatteområdet för att komma till rätta med den illegala hanteringen av alkohol och tobak?

Anf. 100 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Det är ingen tvekan om att vi har ett problem med smuggling av både alkohol och tobak. Det är på många sätt ett gemensamt europeiskt problem. Detta pågår i flera av medlemsländerna i Europeiska unionen. Det har naturligtvis i grund och botten att göra med den fria

rörligheten av varor och de kontrollmöjligheter som finns. Jag delar den oro som Ronny Olander känner. Jag delar också den uppfattning som han har när han menar att smuggling och grov kriminalitet inte i första hand skall bekämpas med skattesänkningar. Detta skall bekämpas med bättre redskap för att ta fast smugglarna.

Under våren kommer regeringen att lägga fram en proposition med en rad åtgärder för att skärpa lagstiftningen och klargöra lagstiftningen i vissa fall för att ge myndigheterna bättre möjligheter att bekämpa smugglingen. Samtidigt handlar det naturligtvis också om opinionsbildning. Socialministern förbereder ett arbete för just opinionsbildning när det gäller att klargöra att om man köper svartsprit och svartcigaretter är det också ett sätt att stödja grov kriminalitet med de konsekvenser det får.

Anf. 101 RONNY OLANDER (s):

Fru talman! Jag delar den uppfattning som skatteministern ger uttryck för om vad som är viktiga faktorer inte minst i upplysningsarbetet. Man kan dock inte komma ifrån att vi befinner oss i en situation där vi också bör fundera på att vi tappar skatteintäkter i storleksordningen 3–5 miljarder. Den obeskattade spritkonsumtionen kommer kanske att utgöra hälften av den totala spritkonsumtionen hos svenska folket.

Det som också oroar mig är att nya konsumtionsmönster börjar utvecklas i samhället där detta kan utgöra en fara.

Anf. 102 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Jag delar Ronny Olanders uppfattning i den frågan. Det behövs både åtgärder avseende punktskattekontrollen och åtgärder när det gäller opinionsbildningen. Det behövs också gemensamma europeiska åtgärder. Det handlar bl.a. om transittrafiken inom Europa, där varor försvinner på vägen och dyker upp i länder som har högre skatt än andra länder. Vi behöver således arbeta på flera fronter för att komma till rätta med det här problemet.

Anf. 103 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Fru talman! Det gäller problematiken med smuggelsprit och minskade skatteintäkter. Är detta orsaken till att regeringen nu vill öppna för lördagsöppet, något som oroar mig väldigt mycket? Jag menar att det finns stora risker för att lördagsöppet leder till att fler kvinnor och barn blir misshandlade i hemmen. Är alltså de minskade skatteintäkterna skälet till att man vill öppna för lördagsöppet?

Anf. 104 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Det här är svar på en direkt fråga som jag fick den 23 oktober i samband med Franzéndomen. Då gällde diskussionen hur vi skall behålla förtroendet för grundvalarna i svensk alkoholpolitik, förtroendet för det monopol som Systembolaget utgör. Det är naturligtvis en besvärlig balansgång som Systembolaget jämt haft att jobba med, nämligen att dels utgöra den restriktion som vi har för alkoholförsäljning, dels se till att man samtidigt är servicevänlig och kundvänlig. Det gäller att se till att kunderna erbjuds den bästa servicen. Det här är en besvärlig balansgång.

Om man inte funderar över den balansen är jag rädd för att hela förtroendet för det här systemet eroderar. Till sist tycker man att Systembolaget bara är köer, besvär och förmynderi. Däri ligger en risk. Vi behöver faktiskt försvara Systembolaget och de viktigaste principerna i vårt system. Jag har bara sagt att vi kanske kan försöka någonstans och se. Mycket har förändrats på 15 år.

Anf. 105 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Fru talman! Jag gör tolkningen att här väljer regeringen mellan den ståndpunkt som handlar om förtroendet för Systembolaget – det gäller då öppethållande och service till allmänheten – och ståndpunkten att vi på det här området måste värna ungdomars och kvinnors liv i hemmen. Jag beklagar att man i första hand väljer serviceinriktning, inte tryggheten för nämnda grupper.

Anf. 106 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Det är fullständigt makabert att påstå någonting sådant. På 15 år har väldigt mycket hänt. Kvinnors förvärvsfrekvens har ökat väldigt mycket. Hela vårt samhälle har öppnats på ett helt annat sätt. Smugglingen, hembränningen och tillgängligheten har totalt sett ökat när det gäller alkoholen. T.ex. i Finland har man lördagsöppet och där har man inte fått nämnda effekter. Vår syn på servicen och balansen har säkert också ändrats.

Det enda som jag har sagt är att det kanske är möjligt att prova någonstans och se. I så fall skall vi lägga upp det i samarbete med alkoholforskare. Vi skall se till att det inte blir oönskade effekter. En del av effekterna av det som skedde för 15 år sedan har så att säga kanske redan tagits ut. Jag menar att det här måste gå hand i hand med en ansvarsfull och restriktiv alkoholpolitik. Men vi kan inte ställa till det så att vi inte får något förtroende hos allmänheten för grundvalarna i svensk alkoholpolitik, för då gör vi oss själva en stor otjänst.

Anf. 107 ULLA HOFFMANN (v):

Fru talman! Jag kommer ihåg vilken lättnadens suck kvinnor i min omgivning drog när just lördagsstängt infördes. De här kvinnornas och barnens möjligheter att slippa en helg med stryk ökade faktiskt då, vilket också visade sig i och med den försöksverksamhet som skedde innan man bestämde sig för att stänga Systemet på lördagar.

Enligt jämställdhetsdirektivet skall konsekvenserna för kvinnor och män granskas och redovisas innan förslag läggs fram. Har socialministern för avsikt att i ett jämställdhetsperspektiv granska ett eventuellt förslag om att slopa lördagsstängningen på Systembolaget?

Anf. 108 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Hur i all världen har socialministern tänkt sig att få ned totalkonsumtionen av alkohol i enlighet med riksdagens beslut om att minska den med 25 % till år 2000? Det har ju inte hänt någonting sedan 1984. Det beslut som socialministern nu "luftar" skulle innebära att totalkonsumtionen går upp. Det är mycket alarmerande.

Anf. 109 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Fru talman! Jag skulle vilja fråga om en uppgift som förekommit i medierna, nämligen att socialministern vill välja Skåne som försöksområde. Skåne har ju redan i dag i princip lördagsöppet genom sin närhet till Köpenhamn/Danmark. Är det riktigt att Skåne skall väljas? Hur skall man i så fall följa upp för att kunna se konsekvenserna av ett sådant här försök? Borde det inte vara bättre att som försöksområde välja ett område där det verkligen går att göra mätningar?

Vilka uppföljningsresurser tänker socialministern skicka med? Kommer kvinnojourerna och polisen att få mera resurser i berörda områden?

Anf. 110 HOLGER GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! För ett par veckor sedan kom en utredning som visar att gruppen tonåringar med grava alkoholskador ökat med 65 %. Orsaken uppgavs med största sannolikhet vara ökad tillgänglighet. Vilken roll spelar den här ungdomsgruppen för regeringen när beslut tas om ökad tillgänglighet genom lördagsöppet?

Anf. 111 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Inte på något sätt föreligger ett färdigt förslag. Jag har hela tiden sagt att ett riksdagsbeslut skall tas om detta. Därför kommer jag, innan jag lägger fram ett sådant här förslag, att överlägga med riksdagspartierna för att höra om det över huvud taget finns ett stöd för det och hur det i så fall skall utformas. En hel del arbete återstår alltså att göra för att se om det är rimligt och möjligt att lägga fram ett sådant här förslag. Därför är det inte bestämt vilken ort som kommer i fråga. Jag har bara nämnt att det finns olika möjligheter att göra jämförande studier. Jag menar att det arbetet i så fall måste läggas upp tillsammans med alkoholforskare och andra som kan bedöma olika konsekvenser och vad vi behöver gå in med.

Bekymret är precis det som Holger Gustafsson nämnde, nämligen att tillgängligheten har ökat trots att man inte får spriten via Systembolaget. Det blir smuggling och hembränning som ökar. Hur skall vi möta det?

Vi behöver mobilisera mycket brett. I Socialdepartementets regi arbetar vi med att se till att vi får ned alkoholkonsumtionen och drogmissbruket över huvud taget i samhället. Det gör vi via det oberoende alkoholsamarbetet i den s.k. branschkommittén, via den nationella ledningsgruppen, via skolorna och genom informationsinsatser och kampanjer av olika slag. Detta måste fortsätta. Men tror ni att vi med ett ökat tryck utifrån, med en ökad tillgänglighet generellt sett och med öppnare gränser kommer att kunna behålla förtroendet för vår mycket restriktiva alkoholpolitik, om vi inte åstadkommer en rimlig balans och ett folkligt stöd för de insatser som vi behöver göra?

Jag tror att vi måste börja diskutera hur den balansen skall se ut. Är det så att Systembolaget också måste fungera gentemot sina kunder och sköta sin roll på ett vettigt sätt? Självklart önskar jag inte att kvinnomiss-handeln eller våldsbrotten skall öka. Vi måste se till att vi med hjälp av forskarna skapar en försöksverksamhet som har rimliga proportioner och där vi kan följa det här mycket noga. Nämnade företeelser motverkar vi bl.a. genom den kvinnovåldsproposition som vi inom kort skall lägga

*Fel! Okänt
växelargument.*

fram. Vi måste göra en mängd olika saker samtidigt för att både behålla förtroendet för grundvalarna i alkoholpolitiken och utforma en politik för framtiden som kan hålla och även vinna respekt.

Anf. 112 ULLA HOFFMANN (v):

Fru talman! Socialministern nämnde jämförande studier. Då vill jag skicka med en varningens ord. Är det etiskt riktigt att ha en försöksverksamhet som går ut på att mäta t.ex. ökningen av misshandel bland kvinnor och barn, en försöksverksamhet som kan resultera i detta? Jag fick inget svar på om det skall göras någon granskning i ett jämställdhetsperspektiv ifall regeringen lägger fram ett sådant förslag.

Anf. 113 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Socialministern talar om ett försök i Skåne. Jag är från Skåne. Det ligger nära Danmark. I Danmark har det gjorts ett fullskaleförsök, i hela landet, med ökad tillgänglighet. Det har inneburit ökad totalkonsumtion och en kortare medellivslängd. Är socialministern beredd att ta på sitt ansvar att vi kan riskera att få en kortare medellivslängd som en följd av ökad totalkonsumtion?

Anf. 114 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Fru talman! Jag är litet förundrad över att vi nu måste anpassa oss utifrån att vi ingenting kan göra, för omvärlden styr. I EU-omröstningen var det en självklarhet att vi även fortsättningsvis skulle kunna bestämma över vår socialpolitik. Nu tycks det vara ett helt annat ljud i skällan.

När det gäller uppföljningen i kommunerna har vi sett hur mycket i vårt välfärdssystem håller på att raseras, hur man inte ens kan följa upp hur de gamla har det, hur barnen har det i skolan osv. Jag är mycket orolig. Kommer verkligen regeringen att tillskjuta ekonomiska resurser för kommuner att följa upp detta?

Anf. 115 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Ursäkta, men kan vi inte få litet balans i det hela! Jag har försiktigtvis sagt att vi kanske på försök – och efter det att Systembolaget sedan flera år tillbaka frågat om det – kan ha lördagsöppet i alla fall på några orter eftersom vi redan haft det vid ett antal storhelger. Kan vi inte försöka ha det någonstans och se om inte det kan vara ett sätt att hitta en bättre balans? Nu får folk i stället stå i kö timvis på fredagskvällarna då de mesta inköpen sker. Man tror inte att effekterna skulle bli sådana att vi får en minskad medellivslängd, att folk kommer att dö i drivor. Litet balans måste det vara. Vi får i så fall diskutera hur ett sådant försök skall utformas.

Inte är det EU som beslutar om vår hembränning. Den saken är då alldeles klar. Inte heller tänker jag låta mig utsättas för sådana påtryckningar, utan vi måste hitta vår egen alkoholpolitik. Vi kan inte neka till att omvärlden förändras och att vi förändras, att vår inställning till dessa frågor också förändras. Allmänheten är i hög grad emot förmynderi, vill inte bli utsatt för förmynderi, men man accepterar när vi motiverar grundvalarna för vår alkoholpolitik. Skall vi behålla ett förtroende för det måste vi hitta den där avvägningen. Då måste vi hitta en rimlig balans.

Det är det vi behöver diskutera. Men att det är så känsligt att det framställs som om vi vill mer våld och mord i landet och en minskad medellivslängd måste jag ändå be att få protestera. Där har ju riksdagspartierna möjlighet att vara med och påverka. Det är ni som kommer att fatta beslut om det.

Till sist om jämställdhetsperspektivet: Självklart är det en viktig del i det vi måste bedöma tillsammans med forskarna.

Försvarsmaktens ekonomi

Anf. 116 HENRIK LANDERHOLM (m):

Fru talman! Jag har en fråga till försvarsministern. Under de senaste två månaderna har kännedomen om de ekonomiska problemen i Försvarsmakten vuxit parallellt med att underskotten har vuxit. Jag undrar varför försvarsministern i fredags uppgav att frågan om Försvarsmaktens ekonomi inte kunde diskuteras i riksdagen därför att uppgifterna om bristerna i försvarsekonomin enbart antydningssvis cirkulerat och ÖB inte ställt sig bakom uppgifterna, när de redovisats för Försvarsdepartementet redan i början av oktober.

Anf. 117 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Det har förekommit en lång process under hösten när det gäller diskussionen om påstådda underskott. Jag kan göra några nedslag.

Den 8 oktober fick jag en föredragning från en befattningshavare för Försvarsmakten om läget. Vi fann att det fanns många oklarheter. Statssekreteraren var i försvarsutskottet och redovisade de påstådda uppgifterna och sade att vi var redo att ge utskottet ytterligare information när tydlig sådan fanns att få.

Den här diskussionen har förts i en arbetsgrupp mellan Försvarsdepartementet, Regeringskansliet och Försvarsmakten. Jag kan säga att jag hållits orienterad om uppgifter, men det har varierat fram och tillbaka när det gäller innehållet, omfattningen och inte minst vari de påstådda underskotten bestod, vad drivkraften var bakom.

Först i slutet på förra veckan fanns det en skrift ingiven av en högre befattningshavare vid Försvarsmakten där det redovisades ståndpunkter. Jag gjorde i riksdagsdebatten den bedömningen att en debatt i Sveriges riksdag från regeringens sida bör ske med utgångspunkt i siffror och bedömningar som myndighetschefen har ställt sig bakom. Jag hade inte möjlighet att samråda med överbefälhavaren dagarna före riksdagsdebatten då han var på en utlandsresa.

Anf. 118 HENRIK LANDERHOLM (m):

Fru talman! Jag har inte fått klart för mig varför försvarsministern uppgav i riksdagsdebatten i fredags att ÖB inte personligen ställt sig bakom uppgifterna, när han personligen i försvarsutskottet den 21 oktober tillsammans med sin planeringschef redovisade vidden och innehållet i de brister som nu diskuteras.

Anf. 119 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Jag kan inte använda som underlag för ställningstaganden uppgifter som inte föreligger i form av skrivelser från chefen för Försvarsmakten. Någon sådan skrivelse förelåg inte. Jag kan säga att det har skett föredragningar både inför mig och försvarsutskottet, men jag och departementet har inte varit klara över innebörden i de möjliga utgiftsförändringarna. Ett ställningstagande måste ske på grundval av ett officiellt ställningstagande från chefen för Försvarsmakten. Jag har haft en diskussion. Som är väl känt från medierna kommer chefen för Försvarsmakten att i morgon inge sin slutliga bedömning av vad som har förorsakat förloppet, hans bedömning av hur det ser ut i dag och prognoser för de kommande åren.

Anf. 120 HENRIK LANDERHOLM (m):

Fru talman! Jag har respekt för att försvarsministern inte anser att det här underlaget är tillräckligt för ett ställningstagande. Men i riksdagsdebatten i fredags uppgav försvarsministern att det inte ens fanns underlag för en diskussion. Det tycker jag är mycket anmärkningsvärt i den försvarsdebatt som handlade om försvarets ekonomi under 1998 och då det uppgivits av överbefälhavaren personligen och hans medarbetare redan i försvarsutskottet den 21 oktober att det saknades 9,9 miljarder.

Jag respekterar att försvarsministern inte kan göra något ställningstagande, men jag frågar ändå varför han inte var beredd att diskutera denna fråga vid riksdagens försvarsdebatt.

Anf. 121 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Jag läser i protokollet: ”De uppgifter som har cirkulerat de senaste veckorna och månaderna om ytterligare stora uppgifter vill jag inte lägga till bas för en diskussion i dag i Sveriges riksdag, eftersom det ännu icke är utklarat vari de består, hur stora de är och vad de har för karaktär.”

Vi hade en diskussion i frågan. Det är självklart möjligt. Vad jag klargjorde är att jag icke kan använda dessa siffror som en bas för diskussionen. En bas kommer att åstadkommas när chefen för Försvarsmakten inlämnar sin tjänsteskrivelse till regeringen, vilket han kommer att göra i morgon.

Anf. 122 ROLAND LARSSON (c):

Fru talman! Ett av de beslut som fattades i fredags innebar bl.a. att den signalspaningsverksamhet som nu ligger på Malmen utanför Linköping skall flyttas till F 16 i Uppsala. För det här krävs investeringar på mellan 200 och 300 miljoner kronor utan att man får någon motsvarande besparing.

Då skulle jag vilja fråga försvarsministern: Anser inte försvarsministern att ett sådant beslut nu borde stoppas och inte fullföljas med tanke på den ekonomi som försvaret har?

Anf. 123 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! En av de punkter som den här och även den större diskussionen gäller är: Skall regeringen utgå från sifferuppgifter som lämnas

*Fel! Okänt
växelargument.*

av andra befattningshavare än chefen för Försvarsmakten, överbefälhavaren, när det gäller ställningstagande i budgetfrågor? Regeringens uppfattning är att det är chefen för Försvarsmakten eller den som han sätter i sitt ställe som avger det som är myndighetens bedömning.

Överbefälhavaren har gjort en annan bedömning av den ekonomiska motiveringen för den här förflyttningen. Om ärendet om en nybyggnad aktualiseras som ett regeringsärende kommer jag att pröva ärendet för att se till att vi får en tillfredsställande – eller jag kan säga en bra – samhälls-ekonomisk och statsekonomisk effektivitet i ett sådant eventuellt investeringsbeslut.

Anf. 124 LENNART ROHDIN (fp):

Fru talman! I försvarsdebatten i fredags frågade jag försvarsministern när vi skulle få besked, hur stora de svarta hålen är och vad de får för konsekvenser för försvaret under 1998. Försvarsministern svarade då att han ”inte haft samtal med överbefälhavaren under senare tid på denna punkt”. Försvarsministern ville då inte föra en debatt om de uppgifter som cirkulerat utan enbart om uppgifter av en bråkdels storlek som redovisades i regeringens proposition.

I går – bara fem dagar senare – kallades ÖB till krismöte hos försvarsministern och fick då 48 timmar på sig att ge ett utförligt svar.

Min fråga är därför: Vad förväntar sig försvarsministern att ÖB på 48 timmar skall kunna lämna för svar som han inte, under de nio månader som kännedom om underskotten har förelegat, har kunnat lämna? Och varför begärde försvarsministern inte in dessa uppgifter före riksdagens beslut i fredags?

Anf. 125 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Som jag tidigare har sagt har det pågått diskussioner i veckor om karaktären på dessa uppgifter. Det har faktiskt icke ingivits en skrivelse där detta på ett för myndigheten i helhet gällande sätt har klarats för regeringen. Överbefälhavaren var bortrest under en period i slutet av november. Därför var det inte möjligt för oss att ha ett rådrum. I går hade vi det, och jag frågade då när han kunde tänka sig att inkomma med en skrivelse som gav ett utförligare svar på en del av de frågor som var aktuella. Han förklarade att det var möjligt för honom att göra det till i morgon.

Vi får se om överbefälhavaren själv, antingen i skrivelsen eller på annat sätt, berättar om hur han har arbetat för att få en klarhet om hur dessa frågeställningar har behandlats i högkvarteret. Det är möjligt att vi får ett svar. Det är i så fall hans sak att redovisa hur beredningsprocessen gått till i högkvarteret inför det ställningstagande som han anser sig kunna göra, muntligt genom en föredragning i går och skriftligt i morgon.

Anf. 126 LENNART ROHDIN (fp):

Fru talman! Om försvarsministern är medveten om att det kan röra sig om underskott i miljardklass, då kan jag inte föreställa mig att inte försvarsministern tycker att det är befogat att inkalla ÖB till samtal när så erfordras och i god tid innan riksdagen fattar beslut om försvarets budget för nästa år, som då inte skall vara rent fiktiva beslut.

Anf. 127 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Den 20 november fattade regeringen beslut om att avbryta utvecklingen av datorsystemet Sirius. Vi fann det då föranlåtet att i texten till beslutet säga: Under hösten har Försvarsdepartementet erfarit att Försvarsmakten bedömer den ekonomiska obalansen vara större än de 300–500 miljoner kronor per år som angavs i budgetunderlaget. Storleken är i dag inte känd då myndighetens arbete med att ta fram budgetunderlaget för år 1999 pågår, men enligt preliminära bedömningar från Försvarsmakten kan bristen vara mellan 1 och 2 miljarder kronor per år.

Jag anser att det inte är ansvarsfullt att vidta åtgärder som leder till konsekvenser för försvaret, för de anställda och för alla som är berörda om man inte har ett precist underlag. Det hade vi icke så sent som den 20 november. Jag var ändå av den åsikten att projektet Sirius borde avbrytas, därför att det i sin förlängning innebar en ytterligare risk för en okontrollerbar kostnadsutveckling.

Anf. 128 CARL B HAMILTON (fp):

Fru talman! Detta är en följdfråga som eventuellt också involverar statsministern i hans egenskap av tidigare finansminister.

Försvarets budgetöverskridanden är helt oacceptabla. Att låtsas som att det vore en nyhet för ledningarna i Försvars- och Finansdepartementen att försvaret har en dålig kostnadskontroll och dålig kontroll över sin budget är lika oacceptabelt. Beslutsfattarna i Försvars- och Finansdepartementen måste ha vetat om att försvarets planeringssystem och försvarets egen hantering av detta system under många år har medfört budgetöverskridanden och ständiga krav på mera pengar.

Ansvar för att statsbudgeten följs genom att det finns en fungerande budgetstyrning ligger inte hos ÖB. Det ansvaret ligger i sista hand hos de förra och de nuvarande ledningarna för Försvars- och Finansdepartementen Thage G Peterson, Björn von Sydow, Göran Persson och Erik Åsbrink. Dessa ministrar skulle ha sett till att det hos myndigheten, försvaret, funnits ett fungerande system för kostnadskontroll, kostnadsuppföljning och budgetstyrning.

Varför har inte den politiska ledningen i dessa två departement sett till att försvaret har haft ett fungerande system för budgetstyrning?

Anf. 129 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Det skall bli mig ett nöje att få ha en ödmjuk debatt med förutvarande statssekreteraren i Finansdepartementet, som på sin tid kanske hade en del att göra med underskotten i statsbudgeten.

Anf. 130 CARL B HAMILTON (fp):

Fru talman! Jag tror att statsministern hade gjort den retoriken mycket elegantare. Jag förstod att vi skulle återkomma till detta Bildt/Wibble-käpphästtema. Men jag vill påminna docenten i statskunskap och tillika försvarsministern om 5 § eller 6 § i regeringsformen där det står att regeringen styr riket. Så det vore väl bra om regeringen även i denna fråga styrde riket.

Det är ju faktiskt värre just genom att Björn von Sydow säger sig veta att det under många år har varit svårt med budgetstyrning. Då blir det

desto värre att han och finansministern inte har haft bättre koll på det system som har använts av Finansdepartementet för budgetstyrning.

Jag medger gärna att det är svårt, men just detta faktum att vi alla har haft problem med försvaret under många regeringar skärper frågeställningen.

Prot. 1997/98:45

11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 131 Förvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Jag hade faktiskt den ambitionen att försöka att göra en insats på det här området där andra kanske inte varit så framgångsrika. Jag ville därför gå in i detalj för att se vilka program som inte fungerar i enlighet med riksdagens beslut. Jag var inte nöjd med en översiktlig redovisning av ett antal möjliga miljarder. Jag ville ha svar på frågan: Var?

Det visade sig att det sannolikt inte kommer att handla om alla program i morgondagens skrivelse. Vissa program är effektivare bundna än andra. Det är angeläget för mig att få se vilka lärdomar vi kan dra för att därigenom kunna åstadkomma ett riktigt budgetsystem som fungerar för försvaret. Det kan kanske t.o.m. vara av intresse för andra att ta till sig i sin verksamhet.

Anf. 132 ÅKE CARNERÖ (kd):

Fru talman! Det är ju regeringens ansvar att ta fram underlag inför ett försvarsbeslut. Förra året kom ÖB:s försvarsmaktsplan i mars, och därefter kom totalförsvarspropositionen i september till riksdagen.

Min fråga blir då: Hur har regeringen analyserat sitt förslag till försvarsbeslut i förhållande till ÖB:s försvarsmaktsplan? Det har alltså hänt en hel del i den politiska hanteringen under den här tiden.

Anf. 133 Förvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Det är en viktig fråga som Åke Carnerö tar upp. Jag ställde den flera gånger. Mina medarbetare på Förvarsdepartementet har ställt den. Jag vill ej heller i denna debatt åberopa den skrift som en av de högre befattningshavarna vidimerade i slutet av förra veckan. Skriften är offentlig och går att uthämta på registratorsexpeditionen.

Det som överbefälhavaren förklarade för mig i går muntligt, och som jag räknar med att han kommer att göra skriftligt i morgon, är att det inte fanns någon substansskillnad mellan plus- och minusposter i det som var Förvarsmaktens plan och det som var regeringens förslag och riksdagens beslut. Alla plus och minus tog ut varandra. Prislapparna var desamma. Skillnaden när det gäller beslutet 1996 – enligt vad överbefälhavaren argumenterade i går – är hur man skall använda möjligheten till rationaliseringar. Jag får se hur han argumenterar i sin skrivelse. I går sades det att Förvarsmakten hade gjort en felbedömning på den punkten i förhållande till den av riksdagen fastlagda kursen.

Anf. 134 ÅKE CARNERÖ (kd):

Fru talman! Tack för det svaret. Är regeringen då beredd att eventuellt se över formerna för framtagandet av ett försvarsbeslut, så att den där prislappen som riksdagen beslutar om verkligen innehåller den verksamhet som föreslås, debatteras och sedan beslutas om här i riksdagen?

Anf. 135 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s):

Fru talman! Ja, det är verkligen min avsikt. Jag är ganska optimistisk, därför att det visar sig att till största delen var beloppen på prislapparna högre i Försvarsmaktens hantering.

Det här är kanske den sista gången som det är möjligt att ha sådana processer inom förvaltningsorganisationen Försvarsmakten. Det är definitivt min mening att ta vara på de delar av ekonomisystemet som sannolikt fungerar, där det icke är fråga om den här typen av överbudgetering, och se vad det är som har gjort att det fungerar och om det är möjligt att använda erfarenheterna på de delar som inte har fungerat. Jag hoppas också att Överbefälhavaren kommer med förslag i den riktningen.

Föräldraförsäkringen

Anf. 136 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Från vapen till barn. Jag har en fråga till arbetsmarknadsminister Margareta Winberg. Trots olika föräldraförsäkringsreformer är det fortfarande endast ett fåtal pappor som utnyttjar de reformer och olika förmåner som vi har beslutat om. Nu föreslår jag helt enkelt ett nollsummespel, att vi utökar föräldraförsäkringen till två år och kvoterar ett år till papporna, alltså ett år till vardera förälder. Det här förslaget får till konsekvens att även papporna "blir med barn", vilket i sig också skulle minska diskrimineringen av unga kvinnor som söker sig in på arbetsmarknaden.

Min enkla fråga är om arbetsmarknadsministern är beredd att styra över arbetslöshetspengar till föräldraförsäkringen för ytterligare ett år, alltså ett nollsummespel.

Anf. 137 Arbetsmarknadsminister MARGARETA WINBERG (s):

Fru talman! Först och främst är inte frågan om föräldraförsäkringen min fråga. Därför kan jag inte uttala mig om den i princip. Men svaret på själva sakfrågan som Ewa Larsson ställde, om jag är beredd att styra över pengar från arbetsmarknadspolitiken till föräldraförsäkringen, är nej.

Anf. 138 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Det finns ju inga enkla lösningar på vägen till ett samhälle där det är naturligt att båda föräldrarna har ansvar för sina barn, oavsett om de bor tillsammans eller inte. När nu undersökningar visar att pappor som delar ansvar för sina barn även när barnen är små sällan släpper sitt ansvar för barnen när de växer upp, vore det då inte värt att pröva att kvotera ett år vardera till både mammor och pappor? Pengarna finns ju redan, och det är därför jag ställer frågan till arbetsmarknadsministern. På det här sättet kommer fler in i arbete, och det ökar de små barnens rätt till båda sina föräldrar.

Anf. 139 Arbetsmarknadsminister MARGARETA WINBERG (s):

Fru talman! Återigen: Detta är inte min fråga. Men vi har redan i dag en kvotering, som Ewa Larsson känner till, av en månad av de tolv månaderna. Det är inte aktuellt för regeringen att utöka den tiden, såvitt jag förstår. Det är inte heller så enkelt som Ewa Larsson försöker göra det till

att byta det ena mot det andra. Det är inte utbytbar. Dessutom minskar arbetslösheten nu så pass mycket att det också av det skälet är en olämplig metod i en uppåtgående konjunktur.

Styrning av statliga bolag

Anf. 140 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Fru talman! Jag har en fråga till statsministern. Det gäller regeringens sätt att styra de statliga bolagen. För att demokratin skall fungera måste naturligtvis riksdagens beslut genomföras av de statliga bolagen.

Riksdagens revisorer har i en utredning om statens roll som ägare till bolag gjort klart att det är litet si och så med den statliga styrningen av statligt helägda bolag. Man menar att om syftet med ett bolag är något annat än rent kommersiellt så bör det i bolagsordningen skrivas in ett mål för bolaget att följa. Man kan också tänka sig ett ägardirektiv.

Jag vill som exempel ta upp Vattenfall AB. Riksdagen har ju fattat beslut om en omställning av energisystemet genom förnybar energi, effektivisering och avveckling av kärnkraften. I propositionen och riksdagens beslut står det att Vattenfall blir en viktig faktor för omstrukturen och att de pengar som Vattenfall genererar kommer att ha stor betydelse i omställningen.

Jag läste i en artikel i Dagens Nyheter den 8 december att Vattenfall i själva verket använder pengarna till att investera utomlands. Hur tänker statsministern se till att Vattenfall lever upp till riksdagens beslut? Kommer det att bli en ändring i bolagsordningen vid nästa styrelsesammanträde, som äger rum den 12 maj 1998?

Anf. 141 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Fru talman! Det är en viktig fråga som Birgitta Hambraeus tar upp. Den gäller mer än enbart styrningen av Vattenfall, precis som hon själv säger.

Revisorerna har ju pekat på att det finns brister i styrningen av de statliga företagen. Det här studerar vi just nu i Regeringskansliet. Det är självfallet så att en statlig aktör inte enbart har att se till kommersiella aspekter utan också har en samhällsbyggande funktion – att bidra till att utveckla en infrastruktur, att bidra till att förnya en produktion eller att stimulera en teknisk utveckling. Det är den klassiska rollen för statliga verksamheter, och den har varit mycket framgångsrik genom åren.

Det aktuella exemplet med Vattenfall behöver inte stå i motsats till vår ambition att ställa om energisystemen. För att försäkra oss om en koppling mellan riksdagens uppfattning och regeringens inriktning finns nu också en nära länk mellan Näringsdepartementet och Vattenfalls styrelse. Syftet är att se till att vi får ett genomslag för tankarna också i den verksamheten.

Anf. 142 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Fru talman! Jag är tacksam för statsministerns svar och utgår då ifrån att man överväger det som också Riksdagens revisorer har föreslagit, nämligen en ändring av bolagsordningen för bl.a. Vattenfall AB, så att riksdagens beslut om avveckling av kärnkraften, effektivisering av ener-

*Fel! Okänt
växelargument.*

gisystemet och en kraftfull satsning på de förnybara energikällorna kommer att bli Vattenfalls överordnade policy.

Anf. 143 MAGGI MIKAELSSON (v):

Fru talman! Den här frågan är ju också giltig när det gäller företag där staten har majoritetsägande. Assi Domän, där staten är majoritetsägare, har i dag en ganska tuff hantering av sitt skogsmarksinnehav och en ganska tuff attityd när det gäller att ta ansvar för regional utveckling bl.a. Jag skulle vilja fråga statsministern om den principiella inställningen, att staten skall ta ett ägaransvar när staten är majoritetsägare eller helägare av statliga företag, också skall gälla Assi Domän. Är man beredd att där gå in med ägardirektiv t.ex.?

Anf. 144 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Fru talman! Det är inte så svårt att förstå att det kommer in fler som skall vara med och bestämma inriktningen i de bolag där staten inte är ensam ägare. Man kan inte bara med hänsyn till majoritetsställningen trumfa igenom en inriktning gentemot minoritetsägare exempelvis, dessutom i ett läge då en del av aktierna kanske finns spridda på en marknad via börserna. Där finns det särskilda regler för hur man uppträder gentemot minoritetsägare. Så det är ett annat fall som Maggi Mikaelsson tar upp. Det går inte att jämföra med Vattenfall.

Jämförelser mellan religioner

Anf. 145 INGEGERD WÄRNERSSON (s):

Fru talman! Det förekommer en ständig debatt om våra fristående skolor inom medievärlden. Den senaste debatten har gällt huruvida det skall finnas muslimska skolor eller ej.

Religionen är oerhört viktig för många människor, samtidigt som den orsakar misstroende och konflikter hos somliga. Vi kommer i framtiden att ännu mer än i dag leva i ett mångkulturellt samhälle. För att kunna mötas måste vi bl.a. få mer kunskap om varandras religioner.

Min fråga till integrationsministern är därför: Ämnar ministern ta initiativ till en fördjupad debatt om likheter och olikheter mellan religioner och om de olika religionernas förhållande till demokratin? Och vidare: Ämnar ministern att tillsammans med utbildningsministern utveckla ämnet religion inom *samtliga* skolor, såväl de vanliga skolorna som de fristående skolorna?

Anf. 146 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Jag håller för närvarande på och förbereder en dialog kring islam. Det är en uppföljning av den verksamhet som Utrikesdepartementet hade för några år sedan, då man i ett internationellt perspektiv diskuterade den muslimska tron. Nu skall vi göra det också i vårt eget land för att få just den här speglingen och belysa likheterna mellan religionerna. Det handlar också om att försöka avdramatisera en del av de spänningar som finns när det gäller trosriktningen islam i förhållande till andra trosriktningar och till människor som kanske inte tror alls. Man

kanske har en föreställningsvärld som inte stämmer med vad den här trosriktningen står för. Det är en väldigt viktig debatt och dialog.

Sedan gäller det skolorna, friskolorna. I den debatten fick jag frågan: Är friskolor när det – som i det här fallet – gäller muslimer, bra för integrationen? Mitt svar var nej. Det bevisas ju också av det senaste som vi har kunnat se från exempelvis Jordbro. Där främjas mötet över de etniska gränserna bäst om det finns elever med olika etnisk bakgrund i en och samma skola och en och samma klass.

Anf. 147 INGEGERD WÄRNERSSON (s):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att man fördjupar sig och får mer kunskap om just islam. Men det jag tycker är ännu viktigare är faktiskt att vi samtidigt gör det med samtliga religioner för att just visa på likheter och olikheter. Det är också viktigt att vi verkligen följer upp att det undervisas i skolorna om samtliga religioner – även inom den fristående skolan. Det visar också synen på demokratin, som är förlängningen av kunskapen om själva religionen.

Anf. 148 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Ett skäl till att föräldrar som tillhör den muslimska trosriktningen väljer friskolor är ofta – men inte alltid – att man inte är tillfredsställd med hur den offentliga svenska skolan fungerar. Man känner sig inte riktigt respekterad vare sig som individ eller som bärare av den muslimska tron. Då är det väldigt viktigt att vi försöker åstadkomma en större flexibilitet i den meningen att också barn med föräldrar som har den här trosriktningen kan känna sig hemma i den offentliga skolan. Det måste ju vara ett mål för oss att arbeta i den riktningen.

Sedan är det ju meningen när vi tar upp en islamdialog internt hemma i Sverige att det också skall delta andra trosriktningar i detta för att just spegla likheterna. Det är ju mycket mer som förenar oss än som skiljer oss.

Anf. 149 CARINA HÄGG (s):

Fru talman! Ibland känns det som att vi glömmer bort att vi kan dra mycket lärdomar av vår egen tidigare historia och av hur vi en gång har löst de motsättningar vi hade mellan olika kristna inriktningar. Det har ju inte alltid varit självklart att alla skulle välja den gemensamma skolformen. Man har haft olika inriktningar inom kristendomen. Kunskapen om hur vi valde att forma skolan utifrån *den* konflikten, tycker jag att vi skall ta till vara när vi diskuterar hur vi skall forma skolan i förhållande till olika religioner. Vi behöver ju inte börja om igen med all kunskapsuppbyggnad.

Anf. 150 WIDAR ANDERSSON (s):

Fru talman! Det är väldigt bra att Leif Blomberg nu tar initiativ till en sådan här bred och öppen diskussion omkring de fristående skolornas betydelse och roll i frågor om integration i samhället. Integration betyder ju såvitt jag förstår att var och en inom lagens gränser har väldigt stor frihet att välja sin väg in i det svenska samhället.

Jag kan redovisa min uppfattning. Jag tror att jag har besökt de allra flesta etniska friskolor – judiska skolor, estniska skolor, muslimska skolor, sverigefinska skolor osv. Min uppfattning är att det som utifrån sett – om man inte är så insatt i frågan – verkar vara ett steg *bort* från det svenska samhället, faktiskt kan vara, och det har också visat sig i Skolverkets rapport, ett steg *in* mot det svenska samhället på människornas egna villkor. Det är väldigt viktigt att det finns med i övervägandena här.

Anf. 151 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Till Carina Hägg kan jag säga att det är självklart att vi måste ta till vara den kunskap som vi har byggt upp genom historien i de här frågorna. Det är ju väldigt viktiga frågor att diskutera just det här med religion och religionsfrihet och möjligheten att utveckla detta i Sverige – var och en efter sin personliga trosriktning. Det är väldigt viktigt. Där har vi en historia som vi bör lära oss en del av.

Till Widar Andersson kan jag säga att det finns friskolor som är jättebra utifrån ett integrationssyfte. Men i den rapport som Widar Andersson själv refererade till finns det också mycket kritiska ståndpunkter. Det gäller just att man väljer en friskola därför att den offentliga skolan inte accepterar en. Man känner sig inte respekterad. Det är inte bra för möjligheten att integreras som individ om man säger: Jag vill helst gå där, men jag känner att jag inte kan det. Det måste vi ta tag i och göra något åt.

Strukturförändringar i sjukvården

Anf. 152 GÖTE JONSSON (m):

Fru talman! Jag har en fråga till socialministern. Inom de två stora vårdförbunden, SHSTF och Läkarförbundet, finns det en stor kunskap och erfarenhet på sjukvårdsområdet. Nu har man från de båda förbunden påtalat att det krävs strukturförändringar i sjukvården. Man säger bl.a. att man behöver en friare organisation. Man säger att man måste få ett större inslag av opolitisk styrning, mer professionell styrning i sjukvården. Det här är viktiga påpekanden, och jag vill fråga socialministern om socialministern är beredd att utifrån de här påtalandena verkligen sätta sig ned och diskutera igenom den här frågan och samtidigt arbeta positivt utifrån behovet av strukturförändringar i sjukvården.

Anf. 153 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Tack för den frågan. Jag vill säga att jag tycker att det är väldigt viktigt att vi inte gräver ned oss i skyttegravar, utan att det finns en ständigt levande diskussion om vad som är den effektivaste organisationen.

För mig är grundprinciperna det viktiga. Det skall vara en gemensam finansiering skattevägen. Det skall vara en demokratisk styrning, och vi skall ha en möjlighet att kontrollera hur kvaliteten blir. Det skall också vara så att hälso- och sjukvården i det här landet fördelas efter behov och att den finns överallt. De principerna måste, menar jag, sedan styra utformningen. Där måste man vara öppen och pragmatisk.

Jag vill påstå att det pågår viktiga och bra diskussioner om detta. Iréne Vestlund, som är riksdagsledamot, leder nu Samverkansdelegationen, där man diskuterar hur privat och offentlig vård skall samverka bättre. Jag tycker att det händer väldigt mycket som är positivt här. Men jag ser inga stora behov av att utanpå allt det svåra som har skett under de senaste åren i hälso- och sjukvården säga att nu skall vi dessutom ändra hela det organisatoriska.

Anf. 154 GÖTE JONSSON (m):

Fru talman! Jag tackar för synpunkten. Jag delar statsrådets uppfattning om solidarisk finansiering och om att man skall ha vård efter behov. Men samtidigt är det då viktigt att man utgår från de strukturproblem som finns. Man säger bl.a. att vi inte skall ha monopolarbetsgivare i sjukvården. Då krävs det att man verkligen sätter sig ned och ser över dessa strukturproblem. Det är viktigt för att vi i framtiden skall kunna ha en god hälso- och sjukvård. Jag hoppas att socialministern är aktiv på den här punkten. Det behövs i dagens läge.

Anf. 155 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s):

Fru talman! Å andra sidan företräder ju Göte Jonsson ett parti som förespråkar försäkringslösningar och privatiseringar i högre grad. Det finns ingenting som talar för att det skulle vara ett vare sig billigare eller effektivare system om vi gör en internationell jämförelse. Dessutom måste man då undersöka vad det för med sig för risker om man skulle gå över till en sådan finansiering.

I övrigt tycker jag att vi har en stor öppenhet och att vi diskuterar de här frågorna också med vårdförbunden. Den här debatten är i högsta grad levande, och jag tror också att vi, med bibehållande av de här grundprinciperna, kan utforma ett bra och effektivt system.

Förbud mot barnpornografi

Anf. 156 MICHAEL STJERNSTRÖM (kd):

Fru talman! Jag har en fråga till justitieministern. Regeringen har aviserat en proposition om barnpornografi och andra grundlagsändringar. Sverige har haft en tradition när det gäller grundlagsändringar att de i princip alltid föregås av diskussioner och överenskommelser mellan partierna. Man brukar tala om breda lösningar.

Min fråga till justitieministern blir därför: Varför har inte propositionen om barnpornografi varit föremål för partiöverläggningar?

Anf. 157 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Tack så mycket för en fråga!

Barnpornografi har diskuterats i riksdagen i fem år. Det är nog få frågor som har diskuterats så mycket av samtliga politiska partier i olika omgångar och i olika konstellationer.

Det är inte så att vi har partiledaröverläggningar varje gång som det görs grundlagsändringar. Årets riksdag har haft anledning att ta ställning till en rad propositioner som innehåller grundlagsändringar och som inte

har varit föremål för partiöverläggningar – däremot på olika sätt diskussioner mellan partierna.

När det gäller frågan om barnpornografi utgår jag från att det finns en mycket stor enighet i denna riksdag om att vi skall förbjuda innehav av barnpornografi. Jag ser fram emot den diskussion som kommer att ske i utskottet och så småningom i kammaren när beslutet skall fattas.

Anf. 158 MICHAEL STJERNSTRÖM (kd):

Fru talman! Det är viktigt i många frågor att få breda överenskommelser med en stabil majoritet i riksdagen. Det gäller speciellt vid förändringar i grundlagarna.

Jag sade partiöverläggningar inte *partiledar*överläggningar. Jag tycker att det är synnerligen viktigt att ha sådana överläggningar när det skall göras förändringar i grundlagarna. Därför vore det viktigt att ha en sådan överläggning.

Nu är det ont om tid att hinna med att lägga fram ett förslag nio månader före valet för att kunna ändra grundlagen. Det är bråttom. Kommer propositionen före nyår?

Anf. 159 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Det är viktigt att denna gång iakttå tiderna. Regeringen som fanns före förra valet missade ju att lägga fram en proposition till riksdagen före den tid som är nödvändig för att en grundlagsändring skall kunna behandlas.

Jag kan garantera Michael Stjernström att propositionen kommer att ligga på riksdagens bord i tid så att den kan behandlas i vanlig ordning utan några särskilda åtgärder från konstitutionsutskottets sida. Jag hoppas kunna lägga fram propositionen på riksdagens bord nästa torsdag.

Anf. 160 TALMANNEN:

Därmed är dagens frågestund avslutad. Jag tackar regeringens företrädare för er medverkan.

Kommunikationer

*Banverket,
Statens järnvägar,
Inlandsbanan, m.m.*

7 § (forts. från 5 §) **Kommunikationer** (forts. TU1)

Banverket, Statens järnvägar, Inlandsbanan, kollektivtrafiken och samhällsköpta tjänster (forts.)

Anf. 161 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Det har av förmiddagens debatt framgått med önskvärd tydlighet att Socialdemokraterna och regeringen inte vill lämna några detaljbesked i avvaktan på den proposition som skall läggas fram till våren. Därför vill jag ställa två mer principiella frågor till Jarl Lander.

Den ena frågan gäller synen på Inlandsbanan. Jarl Lander sade i sitt anförande att det är en värdefull trafiklänk. Det är vi överens om. Men det är en trafiklänk. En kedja är ju aldrig starkare än den svagaste länken.

Vid en översyn av axellasttrycken på banan har det visat sig att det fattas delar. Det råder inte samma styrka längs hela banan. Därför skulle det vara en intressant att få höra en kommentar. Om det skall gå att ha

godstrafik längs hela Inlandsbanan, är det då inte principiellt viktigt att förstärka de delar som är svaga?

Den andra frågan handlar om servicenivån. I dag är det regeringen som har ansvaret över SJ. Frågorna ligger inte på riksdagens bord. Har inte regeringen ett principiellt ansvar när SJ:s servicenivå håller på att ramla under en lägstanivå, där det inte går att informera vid trafikändringar, där förseningar och annat inte kan hanteras och den prioritering det innebär när Norrlandstågen dras in för att pengarna har använts på annat håll?

Anf. 162 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Visst kan Maggi Mikaelsson ställa frågor om vår principiella syn på Inlandsbanan. Jag kan väl lämna ett principiellt svar.

Inlandsbanan ligger egentligen utanför tankegångarna som den trafikpolitiska propositionen skall handla om som skall läggas fram nästa år. Det finns väl ingen anledning att ta den diskussionen redan nu.

Vår principiella syn är ju att Inlandsbanan är en betydelsefull länk för den svenska godstrafiken på järnväg. Det råder inget tvivel om den saken. Vår syn har sin utgångspunkt i det som regeringen i budgeten har föreslagit, dvs. att vi skall ha en sammanhållen länk mellan Arvidsjaur och Östersund med en bärighet på 22 ½ tons axeltryck på de sträckor där mer än 95 % av trafiken går. Satsningen sker på de sträckorna.

Sedan finns det någon ytterligare enstaka länk där ett antal ledamöter och partiföreträdare tycker att det skall vara en bättre bärighet för axeltrycket. Det skulle inte förvåna mig om vi så småningom kommer fram till den uppfattningen. Men dagens situation kräver inte bättre bärighet för axeltryck där. I en situation med begränsade resurser är det bättre att fördela resurserna där behoven finns. Det tycker jag att regeringen har gjort i det här förslaget.

Vad gäller servicenivån hos SJ så har vi – precis som Maggi Mikaelsson säger – lämnat ifrån oss ansvaret till regeringen men i första hand till järnvägsföretaget som sådant.

Som jag sade i mitt anförande: Vi förväntar oss att med den nya trafikpropositionen som komma skall att bättre förutsättningar öppnas för SJ som trafikföretag. Låt oss också hoppas att den injektion som ett skifte av direktör och ansvarig ledning för SJ innebär också leder till något nytt. Låt oss vara litet lugna och avvakta trafikpropositionen och skiftet i SJ:s ledning.

Anf. 163 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Jag vet inte om jag skall vara glad eller ledsen över erkännandet av att SJ har hanterat sin uppgift dåligt. Det är ju sorgligt att det är så.

För några dagar sedan råkade jag ut för att man vid en sträcka hade ersatt tåget med busstrafik. Busschauffören gav ett snorkigt svar till två osäkra resenärer. Det är ju inte precis någon bra reklam för SJ.

Sedan var det Inlandsbanan. Det är inte så lätt att hålla en lång debatt med en replik kvar. Socialdemokraterna och Centern har uppenbarligen inte ansett det viktigt att ta med alla kostnader som IBAB har haft vid upprustningen.

Det finns åtminstone två reservationer där man hävdar att det behövs mer än de 50 miljoner kronor som har anslagits för att täcka alla kostnader och för att IBAB skall få en vettig möjlighet att också utnyttja de kunskaper och erfarenheter som de hittills har för att fortsätta med uppbyggnaden.

Den svagaste länken på banan är delen mellan Jokkmokk och Arvidsjaur. Så länge den svaga länken finns kommer man ju inte att efterfråga möjligheten att köra där. Det blir då lätt en ond cirkel. Det är inte förrän man har hela banan och tillräckligt bra axeltryck längs hela banan som man kan börja diskutera att utöka transporterna även på den delen.

Anf. 164 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Först vill jag säga några ytterligare ord om SJ:s service-nivå. Låt oss i alla fall slå fast att det har hänt mycket positivt på järnvägssidan genom omstruktureringar inom SJ. Vi vet att trenden har vänt efter miljardförluster 1988, och det har blivit, som någon sade, en renässans inom järnvägens område. Det har blivit fler människor som åker tåg, effektivare transportsätt osv. Godstrafiken kommer att fungera ännu bättre. Infrastrukturen har betytt väldigt mycket, och det skapar nya förutsättningar. Sedan skall det ovanpå detta komma ett nytt trafikpolitiskt förslag, som förhoppningsvis skall skapa ännu bättre förutsättningar.

Om det under en resa sker vissa tillbud får vi acceptera det på ett eller annat sätt. Men det är inte acceptabelt om det förekommer dagligen och stundligen. Jag misstänker att SJ:s service framdeles kommer att ligga på en sådan nivå att SJ klarar att informera sina kunder även i den delen.

Vad gäller IBAB:s förutsättningar och satsningarna på Inlandsbanan vidhåller jag ändå att om man gör den insatsen att man täcker upp att 95 % av trafikarbetet får rimliga förutsättningar, kan vi stanna vid den nivån i dagens situation. Vi har ju inte en hur stor kassakista som helst att ösa ur för att satsa ytterligare i infrastrukturen.

Anf. 165 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Herr talman! Det var inte lätt att dra några slutsatser av Jarl Landers inlägg. Han tror på våren, och det gör vi väl alla. Men det vore klädsamt om han hade några principer och kunde tala om vad man vill driva inom den stora socialdemokratiska gruppen. Men det är icke så, utan vi kunde konstatera att det stora regeringspartiets företrädare står ganska nakna i de här frågorna, intill dess de får besked om vad ministrarna i kanslihuset vågar tycka.

Jag skall ändå ställa några principiella frågor till Jarl Lander, då det tydligen gick att få svar på sådana.

Jag var inne på frågan om långväga buss och möjligheten att låta de ansökande företagen få etablera den trafik som de ansöker om. Jag vill fråga Jarl Lander: Är det rimligt över huvud taget rent principiellt att på de sträckor där tågen inte har full konkurrenskraft pröva metoden att låta långväga buss få ersätta och t.o.m. konkurrera med tågtrafiken och därmed erbjuda människor ett resealternativ och inte utestänga dem som i dag inte har råd att köpa tågbiljetter? Tycker Jarl Lander att det är en rimlig målsättning?

Det finns en fråga som jag vill återkomma till, och det är den interregionala trafiken. Jarl Lander säger att Sverige är ett glest befolkat land, och vi är helt överens om det. Han säger att tågtrafik inte kan garanteras i alla lägen. Kan jag tolka det så att Jarl Lander personligen står för den uppfattningen att man vågar konkurrensutsätta upphandlingen av den interregionala trafiken? Med konkurrensutsättning menar jag då konkurrens mellan olika trafikslag.

Anf. 166 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag vill inte hålla med Lars Björkman om att vi står nakna och väntar på att en minister skall säga någonting. Vi vet bägge att vi har haft företrädare som har representerat oss i Kommunikationskommittén som har lämnat ett antal åsikter. Just nu pågår beredningen av det trafikpolitiska förslaget, och jag tycker inte att det skulle kännas bra att springa ut och påstå någonting i det här ärendet när beredning pågår. Därför måste vi nog invänta våren i alla fall.

Principiellt är det bara att konstatera när det gäller långväga buss att det finns ett behov av busstrafik i det här landet. För det första finns behovet där det inte går tåg, och för det andra finns det de som är beredda att åka buss därför att det är billigare även om det tar längre tid. Det finns också de som är beredda att betala mer och åka snabbare. Vi måste finna förutsättningar för alla dessa trafikslag.

Vad slutligen gäller den interregionala trafiken och upphandling i konkurrens är den trafiken upphandlad i konkurrens. Men det är ingen annan än SJ som hittills har kunnat lämna anbud på trafiken.

Anf. 167 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Herr talman! Jag får tacka för upplysningen, men jag visste att den trafiken var upphandlad i konkurrens. Uppenbarligen missade Jarl Lander det jag sade i slutet av min fråga, nämligen att jag menar, och vi i Moderata samlingspartiet förutsätter, att konkurrens betyder att man också får konkurrera med andra trafikslag. Då kommer sannolikt bussen in, men det kan finnas andra, ännu mindre fordon som kan vara alternativet. Det var den frågan som jag egentligen ville ha svar på.

KOMKOM-utredningen är visserligen svårt skadskjuten och måste repareras, och det kanske tar tid ända fram till våren innan man kan komma fram med några klara ståndpunkter, men jag tycker ändå att en sådan debatt som vi har under en hel dag i riksdagen borde vara förberedd på ett sådant sätt att det finns klara ställningstaganden i några konkreta frågor. Allt kan inte hänga på KOMKOM-utredningen.

Nu sätter Jarl Lander visserligen sitt hopp till att en ny SJ-chef skall komma som en frälsare för tågtrafiken. Låt oss då hoppas att SJ-chefen efter jul – den årstid då nya frälsare brukar dyka upp – kan framstå som en sådan. Jag hyser dock vissa farhågor när det gäller att vi skall få en nytändning i det avseendet, även om jag gärna bistår Jarl Lander i den fromma förhoppningen.

En konkurrensupphandling mellan olika trafikslag var alltså vad jag efterlyste. Är ni beredda att satsa på det, Jarl Lander?

Anf. 168 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Lars Björkman börjar verkligen bli from när han tycker att vi skall tänka på att det kommer en ny frälsare till SJ. Det var inte det jag syftade på, utan det var att ledningen inom SJ nu får nya krafter och tar tag i de problem som finns kvar där. Då vill jag även säga att den ledning som SJ hittills har haft, som har suttit i ungefär tio år, har gjort mycket goda saker för att utveckla järnvägstrafiken i det här landet. Men det kan ofta behövas att nytt blod kommer in. Det var det jag syftade på när jag talade om att SJ får en ny ledning.

Vad gäller upphandlingen i konkurrens går det självfallet att upphandla alla typer av transporter i fullständig konkurrens. Men vi ju har pratat om interregional järnvägstrafik, och då är det den vi har använt budgetmedel för att upphandla. Nu förs det diskussioner, med hjälp av KOMKOM-utredningen, om att man skall titta på alltifrån rikstrafikombud till garanterade sträckor för järnvägstrafiken osv. Det finns så mycket i detta underlag att vi måste få analysera allt och låta dem som hanterar det bereda propositionen i lugn och ro. Då vore det fel att springa ut och säga att vi skall göra det ena eller det andra utifrån det som så småningom skall komma.

Återigen, Lars Björkman: vi väntar på våren och ser fram mot den.

Anf. 169 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Apropå detta att byta åsikt måste jag också beklaga att det är så svårt att få socialdemokratiska företrädare i debatten att uttrycka någon åsikt förrän det finns ett papper där det står vad de skall tycka.

Jag har en konkret fråga som rör vår vanliga och mer rutinartade uppföljning i utskottet. Vi har ett sektorsansvar hos Banverket där miljöfrågorna inbegrips. Hur skall trafikutskottet i framtiden kunna försäkra sig om att det sker en kontinuerlig uppföljning av det här sektorsansvaret så att miljöfrågorna verkligen kommer till sin rätt i Banverkets arbete? Har Jarl Lander något bra förslag på hur vi i trafikutskottet skall kunna skaffa oss en sådan försäkran och uppföljning?

Anf. 170 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Utan att byta åsikt håller jag först och främst med Elisa Abascal Reyes om att vi i trafikutskottet – ungefär som alla övriga utskott – är litet för dåliga på att följa upp och utvärdera vad som har hänt med de beslut som vi har fattat.

Det är ett mer övergripande arbete som pågår i hela riksdagen, såvitt jag förstår. Det handlar om hur vi skall kunna finna formerna för utvärderingarna. Hade jag haft ett bra förslag hade jag redan lagt fram det.

Det pågår ett beredningsarbete där vi gemensamt skall finna formerna för utvärderingarna. Hur skall utvärderingar kunna ske? Hur skall vi bättre kunna följa upp de beslut vi har fattat? Hur skall regeringen återkomma till oss med förslag till utvärderingar och uppföljningar? Detta tror jag att vi får anledning att återkomma till både under våren, nästkommande höst och året därpå. Det är nog en ständigt återkommande fråga.

Anf. 171 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Innan detta beslutet fattades, och innan sektorsbeslutet för Vägverket fattades, förvånade Miljöpartiet om att det skulle bli väldigt svårt att följa upp hur sektorsansvaret angående miljön sköttes på de olika trafikverken. Det är den situation vi har i dag. Det är inte särskilt kul att ha rätt i detta läge.

Det hade varit en fördel om sektorsansvaret inneburit ett intensivt samarbete, politiskt sanktionerat, med Naturvårdsverket. Något sådant samarbete finns inte. Det finns inte heller några disponibla medel som avsatts särskilt för att Naturvårdsverket skall kunna följa trafiksektorns miljöarbete. Det är en konkret åtgärd som jag hoppas att Jarl Lander åtminstone överväger.

Anf. 172 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Vi måste väl ändå vara överens, Elisa Abascal Reyes, om att hela arbetet i t.ex. trafikutskottet måste uppföljas och utvärderas. Det får inte bara gälla miljöarbetet, även om det är ett väldigt viktigt avsnitt.

Vi får utvärderingar från Riksrevisionsverket. Riksdagens revisorer granskar, osv.

Vi får säkert anledning att återigen resonera kring dessa frågeställningar i både utskottssammanhang och partisammanhang. Hur skall vi få fram riktiga uppföljningar och utvärderingar av de beslut som riksdagen fattar på utskottens initiativ?

Anf. 173 ULF BJÖRKLUND (kd) replik:

Herr talman! Jag skall återgå till Inlandsbanan. Jag vill ställa några frågor till Jarl Lander.

Det pågår ett mycket unikt samarbete i hela det svenska inlandet – egentligen från västkusten och ända upp till Gällivare. Det fick sin start i samband med att banan var hotad. Den norra delen av IEF – Inlandskommunernas Ekonomiska Förening – består av kommunerna från Mora ända upp till Gällivare.

Det handlar om hela inlandet. Det handlar också om inlandsvägen. Utvecklingen har gjort att det nu också finns någonting som vi kallar för Inlandsvägen Syd – IEF Syd. Det är unikt i Sverige. Man kämpar och sliter för inlandet.

Jarl Lander säger att utskottsmajoriteten och regionen i princip är överens. Det handlar om hur vi skall ha det med persontrafiken längs inlandsvägen när avtalet med länstrafikhuvudmännen går ut år 2001. Vi vet att det inte är som Jarl Lander säger. Man är inte överens i detta fall.

IEF har tillsammans med IBAB klart hävdat att det är mycket viktigt att hela Inlandsbanan – från Mora till Gällivare – kan hållas samman och att man har en plan för att stärka axeltrycket upp till 22,5 ton.

Jag vill fråga om Jarl Lander kan styrka att man jobbar medvetet med dessa frågor, just för att utveckla hela inlandet.

Den andra frågan gäller om Inlandsbanan finns med i den trafikpolitiska proposition som kommer i början av nästa år.

Anf. 174 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Ulf Björklund säger att det finns en stor arbetsgrupp som jobbar för en speciell järnvägssträckning och att det finns en arbetsgrupp som jobbar för en speciell vägsträckning. Det vet vi i trafikutskottet. Vi har blivit uppvaktade av dem. 18 kommunalråd var här för en liten stund sedan. Vi har varit ute i regionen. Själv bor jag där. Jag vet att de jobbar intensivt.

Grundproblemet är att det rör den regionala delen av infrastrukturplanerandet, som måste ske ute i regionen. Vi måste förlita oss till att man klarar persontrafik och turistisk verksamhet ute i regionerna.

De ärenden som ligger på riksdagens bord gäller infrastrukturinvesteringar i stamvägarna och stomjärnvägarna. De görs utifrån de planeringsresultat som kommer från regionerna.

Jag vill fortsätta att hävda att det är regionernas ansvar att fatta de beslut som behövs för att man skall kunna leva upp till det som t.ex. IEF föreslår.

Jag fick en direkt fråga om huruvida Inlandsbanan kommer att tas upp i det trafikpolitiska förslaget. Jag kan inte se att det skulle finnas någon motivering till att den frågan skulle tas upp. Vi behandlar frågan om Inlandsbanan nu. Frågan återkommer med all säkerhet i nästkommande års budget – inte innan dess.

Anf. 175 ULF BJÖRKLUND (kd) replik:

Herr talman! Först vill jag ta upp frågan om planering av persontrafiken i inlandet. Det finns i dag de facto ett avtal mellan regeringen och länstrafikhuvudmännen i inlandet, från Dalarna och norröver, som gäller just ersättningstrafiken för Inlandsbanan. Detta avtal med regeringen går ut år 2001. Jag tar för givet att regering och riksdag är intresserade av hur det kommer att bli i fortsättningen.

Redan i det avtal som regeringen skrev med inlandskommunerna och IBAB när man överlämnade bandelen står det att det skall ske en samordning mellan länstrafikhuvudmännen och IBAB när det gäller persontrafiken i inlandet. Det gäller alltså järnväg och väg.

När avtalet går ut får vi tillfälle att inleda förhandlingar om hur det skall se ut. Än så länge har länstrafikhuvudmännen inte varit intresserade av att diskutera med banans företrädare – med IBAB – därför att man har ett så bra avtal. Man får 40 miljoner för ersättningstrafiken.

Självfallet måste regering och riksdag vara intresserade av att garantera en bra framtid för inlandet även efter år 2001.

Anf. 176 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Det Ulf Björklund säger visar att det finns olika viljor i regionen. Jag tycker att det är fel av riksdagen att sätta sig över de regionala viljorna. Frågorna måste lösas ute på plats.

Om det finns intresseföreningar efter inlandsvägen och Inlandsbanan hör de hemma i olika regioner, som består av olika län. Det är i de länen som man måste lösa denna fråga. Det gör man inte i Sveriges riksdag.

Anf. 177 TORSTEN GAVELIN (fp):

Herr talman! När det gäller de nya villkoren för Inlandsbanan är det med stor tillfredsställelse som vi i Folkpartiet noterat regeringens positiva skrivningar i budgetpropositionen. Utskottet har också ställt sig bakom konstaterandet att banan fyller en viktig funktion i det nationella godstrafiksystemet. Utskottets majoritet har dock inte velat gå längre än så.

När det gäller medelstilledningen tycker jag att regeringen rent ut sagt varit snål. I utskottet får man stöd inte bara av Moderaterna utan också av Centerpartiet. Det tycker jag är uppseendeväckande.

I stället för att ge signaler till IBAB om att de gör ett bra arbete, hanterar statsmedlen väl och får mycket uträttat för pengarna säger utskottsmajoriteten att IBAB har gjort mer för pengarna än vad man avsett. Därför ger man nu litet pengar ett år i taget.

Detta förfaringssätt ger inte IBAB några starka incitament att driva utvecklingsarbete med effektivt banunderhåll och effektivjärnvägsdrift. I stället riskerar man att bli inriktad på kortsiktig anslagsförbrukning.

Vi i Folkpartiet menar att en av de stora samhällsvinsterna är att Inlandsbanan och IBAB har en från Banverket fristående ställning. Detta skapar möjligheter till att pröva nya idéer och genomföra långsiktigt utvecklingsarbete som på sikt kommer alla järnvägar till godo. Vi har också reserverat oss för ett årligt statligt stöd på 60 miljoner kronor som ger IBAB möjlighet att fortsätta sitt arbete som hittills.

Regeringen har föreslagit att den nödvändigaste investeringen, dvs. upprustningen till 22 ½ tons axeltryck på sträckan Östersund–Arvidsjaur, skall göras. Utskottet har tillstyrkt detta. I synen på de övriga sträckorna skiljer sig utskottsmajoriteten, inklusive Centerpartiet, från fyrpartireservanterna.

Vi i Folkpartiet menar att trafiken på hela Inlandsbanan, från Mora till Gällivare, är väl motiverad, inte minst ur samhällsekonomisk synpunkt. Vi menar inte, som utskottsmajoriteten tycks tro, att man nu skall besluta om investeringar i miljardklassen, utan att förutsättningar bör skapas för att banan skall ha tillräcklig kapacitet för godstrafik. Tåghastigheten kan t.ex. anpassas till banstandarderna.

Detta innebär att upprustningen kan göras successivt, allteftersom behovet växer, och med de mest angelägna bitarna först. EU-medel kan användas, och vissa objekt kan utföras med arbetsmarknadsmedel. Man bör dock inte slå igen dörren för fortsatt upprustning, som jag uppfattar att utskottsmajoriteten gör.

Jarl Lander sade i ett replikskifte att investeringarna kan komma så småningom. Jag skulle gärna vilja få det uttalandet ytterligare bekräftat, eftersom jag inte kan utläsa det ur betänkandet.

Tidigare i år har vi folkpartister framfört uppfattningen att det är naturligt att föra tvärbanorna till Inlandsbanesystemet och inordna dessa under IBAB på liknande villkor som gäller för Inlandsbanan. Vi avstod i år från det yrkandet, eftersom hela banans existens syntes stå på spel, men vi har givetvis ingen annan uppfattning om tvärbanorna än den som redovisas i reservation 16. Däremot har vi inte diskuterat banans sydligaste del mellan Mora och Kristinehamn.

Herr talman! Persontrafiken inskränker sig för närvarande till turisttrafik under somrarna. I reservation 17 framför vi åsikten att det borde vara regeringens ansvar att initiera förhandlingar om persontrafiken efter

år 2001, när statens avtal med trafikhuvudmännen löper ut. Staten ersätter ju trafikhuvudmännen med omkring 40 miljoner årligen för den här trafiken. En integrerad person- och turisttrafik borde vara fullt möjlig att åstadkomma. Vi efterlyser att staten initierar dessa förhandlingar.

Turisttrafiken är en betydelsefull basresurs för många små turistföretag längs banan. Den potential banan har som turistattraktion, inte minst för utlänningar, är viktig att ta vara på. Den kultur- och naturupplevelse som en resa längs banan utgör är till inte ringa del förknippad med den svagaste bansträckningen mellan Arvidsjaur och Gällivare. Denna bandel måste även fortsättningsvis underhållas, och det är svårt, för att inte säga omöjligt, med ett anslag på 50-miljonersnivån.

Herr talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till vår reservation 12.

Anf. 178 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Ingen här kan väl sväva i tvivelsmål om att vi i Miljöpartiet är positiva till utvecklingen av järnvägen. Det har framkommit i flera yttranden här redan. Järnvägarna är viktiga. Många bäckar små bildar en stor å, heter det ju. Det kan man säga om järnvägen också. En väldigt attraktiv järnväg som går genom ett landskap med olika turistmål där man kapar av bibanorna kan jämföras med en huvudfåra där man kapar av bifloderna – då sinar ju huvudfåran. Delvis har man gjort på det sättet i Sverige.

Sådana här tåg finns i vissa regioner. Det är pågatåg, krösatåg, osv. De skulle inte behöva vara i regional regi, utan de skulle också kunna drivas i statlig regi. På så vis kunde man behålla de här mindre järnvägarna.

Om man åker tåg och måste byta är det bästa naturligtvis om man kan fortsätta med samma färdmedel, men det går ju också om det finns ordentliga parkeringsplatser och busshållplatser i närheten av järnvägen, så att man kan byta. Det är något vi måste ha mer av, tror jag. Vid busshållplatser och järnväg måste det finnas parkeringsplatser, så att det går att åka matarbussar eller ta bilen dit.

Jag tänkte i huvudsak tala om Inlandsbanan. Det är redan många som har gjort det, så det är kanske inte så originellt. Eftersom Inlandsbanan har kommit med som en av de få banor som behandlas i betänkandet – det finns ju andra sträckor som inte behandlas förrän till våren – tycker jag att det är viktigt att markera dess betydelse. Inlandsbanans kulturella betydelse har betonats, och det är viktigt. Jag vill däremot betona bruksaspekten, att den skall vara funktionell i dagligt bruk. Den skall vara ett transportmedel för både gods- och persontrafik. Det kunde t.ex. finnas pendeltåg för skolbarn som skall till Östersund. Banan skulle kunna utnyttjas på många fler sätt.

Vi har i Borlänge något som heter Domnarvspendeln, som kommer med göt från Luleå tre gånger om dagen. Den skulle mycket väl kunna gå över Inlandsbanan, som har en mycket bra grund. Den är stark och behöver inte byggas ut på många håll. Kustbanan är däremot hårt belastad, och mellan Gävle och Falun är järnvägen bitvis faktiskt riktigt dålig för de här tunga frakterna. Jag skulle gärna vilja plantera de här nya tankarna hos beslutsfattarna. Själv känner jag mig inte riktigt som en beslutsfattare i det här sammanhanget, eftersom jag inte heller sitter i trafikutskottet.

Vi vill också bygga ut Inlandsbanan så att den kan gå nedifrån Värmland. Det finns olika saker längs med vägen. Det gäller torven i Härjedalen, men det är också fråga om att bryta olika stenar, jämförbart med älvdalssporfyr, i Vansbro. I det sammanhanget skulle Inlandsbanan kunna utnyttjas. Det finns många utvecklingsmöjligheter, och det finns också väl utvecklade planer.

Miljöpartiet vill utöka beloppen till 63 miljoner. Det tar vi upp i en reservation.

Vi vet att bara 2 % av elenergin går till järnvägen. Vi i Miljöpartiet är därför villiga att öka användningen av el just för järnvägens del. Att en så stor och tung trafik drar så litet! Där är den verkligen energieffektiv.

Tankar och också planer finns på en elektrifiering. Vi har inte tagit ställning till det ännu. Det skulle ju då bli helt andra summor än det som föreslås här. Det vore naturligtvis det bästa. Det har också nämnts i dag att man skulle kunna ha mer miljövänliga drivmedel än diesel, och det är klart. Då vore det här ett utmärkt område för att pröva de förslagen.

I Västerdalarna, där man har lagt ned terminalerna, går det nu tusentals lastbilar på redan nedslitna vägar, i stället för att man använder Västerdalbanan för timmertransporter. De här företeelserna förekommer längs hela vägen.

Något jag tycker är tvivelaktigt är att man på stamvägen har bussar som ibland går jämsides med och ibland samma tider som tåget. Är det resultatet av den fria konkurrensen, att man skall kunna välja mellan en buss och ett tåg som går samtidigt? Det tycker jag är nonsens. Man borde i stället öka turtätheten, så att det går omväxlande buss och tåg.

Jag läste i Göteborgsposten att regeringen planerar att investera 600 miljoner kronor i järnvägar i glesbygd. Som jag förstår det går den satsningen utöver det som vi satsar nu. Bl.a. handlar det om 365 miljoner kronor som Sverige efter klartecken från EU-kommissionen kommer att använda exempelvis till investeringar på Haparandabanan, Malmbanan, Inlandsbanan med tvärbanor, Stambanan på sträckan Boden–Vännäs och Mittbanan på sträckan Östersund–Storlien. Det blir inte mycket till Inlandsbanan, men om det handlar om 600 miljoner kan det ändå bli ca 100 miljoner, och det kunde väl vara väl använda pengar.

Det finns alltså litet glädjande budskap som man kan hitta i små notiser i tidningarna.

Jag yrkar bifall till reservation 16 under mom. 27, där vi föreslår ett ökat anslag till Inlandsbanan.

Anf. 179 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Om Ragnhild Pohanka hade läst budgetpropositionen ordentligt hade hon inte behövt läsa Göteborgsposten. Detta står nämligen också i budgetpropositionen.

Anf. 180 RAGNHILD POHANKA (mp) replik:

Herr talman! Jag kan be om ursäkt för detta om det behövs. Att läsa alla siffror i hela denna budgetproposition och kunna dem utantill är rent omöjligt.

Anf. 181 LENNART ROHDIN (fp):

Herr talman! Jag delar den åsikt som framförts av flera tidigare talare i dag, nämligen att järnvägen inte bara är gårdagens utan glädjande nog också morgondagens lösning för såväl person- som godstransporter. Tyvärr är det en framtidstro som blir allt svårare att upprätthålla för människor som inte bor i de befolkningstätare delarna av landet eller längs de mest konkurrensutsatta transportsträckorna.

Det är väl känt att riksdagen skall ta ställning till riktlinjer för olika delar av den statliga verksamheten och inte lägga sig i förvaltningsfrågor eller andra detaljfrågor. Trots detta återkommer vi ofta när det gäller SJ:s tidtabeller och turer. Anledningen till detta är naturligtvis att vi är väldigt många som får ständigt större anledning att ifrågasätta om SJ i sin praktiska verksamhet lever upp till det som riksdagen har uttalat om järnvägs- trafiken. Statlig regionalpolitik är i allt högre grad vilka beslut som fattas om verksamheten av statliga myndigheter och i allt mindre grad lokaliseringsbidrag. SJ har här en synnerligen strategisk roll.

Problemet är att SJ genom sin tur- och tidtabellsplanering gör tåg allt mindre användbart som allmänt kommunikationsmedel för många människor. Som man ropar får man också det svar som man hade tänkt sig. När underlaget minskar räcker det inte längre till för att upprätthålla befintlig turtäthet, varför nedskärningar vidtas. Därav följer att än färre människor kan använda sig av tåget, osv.

När jag själv för tolv år sedan flyttade till Ljusdal, 4 timmar norr om Stockholm längs Norra stambanan, var tågförbindelserna fortfarande mycket goda. Någon anledning att använda bil för längre resor söderut fanns över huvud taget inte. Men redan under andra halvan av 80-talet kunde vi märka att varje ny tidtabell försämrade förutsättningarna för tågresande. Allt oftare förklarades de sämre tidtabellerna med att de anpassats med hänsyn till resande i utgångspositionerna, dvs. Stockholm, Östersund, Umeå och Luleå.

Det intressanta är dock att just i de fallen handlar det om resande vilka om tidtabellsändringar har stor betydelse för deras resande skulle kunna använda sig av alternativa trafikmedel, främst inrikesflyg, till skillnad från de resande längs resten av stambanan som får ständiga försämringar men saknar alternativ. Och just här tror jag att problemet ligger. SJ:s tur- och tidtabellsordning styrs numera helt av var man är utsatt för konkurrens av alternativa trafikmedel. Därmed lämnar SJ de boende i bygder utan konkurrerande alternativ i sticket.

Herr talman! För min egen del innebär det här i dag att jag för att vara i tid till utskottsarbetet på tisdag förmiddag måste resa från Ljusdal, vid Norra stambanan, 17 timmar tidigare på måndag eftermiddag – en sträcka som SJ använder mindre än 4 timmar för att ta sig fram på när tågen går. Vart tar då möjligheten vägen att åtminstone en vardagskväll i veckan kunna verka i den egna valkretsen?

Det senaste exemplet är de tidtabellsförändringar som görs nu den 5 januari i nattågstrafiken genom södra Norrland. Nattågen till Göteborg och Malmö kommer visserligen att fortsätta att passera Ljusdal och Bollnäs, men de kommer inte längre att stanna för av- och påstigande. SJ hänvisar inte till brist på resande. Argumentet är att man måste göra tidsvinster – kan det röra sig om mer än några minuter extra på sträckan Östersund–Göteborg eller Östersund–Malmö? Man hänvisar också till att

på- och avstigande kan komma att störa resande som redan sover – knappast ett bevis på att det saknas resande på de stationer man nu skall fara förbi.

I förrgår blev jag kontaktad av en ung Ljusdalsbo som i höstas började studera på universitetet i Göteborg. Han hade köpt ett årskort på SJ för 25 000 kr, eftersom det skulle passa honom bra att kunna åka hem över helgerna. Efter någon månad fick han så genom pressen veta att SJ inom kort drar in möjligheten att under resten av året åka till och från Göteborg med nattåg – ett nattåg som varje natt kommer att passera genom Ljusdals stationsområde. SJ:s totala nonchalans för resande kunde inte markeras tydligare. De som reser regelbundet prioriteras bort av SJ med hänsyn t.ex. till skidturister som har bråttom till Åre och som annars skulle ha tagit inrikesflyget.

Vad hjälper då allmänna riktlinjer från riksdagen? SJ-chefernas hänvisning till den statliga ersättningen är inget skäl. Det är SJ som prioriterar resandes önskemål från orter med konkurrensalternativ framför dem som saknar det. Ansvar för detta ligger endast hos SJ. Ansvar – det har vi haft anledning att diskutera i andra sammanhang i dag – är till för att utövas, men också för att utkrävas. Det är hög tid för detta när det gäller SJ:s verksamhet i södra Norrlands inland.

När nu SJ helt tycks ha glömt parollen ”Hela Sveriges SJ” och koncentrerar sina utvecklingsinsatser till de sträckor och områden där utbudet av goda och effektiva transportalternativ är som störst – där inrikesflyget fungerar och där väg- och motorvägsnätet byggs ut – blir det också alltmer osäkert hur det blir med den s.k. Atlantbanan. Prioritet tycks ges där det finns alternativ.

Satsningen på Botniabanan och införandet av X 2000 längs Ostkustbanan tycks nu dessutom komma att successivt betalas med allt färre och sämre förbindelser längs Norra stambanan i inlandet. Snart kan den årliga turneringen SJ World Cup i bandy i Ljusdal vara SJ:s enda närvaro vid Norra stambanan i Hälsinglands inland.

Herr talman! Trafikutskottet har av någon för mig obegriplig anledning valt att inte behandla min motion T230 i dagens betänkande, varför jag inte kan yrka bifall till mina yrkanden angående tågtrafiken längs stambanan genom södra Norrland eller genomförandet av Atlantbanan. Jag får återkomma till det senare under året.

Sjöfart och övriga frågor

Anf. 182 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Det finns många myter i samhället. Tron att bristande lönsamhet inom näringslivet kan kompenseras med statliga subventioner är en sådan myt – omhuldad av många, men ändå en myt.

Stöd och subventioner förekommer på många områden, inte minst inom transportnäringen, och nya argument förs ständigt fram för fler eller utökade stödprogram.

Den svenska rederinäringen erhåller statligt stöd sedan 1989. Motivet har hela tiden varit den hårda internationella konkurrens som rederierna utsätts för. Men internationell konkurrens är inget unikt för sjöfarten. Massabruket i Mönsterås säljer pappersmassa på en helt internationell

*Fel! Okänt
växelargument.*

*Sjöfart
och övriga frågor*

marknad, i direkt konkurrens med andra bruk i t.ex. Portugal och Brasilien, länder med betydligt lägre lönekostnader. PLM:s burkfabrik i Malmö har en konkurrerande fabrik i Polen, också den med väsentligt lägre personalkostnader. De något längre transporterna från Polen saknar betydelse i sammanhanget. Och vårt stora internationella telefonbolag har den internationella konkurrensen direkt inom företagets egen organisation.

Det finns många andra exempel på internationell konkurrens. Det är inget som sjöfarten är speciellt drabbad av.

Det som nu åberopas är de nya regler som har införts för sjöfartspolitiken inom den europeiska unionen. Helt i strid mot Romfördragets övergripande bestämmelser har kommissionen öppnat möjligheten för medlemsstaterna att lämna direkta kontantbidrag till rederierna. Redarna riskerar att hamna i samma bidragsmoras som tidigare jordbruket och varvsindustrin, en utveckling som i längden bara skapar förlorare.

Erfarenheterna av subventioner är inte uppmuntrande. Efter det andra världskriget infördes omfattande subventioner för den amerikanska handelsflottan. Med delvis samma säkerhetspolitiska och handelspolitiska argument som har framförts i den svenska debatten ville man då i USA kompensera sin handelsflotta för dess, jämfört med omvärlden, alltför höga löneläge och alltför omfattande bemanningsregler. Resultatet blev dystert.

Den amerikanskflaggade handelsflottan har därefter gradvis försvunnit. Rederierna har avvecklats, frivilligt eller genom konkurs. Resterna av ett av de stora amerikanska linjerederierna – American President Line – såldes, helt följdriktigt, tidigare i år till en asiatisk köpare.

Den amerikanskflaggade handelsflottan har försvunnit från världshaven, inte trots subventionerna utan på grund av dem.

En motsvarande utveckling har vi kunnat se i Australien och Kanada, och det finns klara likheter med utvecklingen i Sverige, bristande investeringsvilja, hög genomsnittsålder på ofta omodernt tonnage, rigida bemanningsregler och strejkbenägna fackföreningar.

Trots att relativt kort tid har förflutit sedan den sjöfartspolitiska utredningen lade fram sitt förslag anses dagens rederistöd redan otillräckligt. Den nyligen avlämnade nya utredningen föreslår nu en 50-procentig ökning av stödbeloppet.

Som alltid när staten delar ut bidrag uppstår svårigheter att begränsa frikostigheten. När stödet infördes skulle det gälla enbart för fjärrfart. Men genom en glidning i praxis har fjärrfart inte längre något med geografiskt avstånd att göra, även insjöar och kanaler ingår i fjärrfartsbegreppet. Stöd utgår för linjetrafiken mellan Göteborg och Karlstad, och stöd utgår för bunkerbåtar i Göteborgs Hamn. Att Karlstad skulle komma att anses som en fjärran destination hade jag nog aldrig tänkt mig.

Stöd skulle heller inte utgå för färjetrafik. Men även här har det skett en gradvis förändring av tillämpningen. I dag får färjor både till Danmark och till Tyskland stöd.

Med denna generösa regeltillämpning måste naturligtvis alla landets åkare som kör på riksväg 45 parallellt med Göta älv fråga sig varför inte de också kan få en skärv. De är ju också utsatta för hård internationell konkurrens, som fr.o.m. nästa år blir än mer omfattande när Europacabotaget släpps fritt i Sverige.

På samma sätt som all annan verksamhet i Sverige lider svensk rederinäring av ett orimligt skattesystem och av föråldrade fackliga regelverk. Regeringen må gärna påstå motsatsen, men alla undersökningar visar entydigt att företagsklimatet i Sverige inte är bra.

Lösningen för sjöfartens konkurrensförmåga är därför densamma som för övrigt näringsliv, lägre skattetryck, mindre krångel och ändrade regler på arbetsmarknaden.

Som konkreta åtgärder för just rederinäringen har vi länge framfört:

- att personal i fjärrfarten bör jämföras med industrins utlandstjänstgörande personal och därmed inte beskattas i Sverige
- att bemanningsreglerna anpassas till säkerhetskraven
- att det fackliga vetot slopas
- att lex Britannia upphävs
- att möjligheterna till sympatiblockader begränsas
- att fartygsfonder återinförs
- att partrederier åter blir tillåtna.

Svenska rederier skulle därmed få bättre förutsättningar än med det nuvarande subventionssystemet.

Herr talman! Kostnaden för en sjötransport består inte bara av själva sjöresan – kostnaden för hamnen och dess hantering är en betydande utgift.

Sjöfartsverket betalar inte bara sina egna kostnader, utan lämnar också avkastning på sitt kapital till staten. Så gör inte Vägverket, så gör inte Banverket och så gör inte Statens järnvägar. Konkurrensen mellan sjö och land fungerar inte på lika villkor.

Inte förrän på senare år har man börjat fundera på kostnadsrelationerna mellan olika hamnar och hamnar i olika länder. Kostnaderna för anløp av svensk hamn är generellt sett ungefär dubbelt så höga som för motsvarande anløp i utlandet. Det finns därför anledning att vara försiktig och inte bara rutinmässigt föra kostnader till Sjöfartsverkets budget. Blir avgifterna för höga är risken stor att trafiken försvinner från svenska hamnar, och då har man inget vunnit.

Förra året stoppade riksdagen ett förslag till ny taxa för Sjöfartsverket. Under det gångna året har nästan inget i det förslaget förändrats, och den då så hårt kritiserade taxan träder i kraft vid årsskiftet. Det innebär en kraftigt förändrad prisbild för flera olika verksamheter. De svenska raffinerierna får ett sämre konkurrensläge, den direkta transoceaniska linjetrafiken på Göteborg får väsentligt högre kostnader, och inrikesjöfarten får ännu sämre möjligheter att klara sig, för att nu nämna några exempel.

Utan att ändra på själva grundprincipen, att Sjöfartsverket skall drivas affärsmässigt, kan det ändå finnas anledning att granska de kostnader som i dag placeras i verkets budget. Skall isbrytning – som egentligen är en regionalpolitisk fråga – betalas av oljehamnarna på västkusten? Det är kanske litet tillspetsat uttryckt, men det är resultatet av dagens taxa. Skall sjöräddningen betalas av näringen? Så sker inte när det gäller kostnaderna för den kommunala räddningstjänsten och inte heller för den statliga fjällräddningen. Skall bibliotek och filmverksamhet betalas av sjöfartsavgifterna? Det var bara några exempel.

Herr talman! Per Westerberg ägnade en stor del av sitt anförande åt Kommunikationskommitténs förslag. Den utredningen missade tyvärr helt sitt syfte. I vad som skulle vara en övergripande belysning av transporter-

*Fel! Okänt
växelargument.*

na i Sverige lämnades sjöfartsfrågorna praktiskt taget helt utanför. Om utredningens förslag genomförs kommer svårigheterna för sjöfarten att bli än större, och vi kommer i stället att få mer transporter på våra vägar – det var väl inte meningen?

Sverige behöver en fungerande sjöfartspolitik, både för vår svenska rederinäring och för sjötransporter längs våra kuster och på våra sjöar.

De moderata reservationerna innehåller en mängd olika förslag, av vilka jag har berört några här i dag. Jag nöjer mig för övrigt med att stödja Per Westerbergs yrkande på reservation nr 2.

Anf. 183 SIVERT CARLSSON (c):

Herr talman! Sjöfarten har lång tradition av att vara många länders, också vårt lands, livsnerv mot internationella marknader. Och förklaringen är givetvis enkel. På ett klot som till två tredjedelar består av vatten är det naturligt att detta element sedan länge använts som transportväg. Huvuddelen av vår export och import går på köl.

Sjöfarten är internationell, med allt vad det för med sig av möjligheter till och behov av samverkan och samarbete, men också med allt vad det för med sig av konkurrensförutsättningar, bemanningskostnader, miljöregler osv.

Sjöfarten kommer med stor säkerhet av många anledningar, bl.a. som det mest energieffektiva trafikslaget, att bli allt viktigare i det internationella umgänget. Sjöfart är miljöfart. Men också sjöfarten kan och måste bli än mer miljöanpassad. Fartygstrafiken står för en stor del av hela transportsektorns utsläpp av kväveoxider. Oljeutsläppen blir bara fler och större. Från att tidigare ha legat på en relativt konstant nivå har exempelvis antalet utsläpp i Östersjön under 1990-talet ökat dramatiskt. Östersjöns ansträngda miljö försämras alltmer för varje gång ett fartyg släpper ut spillolja eller dumpar oljeavfall. Den biologiska mångfalden, fåglar och växter, är allvarligt hotad. Varje vinter dör tiotusentals fåglar bara längs den svenska kusten, framför allt på Öland och på Gotland.

De samarbetande öarna – den s.k. B 7-gruppen – Öland, Gotland, Bornholm, Dagö, Rügen, Ösel och Åland utsätts, liksom hela Östersjöns och andra vattens marina miljö, ständigt för de allvarliga hot som olyckor och olagliga oljeutsläpp utgör. De internationella överenskommelser som alltsedan undertecknandet av Helsingforskonventionen 1974 har uppnåtts måste mera konkretiseras och accentueras, nätverk måste på alla plan bildas och ansvaret för dessa alltfler olagliga utsläpp måste kunna fastställas, så att någon någon gång får stå till svars för de skador som åstadkoms.

Utskottet säger att en särskild utredare senast den 31 december i år skall föreslå åtgärder ”för att effektivisera det rättsliga beivrandet av dessa utsläpp”. Ja, detta är en nödvändighet. Vi är många som med spänning och stor förväntan ser fram mot dessa snara förslag.

Den ökande sjöfarten, och inte minst den ökande färjetrafiken i Östersjön, kräver givetvis att transportsystemen anpassas till vad naturen tål. Föreningarna är i dag alldeles för stora. Jag är medveten om att en hel del görs på det här området. Jag är också medveten om olika länders skiftande förutsättningar, vilja och förmåga att driva detta miljöarbete. Men det finns, såvitt jag förstår, inga genvägar, om vi menar allvar med att vilja arbeta för ett uthålligt och hållbart samhälle i balans med naturen

och den enda moder jord som vi har att leva av och på. Problemen måste lösas.

Självklart uppstår problem, konkurrensnackdelar m.m. om vårt land ensidigt inför nya regler beträffande exempelvis katalysatorer. Därför måste frågorna lösas på internationell nivå, och regeringen måste aktivt verka för skärpta internationella överenskommelser om en miljöriktig sjöfart. Från Centerns sida vill vi se att regeringen återkommer med en redovisning av vidtagna åtgärder och en handlingsplan över hur sjöfarten skall minska de miljöskadliga utsläppen. Regeringen bör också i planen ange hur man ämnar arbeta för att få denna handlingsplan internationellt accepterad. Jag förutsätter att arbetet i första hand bör ske inom EU och IMO.

Herr talman! Vi är alla överens om att sjöfarten har och kommer att ha en mycket stor betydelse såväl för svensk utrikeshandel som för svenskt näringsliv. Vårt land utbildar högkvalitativt sjöbefäl, och vårt land behöver en högkvalitativ sjöfart. Därför är det viktigt att slå vakt om svensk sjöfartsnäring, skapa ett positivt klimat för näringen men också rimliga konkurrensvillkor.

För att också framöver kunna ha en handelsflotta under svensk flagg är det, enligt Centerns mening, nödvändigt att nu behålla sjöfartsstödet. Jag är ganska övertygad om att detta i dag fortfarande är en förutsättning för att den svenska handelsflottan skall kunna konkurrera på den internationella marknaden. Jag menar att en avveckling av sjöfartsstödet i dag innebär en risk för ökad utflaggning.

De kraftiga skattesubventioner som exempelvis Norge och Holland, med EU:s goda minne, nu infört på sjöfartsnäringens område medför en uppenbar risk för att svenska rederier väljer att flagga ut sina fartyg för att bättre hävda sig i den internationella konkurrensen.

Sverige måste därför med kraft agera inom EU för att stoppa åtgärder av det här slaget. I avvaktan på att denna typ av konkurrensnedvidande subventioner stoppas måste Sverige vidta åtgärder som gör att svensk sjöfart, under svensk flagg, kan konkurrera på likvärdiga villkor med sjöfarten i andra EU-länder.

Vi förutsätter att regeringen inser allvaret i denna fråga, och vi föreslår därför från Centerns sida att regeringen snarast återkommer till riksdagen med förslag till åtgärder i den här frågan.

Så till sist, herr talman, några ord om det s.k. Gotlandstillägget, som riksdagen i december förra året beslutade successivt skulle avvecklas med 0,2 procentenheter per år under åren 1997, 1998 och 1999. Utvecklingen har under innevarande år visat på negativa effekter för Gotlands näringsliv, vilket har fått till följd att andra åtgärder måst vidtagas.

Från Centerns sida menar vi att det ur rättvise-, regional- och närings-synpunkt är viktigt att kostnaderna för godstransporter till eller från Gotland inte är högre än taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt.

Även om utskottets ledamöter i den här frågan tycks ha delade uppfattningar, är det vår bestämda mening att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget nu bör anstå i avvaktan på den långsiktiga lösning som NUTEK fått i uppdrag att utreda och presentera.

Herr talman! Jag står givetvis bakom Centerns samtliga reservationer men yrkar för tids vinnande bifall enbart till reservation nr 26.

Anf. 184 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Den svenska handelsflottan har under 1997 minskat under svensk flagg. Orsaken till minskningen är att konkurrensförhållandena mellan EU-länderna dramatiskt har förändrats under slutet av 1996 och 1997. EU:s s.k. riktlinjer för exempelvis regler för lägre beskattning av rederier har skapat förutsättningar för sjöfartsnäringen att minska sina kostnader för ombordanställda och för bolag. Länder som Holland och Norge har nya regelverk, som innebär gynnsammare utvecklingsmöjligheter med lägre kostnadsnivåer för den nationella flottan. Tyskland följer nu också efter och kommer att anpassa sig till lägre skatt på rederier.

Under 1995 var handelsflottans nettoökning 16 fartyg och under 1996 ytterligare 13 fartyg. Flottan bestod den 1 januari 1997 enligt Sveriges Redareförening av 256 fartyg om sammanlagt 2,4 miljoner ton dödvikt. Därefter har flottan minskat och bestod den 1 oktober 1997 av 240 fartyg om 2,2 miljoner ton dödvikt.

Herr talman! Minskningen fortsätter nu i allt snabbare takt. Beslutet om sjömansskatten här senare i kammaren i dag kommer att ytterligare förvärra situationen när skatteutskottets majoritet driver igenom sin linje.

Nuvarande bidrag till svenska rederier tillkom i slutet av 1980-talet, då den svenska handelsflottan var på väg att raderas ut av en förödande internationell konkurrens. Fartygen måste ges en konkurrensförstärkning för att klara de relativt sett höga kostnader som då gällde under svensk flagg. Bidraget har alltså haft en konkurrensutjämnande utformning för att svenska fartyg skulle kunna fortsätta sin verksamhet.

Redan vid införandet av ett sådant system visste vi att det var otillräckligt för att den svenskflaggade sjöfarten fullt ut skulle kunna hävda sig. Konkurrensen på den internationella marknaden är etablerad på betydligt lägre kostnadsnivåer.

Herr talman! Detta leder mig till två slutsatser. Den ena är att bidragen till sjöfarten inte nu får urholkas, om vi skall kunna bibehålla den svenska handelsflottan och ge den rimliga möjligheter att anpassa sig och överleva. Den andra är att vi även fortsättningsvis måste räkna med att en stor flotta av fartyg från Sverige opererar under utländsk flagg, förhoppningsvis ledd från svenska rederikontor, men även på det området finns det mörka moln. Den del av den svenska flottan som vid halvårsskiftet 1997 opererade under utländsk flagg uppgick till 398 fartyg med 21 miljoner tons dödvikt.

Även om fartygen av kostnadsskäl måste bära utländsk flagg är de av stort värde för Sverige. I denna kategori finns stora tank- och bulkfartyg, kategorier som i stort sett saknas under svensk flagg. Driften av dessa fartyg tillförsäkrar oss en oundgänglig kunskap av stor strategisk betydelse. De utgör också en värdefull grundval inte bara för rederierna utan också för den maritima sektorns serviceföretag.

Herr talman! Det som nu är viktigt för svensk sjöfartspolitik är att den snarast ligger i linje med EU:s strategi för sjöfarten, såsom den kommer till uttryck i den s.k. Kinnockplanen. Det är också viktigt för svensk sjöfart att regeringen nu följer EU:s tankar i de s.k. riktlinjerna för exempelvis skatteregler och ger den svenska sjöfarten förutsättningar som innebär konkurrensneutralitet.

Det är också viktigt att påpeka att den s.k. cabotageförordningen är så utformad att svensk kusttrafik är öppen för samtliga EU-flaggor under

*Fel! Okänt
växelargument.*

vilka man i dag arbetar under bättre konkurrensförhållanden än den svenskflaggade flottan. Detta kan innebära att det är mera konkurrensmässigt att operera med fartyg från Norge. Också det är ett hot mot den svenska kusttrafiken.

Herr talman! Även om vi inte behandlar utbildning i detta betänkande utan i ett annat betänkande vill jag påpeka att den svenska handelssjöfartens utbildning och kompetensnivå måste bibehållas och stärkas både av konkurrensmässiga skäl och av miljö- och säkerhetsskäl. I årets budgetproposition anges att Sjöfartsverket ger en särskild utredare i uppdrag att kartlägga behovet av utbildning inom sjöfarten och ytterligare ser på samordningen. Det är viktigt att det sker. Vi har i andra debatter haft uppe hur viktigt det är att sjöbefälsutbildning sker i landet och ges en riktig omfattning.

När det gäller kapitalförsörjningen är det viktigt för de medelstora svenska rederierna att regeringen snabbt presenterar ett förslag i enlighet med EU:s riktlinjer och det som kommer fram av den särskilda utredningen. Det är också viktigt att skattereglerna i övrigt kan EU-anpassas, och kammaren bör senare i dag rösta för att sjömansskatten skall fortsätta att vara kvar.

Herr talman! Jag vill ta upp en frågeställning om hur den svenska haverikommissionen har handlat gällande undersökningen om förlisningen av fiskefartyget Novi från Hamburgsund. Kenth Skårvik och jag har i en riksdagsmotion tagit upp detta, och motionen behandlas i betänkandet. För litet mer än två år sedan skedde den tragiska förlisningen av Novi. Den 6 juni 1997 gjordes ett trålfynd som med stor sannolikhet pekade ut platsen där Novi antogs ligga. Genom ett privat initiativ som finansierades av en hjälpfond kunde Göteborgsföretaget Marin Mätteknik den 8 november 1997 filma vraket som ligger på 283 meters djup väster om Väderöarna.

Filmen bekräftar att Novi hittats. Stort intresse finns nu från anhängare, yrkesfiskare och sjöfartsfolk att undersöka vad som har hänt, om det finns skador på skrovet eller om en kollision har skett. Den svenska haverikommissionen har dock till stor förvåning meddelat att den inte tänker genomföra en sådan undersökning. Det danska sjöfartsverket har däremot förklarat att det finns all anledning att undersöka vraket. Novi har tidigare haft dansk ägare och genomgått besiktning och provkrängning.

Herr talman! Jag tycker det är märkligt att den svenska haverikommissionen uppträder på detta sätt. Rimligen borde reglerna vara så utformade för Statens haverikommission att man kan undersöka varje ledtråd som kan förhindra en ny olycka. Det gläder mig att utskottsmajoriteten tydligen är inne på samma linje i betänkandet, och jag skall få ett interpellationssvar av kommunikationsministern efter helgerna. Jag tycker att detta är en skandal.

Herr talman! Jag vill slutligen yrka bifall till reservation 22 från Folkpartiet, angående den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft, och till reservation 34 från Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna, angående fritidsbåtsregister.

Anf. 185 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Jag tänker försöka att hålla mig inom den angivna taletiden.

Svensk sjöfart befinner sig som jag ser det i dag i en besvärlig situation. Hotet mot utflaggning av fartygsregistrering till bl.a. Norge med låglönebesättningar som används i svenska vatten har satt de svenska rederierna under hård konkurrens. Risken finns att svensk sjöfart kommer att flaggas ut eller att dö sotsdöden.

Dessa problem har varit väl kända under en längre tid. Men ingen kunde väl egentligen tro att de EU-regler man diskuterade skulle innebära att kommissionen säger att det står länderna fritt att göra hur de vill när det gäller skatteregler och avgiftsregler, när man en gång var överens om att man skulle ha samma regler för sjöfarten.

Men sedan gick Norge emot det. Holland gick emot det, och nu är Tyskland på väg att göra likadant. Det betyder att svensk sjöfart står i en helt annan situation i dag än vad den gjorde för några år sedan. Vi berömde regeringen för att den hade en långsiktig plan för sjöfarten. Nu ställs den helt och hållet på huvudet.

Det som jag mest förundrar mig över och som jag skulle vilja fråga om är det norska internationella skeppsregister som kallas för NIS. Man har ingen möjlighet att trafikera norska farvatten och är alltså förbjuden att trafikera norsk kust. Man har möjlighet att transportera gods till och från Norge men kan inte bedriva sjöfart där.

Som jag skrev i min motion kan NIS-sjöfarten aldrig trafikera Hurtigrutten. Det är man förbjuden att göra. Däremot får NIS-sjöfarten frakta på Sverige. Det första register man hade hette NOR. Enligt det har man en helt annan typ av besättning där man följer de givna reglerna. Det är ett gammalt avtal som Sverige hade med Norge långt innan NIS fanns, såvitt jag förstår. Det är märkligt att man inte från svensk sida bryter det avtalet. I dag har NIS i huvudsak sin trafik på Sverige.

Om inte Norge, som är anknutet till EES-avtalet, följer EU:s regler, framför allt när det gäller NIS-sjöfarten, har EU-kommissionen sagt att dessa fartyg inte är välkomna på EU:s vatten. Men vi i Sverige tillåter den sjöfarten. För mig är det väldigt konstigt. Jag tycker att man på ett lätt sätt skulle kunna få bort fartyg som trafikeras enligt de norska sjöfartsregistren från svenska farvatten.

I en annan reservation som jag har skrivit och som är fogad till betänkandet har jag hakat på Sten Anderssons motion om oljeutsläppen i Östersjön. Han skrev en motion som jag tycker är bra. I dag har man över huvud taget inte kunnat fälla någon för de oljeutsläpp som sker på grund av dessa krångliga regler. Han menar i sin motion, som blev min reservation, att det skulle vara lätt om man hade samma regler som när man t.ex. hyr en bil. Då är man faktiskt ansvarig för den.

Man kan inte hyra en bil, köra för fort, helt plötsligt åka fast för polisen och då säga: Det är inte mitt fel. Det är den som jag har hyrt bilen av som är ansvarig. Sådana tankegångar hade han i sin reservation. På ett enkelt sätt skulle man kunna komma åt okynnesutsläppen i Östersjön, där i princip ingen blir åtalad. Jag tror att det skulle minska oljeutsläppen i Östersjön. Vi kan i dag inte fälla någon över huvud taget för dessa okynnesutsläpp.

Anf. 186 INGRID NÄSLUND (kd):

Herr talman! Sjötransporter är mycket effektiva ur energisynpunkt, bara godsflödena är tillräckligt stora. Om sjötransporterna skall kunna bli

attraktivare för sådant gods som i dag går på landsväg, måste hanteringskostnaderna i hamnarna minskas. Ett steg i den riktningen är den samordning av hamnverksamheterna i Väneren som skett med bättre utnyttjande av personal och utrustning. Motsvarande möjligheter måste också finnas i Mälaren och i många regioner längs våra kuster. Det är angeläget att ta till vara dessa möjligheter, i första hand genom samarbete mellan berörda kommuner och hamnbolag.

Sjöfarten står för en betydande del av trafikens utsläpp av svaveldioxid och en stor och ökande andel av kväveoxiderna, men i dag finns det tekniska möjligheter att minska dessa utsläpp. Åtgärderna är kostnadseffektiva om man jämför med de åtgärder som genomförs i vägtrafiken och bör därför genomföras i största möjliga utsträckning.

Det finns dock en tröghet i de internationella sammanhang som reglerar sjöfartens utsläpp. Därför anser vi kristdemokrater att det är viktigt att Sverige driver på för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten i internationella organ som t.ex. FN:s maritima organisation IMO och i EU.

Säkerhetsfrågorna inom sjöfarten har fått speciell aktualitet på senare tid i och med ett antal allvarliga olyckor i vårt närområde. Färjetrafiken mellan Sverige och länder på den östra sidan av Östersjön samt mellan Sverige och Danmark och Tyskland är som vi vet mycket omfattande. Sverige har länge varit pådrivande i dessa frågor i internationella sammanhang. Ändå har vi sett de här olyckorna inträffa.

Vi kristdemokrater anser att arbetet i olika internationella organ, EU och IMO, måste intensifieras för att man skall kunna uppnå de sjösäkerhetsmål som är rimliga med tanke på omfattningen av persontrafiken över Östersjön, Kattegatt och Skagerrak. Det är vår uppfattning att den sjösäkerhetskommitté som regeringen fattat beslut om måste leda fram till sjösäkerhetsåtgärder för denna trafik som är mer långtgående än vad som är möjligt i internationella sammanhang. Detta förutsätter bilaterala avtal med berörda länder, men vi tror att det finns förutsättningar för att få till stånd sådana avtal nu.

Jag skall bara säga några ord om Sjöfartsverket. Verket har enligt Kristdemokraternas mening bedrivit sin verksamhet med kompetens och skicklighet. Ekonomin är god, och verksamheten drivs med effektivitet. Vi tror att detta till stor del beror på att verket i huvudsak finansierar sin verksamhet med medel från sjöfartssektorn och att det finns ett nära samarbete dem emellan.

Den 1 januari 1998 kommer en ny farledsavgift att införas med en miljödifferenterad avgift för sjöfarten. Vi kristdemokrater anser att ekonomiska styrmedel är bra för att stimulera verksamheter att utvecklas mot en mer resurseffektiv och miljövänlig hushållning.

Herr talman! För att styrmedlet skall få den effekt man vill uppnå måste vissa förutsättningar vara uppfyllda. En förutsättning är att de aktörer eller system som styrmedlet avser att påverka har rimliga möjligheter att styra sin verksamhet i avsedd riktning. Annars blir avgiften en ren skatt.

Ekonomiska styrmedel måste också harmoniseras på internationell nivå för att få avsedd effekt. Om Sverige ensidigt inför skatter som snedvrider konkurrensen på en så internationellt rörlig verksamhet som sjöfar-

ten riskerar vi att verksamhet överförs från svensk till utländsk regi utan att några miljövinster har uppnåtts.

Det finns tecken som tyder på att de aktuella farledsavgifterna som träder i kraft den 1 januari 1998 kommer att snedvrída konkurrensen inom sjöfarten och faktiskt försämra miljön, även om avsikten har varit den rakt motsatta. Detta gäller speciellt oceangående fartyg för vilka farledsavgiften innebär en avsevärd kostnadshöjning.

Värst kommer de stora godsflöden till Sverige som betjänas av containerfartyg, huvudsakligen via Göteborg, att drabbas. Huvuddelen av godset skeppas med oceanfartyg som är insatta på linjer mellan Europa och Fjärran Östern. Enbart Maersk Sverige, som ingår i en koncern som bedriver containertrafik över hela världen, sysselsätter nio fartyg på linjen. Det handlar om nybyggda fartyg med det mest miljövänliga framdrivningsmaskineri som är tillgängligt, nämligen lågvarviga tvåtakts dieselmotorer. Ett sådant oceangående fartyg ersätter två mindre. På det sättet minskar man avsevärt utsläppen per fraktat ton. Trots att rederierna anlöper Göteborg med de nyaste och mest miljövänliga containerfartygen kommer de från den 1 januari nästa år att belastas med extra skatt som kommer att få klart miljöskadliga konsekvenser.

Oceangående fartyg har helt enkelt inga möjligheter att angöra svenska hamnar så många gånger per år som krävs för att undgå farledsavgifter, eftersom rutterna till andra sidan jordklotet tar så lång tid. Av liknande skäl blir det lika omöjligt att få befrielse från fyravgifter. Förslaget slår därför dubbelt mot denna sjöfart.

Som farledsavgiftssystemet är utformat blir det en avsevärd merkostnad för denna trafik utan att avsedda miljöeffekter uppnås. Konsekvensen kan i stället bli att fartygen anlöper en hamn på kontinenten, t.ex. Hamburg, där avgifterna är mycket lägre. Därifrån kan lasten mycket väl överföras till landtransporter. Om det då blir landsväg i stället för järnväg, vilket det många gånger blir, har både trafiksäkerheten och miljön gjort en förlust. Det kan väl ändå inte vara det som är meningen?

De aktuella rederierna har i drygt ett år protesterat till myndigheterna utan resultat. Vi kristdemokrater ser utvecklingen som mycket allvarlig, särskilt för Göteborg som hamn – det vill jag som göteborgare särskilt understryka – och för de stora infrastrukturinvesteringar som pågår på såväl järnvägs- som vägnätet för att kunna utnyttja hamnens strategiskt viktiga läge.

De få oceangående containerrederier som kontinuerligt anlöper Göteborg riskerar att försvinna – just som arbetet har inletts med att utveckla Göteborg som en ”Nordic Hub”.

En växande andel av framför allt last från oceangående containerrederier är last som skall vidare till de andra nordiska länderna, Baltikum och Ryssland. Det är last som är kontrollerad av svenska företag och handelshus. Risker finns nu för att sådana laster i framtiden går svensk hamn förbi till skada för svenskt näringsliv och sysselsättning.

En politik som leder till att arbetstillfällena går förlorade i Sverige, att förseningar och fördröjningar uppstår och att miljön dessutom blir mer utsatt för utsläpp är i alla stycken negativ enligt Kristdemokraternas sätt att se.

Det nya systemet med farledsavgifter och miljödifferenterade avgifter måste ses över och nyanseras så att det inte ger dessa negativa effekter för

miljön och för den oceangående sjöfarten. I avvaktan på detta måste fartyg i transocean trafik ges dispens från de föreslagna avgifterna som träder i kraft den 1 januari.

Detta anser vi, och yrkar därför bifall till reservation 24.

Jag vill bara nämna att jag tycker att regeringen i frågor om konkurrensutsatthet och när det gäller Sveriges sjöfart och även fiske – vi är berörda av båda dessa näringar i Göteborg – har en väldigt stor brist på eftertänksamhet och långsiktighet. Regeringen agerar utan att på minsta sätt ta hänsyn till konsekvenserna. Detta rör näringar som i många fall har ärvts från generation till generation. Människor skaffar sig en gedigen utbildning, där branschen själv är med och satsar eftersom den utbildning som finns inte är tillräcklig. Ändå slår regeringen undan fötterna på dessa näringar. Vad är avsikten? Vill regeringen få fler arbetslösa? Vill den inte att Sverige skall ha de här betydande näringarna?

Anf. 187 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! När riksdagen för ett år sedan antog ett nytt näringspolitiskt mål för svensk sjöfartspolitik var syftet att sjöfartsnäringen skulle ges en mer långsiktig och stabil utveckling. Beslutet innebar att staten skulle tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor och därmed tillvarata sjöfartens möjligheter att såsom en konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges handelsbalans.

För att ge mer långsiktighet lades fast att det s.k. rederistödet också fortsättningsvis skulle utgå. Det innebar att arbetsgivaren skulle få återbetalning från staten för kostnader för vissa delar av löneskatt samt sociala kostnader fram t.o.m. år 2001. Denna garanterade återbetalning skulle således i första hand gälla under en femårsperiod. Vi kan i dag konstatera att förändringar går snabbt. Nu, ett år senare, är nämligen svensk sjöfartsnäring hotad av ökade statssubventioner i flera andra sjöfartsländer, som också kan väntas få efterföljare.

Sjöfarten är till sitt väsen en internationell näring som verkar i en extrem, konkurrensutsatt miljö. Den ökade avregleringen och den allt starkare globaliseringen av ekonomi och handel förstärker ytterligare sjöfartens internationella prägel.

Nationella särdrag eller lokala regelverk blir allt svårare att upprätthålla, i synnerhet för de mindre nationerna. Det är också förklaringen till att internationellt utarbetade och accepterade regler har en avgörande betydelse för de länder som, för sin egen marknad, är beroende av att själva bedriva sjöfart.

Herr talman! Nu har vi här i dag trafikskottets betänkande liggande på våra bänkar i avvaktan på beslut. När det gäller sjöfartens övergripande mål, verksamhetsinriktningen för den svenska handelssjöfarten och internationell konkurrens finns det en bred samsyn mellan partierna här i riksdagen med undantag för Moderata samlingspartiet.

Även om det i betänkandet föreligger reservationer från samtliga partier finns det en samsyn – men det gäller inte moderatreservationerna – som går ut på att samhället skall ta ett övergripande ansvar för att vi skall ha en svensk sjöfartsnäring med svenska flaggor i aktern på våra fartyg. Sjöfartsnäringen skall kunna ges en långsiktighet och utvecklas för framtiden. Detta är viktigt inte bara för att vi själva är så beroende av en fungerande sjöfartsnäring, utan också för att vi skall kunna delta på det in-

*Fel! Okänt
växelargument.*

ternationella planet när det gäller sjö- och vattenmiljö och övrig sjösäkerhet för dem som färdas på våra vatten.

Moderaternas reservation skiljer sig genom att de egentligen inte tycker att samhället skall ta på sig ett ansvar och ge några långsiktiga regler, med undantag för vad som gäller för de anställda ombord på våra fartyg. I moderatmotionen sägs det att den arbetsrättsliga lagstiftningen måste ändras så att möjligheter till sympatiblockader begränsas samt att de fackliga organisationernas internationella befogenheter begränsas. Bemanningsregler skall begränsas till att enbart gälla sjösäkerheten. Den fackliga vetorätten skall upphävas.

Att arbeta på sjön är speciellt. Arbetstider, frånvaro från hemmet och social miljö gör att det skiljer sig från den övriga arbetsmarknaden. Därför finns det speciella regler för sjuklön, arbetstid och semester. Dessa spelregler vill Moderaterna avskaffa. Restriktionerna skall enbart gälla de ombordanställda utan någon motprestation från arbetsgivarnas sida.

Moderaterna framställer det alltid så att det är löntagarna som skall klämmas åt. Det är de som är de onda. Företagarna och kapitalägarna är de goda. Hårdare anställningsvillkor, slopande av regler och sänkta skatter löser alla problem enligt Moderaternas reservation. Jag vill uttala min stora tillfredsställelse över att inget av de övriga partierna i utskottet ställt sig på Moderaternas sida.

Jag instämmer i stort sett i vad som framhålls i reservationerna på denna punkt från Centerpartiet, Miljöpartiet, Folkpartiet och Vänsterpartiet utom det som gäller tillkännagivandet till regeringen. Reservanternas synpunkter finns införlivade i utskottets skrivning. Dessutom tillsatte regeringen den 15 maj i år en utredning på grund av de ändrade förutsättningarna för sjöfartsnäringen under senare tid. Den utredningen har till uppgift att närmare utreda den svenska sjöfartsnäringens struktur, kapitalförsörjning och allmänna företagsvillkor. Vi kommer att få ta ställning till den under nästkommande år. Vi bör avvakta utredningens slutliga ställningstagande innan vi fattar andra beslut.

Karl-Erik Persson tar i sin reservation upp problemet Norge. Norge är ett problem, framför allt för oss här i Norden genom att Norge och Holland var först med att ge de ombordanställda full skattebefrielse, vilket också flera andra länder har framskridna planer på att ta efter. Men vad händer sedan? Blir det direkta statliga subventioner till rederierna som då slår ut andra länders hela sjöfartsnäring? Norge har ju också infört ett norskt internationellt register, NIS. Men de fartyg som finns med där tillåts inte att lasta och lossa i norska hamnar. De konkurrerar enbart med andra länders sjöfartsnäring.

Enligt uppgifter som jag har fått skall EU:s ministerråd, som sammanträder i dag och i morgon, ta upp den här frågan. Det förslag som ministerrådet har att ta ställning till är att man skall följa EES-reglerna och att NIS-registrerade fartyg inte skall ges rätt till cabotage inom EU om inte denna regel gäller NIS-registrerade fartyg också i Norge. Här tycker jag att Sverige skall ta klar ställning och verka för att så blir fallet. Man skall inte ge några undantag från EES-reglerna.

Herr talman! Vad beträffar de övriga reservationerna under avsnittet sjöfart vill jag säga att det är klart att vi måste följa det nya förslaget om sjöfartsavgifter och också eventuellt ändra det inom EU:s ramar om det skulle visa sig vara felaktigt utformat.

Isbrytning, miljö- och säkerhetsfrågor och ansvaret vid oljeutsläpp är områden som Sjöfartsverket har att följa för att vidta de åtgärder som anses vara nödvändiga. I detta arbete ingår också färjor och farleder i Stockholmsregionen och handelsflottans kultur- och fritidsråd.

När det gäller yrkandet i reservationerna om införandet av ett fritidsbåtsregister vill jag säga att denna beställning redan ligger hos regeringen.

Moderaterna i utskottet har inte bara *en* uppfattning om Gotlandstillägget som skiljer sig från de övrigas, utan de har *två*. Det skulle möjligen vara roligt om moderaterna i utskottet reste över till Gotland och redovisade sina ståndpunkter, men särskilt klarläggande skulle det inte bli. När det gäller Gotlandstillägget säger vi i utskottet att NUTEK i samråd med berörda intressenter utarbetar förslag till en modell för stöd till gods-transporter till och från Gotland. I avvaktan på en sådan mer långsiktig lösning bör den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget, som riksdagen tidigare har beslutat om, tills vidare anstå.

Herr talman! Slutligen vill jag yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer under detta avsnitt.

Anf. 188 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Håkan Strömberg och jag har en stor samsyn vad gäller sjöfartspolitik. Det känns bra att det är på det viset. Men jag tror att vi har ett gemensamt problem, och det är skatteminister Thomas Östros. Han har visat att han inte förstår att den svenska sjöfarten måste få en anpassning till de regler som den förre labourledaren Neil Kinnock har föreslagit i våras och som nu alltfler länder anpassar sig till. Thomas Östros har här i kammaren i frågesvar till mig under våren visat att han inte tänker föreslå något sådant. Det är viktigt att tala om för skatteministern att varje jobb till sjöss ger minst fyra fem jobb i land, och det är viktigt för den svenska arbetsmarknaden.

I förrgår ringde en styrman från Skärhamn på Tjörn till mig och berättade att han mot sin vilja nu går på en norsk båt. Då betalar han skatt i Norge, men han har sina barn i skola på Tjörn där han inte betalar skatt. Detta visar ju hur orimliga konsekvenserna blir om man inte kan göra en EU-anpassning.

Håkan Strömberg, berätta för Thomas Östros, gärna med kulram kanske, att den politik han företräder innebär mindre jobb i Sverige och mindre skatt till Sverige.

Anf. 189 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Det var glädjande att också Erling Bager inser att vi har en stor samsyn. Problemet är ju inte bara den svenska skatteministern. Han är medveten om de internationella problem som finns. Nu har man ju börjat med att ge skattebefrielse från bolagskatt. Men vad sker i nästa drag? Är det ett direkt stöd till redarna? Är det så man kommer att gå vidare? Man måste ju jobba på ett internationellt plan här så att man får enhetliga regler också när det gäller sjöfarten som är så internationell.

Om det bara vore så enkelt som att diskutera med den svenska skatteministern för att problemen skulle lösas skulle vi självfallet göra

*Fel! Okänt
växelargument.*

det. Men problemen är internationella. Det pågår ju en tävling med subventioner mellan olika länders sjöfartsnäring.

Anf. 190 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! EU har ju föreslagit riktlinjer, via Neil Kinnock som ansvarar för sjöfartspolitikerna inom EU-kommissionen, om att rederiföretag skall kunna ha lägre skatt. Det innebär att Holland började. Norge följer med sitt avtal. Tyskland och flera andra länder kan driva rederiföretag för 50 % lägre kostnader än svenska rederier.

Det är självklart att det blir en omöjlig ekvation att driva ett svenskt rederi när det är 50 % dyrare än för ett holländskt, tyskt eller norskt rederi. Det innebär att vi tar död på den svenska handelsflottan om inte vi, som är med i EU, kan föra en politik som är samstämd med EU:s riktlinjer och skattepolitik. Det är viktigt att få Finansdepartementet att inse detta, dvs. en harmonisering av den svenska sjöfartspolitikerna med EU.

Anf. 191 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Eftersom Sverige är så beroende av sjöfart – nära nog 98 % av det som går till och från Sverige går på köl – är det självklart att vi inte kan agera så att vi inte har en svensk sjöfartsnäring i framtiden. Det tycker jag också att denna samsyn har visat.

Problemet är ju att EU inte säger att man skall ha dessa regler. Man tycker att subventionssystemet med skattebefrielse skall tas bort. Men i och med att detta redan var infört i länderna var EU inte beredd att nu komma med något annat förslag. Men på sikt vill man ta bort detta, och det står också i EU:s regelverk.

Anf. 192 INGRID NÄSLUND (kd) replik:

Herr talman! Vi måste leva i harmoni med EU:s regler. Precis som Håkan Strömberg tidigare sade sker allt snabbt. Då måste också den svenska regeringen kunna agera snabbt. Det hjälper inte oss om EU har för avsikt att så småningom se till att dessa undantagsregler inte finns eller att det inte finns möjlighet att ge skattebefrielse eller redarstöd. Det är vad som händer i den aktuella situationen.

Jag har nära kontakt med redare på Domsö som svarar för en stor del av den svenska handelsflottan. För dem rör det sig om månader. Stora fartyg kan inte få miljonvinster varje år. Det finns inte några möjligheter. Man måste efterlysa ett snabbt agerande. Sedan får reglerna ändras igen i samband med att det sker ändringar i EU. Då kan vi harmonisera och få mer av den sjöfartspolitik vi vill ha.

I sådana här fall har vi inte råd att vänta på att utredningen blir färdig för att få en långsiktig sjöfartspolitik. Vi vet inte heller om den kommer att hålla om EU kommer med andra regler. Vi får faktiskt finna oss i att snabbt anpassa oss.

Anf. 193 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Det är detta som är problemet.

För ett år sedan stod vi här i kammaren och fattade beslut om sjöfartspolitikens långsiktiga inriktning. Det var förslag som redarna och de ombordanställdas fackliga organisationer enligt tyckte var bra. De såg en

möjlighet för svensk sjöfartsnäring att utvecklas. Redan under våren kom signaler om pensionssystemet. Den 15 maj tillsatte regeringen en utredare som skulle se över den uppkomna situationen. Det har gått ett halvår, och vi förväntar oss att man under våren kommer med ett förslag som vi kan ta ställning till. Jag tycker att regeringen har lyssnat och tagit ansvar för att vi kan bibehålla en svensk sjöfartsnäring i framtiden.

Anf. 194 INGRID NÄSLUND (kd) replik:

Herr talman! Både redarna och förbunden för dem som arbetar ombord är överens om att ett avskaffande av sjömansskatten är förödande. Det får en omedelbar effekt.

Om jag inte minns fel hörde jag Håkan Strömberg i Nordiska rådet säga till norrmännen att de bar sig illa åt när de försökte locka till sig svenska befäl. Men de ser om sitt hus. Det får faktiskt vi i Sverige också försöka göra.

Anf. 195 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Den norska kommunikationsministern sade att hon var beredd att verka för att anpassa de norska reglerna till övriga Norden. Sedan vet vi inte hur hållbart det är. Jag tror att vi får fortsätta att pressa Norge på den punkten. Det får också ske genom EU och EES-avtalet som Norge har undertecknat.

Anf. 196 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Det är glädjande att Håkan Strömberg så noga har läst våra reservationer. Han gav en riktigt bra beskrivning. Det var egentligen bara ett litet fel. Vi tycker inte att arbetsgivarna har helt vita synpunkter och fackföreningarna helt svarta. Men vad som är alldeles klart är att det fackliga övertaget på den svenska arbetsmarknaden är alldeles för stort. Det gäller inte bara på sjöfartsområdet. Det nyligen aktuella fallet på Ferrita i Eskilstuna är en klar demonstration av detta.

Fackföreningarna inom sjöfarten har varit ovanligt konfliktbenägna. ISS Britannia, Consafe, Argonaut och Stena Traveller är fyra relativt nyligen avkunnade fall i Arbetsdomstolen dit konflikter har drivits och som på lång sikt har fått prejudicerande effekter. Det bidrar till att sjöfartsnäringen söker sig bort från svenska vatten.

Något kort om Gotlandstillägget eftersom Håkan Strömberg har observerat att vi har två åsikter, dvs. två reservationer – även om det inte är så stor skillnad mellan dem. Jag tycker att det är fullständigt oacceptabelt, herr talman, att två stora börsnoterade företag använder offentliga medel – det är offentliga medel, dvs. lagreglerade även om de inte utbetalas av Finansdepartementet – för att förhindra konkurrens på den egna marknaden. Det kan inte vara förenligt med Konkurrensverkets regler. Det är definitivt inte förenligt med EU:s konkurrensregler.

Anf. 197 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Avtal mellan arbetsmarknadens parter undertecknas ju av två parter. Ibland är man självfallet inte nöjd med avtalet – men man skriver under. Sympatiätgårderna är en möjlighet som råder på en internationell marknad.

Vi vet att många seglar omkring med likkistor på våra vatten. Det finns inga regler för de ombordanställda, och de får ibland inte ut sina löner. Det är självklart att de fackliga organisationerna ibland vidtar sympatiåtgärder för att försöka få bukt med eländet. Det är ju också illojal konkurrens. Men framför allt när det gäller sjösäkerhet skall inte sådana fartyg få finnas. De skall bort från marknaden. Då är det bra att det går att vidta åtgärder så att de försvinner.

Anf. 198 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Nej, så är det faktiskt inte alls.

Låt mig gå tillbaka till Argonautdomen. Den gick ut på att en av Wallenius bilbåtar i Göteborgs hamn blockerades därför att man ville påtvinga ett svenskt avtal på en internationellt flaggad båt som tillhör ett annat rederi. Det finns inget svenskt rederi i den klassen med bilbåtar som har en dagskostnad på ca 100 000 kr som har råd att ta en konflikt. Därför framtvings dessa avtal. Det har ingenting med flytande likkistor och oseriösa redare att göra.

Anf. 199 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Herr talman! Det känns bra att konstatera – som Håkan Strömberg sade – den relativt breda samsyn som råder beträffande vår uppfattning om sjöfartsnäringen som näring. Det gäller också den relativt breda samsynen beträffande behovet av internationella överenskommelser.

Jag vill ta upp en frågeställning. Den gäller året om, nämligen oljespillet i Östersjön och på andra ställen. Redan i fjolårets budgetproposition skrev regeringen att man oroar sig över utvecklingen. Jag skall återge några siffror som belyser hur illa det kan vara.

Under åren 1990–1995 registrerades det 1 889 oljeutsläpp omfattande 3 200 ton i svenska farvatten. 144 fartyg identifierades. Ett av de 42 polisanmälda fallen ledde till åtal. Ingen fälldes.

Siffrorna ökar hela tiden. Vi skyfflar upp tusentals oljeskadade fåglar på Öland och Gotland. Den här utvecklingen leder till ett misstroende mot själva rättssystemet. Karl-Erik Persson tog upp den frågan tidigare.

Jag kan ge några exempel på åtgärder jag tror kan föreslås. Det handlar givetvis om att straffvärdet måste höjas, oljedumparna hittas, hamnar får mottagningsanläggningar, avgiften för vattenförorening höjs osv.

Jag bedömer Håkan Strömbergs inlägg så att ni ställer upp på att aktivt driva frågorna internationellt för att ytterligare puffa på i den riktningen. Är det riktigt?

Anf. 200 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Samstämmigheten försvinner inte med Sivert Carlssons senaste inlägg, utan jag är både stolt och glad över att vi kan ha denna samsyn. Det är helt klart att ingen av oss kan acceptera de siffror som Sivert Carlsson nämnde, utan man måste självfallet se till att vidta åtgärder. Man klarar det inte enbart genom att jobba nationellt, men det är en del av det. Vi förväntar oss att vår nya miljöbalk kan ge ökade möjligheter att klämma åt och vidta straffsanktioner mot dem som är försumliga. Men vi måste också jobba på det internationella planet. Det är helt klart att vi måste arbeta så.

Anf. 201 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Herr talman! Jag vill bara säga tack för samverkan i den frågan.

Jag har en kort fråga: Är det så att vi som är intresserade av de här frågorna kan förvänta oss att den utredare som skall utreda detta kommer med ett förslag före nyår, som det var sagt?

Anf. 202 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Eftersom jag inte riktigt vet vad utredaren kommer med kan jag inte utlova ett förslag. Vi skall också jobba med de här frågorna och sedan ta ställning till dem. Vi får då se vad vi kan åstadkomma där också.

Anf. 203 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Herr talman! Jag har en kort fråga till Håkan Strömberg. EU-kommissionen har när det gäller NIS-sjöfarten sagt att om Norge inte anpassar sig efter de generella regler som gäller kommer Norge att bli utestängt från EU:s vatten. Kommer då Sverige att göra likadant?

Anf. 204 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Jag kan inte säga hur man kommer att göra eftersom jag inte är med i de förhandlingarna. Jag hoppas att man följer rekommendationerna från ministerrådet. De rekommendationerna innebär att man inte skall ge några undantag från EES regelverk när det gäller internationellt registrerade fartyg. NIS gäller ju norska fartyg, och det finns också danska och andra. Norge har tydligen fått det här undantaget i EES-avtalets bestämmelser, men det vill man nu riva upp enligt det förslag som ligger.

Anf. 205 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! Jag skall tala om kommunikationsforskning och meteorologi. Det blir en minivariant på grund av tidsbristen.

För att möta framtiden med ett uthålligt samhälle har vi formulerat mål för kommunikationsforskningen redan 1993. Vi slog fast dem 1997, och de finns beskrivna såväl i budgetpropositionen som i betänkandet.

Anslaget i 1998 års budget fördelar sig på flera olika poster.

Först är det VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. De utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling åt myndigheter och andra uppdragsgivare. De får ett anslag från staten men bedriver även verksamhet mot avgifter.

VTI har och har haft problem som främst bottnar i att de har få beställare. Detta förhållande påtalas också i budgetpropositionen, och där sägs att VTI måste verka för att vidga kretsen av forskningsbeställare i avsikt att minska sin sårbarhet.

De problem som Centerpartiet tar upp i sin motion angående finansiering av forskningsresurser har uppmärksammats. Regeringen har tagit upp det i budgetproposition genom att påtala att det är viktigt att verksamheten utformas i dialog med beställarna, så att utveckling kan ske i enlighet med vad dessa efterfrågar. I vårt betänkande betonar vi att ambitionen bör vara att träffa långsiktiga överenskommelser om forskningsprogram

för att kunna förutse intäkter och ha underlag för att kunna ta upp lån till forskningsutrustning.

Beställarna KFB, Banverket och Vägverket har ett gemensamt ansvar för att skapa stabila förutsättningar för VTI. Det är väsentligt att de tar sitt ansvar så att VTI ges goda förutsättningar för en långsiktig utveckling.

Kommunikationsforskningsberedningen, KFB, har det övergripande målet att medverka till att bygga upp en gemensam kunskapsbas och säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB får årligen många förslag till projekt som de bedömer varje vår och höst. 1996 bedömdes sammanlagt 339 ansökningar, och av dessa beviljades 185 projekt.

Det pågår projekt bl.a. i Uppsala med spårbunden, förarlös busstrafik. Vänsterpartiet har motionerat om att de bör få stöd från KFB. Det är självklart ett angeläget projekt, men det är många andra projekt också. Det är viktigt att KFB tillåts inneha sin roll som den som har huvudansvaret för vilka projekt de vill satsa på. Det skulle vara omöjligt om vi här i riksdagen skulle sätta oss in i varje projekt och göra egna bedömningar. Jag tycker att vi med varm hand kan lämna över det arbetet till KFB.

Slutligen är det SMHI, som är den centrala förvaltningsmyndigheten för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. De har ett anslag som används till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap. Den övriga verksamheten finansieras med avgifter.

Affärsverksamheten bedrivs på kommersiella villkor på en helt eller delvis konkurrensutsatt marknad. I en tidigare budgetproposition uttalades att affärsverksamheten skall bedrivas med lönsamhetskrav.

Moderaterna tar i sin motion upp att SMHI:s affärsverksamhet bör bedrivas i mer affärsmässiga former och att detta bör komma till uttryck i effektmål, verksamhetsmål och avkastningskrav som riksdagen tar ställning till. Vi delar inte Moderaternas uppfattning på denna punkt.

Vi tar i dag ställning till en ny modell för beräkning av avkastningskravet i affärsverksamheten. Det innebär att SMHI skall belasta affärsverksamheten med en avgift som motsvarar 9 % av omsättningen. Detta nämns också i SMHI:s utredning.

Det finns naturligtvis många områden där forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet inom kommunikationssektorn känns angelägna, men utrymmet för nya kostnader är, som vi alla vet, begränsade.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande och avslag på reservationerna.

Anf. 206 KIA ANDREASSON (mp):

Herr talman! Jag skall prata om problem som orsakas av höghastighetsfärjor. Jag yrkar bifall till reservation 29, där det finns förslag till åtgärder för att stoppa dessa problem.

Som exempel skall jag ta Göteborg, därför att jag kommer därifrån.

Tre höghastighetsfärjor trafikerar sträckan Göteborg–Fredrikshavn. Det är två katamaraner och en enskrovsfärja. Dessa färjor orsakar skador som har dokumenterats och omvitnats av människor som drabbats.

Göteborg har en lång och trång infart genom skärgården till hamnen. Här har följande hänt:

- Bryggor/landgångar har slagits sönder.
- Gamla förtöjningsplatser har blivit omöjliga att använda.
- Småbåtar har vattenfyllets eller spolats upp på land.
- Badgäster har skadats. Det går över huvud taget inte att bada på vissa ställen.
- Bottenfauna har förstörts.
- På gamla traditionella fiskeplatser finns ej längre fisk.
- Erosion sker vid strandkanterna.
- Tidigare släta bottnar har nu våglinjer.
- Musselbankar är borta.

Varför gör man ingenting åt dessa problem, när de är omvittnade och dokumenterade?

Det gäller ekonomiska konsekvenser. Färjorna konkurrerar med andra färjor om tiden. De är byggda för att susa fram, och om hastigheten sänks är vitsen borta. Skall dessa färjor få konkurrera med de andra färjorna på bekostnad av miljö och fara för att människor skadas?

Undersökningar genomförda för danska myndigheter har klarlagt att våghöjden är lägre och vågperioden längre hos höghastighetsfärjornas svallvågor. Danskarna har infört en norm som innebär att vågorna inte får vara högre än 0,35 meter där vattendjupet är tre meter om det är nio sekunder mellan varje våg. Varje enskild höghastighetsfärja skall framföras på ett sådant sätt att dess svallvågor inte kommer att överskrida den angivna normen.

I Sverige pågår det också undersökningar. Sjöfartsverket leder en nordisk sjöfartsadministration som skall göra en gemensam utredning. Men så länge dessa utredningar pågår fortsätter skadorna. Skall det bli ytterligare en sommar med dessa olägenheter för människor? Vi måste sätta stopp. Vi måste införa en generell fartbegränsning på ungefär 12 knop, för då blir det inga problem.

I reservationen skriver vi just om hastighetsbegränsningen. Jag tycker att alla partier borde ställa sig bakom den – inte bara Miljöpartiet och Vänstern. Det måste vara av intresse för alla att vi får bort dessa olägenheter i fortsättningen.

Anf. 207 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Miljöpartiet tar upp höghastighetsfärjorna. Det är självfallet allvarligt att det har inträffat incidenter.

Jag vill peka på att höghastighetsfärjorna också är ett internationellt problem. Man får agera samfällt. Precis som Kia Andreasson säger har svenska Sjöfartsverket fått i uppdrag att för de nordiska länderna leda en sådan undersökning och lägga fram förslag till hur man kan agera för att de problem som har uppstått skall undvikas.

Vi har från Folkpartiets sida tyckt att det är rimligt att man avvaktar den utredning som svenska Sjöfartsverket nu arbetar med för nordiska länder. Såvitt jag förstår kommer förslaget att läggas fram under innevarande år.

När det gäller de incidenter som har skett i Göteborgs hamninlopp kan jag säga att man nu, om jag har fattat det rätt, har skärpt hastighetsgränserna för fartygen ut till Buskär för att se till att några tillbud inte sker.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 208 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Herr talman! Vitsen med reservationen var att se till att något görs omedelbart. De ytliga åtgärder som har vidtagits har inte räckt. Skador har dokumenterats.

I Danmark har man gjort en utredning. Statens skeppsprovninganstalt har gjort en utredning. Fiskeriverket har också gjort en utredning. Hur många utredningar skall vi ha? Vi vet att det är hastigheten som är orsaken.

Det är så enkelt att vi måste ta gemensamt ansvar och säga att man inte skall köra fort i skärgården där det orsakar skador. Så enkelt är det. Det behövs inte fler utredningar.

Min erfarenhet av dessa utredningar är att de kan dra ut på tiden i flera år. Det gällde Sivert Carlssons utredning om oljebrott. Den utredningen skulle ha varit färdig till hösten. Miljöpartiet har faktiskt tagit initiativ till den utredningen. Nu har den fått förlängd tid – till nyår 1998. Tiden har inte förlängts till detta nyår utan ett helt år till. Det är förfärligt.

Anf. 209 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Självfallet måste man ta problemen på allvar. Jag vill peka på att det ändå är Sjöfartsverket som är det verk i landet som skall titta på de utredningar som Fiskeriverket och andra har gjort och lämna förslag. Såvitt jag förstår jobbar Sjöfartsverket nu med detta. Det har gjort att vi i Folkpartiet avvaktar Sjöfartsverkets förslag.

Anf. 210 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Herr talman! Under tiden blir vissa öar i Göteborgs skärgård kanske en fjärdedel mindre eftersom stranderosionen är så omfattande.

Anf. 211 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Jag skall vara mycket kortfattad. Jag skall bara åberopa den utredning som Sjöfartsverket gör tillsammans med övriga sjöfartsverk i Norden. Jag har sammanställningen över miljöarbetet här, och där står det faktiskt att en första delredovisning skall komma omkring årsskiftet. Den är högaktuell och kommer i dagarna.

Anf. 212 THOMAS JULIN (mp):

Herr talman! Jag vill säga några ord om motion T611, som är ett förslag att göra Sjöfartsinspektionen effektivare.

Det finns all anledning att se över och förbättra landets sjöfartsinspektions möjligheter att fullgöra sitt uppdrag. Vi har under de senaste åren haft ett flertal allvarliga sjöolyckor som satt sjöfartssäkerheten i fokus. Ett exempel är Estonia.

De svenska hamnarna trafikeras inte sällan av fartyg som på grund av ålder och uteblivet underhåll är i mycket dåligt skick. Det är därför viktigt att vi får en skärpt kontroll av samtliga fartyg som trafikerar våra farvatten. Den skärpta kontrollen måste till för att garantera sjösäkerheten och skyddet av människor, miljö och egendom.

Det har framkommit att det behövs en märkbar förstärkning av fartygsinspektionens resurser. Ett tydligt exempel är Norrlandskusten, där det endast fanns två inspektörer när motionen skrevs. De hade ansvaret

för ett område som utgör 58 % av Sveriges yta – hela området norr om Dalälven.

I dag har de fått en förstärkning, och de två har blivit tre, men samtidigt har arbetsbelastningen på inspektörerna ökat. Nu skall t.ex. passage-rarfartyg besiktas en gång om året mot tidigare vartannat år.

Dessa inspektörer har ansvaret för tillsyn av sjöfarten längst Norrlandskusten samt på de stora inlandssjöarna, som också trafikerar av fartyg. Enligt uppgift färdas de under ett år ca 6 000 mil med bil för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. De förbrukar en avsevärd del av sin arbetstid bara till att förflytta sig inom detta stora område. De har beskrivit det som att de ibland använder mer tid till att åka bil än till att utföra sitt arbete. De kan därför knappast fylla det behov som finns av en effektiv inspektionsverksamhet.

Enligt uppgift kommer EU:s regler – EU-anpassningen – att mycket snart medföra stora förändringar som ytterligare belastar fartygsinspektörerna.

Herr talman! I dag förekommer ett samarbete mellan Sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen – ett samarbete som främst är utvecklat på Norrlandskusten, men som fungerar mindre bra på andra ställen i landet. Det är ett samarbete där Kustbevakningen med stöd av en av Sjöfartsverkets kungörelser utför vissa inspektioner.

Det framgår av den information som vi erhållit att det finns ytterligare uppgifter inom områdena fartygssäkerhet, farligt gods och vattenförorening från fartyg som med fördel kan klaras av Kustbevakningen. Kustbevakningens geografiska täckning av kusten borde i detta sammanhang medföra en betydande effektivitetsvinst.

Vi anser att regeringen bör se över möjligheterna att snarast utöka samarbetet mellan Sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen i hela landet.

En utredning skulle även som alternativ kunna undersöka om det skulle medföra en effektivitetsvinst att överföra Sjöfartsinspektionen till Kustbevakningen och därmed på ett bättre sätt utnyttja den gemensamma personalen.

Inspektörerna skulle då med sin specialkompetens kunna leda inspektionsarbetet på distans och på ett naturligare sätt än i dag använda sig av sina kolleger i Kustbevakningen. Det skulle vara möjligt att genomföra ett större antal kontroller. Inspektörerna skulle i större utsträckning än i dag kunna ägna sig mer åt de mer komplicerade inspektionerna.

Vi är övertygade om att väl inplanerade inspektioner kan genomföras av Kustbevakningens personal utan att dess ordinarie patrullverksamhet i alltför stor omfattning blir lidande.

Herr talman! Även om vår motion inte fått stöd av en utskottsmajoritet hoppas jag att den sått ett frö som regeringen kan använda sig av.

Jag står bakom reservation 19 men begär ingen omröstning.

Anf. 213 PER LAGER (mp):

Herr talman! Fördelen med att vara sist inför en votering är att man allteftersom kan få litet mer publik, och det kan ju vara trevligt.

Våra skärgårdar har blivit ett Eldorado för snabba fritidsmotorbåtar, framför allt stora, tunga, bullrande båtar med enorma svall efter sig. Samtidigt som de flesta inser att skärgårdens fauna och flora hänger intimt

*Fel! Okänt
växelargument.*

samman med hur vi människor beter oss och hur vi stör naturens möjligheter att fungera, finns sedan gammalt en idé om havets frihet, dvs. att vi människor har fritt fram till havs. Men med dagens kunskaper är det hög tid att omvärdera den idén.

Förutom störningar bland sälar och fåglar, i barnkamrarna, de grunda havsvikarna där en stor del av fiskreproduktionen sker, stör vi människor också varandra. De som lever utmed kusten och har sin utkomst här men också de sommarboende turisterna får under framför allt semestertider stå ut med buller och svallvågor, mycket höga hastigheter och ibland hänsynslösa kappkörningar bland ungdomarna.

Till sjöss finns inte sådana regler som vi har på land vad gäller motortransporter. Inga förarbevis krävs, ingen åldersgräns motsvarande mopedens 15 år, inga krav på förarens nykterhet ställs, och det gäller inga generella hastighetsgränser, förutom inne i hamnarna och i begränsade områden.

Om vi vill bevara våra skärgårdar som rekreationsområden i samklang med den ytterst känsliga fauna och flora som har sin naturliga hemvist där måste vi begränsa vårt fria svängrum och vårt miljöstörande beteende och visa varsamhet och hänsyn. Tyvärr fungerar inte detta enbart med information vad gäller sjösäkerhet, allemansrätt och skyddsområden.

Trafiken till sjöss och särskilt inomskärs ökar snabbt, och utefter kustens märkta leder skapas bullrande och svallande motorvägar med ständiga tillbud. Alla kan inte sjöreglerna, och eftersom det inte finns några krav på att man skall kunna dem är tillbudena ofta förekommande och onödiga. Ejderungar körs över, och häckande fåglar med bon sköljs bort från skären. Sälkutar skräms, och grunda bottnar rivs upp, för att inte tala om hur bullret från motorerna kan stressa djurlivet.

Herr talman! Vad som krävs i och med den ökande användningen av motordrivna fritidsbåtar och därmed trängseln till sjöss är regler mer lika dem vi har på land.

Därför bör det för det första finnas förarbevis för större motorer, med en lägsta åldersgräns för framförande av motordrivna båtar. Små barn kan ofta ses ensamma eller i grupp köra omkring i full fart med gummibåtar försedda med utombordsmotor. Det är livsfarligt och oansvarigt av föräldrarna, men inga regler förbjuder det.

För det andra måste det införas hastighetsgränser inomskärs. De bör vara avpassade för områdets fauna och flora, bebyggelse, rekreationskaraktär och liknande. De höga hastigheterna hör inte hemma bland skär och kobbar, utmed vikar och badplatser. Utomskärs finns det bättre utrymme för dem som har bråttom.

För det tredje måste ett oavvisligt krav för att få framföra båtar till sjöss vara nykterhet. Det finns ingen anledning att acceptera alkohol bland förare till sjöss, när det sedan länge är förbjudet på land. Detta är en avgörande säkerhetsfråga, herr talman.

Därför anser jag att regeringen snarast bör utreda möjligheterna till skärpta regler, och jag yrkar därför bifall till min reservation nr 30.

Jag vill i det här sammanhanget också yrka bifall till en folktoppartistisk motion, nämligen reservation nr 37, som handlar om att spara Stockholms känsliga skärgård genom att förbättra infrastrukturen i hamnarna runt om.

Anf. 214 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att vid arbetsplenum tisdagen den 16 december blir det inga voteringar före kl. 12.00.

Beslut

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Mom. 1 (anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer)

1. utskottet

2. res. 1 (v)

Votering:

218 för utskottet

19 för res. 1

66 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 145 s, 38 m, 22 c, 13 fp

För res. 1: 1 m, 1 fp, 17 v

Avstod: 1 s, 33 m, 4 fp, 16 mp, 12 kd

Frånvarande: 15 s, 8 m, 5 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Eva Björne, Leif Carlson, Gustaf von Essen, Lennart Fridén, Lennart Hedquist, Tomas Högström, Marietta de Pourbaix-Lundin, Per Westenberg och Birgitta Wistrand (alla m) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 2 (ökad flexibilitet i medelsanvisningen)

1. utskottet

2. res. 2 (m, fp, v, mp, kd)

Votering:

168 för utskottet

137 för res. 2

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 22 c

För res. 2: 74 m, 18 fp, 17 v, 16 mp, 12 kd

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Prot. 1997/98:45
11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Mom. 10 (anslagsnivån för bidrag till enskilda vägar m.m.)

1. utskottet
2. res. 5 (c, v)

Votering:

179 för utskottet

39 för res. 5

86 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 145 s, 4 m, 18 fp, 12 kd

För res. 5: 22 c, 17 v

Avstod: 70 m, 16 mp

Frånvarande: 16 s, 6 m, 5 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 12 (främjande av gång- och cykeltrafik)

1. utskottet
2. res. 7 (mp)

Votering:

157 för utskottet

16 för res. 7

130 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 7 c, 1 fp, 3 v

För res. 7: 16 mp

Avstod: 74 m, 15 c, 17 fp, 12 v, 12 kd

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 8 fp, 7 v, 2 mp, 3 kd

Sivert Carlsson och Görel Thurdin (båda c) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 19 (miljöanpassad tågtrafik)

1. utskottet
2. res. 11 (c)

Votering:

267 för utskottet

22 för res. 11

16 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 74 m, 18 fp, 17 v, 12 kd

För res. 11: 22 c

Avstod: 16 mp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

**Fel! Okänt
växelargument.**

Mom. 23 (stöd till banunderhåll)

1. utskottet
2. res. 12 (fp, kd)
3. res. 13 (v, mp)
Förberedande votering:
32 för res. 12
33 för res. 13
240 avstod
44 frånvarande
Kammaren biträdde res. 13.
Huvudvotering:
182 för utskottet
33 för res. 13
90 avstod
44 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 146 s, 14 m, 22 c
För res. 13: 17 v, 16 mp
Avstod: 60 m, 18 fp, 12 kd
Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 25 (fortsatt upprustning av Inlandsbanan)

1. utskottet
2. res. 14 (fp, kd)
Votering:
223 för utskottet
29 för res. 14
51 avstod
46 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 145 s, 42 m, 21 c, 1 fp, 14 v
För res. 14: 17 fp, 12 kd
Avstod: 32 m, 3 v, 16 mp
Frånvarande: 16 s, 6 m, 6 c, 8 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 27 (ett sammanhållet icke elektrifierat järnvägssystem)

1. utskottet
2. res. 16 (v, mp, kd)
Votering:
254 för utskottet
47 för res. 16
5 avstod
43 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 146 s, 69 m, 21 c, 18 fp
För res. 16: 1 c, 1 fp, 17 v, 16 mp, 12 kd
Avstod: 5 m
Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 36 (den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft)

1. utskottet
2. res. 21 (c, mp)
3. res. 22 (fp)
4. res. 23 (v)
Förberedande votering 1:
19 för res. 22
17 för res. 23
269 avstod
44 frånvarande
Kammaren biträdde res. 22.
Förberedande votering 2:
38 för res. 21
19 för res. 22
249 avstod
43 frånvarande
Kammaren biträdde res. 21.
Huvudvotering:
154 för utskottet
38 för res. 21
112 avstod
45 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 142 s, 12 kd
För res. 21: 22 c, 16 mp
Avstod: 2 s, 74 m, 19 fp, 17 v
Frånvarande: 17 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 37 (sjöfartsavgifter)

1. utskottet
2. res. 24 (m, kd)
Votering:
219 för utskottet
86 för res. 24
1 avstod
43 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 146 s, 22 c, 19 fp, 16 v, 16 mp
För res. 24: 74 m, 12 kd
Avstod: 1 v
Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd
Charlotta L Bjälkebring (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men mar-
kerats ha avstått från att rösta.

Mom. 40 (vissa säkerhets- och miljöfrågor avseende handelssjöfarten)

1. utskottet

2. res. 26 (c)

Votering:

266 för utskottet

22 för res. 26

18 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 73 m, 19 fp, 16 v, 12 kd

För res. 26: 22 c

Avstod: 1 m, 1 v, 16 mp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 41 (ansvaret vid olagliga oljeutsläpp)

1. utskottet

2. res. 28 (v)

Votering:

272 för utskottet

33 för res. 28

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 74 m, 21 c, 19 fp, 12 kd

För res. 28: 17 v, 16 mp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 6 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 44 (höghastighetsfärjor)

1. utskottet

2. res. 29 (v, mp)

Votering:

269 för utskottet

35 för res. 29

2 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 145 s, 74 m, 20 c, 18 fp, 12 kd

För res. 29: 1 s, 1 c, 17 v, 16 mp

Avstod: 1 c, 1 fp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 46 (vissa säkerhetsfrågor i fritidsbåtstrafiken)

1. utskottet

2. res. 30 (v, mp)

Votering:

272 för utskottet

34 för res. 30

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot. 1997/98:45

11 december

Fel! Okänt

växelargument.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 146 s, 74 m, 21 c, 19 fp, 12 kd
För res. 30: 1 c, 17 v, 16 mp
Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 50 (fritidsbåtsregister m.m.)

1. utskottet
2. res. 34 (m, fp, kd)

Votering:

184 för utskottet

106 för res. 34

15 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 146 s, 20 c, 17 v, 1 mp

För res. 34: 74 m, 1 c, 19 fp, 12 kd

Avstod: 15 mp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 6 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 54 (färjor och farleder i Stockholmsregionen)

1. utskottet
2. res. 37 (mp)

Votering:

267 för utskottet

35 för res. 37

2 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 145 s, 73 m, 20 c, 1 fp, 16 v, 12 kd

För res. 37: 1 c, 18 fp, 16 mp

Avstod: 1 m, 1 c

Frånvarande: 16 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 6 v, 2 mp, 3 kd

Mom. 58 (Luftfartsverkets mål och verksamhetsinriktning m.m.)

1. utskottet
2. res. 40 (mp)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation

Mom. 78 (trafikupphandling)

1. utskottet
2. res. 47 (mp)

Votering:

214 för utskottet

17 för res. 47

75 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 144 s, 1 m, 22 c, 19 fp, 16 v, 12 kd

För res. 47: 1 v, 16 mp

Avstod: 2 s, 73 m

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 3 kd

Michael Hagberg (s) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Hans Hjortzberg-Nordlund (m) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

8 § Sjömansskatt

Föredrogs

Skatteutskottets betänkande 1997/98:SkU14

Sjömansskatt (förnyad behandling)

Kammaren biföll utskottets hemställan om att ärendet fick avgöras efter endast *en* bordläggning.

Anf. 215 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Skatteutskottets majoritet har haft chansen att rätta till bristen i regeringens proposition angående avskaffande av sjömansskatten men har inte tagit denna chans. Vilket betyg skall man ge en regering som handlar på ett sådant sätt? Den lade förra året fram en proposition där det föreslogs att man skulle övergå från sjömansskatt till landbeskattning med kostnadsneutralitet för de berörda parterna. Man fick med sig de olika facken, Redareföreningen, Sjöfartsforum osv., som trodde att propositionen innebar kostnadsneutralitet. Det är klart att regeringens proposition måste ges underkänt betyg. Man har fört näringen och facket bakom ljuset.

Herr talman! Jag beklagar detta och yrkar bifall till den gemensamma reservationen från Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna.

Anf. 216 LISBETH STAAF-IGELSTRÖM (s):

Herr talman! Eftersom sakdebatten i detta ärende fördes i kammaren i förra veckan och ingenting nytt har framkommit i ärendet, hänvisar jag till de besked som Sverre Palm gav i den debatten och till de besked som Håkan Strömberg har givit i dagens debatt.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationen.

Anf. 217 INGRID NÄSLUND (kd):

Herr talman! Det verkar som om regeringen är fast besluten att till varje pris spoliera villkoren för sjöfarten. Europasjöfarten har under de senaste 20 åren utsatts för hård konkurrens av fartyg från låglöneländer. Nu har EU, som vi alla vet, öppnat stora möjligheter för sina medlemsländer att reducera skatter och avgifter. En sådan utveckling har redan

Prot. 1997/98:45

11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Sjömansskatt

*Fel! Okänt
växelargument.*

inletts av Holland och Norge, och Tyskland, Danmark och Storbritannien väntas fortsätta.

Sverige är att betrakta som en ö, och vi är väldigt beroende av våra fartyg för export och miljömässigt. Vi har en mycket bra fartygsutveckling, stor driftkunnighet och väldigt god arbetsorganisation ombord. Utbildningen har delvis genomförts på branschens och elevernas bekostnad. Det vore väldigt angeläget att detta dråpslag nu inte utdelades mot sjöfarten. Vi vet att detta ytterligare skulle försvåra konkurrensituationen.

Om sjöbefälen försöker kompensera sig för den förlust som de lider när sjömansskatten avskaffas och om redarna inte kan möta deras krav på löneförhöjningar, kommer det att få konsekvenser. Norge ligger redan i startgroparna för att dra till sig kompetent befäl. Ett alternativ kan också vara utflaggning av fartyg.

Den svenska regeringen tycks inte inse att det borde ligga i landets intresse att skapa rimliga konkurrensvillkor för en viktig näring och att inte riskera att landet förlorar den kompetens som det har tagit så lång tid att bygga upp.

Det skulle ha funnits tid att ändra det tidigare beslutet, om bara viljan hade funnits. Om inte skatteministern begriper det här, borde socialdemokraterna i utskottet ha kunnat upplysa honom. Andra länder ser om sitt hus och värnar om sin sjöfartsnäring. Sjömansskatten borde ha fått vara kvar. I andra hand borde man ha skjutit upp starten för ikraftträdandet.

Jag yrkar bifall till den gemensamma reservationen.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

SkU14 Sjömansskatt

1. utskottet
 2. res. (m, fp, kd)
- Votering:
196 för utskottet
107 för res.
2 avstod
44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 145 s, 19 c, 17 v, 15 mp

För res.: 1 s, 74 m, 2 c, 19 fp, 11 kd

Avstod: 1 c, 1 mp

Frånvarande: 15 s, 6 m, 5 c, 7 fp, 5 v, 2 mp, 4 kd

9 § Bordläggning

Prot. 1997/98:45
11 december

Anmäldes och bordlades
Socialförsäkringsutskottets betänkanden
1997/98:SfU1 Anslag inom socialförsäkringsområdet (utgiftsområdena
10, 11 och 12)
1997/98:SfU2 Utgiftsområde 8 Invandrare och flyktingar m.m.
1997/98:SfU7 Återkallelse av uppehållstillstånd

Socialutskottets betänkande
1997/98:SoU1 Budgetpropositionen för år 1998, Utgiftsområde 9 Hälso-
vård, sjukvård och social omsorg

10 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 11 december

1997/98:99 av *Juan Fonseca* (s) till arbetsmarknadsministern
Diskriminering på arbetsmarknaden
1997/98:100 av *Beatrice Ask* (m) till statsrådet Ylva Johansson
Undervisning i teoretisk slöjd
1997/98:101 av *Lars Stjernkvist* (s) till socialministern
Privatisering
1997/98:102 av *Marianne Samuelsson* (mp) till näringsministern
Konsekvensen av EU:s inre marknad

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabb-
protokoll tisdagen den 16 december.

11 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 11 december

1997/98:247 av *Ann-Marie Fagerström* (s) till statsrådet Pierre Schori
Mänskliga rättigheter i Pakistan
1997/98:248 av *Ola Karlsson* (m) till statsrådet Ulrica Messing
Rätt att slippa teckna kollektivavtal m.m.
1997/98:249 av *Ola Karlsson* (m) till arbetsmarknadsministern
Byggmål Sverige AB
1997/98:250 av *Inger Davidson* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall
Översyn av socialförsäkringslagen
1997/98:251 av *Per Lager* (mp) till miljöministern
Intensivstationerna utanför Lysekil

Prot. 1997/98:45
11 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

1997/98:252 av *Peter Weibull Bernström* (m) till näringsministern
Avtalet med Ryssland om gasledning till Sverige

1997/98:253 av *Charine Pålsson* (kd) till statsministern
Äldreomsorgen och socialstyrelsen

1997/98:254 av *Ragnhild Pohanka* (mp) till statsrådet Pierre Schori
Algeriet

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

12 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmäldes att följande skriftliga svar på fråga inkommit

den 10 december

1997/98:224 av *Lena Sandlin* (s) till näringsministern
Syssestänntningsbidraget och turistnäringen

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

13 § Kammaren åtskildes kl. 17.55.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdet början t.o.m. 5 § anf. 38 (delvis),
av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 80 (delvis),
av talmannen därefter t.o.m. 6 § anf. 160,
av förste vice talmannen därefter t.o.m. 7 § anf. 206 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

GUNNAR GRENFORS

/Barbro Nordström

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Ny riksdagsledamot, m.m.	1
3 § Meddelande om fördröjt svar på interpellation.....	1
4 § Förnyad bordläggning.....	2
5 § Kommunikationer.....	2
Trafikutskottets betänkande 1997/98:TU1	2
<i>Anslagsfrågor, övergripande trafikpolitiska frågor och Vägverket.....</i>	<i>2</i>
Anf. 1 PER WESTERBERG (m)	2
Anf. 2 SIVERT CARLSSON (c).....	6
Anf. 3 KENTH SKÅRVIK (fp).....	8
Anf. 4 KARL-ERIK PERSSON (v).....	11
Anf. 5 ELISA ABASCAL REYES (mp)	13
Anf. 6 SIVERT CARLSSON (c) replik.....	14
Anf. 7 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	15
Anf. 8 SIVERT CARLSSON (c) replik.....	15
Anf. 9 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	15
Anf. 10 MATS ODELL (kd)	15
Anf. 11 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	18
Anf. 12 MATS ODELL (kd) replik.....	18
Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	18
Anf. 14 MATS ODELL (kd) replik.....	19
Anf. 15 MONICA ÖHMAN (s).....	19
Anf. 16 PER WESTERBERG (m) replik	21
Anf. 17 MONICA ÖHMAN (s) replik	21
Anf. 18 PER WESTERBERG (m) replik	22
Anf. 19 MONICA ÖHMAN (s) replik	22
Anf. 20 MATS ODELL (kd) replik.....	23
Anf. 21 MONICA ÖHMAN (s) replik	23
Anf. 22 MATS ODELL (kd) replik.....	23
Anf. 23 MONICA ÖHMAN (s) replik	24
Anf. 24 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	24
Anf. 25 MONICA ÖHMAN (s) replik	25
Anf. 26 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	25
Anf. 27 MONICA ÖHMAN (s) replik	26
Anf. 28 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	26
Anf. 29 MONICA ÖHMAN (s) replik	27
Anf. 30 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	27
Anf. 31 MONICA ÖHMAN (s) replik	27
Anf. 32 SIVERT CARLSSON (c) replik.....	28
Anf. 33 MONICA ÖHMAN (s) replik	28
Anf. 34 SIVERT CARLSSON (c) replik.....	28
Anf. 35 MONICA ÖHMAN (s) replik	29
Anf. 36 KENTH SKÅRVIK (fp) replik.....	29
Anf. 37 MONICA ÖHMAN (s) replik	29
Anf. 38 ULLA LÖFGREN (m)	29

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 39	SIVERT CARLSSON (c) replik	32
Anf. 40	ULLA LÖFGREN (m) replik	32
Anf. 41	SIVERT CARLSSON (c) replik	32
Anf. 42	ULLA LÖFGREN (m) replik	33
Anf. 43	HANS STENBERG (s)	33
Anf. 44	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	35
Anf. 45	HANS STENBERG (s) replik	35
Anf. 46	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	35
Anf. 47	HANS STENBERG (s) replik	36
Anf. 48	KARL-ERIK PERSSON (v) replik	36
Anf. 49	HANS STENBERG (s) replik	36
Anf. 50	KARL-ERIK PERSSON (v) replik	37
Anf. 51	HANS STENBERG (s) replik	37
Anf. 52	KENTH SKÅRVIK (fp) replik	37
Anf. 53	HANS STENBERG (s) replik	38
Anf. 54	KENTH SKÅRVIK (fp) replik	38
Anf. 55	HANS STENBERG (s) replik	38
Anf. 56	ULLA LÖFGREN (m) replik	38
Anf. 57	HANS STENBERG (s) replik	39
Anf. 58	ULLA LÖFGREN (m) replik	39
Anf. 59	HANS STENBERG (s) replik	39
Anf. 60	BIRGITTA WISTRAND (m)	40
Anf. 61	PER LAGER (mp)	42
Anf. 62	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	44
Anf. 63	PER LAGER (mp) replik	44
Anf. 64	ELISA ABASCAL REYES (mp)	44
Anf. 65	HANS STENBERG (s) replik	44
Anf. 66	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	45
Anf. 67	KARL-ERIK PERSSON (v)	45
Anf. 68	HANS STENBERG (s) replik	45
	<i>Luftfart och post- och telekommunikation</i>	46
Anf. 69	BIRGITTA WISTRAND (m)	46
Anf. 70	SVEN BERGSTRÖM (c)	48
Anf. 71	TORSTEN GAVELIN (fp)	50
Anf. 72	KARL-ERIK PERSSON (v)	51
Anf. 73	ELISA ABASCAL REYES (mp)	52
Anf. 74	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	53
Anf. 75	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	55
Anf. 76	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	55
Anf. 77	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	55
Anf. 78	KRISTINA ZAKRISSON (s)	55
	<i>Banverket, Statens järnvägar, Inlandsbanan, kollektivtrafiken och samhällsköpta tjänster</i>	56
Anf. 79	LARS BJÖRKMAN (m)	56
Anf. 80	SVEN BERGSTRÖM (c)	59
Anf. 81	LENNART FREMLING (fp)	61
Anf. 82	LARS BJÖRKMAN (m) replik	62
Anf. 83	LENNART FREMLING (fp) replik	63

Anf. 84 LARS BJÖRKMAN (m) replik	63
Anf. 85 LENNART FREMLING (fp) replik	63
Anf. 86 MAGGI MIKAELSSON (v)	64
Anf. 87 ELISA ABASCAL REYES (mp)	66
Anf. 88 ULF BJÖRKLUND (kd)	68
Anf. 89 JARL LANDER (s)	71
(forts. 7 §)	72
Ajournering	72
Återupptagna förhandlingar	72
6 § Frågestund	72
Anf. 90 TALMANNEN	72
<i>Säkerhetspolitiken</i>	72
Anf. 91 ARNE ANDERSSON (m)	72
Anf. 92 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	73
Anf. 93 ARNE ANDERSSON (m)	73
Anf. 94 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	73
<i>Socialstyrelsens tillsyn över äldreomsorgen</i>	73
Anf. 95 BARBRO WESTERHOLM (fp)	73
Anf. 96 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s)	74
Anf. 97 BARBRO WESTERHOLM (fp)	74
Anf. 98 Statsminister GÖRAN PERSSON (s)	74
<i>Illegal hantering av alkohol och tobak</i>	74
Anf. 99 RONNY OLANDER (s)	74
Anf. 100 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	74
Anf. 101 RONNY OLANDER (s)	75
Anf. 102 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	75
Anf. 103 INGBRITT IRHAMMAR (c)	75
Anf. 104 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s)	75
Anf. 105 INGBRITT IRHAMMAR (c)	76
Anf. 106 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s)	76
Anf. 107 ULLA HOFFMANN (v)	76
Anf. 108 TUVE SKÅNBERG (kd)	76
Anf. 109 MARIANNE SAMUELSSON (mp)	77
Anf. 110 HOLGER GUSTAFSSON (kd)	77
Anf. 111 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s)	77
Anf. 112 ULLA HOFFMANN (v)	78
Anf. 113 TUVE SKÅNBERG (kd)	78
Anf. 114 MARIANNE SAMUELSSON (mp)	78
Anf. 115 Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s)	78
<i>Försvarsmaktens ekonomi</i>	79
Anf. 116 HENRIK LANDERHOLM (m)	79
Anf. 117 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	79
Anf. 118 HENRIK LANDERHOLM (m)	79
Anf. 119 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	80
Anf. 120 HENRIK LANDERHOLM (m)	80
Anf. 121 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	80
Anf. 122 ROLAND LARSSON (c)	80
Anf. 123 Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s)	80

Anf. 124	LENNART ROHDIN (fp).....	81
Anf. 125	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	81
Anf. 126	LENNART ROHDIN (fp).....	81
Anf. 127	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	82
Anf. 128	CARL B HAMILTON (fp).....	82
Anf. 129	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	82
Anf. 130	CARL B HAMILTON (fp).....	82
Anf. 131	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	83
Anf. 132	ÅKE CARNERÖ (kd).....	83
Anf. 133	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	83
Anf. 134	ÅKE CARNERÖ (kd).....	83
Anf. 135	Försvarsminister BJÖRN VON SYDOW (s).....	84
<i>Föräldraförsäkringen</i>		84
Anf. 136	EWA LARSSON (mp).....	84
Anf. 137	Arbetsmarknadsminister MARGARETA WINBERG (s).....	84
Anf. 138	EWA LARSSON (mp).....	84
Anf. 139	Arbetsmarknadsminister MARGARETA WINBERG (s).....	84
<i>Styrning av statliga bolag</i>		85
Anf. 140	BIRGITTA HAMBRAEUS (c).....	85
Anf. 141	Statsminister GÖRAN PERSSON (s).....	85
Anf. 142	BIRGITTA HAMBRAEUS (c).....	85
Anf. 143	MAGGI MIKAELSSON (v).....	86
Anf. 144	Statsminister GÖRAN PERSSON (s).....	86
<i>Jämförelser mellan religioner</i>		86
Anf. 145	INGEGERD WÄRNERSSON (s).....	86
Anf. 146	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s).....	86
Anf. 147	INGEGERD WÄRNERSSON (s).....	87
Anf. 148	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s).....	87
Anf. 149	CARINA HÄGG (s).....	87
Anf. 150	WIDAR ANDERSSON (s).....	87
Anf. 151	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s).....	88
<i>Strukturförändringar i sjukvården</i>		88
Anf. 152	GÖTE JONSSON (m).....	88
Anf. 153	Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s).....	88
Anf. 154	GÖTE JONSSON (m).....	89
Anf. 155	Socialminister MARGOT WALLSTRÖM (s).....	89
<i>Förbud mot barnpornografi</i>		89
Anf. 156	MICHAEL STJERNSTRÖM (kd).....	89
Anf. 157	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	89
Anf. 158	MICHAEL STJERNSTRÖM (kd).....	90
Anf. 159	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	90
Anf. 160	TALMANNEN.....	90
7 § (forts. från 5 §) Kommunikationer (forts. TU1).....		90
<i>Banverket, Statens järnvägar, Inlandsbanan, kollektivtrafiken och sambandsköpta tjänster (forts.)</i>		90
Anf. 161	MAGGI MIKAELSSON (v) replik.....	90

Anf. 162	JARL LANDER (s) replik	91
Anf. 163	MAGGI MIKAELSSON (v) replik	91
Anf. 164	JARL LANDER (s) replik	92
Anf. 165	LARS BJÖRKMAN (m) replik	92
Anf. 166	JARL LANDER (s) replik	93
Anf. 167	LARS BJÖRKMAN (m) replik	93
Anf. 168	JARL LANDER (s) replik	94
Anf. 169	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	94
Anf. 170	JARL LANDER (s) replik	94
Anf. 171	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	95
Anf. 172	JARL LANDER (s) replik	95
Anf. 173	ULF BJÖRKLUND (kd) replik	95
Anf. 174	JARL LANDER (s) replik	96
Anf. 175	ULF BJÖRKLUND (kd) replik	96
Anf. 176	JARL LANDER (s) replik	96
Anf. 177	TORSTEN GAVELIN (fp)	97
Anf. 178	RAGNHILD POHANKA (mp)	98
Anf. 179	JARL LANDER (s) replik	99
Anf. 180	RAGNHILD POHANKA (mp) replik	99
Anf. 181	LENNART ROHDIN (fp)	100
<i>Sjöfart och övriga frågor</i>		<i>101</i>
Anf. 182	TOM HEYMAN (m)	101
Anf. 183	SIVERT CARLSSON (c)	104
Anf. 184	ERLING BAGER (fp)	106
Anf. 185	KARL-ERIK PERSSON (v)	107
Anf. 186	INGRID NÄSLUND (kd)	108
Anf. 187	HÅKAN STRÖMBERG (s)	111
Anf. 188	ERLING BAGER (fp) replik	113
Anf. 189	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	113
Anf. 190	ERLING BAGER (fp) replik	114
Anf. 191	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	114
Anf. 192	INGRID NÄSLUND (kd) replik	114
Anf. 193	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	114
Anf. 194	INGRID NÄSLUND (kd) replik	115
Anf. 195	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	115
Anf. 196	TOM HEYMAN (m) replik	115
Anf. 197	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	115
Anf. 198	TOM HEYMAN (m) replik	116
Anf. 199	SIVERT CARLSSON (c) replik	116
Anf. 200	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	116
Anf. 201	SIVERT CARLSSON (c) replik	117
Anf. 202	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	117
Anf. 203	KARL-ERIK PERSSON (v) replik	117
Anf. 204	HÅKAN STRÖMBERG (s) replik	117
Anf. 205	CHRISTINA AXELSSON (s)	117
Anf. 206	KIA ANDREASSON (mp)	118
Anf. 207	ERLING BAGER (fp) replik	119
Anf. 208	KIA ANDREASSON (mp) replik	120
Anf. 209	ERLING BAGER (fp) replik	120

Anf. 210 KIA ANDREASSON (mp) replik	120
Anf. 211 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik.....	120
Anf. 212 THOMAS JULIN (mp).....	120
Anf. 213 PER LAGER (mp)	121
Meddelande om votering	123
Anf. 214 TREDJE VICE TALMANNEN	123
Beslut	123
TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	123
8 § Sjömansskatt.....	129
Skatteutskottets betänkande 1997/98:SkU14	129
Anf. 215 ERLING BAGER (fp).....	129
Anf. 216 LISBETH STAAF-IGELSTRÖM (s).....	129
Anf. 217 INGRID NÄSLUND (kd)	129
Beslut	130
SkU14 Sjömansskatt.....	130
9 § Bordläggning.....	131
10 § Anmälan om interpellationer.....	131
11 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	131
12 § Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	132
13 § Kammaren åtskildes kl. 17.55.	132