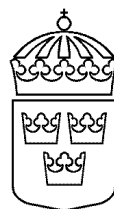


Riksdagens protokoll

2001/02:47

Torsdagen den 13 december



Protokoll
2001/02:47

Kl. 09.00 – 17.55
19.00 – 21.44

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 7 december.

2 § Meddelande om statistiska uppgifter om riksdagsarbetet

Talmannen meddelade att statistiska uppgifter om riksdagsarbetet delats ut till kammarans ledamöter.

Statistiken fogas som bilaga till detta protokoll.

3 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.

Talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2001/02:FPM28 Gränsvärden för vissa steroidhormoner i livsmedel

KOM (2001) 627 till miljö- och jordbruksutskottet

2001/02:FPM29 Omställning av mark i Portugal från odling av jordbruksgrödor till extensiv djuruppfödning *KOM (2001) 559* till miljö- och jordbruksutskottet

2001/02:FPM30 Domstols behörighet och erkännande och verkställighet av domar i mål om föräldraansvar *KOM (2001) 505* till lagutskottet

4 § Hänvisning av ärenden till utskott och beslut om förlängd motionstid

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

2001/02:70, 72 och 73 till konstitutionsutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående propositioner skulle förlängas till *fredagen den 18 januari 2002*.

5 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Utrikesutskottets betänkande 2001/02:UU2
Finansutskottets betänkanden 2001/02:FiU2–FiU5

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

6 § Kommunikationer och infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2001/02:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2001/02:1 delvis och prop. 2001/02:34) och
trafikutskottets betänkande 2001/02:TU2
Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:1 delvis och prop. 2001/02:20).

Anf. 1 TALMANNEN:

Vi har i detta ärende den längsta talarlista som har förekommit på mycket länge, med förhållandevis långa talartider anmälda. Det finns risk för att vi på föreskriven tid inte hinner genomföra debatten om vi inte från början ålägger oss ambitionen att hålla och helst korta ned talartiden. Om vi inte gör det kan jag senare tvingas besluta om restriktioner i talar-tiden.

Anf. 2 MONICA ÖHMAN (s):

Fru talman! Jag ska försöka ta upp övergripande delar ur trafikutskottets betänkande nr 1, som behandlar budgeten för 2002 och utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Likasa vill jag ta upp övergripande delar ur betänkande nr 2, som behandlar infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

När det gäller frågor som berör vägar, järnvägar, luftfart och grundläggande kassaservice samt frågan om en ny utredning av M/S Estonias förlisning tänker jag inte gå in på detaljer eller kommentarer om reservationerna, eftersom det kommer partikamrater från utskottet efter mig som tar upp dessa frågor.

Låt mig börja med budgetbetänkandet. Jag vill inledningsvis yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande i dess helhet och avslag på samtliga 33 reservationer.

Budgetramen för 2002 omfattar 24,5 miljarder kronor. Vad gäller fördelningen mellan de olika anslagen kan jag säga att vi anser anslagen vara väl avvägda, och vi ställer oss bakom regeringens förslag.

Att transportpolitiken har mycket stor betydelse för vårt land kan vi nog vara överens om. Likaså kan vi vara överens om de transportpolitiska målen, som är följande:

- ett tillgängligt transportsystem
- en hög transportkvalitet
- en säker trafik

- en god miljö
- en positiv regional utveckling.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Trafiksäkerheten har varit en viktig fråga för utskottet. Jag vill gärna göra en positiv tolkning av läget och tro att vi även framgent kommer att anse att detta är viktigt.

Antalet döda i trafiken bör minska till att 2007 understiga 270 personer. Det s.k. elvapunktsprogrammet är ett led i trafiksäkerhetsarbetet, och det gäller fortfarande. Programmet säger bl.a. att de farligaste vägarna ska prioriteras när det gäller åtgärder i vägmiljöerna.

Fru talman! Vår miljö har vi också ansvar för. Därför måste vi satsa på ett så miljövänligt transportsystem som möjligt. Vi måste också satsa på ett sådant sätt att vi underlättar för en kombination av transportslagen. Att vi behöver transporter står utom allt tvivel – det må sedan gälla transporter för näringslivets behov eller människors behov av att resa.

Att vägnätet har stora brister är helt klart, men vi får inte blunda för att även järnvägen har behov och framför allt möjligheter att klara framtida transporter.

Det är just för att behoven är så stora som regeringen föreslår en satsning i närtid på ca 12 miljarder för åren 2002–2004. Dessa medel ska bl.a. användas för att sätta i gång projekt som är klara att startas, men som på grund av bristande ekonomi inte har kunnat starta.

Det är med förvåning man ser att moderaterna vill minska anslaget för investeringar och underhåll av järnvägarna med 690 miljoner kronor under 2002. Folkpartiet minskar med hela 1,5 miljarder kronor.

Hur ska vi då klara av alla de behov som finns när det gäller underhåll och byggnation? Ingen har väl missat att behoven är stora. Det gäller inte minst utrymmen på spåren, när gods- och persontrafik ska trängas på samma spår. Bortser ni helt från denna verklighet?

Fru talman! Jag vill säga några ord om den grundläggande kassaservicen. Regeringen föreslår att det anslag som går till Posten AB, som ska tillhandahålla denna tjänst, ska fördubblas från 200 till 400 miljoner kronor. Det är ett förslag som majoriteten ställer sig bakom.

Men hur blir det i ett borgerligt samhälle? Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet föreslår att denna tjänst ska upphandlas i konkurrens. Blir tjänsten gratis då? I det moderata budgetalternativet står det nämligen att man ska plocka bort dessa 400 miljoner. Hur ska ni egentligen ha det?

Det finns några ord som går igen när man läser de borgerliga budgetalternativen. Det är orden avreglera, bolagisera och privatisera. Detta löser alla problem.

När det gäller synen på privatisering av statlig verksamhet finns det en djup klyfta mellan oss socialdemokrater och det s.k. borgerliga alternativet. För oss socialdemokrater är statligt ägande ett viktigt medel för att nå våra politiska mål. Det är ett medel bland många andra.

I detta sammanhang kan lagstiftning vara det effektivaste medlet. I andra sammanhang kan det vara konkurrensutsättning eller avreglering, och i vissa fall kan det vara privatisering.

Men det är medel. Det kan inte bli annat än medel och verktyg för att nå de transportpolitiska målen eller andra politiska mål. Den borgerliga

konkurrensutsättningen, avregleringen och slutligen privatiseringen och utförsäljningen är ett ideologiskt mål.

Ska vi ha rätten att bo där vi önskar i Sverige? Ska vi ha rätten att etablera företag där vi vill i Sverige? Ska vi ha rätten att arbeta var vi vill i Sverige? För mig är svaret ja. Då blir motfrågan denna: Vem tar ansvaret för helheten sedan vi har privatiserat? Vem ska känna ansvar för att hela landet ska ha tillgång till infrastruktur, oavsett om det gäller vägar, järnvägar, luftfart eller något annat?

Mitt svar är att staten måste ha det övergripande ansvaret för att vi ska nå detta. Då får vi alla tillgång till infrastruktur. Då kan man inte blint avreglera, bolagisera och privatisera.

Jag vill nu gå över till utskottets betänkande nr 2, som handlar om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Infrastrukturen behövs för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett ekologiskt hållbart Sverige. Vi måste göra insatser för att skapa förutsättningar för vidgade arbetsmarknader, för att förbättra trafiksäkerheten och för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

De fem transportpolitiska målen ligger fast. Dessutom föreslås ett nytt mål, nämligen målet om ett jämställt transportsystem. Det är bra. Vi vet att kvinnor använder kollektivtrafik oftare än män, men det är inte i så stor utsträckning kvinnor som är med och utformar trafiken. Detta måste vi få ändring på. Kollektivtrafik måste utgå från kunden.

Jag hoppas att Kollektivtrafikutredningen ska kunna presentera ett bra förslag i den riktningen och att vi får fler kvinnor i beslutande ställning framgent.

Behovet är mycket stort när det gäller satsningar på att förbättra drift och underhåll av väg- och järnvägsnätet. Det gäller särskilt vägnätet, där underhållet på många håll blir eftersatt. Därför är det särskilt viktigt att prioritera arbetet med att bevara och säkerställa den redan befintliga infrastrukturen.

Även om behoven på vägnätet är stora får vi inte bortse från järnvägen. Det infrastrukturförslag som nu behandlas är ett viktigt steg i riktning mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Tanken är att vi måste öka järnvägens konkurrenskraft när det gäller både gods- och persontrafik för att på så sätt öka säkerheten på vägarna och samtidigt få ned utsläppen.

I dag är vägtransporterna det helt dominerande trafikslaget för såväl person- som godstransporter. Det måste vi försöka ändra. Järnvägens nytta för exportmarknaden, för turistindustrin, för miljön och för befolkningen i ett glest och avlägset land kan vi inte bortse ifrån. Faktum är att tågresandet har ökat kraftigt.

Fru talman! Regeringens förslag, vilket utskottsmajoriteten ställer sig bakom, innebär en satsning på 364 miljarder kronor under perioden 2004–2015.

När man studerar de borgerliga alternativen är skillnaderna inte så stora att de skulle motivera de höga bröstitoner som funnits i debatten på senare tid om att det är för lite pengar. Jag går inte in på fördelningen eftersom jag förutsätter att detta kommer att diskuteras under kommande avsnitt i denna debatt. Låt mig endast kommentera en enda reservation, nämligen reservation 8. I den reserverar vi socialdemokrater oss tillsammans med Vänsterpartiet mot majoritetens förslag.

Avsnittet handlar om införande av trängselavgifter. Regeringen har för avsikt att ge ett tilläggsuppdrag till Stockholmsberedningen att utreda frågan. Regeringen säger att det måste vara kommunerna eller regionerna som ska besluta om att ansöka om införande av sådana avgifter. Regeringen säger också att det bör vara en betydande majoritet bakom förslaget om man ansöker om detta, en uppfattning som delas av oss socialdemokrater och vänsterpartister.

Majoriteten, de borgerliga och Miljöpartiet, bortser från behovet av bred majoritet i den kommun eller region som ansöker. Majoritet är majoritet, säger man. Detta kan bara tolkas på ett sätt. Bl.a. moderaterna har alltid sagt sig vara emot avgifter av detta slag. Nu vill man göra det lättare med införandet.

Fru talman! Jag yrkar naturligtvis bifall till reservation 8. Jag yrkar också bifall till utskottets förslag i övrigt och avslag på samtliga övriga reservationer.

Avslutningsvis vill jag säga detta: Nu har det kritiserats och åter kritiserats att propositionen varit försenad. När den då anländer är det för sent och för lite pengar. Det kan aldrig vara för sent att vidta de åtgärder som så väl behövs. Detta är mitt budskap: Nu tycker jag att det är dags att avsluta den eländiga klagosången. Nu fattar vi beslut och låter väg- och banverk få besked om vad man ska planera för.
(Applåder)

Anf. 3 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Fru talman! Redan i början av den här debatten vill jag konstatera att vi i den moderata riksdagsgruppen är klara motståndare till att införa trängselavgifter. Vi kommer inte att medverka till att trängselavgifter införs.

Trafikutskottets ordförande Monica Öhman har i en presskommentar hävdad att vi moderater i trafikutskottet varit positiva till trängselavgifter. Utskottets skrivning blev inte bra och ger upphov till vissa missförstånd åt det hållet. Men det finns ingen som helst tveksamhet vad gäller den moderata inställningen till trängselavgifter. Här säger vi nej och ingenting annat än nej! Detta vill jag få noterat i riksdagens protokoll.

Monica Öhmans sätt att reagera kan dock inte tolkas på annat sätt än att socialdemokraterna, som under alla åren efter 1994 inget gjort för att lösa stockholmarnas trafikstockningar, nu vill införa trängselavgifter. S är uppenbarligen berett – även om man nu har för avsikt att dimlägga frågan i en utredning – att efter valet nästa år genomföra trängselavgifter i Stockholm.

Medvetet har den socialdemokratiska regeringen skjutit upp frågan om nya trafikleder för att till slut komma i ett läge då den har möjlighet att plocka stockholmarna på mera pengar i form av trängselavgifter. Det är uppenbarligen detta stockholmarna kan förvänta sig om socialdemokraterna vinner valet.

Jag vill, fru talman, innan jag går över till att diskutera den del av statsbudgeten för år 2002 som gäller trafikpolitiken och den del som behandlar regeringens förslag till infrastrukturplan för vägar och järnvägar för tiden fram till 2015, yrka avslag på majoritetens förslag och bifall till samtliga reservationer som vi moderater undertecknat. Jag kommer

att begära rösträkning på reservation 4 i trafikutskottets betänkande TU1 och på reservation 1 i trafikutskottets betänkande TU2.

Framöver kommer jag att ägna mig åt mera allmänna trafikpolitiska spörsmål i anslutning till de två aktuella betänkandena, medan Lars Björkman lite längre fram kommer att ta upp järnvägar och vägar lite mera ingående och då kommentera en del av det som Monica Öhman tog upp i sitt inledningsanförande. Därefter kommer Birgitta Wistrand i sitt anförande att ta upp diskussionerna kring trafiksäkerheten och Jan-Evert Rådström att samla upp en del övriga trafikpolitiska frågor som är viktiga för vårt land.

Men först ska jag ta upp frågan om grundläggande kassaservice.

Vi moderater, kristdemokrater och folkpartister har i motsats till majoriteten uppfattningen att den grundläggande kassaservicen ska upphandlas i konkurrens och inte skötas av Posten AB med ett årligt anslag på 400 miljoner kronor.

Låt mig för klarhetens skull säga att detta inte har någonting med lantbrevbäringen att göra. Lantbrevbäringen upplever vi moderater som synnerligen angelägen utifrån många utgångspunkter. Den kassaservice som kopplas till lantbrevbärarna i deras möte med gamla och handikappade, långt borta från sina tätorter, måste ses som en självklar social funktion som ska lösas av samhället.

Utgångspunkten måste vara att vi ska ha en grundläggande kassaservice med hög kvalitet i hela vårt land, så att alla kan utföra sina utbetalningar och ta emot pengar oberoende av var man bor.

Men det finns andra aktörer än Posten – ICA, Konsum och bensinstationer och andra serviceverksamheter runtom i landet – som kan sköta detta väl så bra och som många gånger behöver det för att själva kunna överleva. Dessa måste få vara med och erbjuda sina tjänster. I stället för att passivt lägga ansvaret på Posten vill vi uppdra åt Post- och telestyrelsen att genomföra en upphandling av kassaservicetjänsterna. Dels tror jag att det kan bli billigare, dels tror jag att det kan bli bättre. Detta utesluter inte att Posten också får vara med och erbjuda tjänster och delta i upphandlingen på samma villkor som andra aktörer.

Jag kan också göra en kommentar med anledning av några motioner om Estonia.

Det har väckts ett antal motioner om en ny utredning av Estonias förlisning som behandlas i budgetbetänkandet. Regeringen och riksdagens samtliga partier har samrátt i frågan ett antal gånger och varit överens. Samrádet har lett till att regeringen den 19 april i år har gett Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att samla information med anknytning till Estonias förlisning och bygga upp databaser som gör det möjligt att tillhandahålla så mycket som möjligt av den information som allmänheten efterfrågar. I uppdraget ingår också att med utgångspunkt i det händelseförlopp som beskrivs i JAIC:s slutrapport komplettera faktamaterialet med ett exempel på hur fartyget i sjunkförloppets slutskede kan ha vattenfyllets.

Därmed, fru talman, borde motionärernas krav vara tillgodosedda. Jag yrkar med detta avslag på reservation 15 i betänkande TU1.

Jag går sedan över till budgetbetänkandet och betänkandet om infrastrukturen. Jag väljer att diskutera de långsiktiga frågorna i stället för att ägna mig åt några enskilda budgetposter för 2002.

Det som hänt i Näringsdepartementet sedan valet på hösten 1998 och fram till nu är särskilt mycket. Det mest konkreta som man minns från den tid som Björn Rosengren varit kung över superdepartementet är väl utförsäljningen av Telia, som ledde till att hundratusentals människor i dag sitter med Teliaaktier vars värde i stort sett har halverats.

En annan sak man minns är när regeringen omedelbart efter valet 1998 – närmare bestämt den 5 oktober 1998 – gick till riksdagen med en skrivelse om investeringsplaner för trafikens infrastruktur som avvek från de löften som socialdemokraterna ställde ut före valet. Den socialdemokratiska regeringen – den gången med Ines Uusmann som huvudansvarig – lurade det svenska folket.

Förbifart Markaryd på E 4 och sträckan Rabbalshede–Svinesund på E 6 lyftes ut ur vägplanen, utbyggnaden av riksväg 44 villkorades på ett sätt som i princip var ett stopp. Västkustbanan ville man inte längre driva med samma kraft, Citytunneln och Kontinentalbanan i Malmöområdet, liksom de allvarliga trafikproblemen i Stockholmsregionen, lades in i ytterligare utredningar. Anslagen för att komma till rätta med det bristande underhållet på det mindre vägnätet drogs ned till en skamligt låg nivå, och sönderfallet av vägarna fortsatte med regeringens goda minne. Vägverket och Banverket hamnade i en situation där de nästan inte hade möjlighet att starta några nya projekt över huvud taget.

I tre år, fru talman, har näringsministern varit ute och lovat pengar till vägar runtom i Sverige, på möten och på konferenser. Samtidigt kan vi konstatera att i regeringens budgetar för 1999, 2000 och 2001 har anslagen för vägar och järnvägar dragits ned till nivåer som inte stämmer med dem som utlovades före valet.

Så kan man beskriva det som är socialdemokratisk trafikpolitik: Utställda vallöften som svikits och ett kallsinne inför det svenska vägnätets sönderfall och alla de svårigheter som enskilda människor och företag drabbats av på grund av detta.

En av konsekvenserna av Rosengrens och regeringens sätt att hantera trafikpolitiken är att målet för år 2000 på högst 400 trafikdödade har spruckit. Under förra året omkom 591 personer i trafiken, dvs. närmare 50 % mer än målet. Det här tycker jag är skrämmande. Jag är övertygad om, fru talman, att om Markaryd hade fått sin nya planerade sträckning hade antalet dödsfall kunnat begränsas på denna olycksdrabbade vägsträcka.

Nu lägger Björn Rosengren fram en infrastrukturproposition på 364 miljarder. Det låter ju bra. Men skrapar man lite på ytan ser man att planen i dag gäller tolv år i stället för tio som det var tidigare. Då blir det lite mer pengar. Dessutom är 45 av de här miljarderna betalningar av räntor och amorteringar på upptagna och gamla lån. Det är inga nya vägar för framtiden. Nästan 58 miljarder är ofinansierade, och då återstår 261 miljarder. Skrapar man lite mer på ytan kan man finna annat som också bör dras bort. Men de här 261 miljarderna kan gärna ställas mot det moderata helt anslagsfinansierade förslaget på 324 miljarder. Då skiljer drygt 60 miljarder. Medan huvuddelen av regeringens pengar går till järnvägar, anser vi moderater, med rätta, att det mesta av pengarna bör gå till en upprustning av vägnätet.

Jag förstår, fru talman, Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogös kommentar och besvikelse när Björn Rosengren presenterade infrastrukt-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

turpropositionen. I sin presskommentar säger han att regeringens förslag inte innebär någon återhämtning av det eftersatta underhållet. Inte heller det av regeringen uppställda trafiksäkerhetsmålet för 2007 kommer att kunna nås, säger han. Så mycket är regeringens infrastrukturproposition värd.

Så inte har trafikutskottets ordförande Monica Öhman och Björn Rosengren anledning att slå sig för bröstet i dag. Och alla de som dagligen i Stockholm eller på andra ställen i vårt land lider av dåliga vägar gör mera rätt i att knyta näven i byxfickan och lova sig själv att vid valet nästa höst rösta på de borgerliga partierna. Det ger alla bättre kommunikationer.

Jag tycker synd om alla de människor i den svenska glesbygden som med regeringens förslag i många fall kommer att få vänta ända fram till 2015 innan de i bästa fall fått sina vägar i ett acceptabelt skick.

Låt mig sedan, fru talman, gå över till trafikkaoset i Stockholm. Med egna ögon kan jag uppleva det som många stockholmare dagligen pratar om: Trafiken i huvudstaden fungerar inte. Hela stan är igenproppad under rusningstid. Både morgon och eftermiddag pågår krypkörningen i fyra fem timmar. Det får helt enkelt inte plats fler bilar på vägarna runt Stockholm.

På åtta år, dvs. de åtta år som socialdemokraterna har suttit i regeringsställning, har antalet bilar i Stockholms län ökat med 25 %, till i dag drygt 716 000. I dag passerar 50 % fler bilar centrala Stockholm, Solna och Sundbyberg, men ingenting har gjorts. Ingenting.

Så får inte Sveriges huvudstad hanteras. Själv kommer jag från Sundsvall och är väl medveten om resursbehovet i Norrlandslänen vad gäller vägar och järnvägar, men jag måste säga att det ligger i nationens intresse att trafiksituationen i Stockholm får sin lösning. De resurser som krävs måste fram, och det snabbt.

Det är skrämmande och även politiskt hänsynslöst av den socialdemokratiska regeringen att göra som man gjorde, ensidigt bryta det under tecknade avtalet om Dennisöverenskommelsen, som faktiskt öppnade för lösningar i närtid, och sedan dess inte göra någonting annat än att lägga Stockholms trafikproblem i ännu en utredning, som ska hålla på till 2003. Tror Monica Öhman och Björn Rosengren att detta är någonting som stockholmarna kan acceptera? Är det bra för Stockholm är det bra för Sverige. Skapar vi en bra Sverigebild för alla utländska turister och affärsmän genom att visa upp detta trafikkaos i vår huvudstad?

Det finns, fru talman, få områden som är så utredda som trafiksituationen i Stockholm. Vi måste få en västlig förbifart som avlastar. Vi måste få en trafikring runt stan som avlastar centrum. Vi måste lösa järnvägens problem i den s.k. getingmidjan. Lösningar finns. Det är bara att sätta i gång. Men ha klart för er att det är nödvändiga investeringar i nya vägar och järnvägar och inte trängselavgifter som behövs!

Runtom i vårt land kokar vreden över att regeringen inte gör något åt de frågor som handlar om våra viktiga transportvägar. Vi har förlorat sex sju år, en tidsrymd som leder till att företagen inte får de sänkta transportkostnader som de behöver för att klara konkurrensen nere i Europa där marknaden finns.

Det går nu, fru talman, en våg av varsel och beslut om nedläggningar och utflyttningar av verksamheter till andra länder söder om Östersjön. Det starka industriella bältet från Stockholm och söderut – med andra ord

dagens bas för vår svenska välfärd – brandskattas i allt snabbare takt på grund av att företagen inte klarar av att hålla sina kostnader på konkurrenternas nivåer. En av dessa kostnader är transportkostnader, orsakade av långa avstånd från och till de platser där de köper sina råvaror och säljer sina färdigprodukter. Det är åtskilliga procent av varans pris som utgör distributionskostnad. Och ingen ska inbilla mig att dåliga vägar inte slår igenom i fraktpriset i form av höga taxor.

Låt mig sedan – jag ser att tiden rullar i väg – försöka avrunda mitt anförande med att konstatera att regeringen har suttit med armarna i kors och sett hur företagens kostnader för trafikarbete ökat. Detta är den bistra verkligheten.

Skulden till en del av de nedläggningar som vi nu ser drabba enskilda människor i Gimo, Katrineholm, Degerfors, Gislaved och Trollhättan måste läggas på regeringen. Driver man fel näringspolitik eller kanske ingen näringspolitik över huvud taget driver man arbetare och tjänstemän från ett eget arbete och ut på gatan.

Ansvar för det här måste man lägga på de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet, Monica Öhman, Jarl Lander, Hans Stenberg, Krister Örnfjäder, Monica Green och Inger Segelström, som trots informationer i utskottet från företag och organisationer om hur allvarligt läget varit på vägsidan inte tagit ett enda eget initiativ i positiv riktning.

Sammanfattningsvis vill jag påminna om att regeringen alltså efter valet 1998 svek det svenska folket beträffande det som den hade förutskickat. Regeringen är därmed ingenting att lita på. Har man svikit en gång kan man göra det en gång till. En naturlig fråga till Björn Rosengren och Monica Öhman är: Kommer regeringens infrastrukturproposition att förverkligas till punkt och pricka? Kommer satsningarna på järnvägen att bli så stora som ni föreslår trots att behovet av pengar är större för vägnätet?

Många människor har Björn Rosengren, Göran Persson och Monica Öhman samt hennes kamrater i trafikutskottet att tacka för att de några dagar före jul får besked om att de snart förlorar sina jobb.

Fru talman! Jag anser att Björn Rosengren, med det lilla han har lyckats åstadkomma under sina dryga tre år, bör fundera över att avgå. Har man misslyckats så kapitalt med den svenska trafikpolitiken bör man ersättas av någon annan. Jag är övertygad om att Björn Rosengrens länsfrände Anders Sundström, med regeringserfarenhet sedan tidigare, skulle ha lyckats åstadkomma betydligt mycket mera för att bibehålla det svenska näringslivets konkurrenskraft och därmed förutsättningarna för att trygga jobben och med investeringar och teknisk utveckling bygga ut verksamheten och därmed anställa fler.

Prat leder inte till någonting; det gör handling, och Björn Rosengren saknar handlingskraft. All kraft har gått åt till att prata och lova, men ingenting hålla! Hur har det gått med den dåliga vägen i Bengtsfors? Har den satts i stånd sedan nedläggningen skedde i Bengtsfors?

Anf. 4 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag hör att klagosången är densamma. Men hur det nu än är så här på Luciadagens förmiddag ska Per-Richard Molén inte lyckas lura ut mig på den där banan. Jag tänker nämligen inte utnyttja min fulla replikrätt.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Jag tror att det är på det här sättet: Vi kan inte nu och här påverka varandra till någon annan standpunkt än den vi redan har deklarerat i betänkandet, och det kan var och en läsa.

Så, fru talman, tänkte jag göra något helt annat. Jag tänker be att få tacka Per-Richard Molén för de år vi har fått umgås i trafikutskottet, eftersom jag vet att det här är den sista debatten som han genomför i Sveriges riksdag.

Så jag vill bara säga ett hjärtligt tack! Jag vill önska Per-Richard Molén allt gott för framtiden.

Anf. 5 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Jag vill tacka för de synpunkterna och avstår från en del andra reflexioner jag hade kring Monica Öhmans anförande.

För mig är det en sak att i utskottet trivas med de människor man offentligt kritiserar, men som i grund och botten privat är fantastiskt charmiga och trivsamma personer. Men det gäller att skilja mellan vänskap och arbete och mellan politiskt arbete och mycket annat som också kan vara charmfullt.

Än en gång: Tack för det!

Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Av tidsskäl tänker jag koncentrera mig på betänkande nr 2 från trafikutskottet. När det gäller betänkande nr 1 tänker jag bara yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet med undantag av två reservationer, nr 12 och nr 26. Dem yrkar jag bifall till.

Reservation 12 handlar om ett register för fritidsbåtar, och det har vi ställt oss bakom och krävt att man återinför av det skälet att vi tycker det är rimligt att dessa så småningom bär sina egna kostnader. I dag är det handelssjöfarten som täcker kostnaderna för fritidsbåtarna delvis, och det är lika ologiskt som om Åkeriförbundet skulle betala för den motorsport vi har i Sverige. Därför yrkar jag bifall till reservation nr 12.

Reservation nr 26 handlar om att man ska hålla vad man har lovat när det gäller nedläggning av Bromma. I förhållande till miljömålen kan inte en expanderande flygtrafik vara godtagbar. Därför är det rimligt att man utnyttjar det utrymme som finns i Bromma för att förbättra Stockholms miljö och ge utrymme för mer grönområden, mer bostäder och minskat buller. Därför yrkar vi bifall till reservation 26.

Då går jag över till trafikutskottets betänkande nr 2, som handlar om infrastrukturpropositionen. Vänsterpartiet yrkar bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga motioner.

Den här propositionen har ifrågasatts. Det har varit en offentlig diskussion sedan propositionen blev offentliggjord, och diskussionen har i stor utsträckning koncentrerats på den eventuella trafiknyttan som finns i de här förslagen. Nyttan med investeringarna har ifrågasatts. Bl.a. har Birgitta Swedenborg på DN Debatt hävdat att förslagen innebär ett slöseri med skattebetalarnas pengar. Hon påstår t.o.m. att vi politiker inte förstår våra egna beslut. Jag hävdar att båda dessa påståenden är felaktiga.

Swedenborg tillämpar en analysmetod för att bedöma huruvida infrastrukturinvesteringar är lönsamma eller ej, men det finns andra metoder att närma sig samma frågeställning. EU:s vitbok om den gemensamma

transportpolitiken fram till 2010 utgår också från en samhällsekonomisk analys. Resultatet av vitbokens analys blir att investeringar måste föras över från väg till järnväg och sjöfart för att inte tillväxten ska hämmas. Då kan man ju säga att infrastrukturpropositionen är ett led i detta, även om den kom före.

Infrastrukturpropositionen är resultatet av ett samarbete mellan regeringen och Vänsterpartiet. Titeln på propositionen, *Infrastrukturproposition för ett långsiktigt hållbart transportsystem* har inte valts slumpmässigt. I förhållande till de transportpolitiska mål riksdagen fastställde 1998 är måluppfyllelsen vad gäller miljön sämst. Även vad gäller trafiksäkerheten kan konstateras att gapet mellan mål och faktiskt utfall ökar i stället för att minska. Trafiken skördar alltför offer. Mellan 3 och 4 % av varje årskull i Sverige dör eller invalidiseras till följd av trafikolyckor.

Den grundläggande utmaningen är hur utvecklingen av transportsystemet ska kunna möta de miljökrav som är relevanta för att samhällsutvecklingen ska bli långsiktigt hållbar. Den prognostiserade ökningen av väg- och flygtransporter är det största hindret härvidlag. Med ekonomiska mått mätt innebär det att de externa kostnaderna stiger drastiskt till följd av de ökade trafikflödena på väg. Med externa kostnader avses då kostnader som uppkommer till följd av trafikolyckor, trängsel, luftföroreningar, vägsitage m.m. som drabbar andra än dem som utför transporterna.

Förseningar till följd av trafikstockningar i EU-länderna beräknas uppgå till ett ekonomiskt värde av 80 miljarder euro per år. Motsvarande årliga värde för trafikoffer är 45 miljarder euro. Antalet trafikdöda i EU uppgår till 40 000 personer per år. Beträffande vägslitaget konstateras att detta till fem sjättedelar beror på godstransporter. Det samlade värdet för trafikens externa kostnader inom EU uppskattas till 8 % av BNP. I vitboken förordas en strategi med en kombination av investeringar i hållbara transportslag och avgifter som motsvarar transportslagens respektive samhällskostnader. De vägavgifter som införs i Schweiz, Tyskland m.fl. länder är ett sätt att försöka kompensera för de skador trafiken ger upphov till, men de har också en trafikstyrande effekt.

Beträffande infrastrukturpropositionen står vi givetvis bakom den, men det måste medges att den har en liten brist. De prognoser över framtida trafik som redovisas har alla som förutsättning att priserna inte ändras. Att köra bil 2015 förväntas kosta detsamma som det gör i dag. Med den förutsättningen antas antalet bilar i Stockholmsregionen öka med 25 % till 2015. Det är emellertid inte särskilt sannolikt att prisen förblir oförändrad. Trängselavgifter håller på att införas i många av Europas stora städer. Att med avgifter bromsa ökningen av tunga transporter på väg är också en tydlig trend i Europa.

Frånsett dessa kostnadsökningar kan ifrågasättas om priset på råolja kommer att vara oförändrat när det kostar alltmer att pumpa upp den olja som finns kvar. Även om det dröjer några decennier tills fyndigheterna sinat vore det rimligt att kalkylera med ett stigande pris. Enligt all nationalekonomisk teori är det så ökande knapphet hos en vara ska mötas.

Låt oss säga att prognoserna vad gäller denna kommande trafikutveckling baserades på en förväntan om att fossilbränseldriven trafik kommer att bli dyrare i förhållande till andra transportslag. Vad händer

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

då? I den strategiska analys som gjorts av Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa, finns ett möjligt svar.

Ett av alternativen i analysen utgår från att etappmålen för trafiksäkerhet och miljö ska klaras. Att dessa två mål kan samlas till ett alternativ beror på att åtgärder för att nå det ena målet i regel får positiva effekter för det andra. Nollvisionen skulle vara lättare att närma sig om järnvägen kunde tillgodose en del av de person- och godstransporter som i dag går på väg. Om gällande hastighetsgränser respekterades skulle det minska antalet olyckor med dödlig utgång samtidigt som det ger en god effekt i förhållande till miljömålen.

Ökat pris på vägtransporter är ett av de verktyg som har störst effekt för att nå trafiksäkerhets- och miljömålen. Utfallet vad gäller trafikvolym fördelad på de olika transportslagen innebär enligt SIKa bl.a. att biltrafiken minskar med en knapp femtedel till 2010 samtidigt som tågtrafiken ökar i omfattning. Används denna bakgrund för att bedöma vilka investeringar som kan räknas hem eller ej är den fördelning som finns i infrastrukturpropositionen lättare att förstå.

Ska biltrafiken minska i omfattning, vilket också anges om ett etappmål i det miljömålsbeslut riksdagen nyligen antagit, är det få nya vägsträckningar som kan anses lönsamma. Motsvarande resonemang kan överföras till järnvägen. Förväntas godstransporter på spår öka i volym finns det åtskilliga åtgärder där nyttan överstiger kostnaden.

Av SIKa:s analys framgår också att miljö- och trafiksäkerhetsalternativet förutom att klara etappmålen inom sina områden i princip också löser trängselsproblemen i Stockholm. Den återstående frågan är då när prissättningen på transporter kommer att motsvara de samhälleliga marginalkostnaderna. Att så ska ske har riksdagen beslutat vid flera tillfällen, bl.a. när den fattade det transportpolitiska principbeslutet 1998. EU-toppmötet i Göteborg i år antog en strategi för hållbar utveckling. Strategin innefattar en fullständig internalisering av sociala och miljörelaterade kostnader. Senast 2004 ska transportavgifter som bättre speglar trafikens miljö- och samhällskostnader vara införda.

Även om ändrade relativpriser förmodligen är det starkaste styrmedlet för att påverka valet av person- och godstransporter har investeringarna ett visst inflytande vid transportvalen. I arbetet med transportinfrastrukturen är *predict and provide* den klassiska metoden. Det görs en prognos över framtida trafik, och sedan planeras för att med ny infrastruktur tillfredsställa det prognostiserade behovet. På så sätt uppfylls prognosen, eftersom nya vägar oftast renderar mer trafik. I EU:s vitbok konstateras att det de senaste 50 åren har skett en konstant snedfördelning till förmån för vägtransporter inom transportsektorn.

I infrastrukturpropositionen föreslås att de nuvarande trafikpolitiska målen kompletteras med ett nytt mål, jämställdhet. Detta har också bidragit till att motivera en hög nivå för järnvägsinvesteringar samt ett särskilt anslag för investeringar i spårfordon. Kvinnor är i högre grad än män beroende av kollektivtrafiken för sina dagliga resor. 45 % av de ensamstående föräldrarna, som i stor utsträckning utgörs av kvinnor, lever utan bil. Kvinnor tar i större utsträckning än män miljöhänsyn vid val av transportmedel. Infrastrukturpropositionen ger möjlighet till en välbehövlig ambitionsnivåhöjning för kollektivtrafiken både i Stockholm och i resten av landet.

En faktor som får stor betydelse för hur infrastrukturinvesteringar ska värderas är tiden. Förslagen i infrastrukturpropositionen omfattar investeringar fram till 2015. De gjorda investeringarna förväntas ge samhällelig avkastning under lång tid. Särskilt för järnväg är det relevant med långa avskrivningstider. Än i dag ha vi stor nytta av de järnvägsinvesteringar som gjordes på 1800-talet.

Ett rimligt tidsperspektiv är det som förekommer i den klimatproposition som blev färdig för ungefär 14 dagar sedan. Enligt propositionen bör utsläppen för Sverige år 2050 vara lägre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per år och invånare för att därefter minska ytterligare. Sett i det ljuset är det svårt att förstå hur Birgitta Swedenborg med andra kommer fram till att väginvesteringar är mer lönsamma än järnvägsinvesteringar.

Transportpolitiken har stor betydelse för att de klimatrelaterade målen ska nås. För Sverige har det nära nog avgörande betydelse. När riksdagen fattat beslut om infrastrukturpropositionen och klimatpropositionen kommer därför regeringen så småningom att lägga fram en samlad genomförandestrategi för transportsektorn.

Samhällsekonomiska bedömningar hade stor betydelse i de förhandlingar som ledde fram till infrastrukturpropositionen. Det fanns en stark strävan hos alla inblandade parter att använda de mest kostnadseffektiva metoderna för att nå de transportpolitiska målen. Den valda inriktningen är en kompromiss mellan Socialdemokraternas och Vänsterpartiets bedömningar i detta hänseende.

Infrastrukturpropositionen är tänkt att fylla såväl befolkningens som näringslivets behov av säkra och ändamålsenliga transporter inom ramen för vad som är möjligt för att utvecklingen ska bli långsiktigt hållbar. Den vidgar flaskhalsarna för den spårbundna kollektivtrafiken. Jag kommer från Skåne. För många skåningar är fyllda tåg en nästintill daglig erfarenhet. Människor har i stor utsträckning följt uppmaningen att använda spårburen trafik när den kan ersätta bilen. Det finns inte kapacitet för att i större utsträckning tillgodose det ökande behovet av transporter.

Här och ännu mer i Stockholmsregionen finns det ett uppenbart behov av att vidga kapaciteten för kollektivtrafik. Det blir nu möjligt när det fattas beslut om infrastrukturpropositionen. En annan stor fördel är att den tillgodose de behov som näringslivet har. Det har bl.a. lagts fram en stråkstrategi. Det handlar om möjligheter att köra med högre axellaster, att vidga flaskhalsar i godstransportnätet, det kapillära bannätet och många små åtgärder som sammantaget innebär att näringslivet får större möjligheter att på ett effektivt och miljömässigt sätt kunna utföra sina transporter.

Jag förstår inte hur de borgerliga partier som normalt brukar påstå att de företräder näringslivets behov inte bättre återspeglar det. De har i sina motioner till infrastrukturpropositionen lägre nivå på järnvägsinvesteringar än den som återfinns i regeringens förslag. Har man inte lyssnat till vad Svenskt Näringsliv säger eller vad SSAB, Avesta Sheffield, Stora Enso m.fl. säger om vilka transporter de behöver för att kunna tillgodose sina behov?

Infrastrukturpropositionen innebär också att möjligheterna att bo kvar i glesbygd är större. Det ger möjligheter för länstrafikbolag att skaffa nya spårfordon. Det gör större möjligheter för dem att bibehålla trafiken utan

att höja priserna. En bättre kollektivtrafik i glesbygd är ett sätt att utvidga arbetsmarknadsregionerna, skapa en större attraktivitet och skapa möjligheter för människor att bo kvar på en ort och arbeta på en annan.

Infrastrukturpropositionen innebär en större styrning av investeringarna i förhållande till de transportpolitiska målen. Mål är inte det riksda- gen är sämst på att fatta beslut om. Det som hittills har fallerat har varit att besluta om verktyg som gör att målen blir möjliga att uppnå. Där vill jag påstå att infrastrukturpropositionen är ett undantag. Den ger möjlig- heter att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Den ger möjlig- heter att tillgodose alla de övriga transportpolitiska målen.

Slutligen vill jag säga att en sak som vi är särskilt nöjda med i infra- strukturpropositionen är att den prioriterar underhåll framför investering- ar. Ser man på vilka önskemål som framfördes från de olika landshöv- dingarna och länen i den uppvaktning som inledde infrastrukturförhand- lingarna var det genomgående från alla delar av landet. Vi underhåller och bibehåller i första hand det transportsystem som finns, och i andra hand vidgar vi kapaciteten genom investeringar.

Därmed yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkande TU2.

Anf. 7 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Vi vet att Vänsterpartiet i hög grad har medverkat till att järnvägarna prioriteras i regeringens infrastrukturproposition. Samtidigt kan vi konstatera av Godstransportdelegationen att näringslivets stora behov är godstransporter på väg.

Man upplever någon form av likgiltighet från Vänsterpartiets sida när det gäller att tillmötesgå näringslivets behov av godstransporter på väg. De säger i princip nej till motorvägar och vill bara hålla på med under- håll. Man kan halvsula en sko några gånger, men till slut är den slut. Då måste investeringar till. Vägnetet är så sönderfallet att på något sätt måste investeringar till.

Jag känner oro för alla företag i hjärtat av den industriella verksam- heten i Sverige. De flyttar utomlands. En del, och inte en så liten del, av kostnaderna består av transportkostnader och distributionskostnader. De är inte betjänta av att först transportera godset på väg, sedan lasta över det på järnväg för att sedan på nytt, eftersom vi vet hur dåligt järnvägen fungerar nere i Europa, lasta över det till lastbil. Det är lastbilar som behövs. Det är vägar som behövs. Investeringar i vägar behövs betydligt mycket mer än investeringar i järnvägar. Här visar Vänsterpartiet ett kolossalt kallsinne mot den verksamhet i Sverige som bidrar till välfärd och jobb åt människor.

Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Av tidsskäl kan man inte ta upp allting i sitt inlednings- anförande. När det gäller synen på vägar och hur de ska vara beskaffade i framtiden har det inte rätt någon skiljaktighet oss emellan om man går till det mer konkreta. Vi har följt det som står i den stråkstrategi som Ship- pers' Council och Svenskt Näringsliv har som sitt inspel i infrastruktur- förhandlingarna. Vi har tittat mycket noggrant på vad de olika länen har framfört som sina önskemål för att tillgodose näringslivets behov.

Det handlar om att prioritera underhåll. Det gäller att se till så att de vägar som finns är i ett sådant skick att de är farbara året runt. Av den

anledningen är nivån för underhåll som säkerställer vägarna väsentligt höjd i den här infrastrukturpropositionen jämfört med nuvarande planperiod. Den är höjd från 59 miljarder på tio år till 108 miljarder på tolv år. Det är en mycket stor ambitionshöjning.

Utöver det finns i infrastrukturpropositionen ett förslag som innebär att Vägverket ska återkomma med en underhållsstrategi. Det här handlar nämligen inte bara om att anslå mer medel, utan det handlar om hur man underhåller vägarna så att den nya vägbeläggningen varar så länge som möjligt.

Jag tror att det skulle vara bra om näringslivet självt fick uttala sig och om Moderaterna lyssnade mer till vad de egentligen säger. De kräver inte nödvändigtvis fler motorvägar, utan de kräver ett bättre underhåll, och det är väl tillgodosett i den infrastrukturproposition som vi nu diskuterar.

Anf. 9 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Både underhåll och investeringar behövs. Jag gjorde mig omaket att kontakta Banverket när den här infrastrukturpropositionen hade lagts på riksdagens bord för att fråga dem vilka investeringar som Banverket hade som skulle inrymmas inom de 100 miljarderna. Det visade sig att de kunde komma upp till mellan 55 och 60 miljarder. Mer hade de inte att redovisa. Det är därför som vi moderater lägger oss på ungefär 63 miljarder. I övrigt satsar vi helt på det vägnät som behövs för att människor och företag ska kunna fungera och för att den svenska företagsamheten ska kunna vara konkurrenskraftig. Vi vill slippa uppleva en situation där den ena orten efter den andra drabbas av utflyttningar som i icke oväsentlig utsträckning kan bero på att transportkostnaderna är för höga på grund av att vägarnas skick inte tillåter de hastigheter och de vikter som är nödvändiga. Motorvägar är ett väsentligt inslag för att lösa dessa transportproblem.

Anf. 10 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det huvudmotiv som har använts för att ställa krav på fler motorvägar har i första hand handlat om trafiksäkerhet. Nu har emellertid utvecklingen av två-plus-ett-vägarna med mittvajer visat att de ger nästintill samma goda effekt när det gäller att förhindra trafikolyckor med dödlig utgång, men de kostar bara tiondelen så mycket. Det innebär att det finns medel över för att tillgodose näringslivets behov. För att få veta vilka de är tycker jag att man i första hand ska lyssna på dem själva.

Jag noterar att Per-Richard Molén inte kommenterade de uppgifter jag hänvisade till som kommer från näringslivet självt i form av Shippers' Council och de tunga företag i vårt land som faktiskt utför transporterna. Vi har utgått från dem snarare än någon sorts önsketänkande.

Men vi har också utgått från den framtid för transporterna i Europa som skisseras i EU:s vitbok. Då handlar det i mycket stor utsträckning om att kombinera olika transportslag med varandra. Vägen är självfallet en nödvändig del för all framtid i Sverige, men för de längre avstånden, framför allt i nordsydlig riktning, är det bättre att använda järnvägen och sjöfarten. Det tillgodoser miljömål och trafiksäkerhetsmål, och det minskar kostnaderna för vägselitaget. Om man utgår från att detta kommer att fungera i verkligheten behövs alla de investeringar som föreslås i infra-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

strukturpropositionen. De behövs för att tillgodose det som har äskats från olika delar av landet. Det finns också en stor samhällsekonomisk nytta bakom dessa förslag.

Anf. 11 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Nu får det vara slut på klagosången, sade trafikutskottets ordförande Monica Öhman. Det är klart att luciasång är mycket vackrare än klagosång. Det tycker nog vi alla. Men när regeringen dröjer två år med att lägga fram infrastrukturpropositionen, när den är dåligt underbyggd med finansiering och när man dessutom använder 5 miljarder två gånger i den får man faktiskt vänta sig en del klagosång. Jag kommer att återkomma till den kritiken. Varför ska vi lita på regeringen och Socialdemokraterna just nu när vi ser att de trafikplaner som gäller i dag är underfinansierade?

Fru talman! Sedan vill jag också bemöta Karin Svensson Smith som säger att inget borgerligt parti har satsat lika mycket på järnvägen som regeringen. Men det är fel. Kristdemokraterna har exakt samma belopp till järnvägssatsningar. Skillnaden är att vi har en stabil finansiering i vårt budgetalternativ.

Fru talman! Jag vill förklara vad vi kristdemokrater vill med infrastruktur och transportpolitik både på kort och lång sikt. Tuve Skånberg kommer att tala för oss när det gäller vägar, Magnus Jakobsson när det gäller järnvägar, Lars Gustafsson när det gäller posten och Rolf Åbjörns-son när det gäller Estonia.

Vi står bakom alla våra reservationer, men för att vinna tid yrkar jag bifall enbart till reservation 13 i TU2.

Fru talman! Sverige är en ö ur ett transportpolitiskt perspektiv. Vi ligger långt ifrån den folkrika marknad där vi köper och säljer våra produkter. Vi exporterar varor och tjänster för omkring 65 miljarder kronor varje månad. Nästan 60 % av vår export går till andra EU-länder. 9 % är export till USA. Vi importerar också varor och tjänster för i runda tal 55 miljarder kronor per månad. Två tredjedelar av dessa kommer från andra EU-länder. Vi är med andra ord beroende av goda transporter till dessa och andra länder för att bygga en välfärd i vårt eget land.

Dessutom har vi ett långsträckt och glest befolkat land med kyligt klimat. Man behöver inte vara professor i nationalekonomi för att inse att vi av dessa skäl är starkt beroende av en god infrastruktur med fungerande godstransporter och goda pendlingsmöjligheter. Därför är det anmärkningsvärt att den sittande socialdemokratiska regeringen gjort upp sin transportpolitik med två partier vars politik leder oss bakåt i utvecklingen, inte framåt.

Dessa båda partier, Miljöpartiet och Vänsterpartiet, verkar ha enbart ett spår i trafikpolitiken. Det är en enögd politik som kännetecknas av det uttryck som Godstransportdelegationen så pricksäkert uttryckt i sin rapport när man varnar regeringen för att "skjuta sig själv i foten".

Godstransportdelegationens förslag är mycket kloka, och vi föreslår att regeringen permanentar ett sådant forum där man kan ha en dialog med näringslivet och transportnäringen.

Sverige måste både se till tillväxten och begränsa transporternas miljöpåverkan. Man kan inte välja bara ett av dessa spår.

Socialdemokraterna har tyvärr blivit så beroende av stödet från Vänsterpartiet och Miljöpartiet att Sverige nu riskerar att ledas in på fel spår i trafikpolitiken. Det är ett enkelriktat spår som leder in i en återvändsgränd – utan krockkudde.

Alla partier står ju bakom det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Men den rödgröna politiken har glömt tillväxtdelen i målet och inriktar sig mest på att begränsa lastbilstrafiken i tron att det ska lösa klimatproblemen och alla miljöproblem.

SIKA meddelar i ett pressmeddelande den 29 november att den svenska lastbilstrafiken transporterade 10 % mindre gods under andra kvartalet i år jämfört med i fjol. Det kan kanske glädja några partier här i kammaren, men det är enbart en pyrrhusseger för miljön, alltså en skenbar seger, eftersom den totala lastbilstrafiken ökar och andelen utländska lastbilar följaktligen blir större och större. Frågan är om dessa bilar är bättre ur miljösynpunkt än de svenska. Det vet vi kanske inte mycket om, men vi vet att svenska åkare kör på miljöklass 1-diesel, som är i stort sett svavelfri. Det är en framgång för miljön.

På tio år har lastbilarnas svavelutsläpp i Sverige minskat med 99 %. Varför bekämpar ni lastbilen?

Fru talman! Finns då inget gott i regeringens infrastrukturpolitik? Jo, det framgår av våra motioner att vi i flera avseenden har gemensamma ståndpunkter i olika sakfrågor, t.ex. det övergripande målet som jag har pratat om.

Jag tycker ändå att man bör resonera om att förnya målet, och göra det i dialog med näringslivet.

Hur är det med miljön? Vi kristdemokrater upprepar ständigt i våra riksdagsmotioner att trafikpolitiken måste ha två utgångspunkter, nämligen tillväxt eller välfärd å ena sidan och miljöhänsyn å andra sidan.

Vi redovisar också förslag på åtgärder som både ökar tillväxten och minskar miljöpåverkan. Vi tycker att vi har ett dubbelspår i trafiken, men s, v och mp kör på sitt enda spår allt längre in i återvändsgränderna.

I propositionen har regeringen en vision år 2030, som vi tycker är mycket luddig. Allt ska bli bättre och bättre, kan man sammanfatta visionen med. Vi föreslår i stället sju infrastrukturella utgångspunkter för tillväxt, säkerhet och miljö.

För det första: Återställ den allmänna väg- och järnvägsstandarden.

Många av transportlederna är i behov av en standardhöjning. För att nämna endast ett av de stråk där eftersatt underhåll medför drastiskt förhöjda transportkostnader vill jag nämna inlandsvägen, huvudsakligen riksväg 45.

För det andra: Återupprätta nollvisionen.

Om trafiksäkerhetsmålet ska vara realistiskt krävs att vägarnas standard höjs. Även om detta inte ensamt är en tillräcklig åtgärd är det en nödvändig del av trafiksäkerhetsarbetet.

Vid sidan av de nationella och internationella stråk med motorvägar och fyrfältsvägar som vi föreslår ska byggas klara under planperioden finns det en del projekt som är angelägna ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är en motorvägsutbyggnad alternativt fyrfältsväg på E 4 sträckan Uppsala–Mehedeby, på E 22 genom Blekinge och Skåne samt riksväg 73 på

sträckan Nynäshamn–Stockholm. Breddning och i vissa fall fyrfältsväg bör genomföras på E 20 i Västra Götalands län, riksväg 45 i Västra Götalands län, E 22 i Kalmar län och E 4 på sträckan Umeå–Skellefteå.

Fru talman! När jag är inne på området trafiksäkerhet vill jag nämna en trafikgrupp som ofta känner sig bortglömd, nämligen motorcyklister. Jag har själv blivit en sådan under sommaren som gått och upptäckt att trafikmiljön inte alltid är utformad för dem som kör på två hjul. Nu har Vägverket glädjande nog upptäckt att de här fordonen också finns i Sverige.

För det tredje: Lös storstädernas trafikproblem.

Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i Sverige i sin helhet. Vi redovisar i vår motion fyra större projekt för att förbättra Stockholms trafiksituation.

I Göteborg finns också stora problem med flaskhalsar av samma typ som i Stockholmstrafiken. Därför anser vi att regeringen bör tillsätta en Göteborgsberedning med uppdrag att lämna förslag till åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen.

För det fjärde: Fullfölj den svenska triangeln.

Det innebär motorväg och snabbtågsstandard på sträckan Stockholm–Göteborg–Malmö. Det är skrämmande att regeringen ännu inte löst problematiken för markarydsborna längs E 4 i Småland.

För det femte: Fullfölj den nordiska triangeln med en europeisk dimension.

Det är ett gemensamt nordiskt intresse att förbättra vägar och järnvägar mellan de nordiska länderna mot kontinenten. Den svenska infrastrukturen i sydöstra Sverige bör successivt förbättras med sikte på att skapa bättre transportförutsättningar gentemot Östersjöregionen med de nya EU-länderna som kommer med i gemenskapen. Därför vill vi ha en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.

För det sjätte: Utnyttja alternativa finansieringsformer.

Kristdemokraterna anser att erfarenheterna av partnerskap mellan staten och det privata näringslivet genom s.k. PPP-projekt är så goda att ett mer omfattande och långsiktigt investeringsprogram bör tas fram.

För det sjunde: Utveckla användandet av IT i transportsystemet.

Perspektivet på teknologins roll behöver förändras. Det kan betyda stora förändringar inom hela den svenska transportpolitiken. Därför föreslår vi att regeringen tar initiativ till en nationell strategi för utnyttjandet av transportinformatik i det svenska transportsystemet.

Fru talman! Vi vill också utveckla sjöfarten och flyget. För sjöfartens del avsätter vi 3 miljarder kronor under planeringsperioden för investeringar i farleder, kanaler och liknande.

Vi har ju glädjande med hjälp av Vänsterpartiet och tillsammans med övriga borgerliga partier fått igenom ett tillkännagivande om att sjöfartens avgifter ska ses över i likhet med vad Godstransportdelegationen har föreslagit och vad EU:s vitbok för transporter syftar till.

Det är också viktigt att flyget ses som en del i ett integrerat transportsystem. Det innebär att möjligheterna till samordning mellan olika flygplatser liksom med järnvägar och vägar måste förbättras för att skapa långsiktigt fungerande kommunikationssystem.

Fru talman! Jag återvänder så till det jag började med, nämligen pengarna till planen.

På kort sikt säger vi nej till regeringens otydliga lånepengar för år 2002. Regeringen vill låna 2 miljarder. Till vad, säger vi. Det är inte preciserat. Det tycker vi strider mot budgetlagen.

Vi anslår i stället de här pengarna i vårt budgetalternativ. Vi vill anslå totalt 5,7 miljarder mer än regeringen de närmaste tre åren. På hela planperioden däremot har vi sagt 375 miljarder, alltså 11 miljarder mer än regeringen.

Regeringen har använt 5 miljarder två gånger, menar vi. Av de 8 miljarder som regeringen tänker låna de närmaste tre åren förbrukar man 5 miljarder år 2002 och 2003. Dessa 5 miljarder finns också uppräknade i en tabell för planperioden 2004–2015. Regeringen använder alltså pengarna två gånger.

Man kan tycka att 5 miljarder är lite i förhållande till regeringens totala förslag om 364 miljarder, men 5 miljarder är väldigt mycket pengar, och jag ser fram emot en förklaring från näringsministern av hur man här har räknat.

Dessutom ska 58 miljarder finansieras i mån av utrymme i kommande budgetar. Vi tycker att detta är alldeles för vagt. Varför ska vi lita på regeringen nu, när man inte har finansierat hittillsvarande planer? Vi vill ha 8 miljarder mer till vägar och 3 miljarder till sjöfartens infrastruktur.

Till sist, fru talman, vill jag liksom Monica Öhman föra fram ett tack till vår kollega Per-Richard Molén, som lämnar riksdagen. Tack för fint kamratskap! Jag önskar Per-Richard Molén allt gott i framtiden.

För att avsluta mitt anförande innan den röda lampan lyser vill jag också säga att Kristdemokraterna är beredda att tillsammans med Moderaterna, Centern och Folkpartiet sjösätta en ny transportpolitik, som ger luft under vingarna och skapar en bättre väg för Sverige. Då kommer det att gå som på räls.

(Applåder)

Anf. 12 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag tycker att det fanns en motsägelse i Johnny Gyllings inlägg. Han påstod å ena sidan att Vänsterpartiet bara ser till järnvägen och motarbetar lastbilen men sade å andra sidan längre fram att vi tillsammans med er har verkat för att man ska se över farledsavgifterna i avsikt att bättre utnyttja sjötransporterna i Sverige. Johnny Gylling får bestämma sig för ettdera. Vi kan inte vara för både det ena och det andra.

Jag kan direkt ge ett svar. Vänsterpartiet förordar att man utnyttjar varje transportslag för det som det är bäst på. Man måste i mycket större utsträckning än hittills kombinera olika transporter snarare än bara köra med lastbil. Vi är för att svensk lastbilstrafik får verka under rättvisa och effektiva former. Det innebär att det måste finnas mer av övervakning, så att man inte blir utsatt för oschyst konkurrens från andra, oavsett om det handlar om svenska eller utländska åkerier, och så att man svarar upp mot de trafiksäkerhetsmål som vi har satt upp.

Det som jag saknar i Johnny Gyllings inlägg är en förklaring av hur kristdemokraterna anser att vi ska kunna ställa om transporterna så att vi får en hållbar utveckling. Av precis allt det underlag som vi har fått i

utskottet framgår nämligen att utvecklingen i förhållande till miljömålen och till trafiksäkerhetsmålen går i rakt motsatt riktning. Infrastrukturpropositionen är ett försök att kombinera å ena sidan behovet av utveckling och tillväxt med å andra sidan det som är miljömässigt hållbart.

Svaret på hur kristdemokraterna ska klara denna kombination har ännu inte getts. Jag undrar om Johnny Gylling har någon kommentar till detta.

Anf. 13 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag frågade Vänsterpartiet varför ni är emot lastbilen. Att ni är det framgår tydligt av propositionen och av att ni tidigare i debatter och i motioner ständigt har motarbetat detta transportmedel. Jag är glad över att vi har samma uppfattning t.ex. om sjöfarten, och det har jag inte kritiserat er för.

Skillnaden mellan Vänsterpartiet och Kristdemokraterna är den att ni förordar ett slags planstyrning av transportpolitiken. Vi inser att marknaden måste få styra det här i stor utsträckning. Vi tycker att statens roll ska vara att förbättra förutsättningarna för ett hållbart och effektivt transportsystem. Jag vet att Karin Svensson Smith har läst Godstransportdelegationens rapport, som pekar på att endast en mycket liten del av transporterna med politisk styrning kan flyttas från väg till järnväg. Vi menar precis som delegationen att det måste bli en bättre samverkan mellan transportslagen. Då blir de effektivare, och då blir miljön mindre belastad.

Vi har också föreslagit stimulanser till alternativa bränslen. Det stora problemet i dag är utsläppen. Vi föreslår att regeringen ska arbeta inom EU för att miljöklass 1-diesel ska bli standard. Svenska åkare är i dag miljövänligare än åkare i andra länder, men vem tackar dem för det? I varje fall inte Vänsterpartiet.

Jag vill kontra med en fråga till Karin Svensson Smith. Ni vill ju stänga Barsebäck så snabbt som möjligt. Vad ska ersätta den energi som då går förlorad? Det är inte bara transporterna som bidrar till CO₂-utsläppen. De står för ungefär 40 %, men vad händer med de andra 60 procenten?

Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vad gäller utvecklingen i förhållande till klimatmålet har alla andra sektorer stabiliserat eller minskat sina bidrag till växthusgaserna, medan transporternas bidrag ökar väsentligt. Sådan är utvecklingen i Sverige och i övriga Europa. Det är en av faktorerna bakom EU:s vitbok om en ny transportpolitik.

I det sammanhanget verkar vi för en harmonisering i förhållande till EU av flera av de regler som vi har. Om det ska kallas för planstyrning av transporterna vet jag inte. Jag tror inte att EU:s politik på transportområdet kan beskyllas för att vara planstyrning, men vi är mer följsamma i förhållande till vad som föreskrivs i den nya vitboken än vad ni är. Det gäller att hitta en rationell fördelning av godstransporter mellan väg, järnväg och sjöfart. Då kan man inte bibehålla det undantag som vi har i Sverige och som innebär att våra lastbilar ska tillåtas vara tyngre och längre än vad som är fallet i det övriga Europa. Vi tycker att det är okej när det gäller transporter av skogsråvara, men i övrigt finns det ingen

anledning att tillåta att dessa lastbilar ska få slita ned och förstöra vägar-
na så att befolkningen ute i landet inte kan komma fram på grund av de
skador som uppstått. Det är svaret på den frågan.

Jag har fortfarande inte fått något svar på det som jag har frågat
Johnny Gylling om. Tycker kristdemokraterna att man ska förena trafik-
utvecklingen med de mål som behövs för att vi ska få en miljömässigt
hållbar utveckling?

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 15 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag vill upprepa att jag t.ex. nämnde alternativa bränslen
och stimulans till miljöklass 1 som standard för diesel. Vi vet alla att
dieseln inte är hållbar i längden, men vi har gång på gång fått nej i ut-
skottet till konkreta förslag om stimulanser till alternativa bränslen.

Jag kan, fru talman, efter att ha hört Karin Svensson Smith tala här
konstatera att mitt påstående om att Vänsterpartiet bekämpar lastbilen
stämmer. Vi här i Sverige har inte samma förutsättningar som man har i
de tätbefolkade delarna av Europa. Vi behöver en väl fungerande lastbils-
trafik för vårt glest befolkade land med dess långa avstånd. I länder som
Tyskland, Frankrike, Italien och Holland har man stora problem med
trängsel på vägarna, och det är självklart att man där gör allt vad man kan
för att flytta över mera gods till andra transportslag.

Man kan bara fråga sig hur frukten kommer fram till affären på mor-
gonen. Jo, det sker med hjälp av lastbilen. Med Vänsterpartiets politik
skulle vi inte få fler motorvägar. Trafiken ska strypas, och dieselskatten
ska höjas. Ska vi sluta att äta frukten? Hur ska vårt samhälle se ut med er
politik? Det hade varit intressant att få se en bild av detta. Jag tror att fler
då skulle inse att man bör välja ett annat parti i nästa val.

Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Låt mig först, med all respekt för talmannens vädjan om
att vi ska vara kortfattade, säga att jag hoppas att talmannen har förstå-
else för att vi inom oppositionen känner ett väldigt starkt behov av att
efter två års väntan använda det här tillfället till att på djupet granska
regeringens förslag och presentera våra egna alternativ.

Monica Öhman ville stämma i bäcken och talade om att vi nu ska för-
söka lämna den eländiga klagosången bakom oss. Jag kan förstå att Mo-
nica gärna vill att vi ska ligga lågt nu när vi slutligen har fått chansen att
granska förslagen. Hur man uppfattar våra inlägg ligger också i hög grad
i åhörarens öra och vad man hör när vi redovisar våra alternativ och vår
granskning av regeringen.

Det är tydligt att för Centerpartiet är transportfrågorna viktiga. Vi står
för att hela Sverige ska ha möjlighet att utvecklas och att människor ska
kunna leva ett gott liv såväl på landsbygden som i storstäderna.

Enligt vår mening är bra vägar och bra järnvägar grundläggande för-
utsättningar för livskraft och utveckling i hela landet. Det är också allde-
les nödvändigt att forma politiken på området så att den står i samklang
med naturen och miljön, så att vi inte undergräver våra egna och framtida
generationers möjligheter att leva och verka. De utsläpp till miljön som
trafiken och transportsektorn står för vet vi är ett av de enskilt största
hoten mot miljön och det framtida klimatet.

Låt mig på en gång säga i min inledning av denna debatt att vi från Centerpartiet välkomnar anslaget i regeringens proposition på detta viktiga område. "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart samhälle och transportsystem" är som en rubrik hämtad ur Centerpartiets program. Vi välkomnar det.

När man från regeringens sida, i ett ögonblick av självrannsakan och ödmjukhet, säger att våra vägar har fått förfalla och att underhållet har blivit eftersatt de senaste åren, är vi de första att instämma också i detta. Det har inneburit stora problem för människor, näringsliv och kommuner i stora delar av Sverige, och det har inneburit att den klyvning av landet socialt och regionalt som vi har sett under senare år har blivit än värre.

Det är tyvärr så. Under många år har det varit för lite pengar som har avsatts för att sköta våra vägar med nödvändiga drifts- och underhållsåtgärder – det gemensamma vägkapital vi har. Alla vi som sitter i trafikutskottet kan väl vittna om den anstormning av nödrop, uppvaktningar, brev, skrivelser och telefonsamtal som vi under de senaste åren har utsatts för alltifrån vägverk, banverk, länsstyrelser och kommuner till små vägföreningar, Burträsk Väggrupp och många fler – i takt med att förfallet har gått allt längre.

Framför allt i de norra delarna av landet har vägarna varit närmast oframkomliga – särskilt i tjällossningstider. Det vet jag, Monica Öhman, Per-Richard Molén och alla vi som kommer från de trakterna. Men också i Dalsland, Småland och på andra ställen har problemen tidvis varit stora. Dessvärre har det bristande underhållet också på våra järnvägar nu börjat slå igenom i form av alltfler tågstopp, tågförseningar och inställda avgångar, till förtret för resenärer, godstransportköpare och andra. Till detta återkommer en av Centerpartiets talare senare, nämligen Birgitta Sellén. Viviann Gerdin kommer att tala om sjöfart och några andra saker som jag inte hinner med i min allmänna inledning.

Nu ska det alltså enligt regeringen bli en ändring av politiken. Då har vi i oppositionen den smärtsamma plikten att meddela att det tyvärr inte är alldeles säkert. Högtidliga deklarationer och målformuleringar är en sak – verkligheten är ofta dessvärre en helt annan.

Jag välkomnar att näringsministern deltar i debatten i dag. När näringsministern presenterade förslagen den 3 oktober tog han som vanligt munnen full.

Detta är den största satsningen i modern tid, framhöll Björn Rosengren med den sedvanligt klädsamma blygsamhet som präglar ministern. Han underströk att det egentligen bara finns ett problem – minns han det? – nämligen att det kommer att bli så många vägarbeten och så många järnvägsarbeten under de kommande åren att en och annan bilist och tågresenär kommer att bli irriterad. Det var det enda problem som Björn Rosengren kunde se. Annars var det bara att köra. Rälsen var på väg att läggas ut, pengarna fanns och entreprenadmaskinerna stod startberedda.

När dammet lagt sig kring den storstilade presentationen kunde storheten och hållbarheten i de påstådda jättesatsningarna börja granskas på djupet. Då var det som vanligt rätt många frågetecken och tveksamheter som hopade sig.

Det som dessvärre underminerar trovärdigheten i regeringens påstådda satsning är att man inte ens för de allra närmaste åren förmår att anslå egna pengar – inte lånade pengar, som statsministern brukar säga –

till de insatser som är så nödvändiga för att få stopp på förfallet och börja hämta igen på det eftersatta underhållet. Av den extrasatsning på 12 miljarder kronor de närmaste tre åren som regeringen har aviserat är det fråga om 8 lånade miljarder kronor, en uppskjuten amortering på 1 miljard kronor och bara 2,8 miljarder kronor som regeringen förmår anslå över statsbudgeten.

Är det mot den bakgrunden egentligen någon här i kammaren – eller på åhörarläktaren – som på allvar tror att regeringen om tre år plötsligt ska orka med att årligen anslå nära 5 miljarder kronor mera till transportområdet än vad man tänker göra de närmaste tre åren? Vi vet att det är tredje gången på mindre än tio år som socialdemokraterna talar om att ta igen eftersatt underhåll och satsa mera pengar, men två gånger tidigare har man skändligen misslyckats. Då ringer varningsklockorna högljutt även denna gång.

Vi minns hur det lät de socialdemokratiska oppositionsåren 1991–1994 när Börje Hörnlund, Mats Odell och andra såg till att det blev mera pengar till vägnätet. Då skulle socialdemokraterna prestera ännu mycket mera pengar.

Vi minns hur det lät för några år sedan. Då satt socialdemokraterna i regeringsställning. De lovade i proposition 1997/98:62 om infrastruktur för kommunikationer att möta situationen genom att ”tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna så att eftersatt underhåll kan börja tas igen, rekonstruktionen av vägnätet kan forceras liksom satsningar på höjd bärighet”. Så sade man då, och alla minns hur det har gått. Sanningen är att det blev platt intet. Förfallet har sedan dess tilltagit. Det intygade Monica Öhman nu senast i hennes första inlägg i dag.

För oss i Centerpartiet är det en hederssak att när vi kritiserar regeringen så hårt ställer vi också krav på oss själva att redovisa bättre alternativ. Därför har vi också år efter år anslagit mer pengar över statsbudgeten för att klara en bättre standard inte minst på det regionala vägnätet. Vi har också anslagit mera pengar för en satsning på järnvägen. Kom ihåg, Karin Svensson Smith, att Centern hade 700 miljoner kronor mer för innevarande år. För de närmaste tre åren har vi 6 ½ miljarder mer än regeringen i vårt budgetalternativ.

I vårt motionsförslag prioriteras satsningar för att ta igen det eftersatta underhållet och garantera en underhållsnivå som *inte* tillåter nya eftersläpningar. Här ingår stora satsningar på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Det är också mycket angeläget att bygga bort flaskhalsar i det befintliga transportsystemet och att genomföra planerade projekt. Först därefter tycker vi att det är dags att ta itu med nyanläggningar, nyinvesteringar och storstilade projekt.

Låt mig i punktform sammanfatta centerförslaget på följande sätt:

1. Storsatsa på den regionala infrastrukturen för livskraft i hela landet.
2. I stället för att centralisera beslutsfattandet vill vi stärka regioner och län i fråga om besluten om infrastrukturen. Planering och prioritering ska ske regionalt.
3. Statens roll bör vara att formulera övergripande mål, avsätta resurser samt att i nära samarbete med regioner och län planera och prioritera satsningar av nationellt intresse.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

4. Inrätta en tioårsplan för att ta igen det eftersatta underhållet.
5. Storsatsa på drift och underhåll så att infrastrukturkapitalet inte urholkas och eftersläpningar inte uppstår.
6. Använd 28 miljarder till satsningar på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.
7. Öppna för alternativ finansiering, s.k. PPP-lösningar, för att tidigt i planperioden kunna göra infrastrukturella satsningar och få erfarenhet av några sådana projekt som vi har talat om så länge men där vi ännu inte har sjösatt en enda av större mått.
8. Inrätta en "skamgräns" för lägsta acceptabel vägstandard. Vägarna ska vara framkomliga över hela landet året runt.
9. Inkludera också IT-infrastrukturen – som är alldeles bortglömd i propositionerna – när den traditionella infrastrukturen planeras.
10. Skapa ett grönt transportsystem.
11. Skapa en politik för trygg och säker trafikmiljö. Jag hinner tyvärr inte kommentera just de viktiga trafiksäkerhetsfrågorna ytterligare i mitt inlägg.
12. Värna de enskilda vägarna med rättvisa villkor också för dem.

Låt mig i det här sammanhanget ställa en fråga till Monica Öhman. Det kom ett tjugigt TT-meddelande för någon vecka sedan där det stod att trafikutskottet har stoppat förslaget i den s.k. BREV-utredningen om att föra över en massa mil vägar från allmänna vägar till enskilda vägar. Var står det i betänkandet? Jag har bläddrat och läst men inte hittat det. Monica Öhman kanske kan hjälpa mig på traven att kolla var det står, detta med att vi har stoppat den stora överföringen av allmänna vägar till enskilda vägar.

I Centerpartiet är vi övertygade om att vi klarar en god transportförsörjning och en bra standard på infrastrukturen här i landet om vi arbetar målmedvetet på området och arbetar för en balanserad utveckling i hela landet när det gäller befolkning, näringsliv etc.

Där har vi vissa bekymmer och farhågor för hur det kommer att gå när man siktar på att utöka storstadsregionerna så dramatiskt som man gör i den pågående planeringen. Man siktar t.ex. på att utöka Stockholmsregionen med ett nytt Malmö; 200 000 fler människor vill man ha in till Stockholmsregionen till år 2010. Vi tycker att det är fel politik att centralisera på det här sättet. Det är att beställa stora problem när det gäller trafikförsörjningen. Per-Richard Molén var inne på hur trångt det är redan nu.

Det mest akuta bekymret inte bara för Stockholmstrafiken utan för tågresenärer och godstransporter från hela landet är den s.k. getingmidjan, alltså den begränsning i form av järnvägsspår i centrala Stockholm över det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet som finns i dag. Om detta förefaller alla partier vara väldigt eniga, och därför borde det vara möjligt med en kraftsamling just på det här området för att sätta i gång arbetet med att öka spårkapaciteten. Det som förefaller ligga närmast till hands är en pendeltågstunnel.

När jag hörde Per-Richard Moléns inlägg här i kammaren tidigare funderade jag på hur Moderaterna egentligen vill satsa. När man lyssnar på Per-Richard Molén är det trafikringar och förbifarter, men absolut inte trängselavgifter. Jag kan hålla med om att det var en viss svartmålning av hur moderaterna ställde upp i trafikutskottet. Men kan jag få ett svar av Per-Richard Molén om hur Moderaterna egentligen ser på det här totalt sett. Per-Richard Molén är ju själv från Sundsvall. Tror han verkligen att man ska få pengarna att räcka till en så här gigantisk satsning på trafikringar, förbifarter och annat om man inte tillgriper den möjlighet som finns i de s.k. trängselavgifterna?

Jag nämnde tidigare en pendeltågstunnel. En annan tunnel, Citytunneln i Malmö, är det inte alls lika stor enighet om, vilket framgår av betänkandet. Detta projekt, som för varje år blir alltmera kostsamt, som inte har någon samhällsekonomisk lönsamhet, som är ett högriskprojekt ur miljösynpunkt och som bara delvis kan lösa transportproblemen i Malmöregionen, förefaller nu en majoritet här i riksdagen beredd att till varje pris driva igenom. Det var ett intressant inslag på Aktuellt i går om hur det kan gå till när så här stora projekt ska sjösättas med dåligt underlag.

I den gemensamma reservationen nr 20 framhåller vi från Centerpartiet, kd och Miljöpartiet att det finns behov av att förbättra spårkapaciteten i Malmö och lösa de svenska anslutningarna till Öresundsförbindelsen. Men vi vill ha upp på bordet de alternativa möjligheterna att använda de uppåt 8 miljarder kronor som projektet nu beräknas kosta. Hur kommer det sig att Vänsterpartiet, som tidigare har tillhört de starkaste kritikerna av det här projektet, till synes över en natt har svängt i frågan och plötsligt förstått poängerna med Citytunneln? Hur kommer det sig att Moderaterna, som säger sig värna om skattebetalarnas pengar, kan ställa sig bakom ett så här skakigt projekt?

En fråga som Centerpartiet dessvärre varit alldeles ensamt om att betona i arbetet med infrastrukturfrågorna är vikten av att behålla och helst utveckla ett starkt regionalt inflytande över dessa frågor, som till sin karaktär är just lokala och regionala. Vår principiella utgångspunkt är att planeringen av infrastrukturen måste få en fördjupad demokratisk förankring. Fler aktörer än i dag måste komma in i processen på ett tidigt stadium. Våra förslag för att förstärka den lokala och regionala demokratin och inflytandet står i skarp kontrast till regeringens förslag på det här området.

Här har vi de allra senaste dagarna fått en stark och tacksam draghjälp när den tunge socialdemokratiska regionpolitikern Roger Kaliff, som representant för samarbetsorganet Sydsam, i ett skarpt brev till de sydsvenska riksdagsledamöterna kraftigt protesterar mot de ”inskränkningar av det regionala mandatet i infrastrukturarbetet” som nu föreslås. Han går till storms mot den återcentralisering av planeringen som nu är på väg.

I t.ex. Västra Götalandsregionen och Region Skåne, som under den pågående försöksverksamheten med regionalt självstyre tagit över ansvaret för infrastrukturfrågorna från länsstyrelsen, har ett brett förankringsarbete ägt rum. Kommunerna i regionen, näringslivet, fackliga organisationer och andra har varit delaktiga i arbetet med att ta fram underlag, definiera behov och prioritera de kommande satsningarna på infrastrukturområdet. Alla inblandade parter har upplevt detta mycket positivt.

Det är inte bara politikerna inom Sydsam som protesterar, utan också Sydsvenska Industri- och Handelskammaren skriver i ett brev att de har goda erfarenheter av samarbetet på regional nivå kring infrastrukturfrågorna. Varför gör man då på detta sätt att man centraliserar tillbaka en stor del av beslutsmakten?

Centerpartiets uppfattning är att mer beslut rörande infrastrukturen ska flyttas till de regionala nivåerna, utan pekpinna från ovan. I det sammanhanget är det något förbluffande att Miljöpartiets enda synpunkt på detta är ytterligare en pekpinne, nämligen att planeringsramen för regionala investeringar inte ska få användas till kommunala flygplatser. Det är Miljöpartiets syn på regional demokrati och regionalt inflytande.

Enligt vår mening måste riksdagen dessutom korrigera regeringens vilja att ha ett spann på ± 50 % när de regionala planerna ska fastställas. Ett sådant förfarande kan enligt vår mening leda till utomordentligt stor osäkerhet i länen och regionerna, samtidigt som olika delar av landet riskerar att ställas mot varandra.

Fru talman! Med dessa ord har jag försökt beskriva något hur vi ser på de här två propositionerna och Centerpartiets alternativ. Jag vill yrka bifall till reservationerna 1 och 5 i utskottsbetänkande nr 1 och bifall till reservationerna 3, 10, 14, 20 och 21 i utskottsbetänkande nr 2.

Anf. 17 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Sven Bergström frågar mig om trängselavgifter och investeringsbehovet i Stockholm. Jag tycker att vi måste ha råd att ha en huvudstad i Sverige. Det förvånar mig lite grann att Sven Bergström bygger upp så många svårigheter, så mycket problem och så mycket restriktioner som har med Stockholmsregionen att göra.

Vi måste låta människorna flytta dit de vill, och då måste samhällets skyldighet vara att skapa bekväma förutsättningar för dem, likaväl som det är viktigt att vi gör det för alla dem som bor runtom i vår glesbygd. Därför måste vi bedriva en politik i Sverige som skapar de resurser som är nödvändiga för att vi ska få ett infrastrukturensystem i Stockholm som tillgodoser de människor som bor här.

Jag tror inte att det är en framkomlig väg att låta människor komma hit och sedan låta dem betala trängselavgifter. Att människor ska sitta i långa trafikköer tror jag, handen på hjärtat, inte att ens Sven Bergström trots allt vill, som talar sig varm för landsbygden.

Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Låt mig innan jag går in på sakfrågan instämna i det som Monica Öhman och Johnny Gylling har sagt här tidigare.

Tack, Per-Richard Molén, för ett gott kamratskap i utskottet och för de debatter vi har haft inte bara här i kammaren utan också på många andra platser runtom i landet! Jag vill önska dig en god jul, en välförtjänt något lugnare tillvaro och mera tid för dig själv och dina närmaste under de kommande åren.

I sakfrågan har Per-Richard Molén och jag ofta haft olika åsikter, och det har vi nu också. Jag hoppas att vi kan fullfölja debatten på den punkten.

Visst ska vi ha ett bra trafiksystem i storstäderna. I den allra första meningen i mitt skrivna anförande underströk jag just detta att människor ska kunna leva ett gott liv såväl på landsbygden som i våra storstäder.

Det som förvånar mig är att Per-Richard Molén och Moderaterna synes ha missat trafikdebatten kring Stockholm och missat att läsa de olika utredningar som har gjorts. Om de hade gjort det skulle de ha upptäckt vad man kommit fram till om tron som fanns en gång i världen att stora trafikleder runt storstäderna och nya motorvägsleder kan lösa problemen.

Ingen storstad någonstans i världen har lyckats lösa sina trafikproblem genom att bygga nya kringfartsleder.

Jag läste med intresse en skrift som heter *Perspektiv* och som kom härromdagen. Där uttrycker NCC:s vd Alf Göransson några intressanta tankar om Stockholmsregionen – trafikkaoset i Stockholm, som han skriver. Han säger: Det som skulle kunna råda bot på trafikkaoset i Stockholm är en kombination av förbättrad kollektivtrafik och nya kringfartsleder samt någon form av bilavgifter.

Jag tycker att det var kloka ord av NCC:s vd, och jag är förvånad över att inte också Moderaterna är så dynamiska att de förstår att det måste till en massa olika åtgärder för att lösa trafikproblemen i Stockholm. Där är utan tvekan någon typ av bilavgifter någonting som kommer att behövas om man vill lösa det här i en närtid, och inte skjuta problemen tio år framåt i tiden.

Anf. 19 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Man får kanske vara tacksam för att Sven Bergström inte var med och beslutade vid den tidpunkt när man bestämde sig för att bygga Essingeleden. Jag är övertygad om att Sven Bergström säkerligen hade sagt nej också till den om den situationen hade förelegat. Man kan ju fundera lite grann över hur Stockholm skulle ha sett ut då.

Jag tror att vi utan att på något sätt glömma bort eller bortse från landsbygden och de mindre tätorterna ändå måste ställa upp på en fungerande huvudstad. Alla huvudstäder och alla stora städer expanderar snabbare än man hinner bygga trafikleder för. Men trafiklederna kommer, och vi kan inte bromsa det.

Apropå Citytunneln, som också Sven Bergström tog upp, så minns jag att det under perioden 1991–1994 fanns tillfällen när Olof Johansson, som då var partiledare, många gånger förde fram Citytunneln som en angelägen och nödvändig del av Öresundsbron för att på något sätt bygga upp så mycket kostnader och så stora investeringar att man skulle säga nej till alltihop. Det finns belägg för detta. Jag tror att behoven där nere är lika angelägna som de här uppe.

Det gäller för oss att driva en bra näringspolitik, och inte den som näringsministern eller Socialdemokraterna företräder. Det ska vara någonting helt annat, som skapar nya arbetstillfällen, nya och expansiva företag, låga transportkostnader osv. Så får vi möjligheter att lösa de trafikproblem som människor icke vill acceptera någonstans.

Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Per-Richard Molén börjar tala om Essingeleden och raljerar med att vi inte skulle ha varit med på det beslutet heller. Jag kan t.o.m. tänka mig att bygga ut Essingeleden, Per-Richard Molén! Essinge-

ledens Brommagren kan vara en välmotiverad länk för att lite grann lasta av trafiktrycket i Stockholm. Vi har inte alls någonting emot att man bygger trafikleder om det är samhällsekonomiskt lönsamt och miljöriktigt och om det passar in i en bra trafikplanering. Vi är inte allergiska på något sätt. Det är alltså ingen fara på taket när det gäller detta.

Men när det gäller trängselavgifter förefaller Moderaterna vara allergiska. Det har ju nu styrkts i många utredningar att trängselavgifter eller bilavgifter i någon form faktiskt skulle innebära att man slipper sitta i de eländiga trafikköer som Per-Richard Molén ondgör sig över. Det skulle kanske kosta 10, 15 eller 20 kr beroende på vilken tid på dygnet man vill köra, men man skulle slippa trafikköerna. Jag är alldeles övertygad om att väldigt många människor tycker att det vore värt pengarna många gånger om att slippa köerna.

Vi får väl ta en debatt i valrörelsen om detta med Moderaterna och andra som är allergiska mot trängselavgifter. Jag är nämligen övertygad om att när vi får debattera detta och presentera det för vanliga människor så kommer de att välkomna att man kan komma fram på gator och vägar bara genom denna enkla åtgärd. Vi måste försöka styra trafiken så att inte alla ska in till city på samma timme.

Jag tycker att det är lite trist att Per-Richard Molén på något sätt misskrediterar Olof Johanssons arbete i frågan om Citytunneln. Han försökte ju påpeka det som Riksdagens revisorer och många andra nu understryker, nämligen detta med att se till att beslutsunderlaget är komplett och inte att man tar det hela och kuperar svansen i omgångar. Så gjorde man med Öresundsförbindelsen. Det är självklart att man måste ha anslutningsförbindelser – det var det Olof Johansson försökt tala om. Han ville få upp allt på bordet i ett sammanhang. Men om man hade gjort det så hade man kanske inte fått majoritet för att bygga bron, och därför valde man att ta detta styckevis och delat. Det finns det anledning att kritisera och dra lärdomar av.

Anf. 21 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Två år senare än väntat kom så äntligen regeringens infrastrukturproposition. Tala om långbänk! Det är nu motioner från fyra allmänna motionstider, tre propositioner och över 1 000 förslag som behandlas i betänkandet. I pengar är det bortemot en halv statsbudget i runda tal.

Detta har varit föremål för många förhandlingar och turer mellan regeringen och de s.k. samarbetspartierna. Resultatet av det ser man tydligt i propositionen, som har en tydlig slagsida till vägnas nackdel.

Det ligger kanske i sakens natur att vi från oppositionens sida uppehåller oss vid de delar som det finns anledning att kritisera. De avsnitt som finns som är bra – och de finns där – förutsätter jag att näringsministern ånyo kommer att proklamera.

Rubriken är det inget fel på. Långsiktigt och hållbart ska det vara! Men då vill det till både medel och rätt metoder. Vi behöver satsa på en utbyggnad av järnvägssektorn. Men de stora behoven just nu finns på vägsidan och då speciellt när det gäller drift och underhåll av vägar. Vi saknar en bättre analys om olika järnvägsprojekt. Järnvägen kan aldrig bli ett alternativ till vägarna i landets mest glest bebyggda delar. Det är inte klokt att bara kasta ut så stora summor som regeringen nu gör på

järnvägssidan. Vi kan ändå aldrig få ekonomi i att bygga räls till varje hus i Sverige – som någon uttryckte det. Minns hur det gick med de stolta parollerna om bredband till alla med statliga pengar!

Den kraftiga förseningen av propositionen är att beklaga, då infrastrukturpolitiken tillsammans med företagspolitiken är grunden för det som vi i Folkpartiet kallar de välståndsbildande krafterna. Utan en fungerande infrastruktur kombinerad med ett gott företagsklimat kan inte välfärd och sysselsättning tryggas. Förlorarna på en sådan senfärdighet när det gäller trafikpolitiken är både den enskilde medborgaren och landets många företag som inte garanteras säkra och fungerande vägar året runt.

När propositionen lades fram hävdades det att stora pengar ska satsas. Det kan ifrågasättas. De 364 miljarder kronor som regeringen utlovar ska spridas ut på tolv år fr.o.m. år 2004. Slår man ut denna summa per år visar det sig att det inte handlar om några stora nya pengar – speciellt inte då en del av pengarna ska täcka lån som tas upp under åren 2002 och 2003. 45 miljarder kronor av ramen rör sådant som kostnader för nya lån som ska tas upp eller redan har upptagits. Dessutom är det tvivelaktigt om dessa lån går ihop med budgetprocessen. Ska projekt tidigareläggas så får det ske med hjälp av andra finansieringslösningar som bl.a. Folkpartiet förespråkar. Nu går var tionde krona i propositionen till skulder och räntor.

Satsningar på infrastruktur har dessutom minskat som andel av BNP under senare år. Enligt statistik från SCB utgjorde de offentliga investeringarna i infrastruktur ca 0,85 % av BNP år 1994. Det var då Socialdemokraterna trädde till. Nu har denna andel mer än halverats, till ca 0,4 % av BNP. Men när Socialdemokraterna var i opposition krävde de en fördubbling av de då föreslagna infrastrukturpengarna, dvs. en fyra gånger högre andel jämfört med regeringens nu uppreklamerade förslag.

Behovet av infrastrukturinvesteringar i Sverige är nu ännu större än vad regeringen inser. Folkpartiet anser att investeringarna bör kunna bli större genom nya finansieringsformer. Dessutom är behovet av drift och underhåll av vägar stort redan nu under de två närmaste åren, vilket regeringen verkar bortse ifrån. Det är mot denna bakgrund som Folkpartiet i sitt budgetalternativ för de närmaste två åren har avsatt 3 miljarder kronor mer än regeringen till väganslaget.

I de löften som regeringen lämnar finns en pysventil som säger att investeringarna endast ska genomföras i den takt som det statsfinansiella läget medger. Med tanke på hur regeringen har hanterat vägarna hittills är det säkrast om nya krafter får ansvar för infrastrukturfrågorna.

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Tillgång till bra kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar därmed möjligheterna att bo där man vill och jobba på någon annan plats. En väl utformad trafikpolitik är därmed av största betydelse även i regionalpolitiskt hänseende.

Tyvärr finns det en rad brister i dagens infrastrukturens system – undermåliga och trasiga vägar som effektivt hindrar t.ex. råvarutransporter till industrin, tågtrafiken som alltför länge kännetecknats av bristande konkurrens och höga priser. Detsamma kan också sägas om flygtrafiken.

I dagens situation med undermålig standard främst på vägarna har vi föreslagit att man ska pröva olika finansieringsformer. En sammanfattande beteckning för denna finansieringslösning är PPP, *public-private*

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

partnership. Finansiering av PPP-projekt kan ske antingen genom att nyttjarna – trafikanterna – erlägger avgifter eller att staten genom Vägverket hyr anläggningarna eller en kombination av bägge finansieringarna.

Projekt som vi framför allt anser vara intressanta för framtida PPP-projekt är trafiklösningar i eller kring våra storstäder. I Sverige har sådan finansiering förekommit vid byggandet av Arlandabanan och Öresundsförbindelsen, men det borde kunna ske vid betydligt fler projekt. Näringsministern har flera gånger varit positiv till PPP. Nu är han diskret som en legationssekreterare och erkände i en riksdagsdebatt att han tvingas ge sig för både kommunister och miljöpartister. Å andra sidan, fru talman, inger det ju ett visst hopp att han inte sade något den här gången.

Regeringen har ett flertal gånger flaggat för att man är villig att genomföra de här projekten, men vi har sett alldeles för lite av dem. Sannolikt är det på grund av att regeringens stödpartier gör allt för att sätta P för PPP-lösningar.

I stället håller man från regeringssidan på med diverse andra tvivelaktiga finansieringsformer. Jag har redan nämnt lån i Riksgälden. Folkpartiet anser att om annan offentlig finansiering än den över statsbudgeten ska användas för infrastrukturen, måste det ske restriktivt och med ordentliga beslutsunderlag. Speciellt gäller det upplåning med statliga kreditgarantier.

Riksdagens revisorer har i en rapport till riksdagen påpekat att det samhällsekonomiska beslutsunderlaget bör utvecklas. Revisorerna anförde att regeringen tydligt bör motivera sina förslag till enskilda väg- och järnvägsinvesteringar för riksdagen. Det visar sig ofta att man inte belyser de åtgärder som verkligen vidtas. De bästa alternativen undersöks inte. Beräkningarna redovisas dessutom bristfälligt. Speciellt viktigt är detta om ett mindre samhällsekonomiskt projekt föreslås prioriteras före ett mer lönsamt. För detta har regeringen klandrats av riksdagen, senast i juni i år.

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen att jämställdhet ska införas som ett nytt transportpolitiskt mål utöver de som redan finns. Folkpartiet tycker att det är bra att regeringen uppmärksammar att män och kvinnor inte har samma resemönster. Men samtidigt är t.ex. systemet för reseavdrag utformat så att det i högre grad passar mäns resemönster utan att ta hänsyn till att det är kvinnor som står för den största delen av s.k. nyttoresor för familjen. Det är mot den bakgrunden som Folkpartiet har föreslagit att reseavdraget bör breddas så att t.ex. resor till och från dagis ingår. Vi har också krävt att en bilsocialutredning ska tillsättas som ska få i uppgift att belysa bilens roll från en rad samhällsperspektiv i 2000-talets samhälle. Denna utmaning hukar TU-majoriteten för, och Finansdepartementet lär också vara stor motståndare.

Fru talman! Jag ska också ta upp några frågor kring Posten AB. Postmarknaden präglas alltmer av avreglering och konkurrens. På många orter finns det flera aktörer som delar ut och distribuerar post. Folkpartiet anser att det är viktigt att postlagen följs noga även på en avreglerad postmarknad och att post- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet. Vi tar kraftigt avstånd från en utveckling som går mot att samtliga stationära postkontor i Sverige ska avvecklas. Försvinner de stationära

kontoren är det ett dråpslag för många orter i Sverige, då det ytterligare utarmar den offentliga servicen. Det räcker inte att man flyttar postservicen till en butik eller en bensinmack, då detta vid många tillfällen kan vara det första steget mot en total nedläggning.

Regeringen har i en särproposition föreslagit att den grundläggande kassaservicen ska regleras i en särskild lag och inte, som i dag, i postlagen. Ansvaret för servicen ska ligga hos Posten AB, enligt regeringens förslag.

Vi har beklagat att denna särproposition kom sent under hösten, då avtalet mellan staten och Posten om kassaservicen löpte ut redan den 31 mars i år. Sedan dess har det rått ett slags avtalslöst tillstånd på området.

Under denna tid då kvaliteten i kassaservicen har försvagats har postledningen och Näringsdepartementet påstått att ”nu ska det bli bättre”. Björn Rosengren m.fl. har påtalat och upprepat att det nu är fler serviceställen för kassa, brev, frimärken och paketutlämning. Vad man inte säger är att efter det att Postgirot har sålts kan man inte på postens kontor öppna postgirokonto, än mindre få ett saldobesked.

Till det mera tragiska hör också att pensionärer i landsbygden avkrävs tusentals kronor för att få daglig postutdelning av lantbrevbärare. Man kan komma undan med ett par tusen kronor, men då är ”daglig postgång” plötsligt högst ett par dagar i veckan – detta noterat efter regeringens högtidstal här i kammaren i går på temat ”Hela landet ska leva”.

Varken e-brev, betalning via mejl eller indragen lantbrevbärning fyller kraven på kvalitet eller god medborgarservice. Folkpartiet anser att det är av största vikt att det finns kassaservice med hög kvalitet i hela landet, så att medborgarna kan utföra sina betalningar och ta emot sina pengar.

Jag skulle avslutningsvis också vilja säga ett par ord om trafiksäkerheten. Trafik ger ökad välfärd, men den har också avigsidor. Krav på ökad trafiksäkerhet är ett väsentligt inslag i trafikpolitiken. Folkpartiet stod bakom nollvisionen, som innebär att man ska sträva efter att ingen ska dödas eller svårt skadas i trafiken. Denna vision har urholkats alltmer, framför allt genom nedskurna väganslag. Informationsinsatser är ett viktigt komplement. Men elvapunktsprogrammet har urholkats genom att t.ex. de ideella motororganisationerna får allt svagare ekonomiskt stöd.

Jag tror att det behövs trafikövervakning och också vägar med högre standard. Farliga sträckor måste åtgärdas. Skärpt hastighetskontroll, inte minst genom fler synliga poliser, och att man också håller efter fortkörning kan medverka till en lägre skadenivå i trafiken. Därtill måste väganslaget höjas för att skapa säkrare vägar.

Alkohol och andra droger kombinerat med bilkörning eller båttrafik hör definitivt inte ihop. Det måste ständigt upprepas. Förutom att man kan skada sig själv, riskerar oskyldiga att dödas eller skadas av både rattfylleristers och sjöonyktras framfart. Det är också viktigt att uppmärksamma förekomsten av farliga mediciner i trafiken.

Det är beklagligt, som jag sade, att regeringen har dragit ned på stödet till det ideella trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhet består av många komponenter. Upprustad infrastruktur och mänskligt engagemang är grunden för något som skulle kunna kallas god kommunikation.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1 och 9 i TU1 och till reservationerna 4 och 6 i TU2.

Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Elver Jonsson säger att i infrastrukturpropositionen går var tionde krona till räntor och skulder. Då undrar jag: Hur har Folkpartiet tänkt att den här andelen skulle kunna vara mindre, eftersom man samtidigt förespråkar PPP?

Riksdagens revisorer m.fl. har visat att kostnaderna för lånen, om de sker på något annat sätt än via Riksgäldens försorg, blir högre. Ingen kan rimligen vara mer kreditvärdig än vad Riksgälden är i det här sammanhanget.

Dessutom föreslår ni en högre lånenivå. Då kan väl rimligen inte anslaget för räntor vara lägre. Jag förstår inte riktigt hur den ekvationen går ihop.

Det som föreslås i infrastrukturpropositionen är ett lån som ska amorteras inom planeringsperioden. Det är dels för att Banverket och Vägverket ska få slutföra en del av det som finns i den nuvarande planeringsperioden som de av statsfinansiella skäl inte har klarat av, dels för att underhållet ska kunna förstärkas, så att de brister och flaskhalsar som finns på väg- och järnvägsnäten kan undanröjas och transporterna på det viset blir mer ändamålsenliga. Jag förstår inte hur Folkpartiet kan ha någonting emot detta.

Ni säger från Folkpartiets sida att ni tycker att det är bra med ett jämställdhetsmål. Men då förstår jag inte hur ni i ert alternativ till anslagsfinansiering kan ha en mycket lägre post för järnvägsinvesteringar.

Se på hur det fungerar i Stockholmsområdet! Vem är det som med matkassar och barn är tvungen att använda sig av kollektivtrafiken med dess brister och som absolut skulle tjäna mest på att man ökade investeringarna i spårburen trafik och införde miljöstyrande vägavgifter? Är det män eller kvinnor? Utifrån den analysen hänger inte Folkpartiets förslag ihop med att ni förespråkar ett jämställdhetsmål.

Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Vår modell i den här avvägningen ger mer till vägarna, för det är det akuta just nu. Intressant är ju att statliga SIKAs, för övrigt med instämmande av Banverket, anser att man inte kan expediera de här 100 miljarderna utan att man skulle ha haft betydligt lägre tal. Det finns anledning att se över den här balanspunkten.

Jag skulle bara vilja fråga hur Karin Svensson Smith kommer fram till att SIKAs beräkning ska underkännas. Vilket alternativ har hon för de kvinnor i glesbygd som nu får göra sina nyttoresor till, så att säga, fullt pris? Jämställdhetsmålet är fortfarande viktigt för oss här och på andra områden, men vi tycker att man måste se till realiteterna. Sverige är ett glesbebyggt land och vi får dra de riktiga slutsatserna av det.

Däremot vill jag för tydlighetens skull lägga till att vi självfallet också ska bygga ut den kollektiva trafiken, trafiken på spår, inte minst där det bor och reser mycket människor. Men de områdena är ju över arealen sett ganska små i Sverige. Det gäller ändå att göra den här avvägningen och inte som nu lägga ut förslag på t.ex. järnvägsområdet som

inte är finansierade, där det är oklart hur pengarna tas och där framför allt en nu nästan enig expertis varnar för att samhällsnyttan inte är tillräcklig.

Prot. 2001/02:47
13 december

Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! De beräkningar som Elver Jonsson hänvisar till bygger på oförändrade priser fram till 2015. Det är ett fullständigt osannolikt antagande. Om man har det minsta respekt för resonemangen som finns i den vitbok som EU nyligen har framställt, plus besluten från Rio och det vi själva beslutade i det transportpolitiska beslutet 1998, ska man ju internalisera de externa effekterna av trafiken. I dag uppkommer stora kostnader till följd av trängsel, trafikolyckor och luftföroreningar som betalas av någon annan än den som är upphov till dessa saker. Det är en orättvisa som inte är rimlig om vi i framtiden ska kunna förena miljömålen med trafikutvecklingen. Det har Folkpartiet inget förslag om. Man bromsar i stället de konstruktiva förslag som finns i infrastrukturpropositionen.

Folkpartiet vidhåller att man förespråkar ett jämställdhetsmål. Men hur ska de här spårinvesteringarna, som behövs för att människor som är beroende av kollektivtrafiken ska få en värdig möjlighet att använda sig av den, kunna rymmas inom Folkpartiets förslag när er nivå för järnvägsinvesteringar är så pass mycket lägre än den i infrastrukturpropositionen?

Jag noterar också att Elver Jonsson inte med ett ord kommenterade den fråga jag hade om hur ni får er kritik av infrastrukturpropositionens förslag till räntor och amorteringar att gå ihop med era förslag, som har en högre nivå av skulder som man har svårt att klara i framtiden samtidigt som man ska möta samhällets övriga behov av offentlig service.

Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smiths husförhör om hur räkneverket har hanterats kan jag väl avstå från till dess att Karin Svensson Smith åtminstone svarar på min huvudfråga: Vad är det som gör att ni underkänner SIKAs synpunkter på hur pass stor järnvägsinvesteringen bör vara över den här perioden?

När det gäller jämställdhetsmålen får man ju vara tacksam för att Karin Svensson Smiths partikamrater inte lyckades stoppa jämställdhetslagen när det beslutet fattades här i kammaren, den som ni var så stora motståndare till. Men det är ju ett vanligt scenario. Vänsterpartister, och tidigare kommunister, har varit motståndare till många vitala reformer.

När nu Karin Svensson Smith gör denna hyllning till järnvägarna glömmar hon bort, och kommenterar inte med ett ord, det faktum att mellan 80 % och 90 % av alla persontransporter sker på väg. Det är en dålig tröst att det ska ske en gigantisk utbyggnad som man till synes inte kan klara av när vi ser hur olyckorna sker på våra vägar – till stor del beroende på att det är en undermålig vägstandard. Det är en dålig tröst för dem som bor utmed E 20-vägen, där det har varit mycket dödsolyckor i år, eller vid de vägar i Dalsland som inte kan befaras av virkestransporter eftersom tjälsäkringen är så försenad och eftersatt.

Om detta har Vänsterpartiet, i alla fall hittills i debatten, ingenting att säga. Det tycker jag också är ett besked.

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 26 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Herr talman! Jag står naturligtvis bakom alla de reservationer där Miljöpartiet finns med, men för tids vinning yrkar jag bifall bara till reservation 15 i TU1 och reservationerna 5, 11 och 16 i TU2. Debatten handlar både om trafikutskottets budgetbetänkande och om infrastrukturbetänkandet, så det blir en del hopp mellan de olika frågorna.

Jag tänkte börja med att nämna huvudsaken först, så att det blir avklarat. Då vänder jag mig till näringsminister Björn Rosengren med en fråga: Var det skönt att slippa att äta upp hatten? För kammarens ledamöter kan jag upplysa om att Björn Rosengren i en tidskrift hade lovat att äta upp sin hatt om inte infrastrukturpropositionen hade kommit i höstas. Det var i en intervju med Siewert Öholm.

Nu står vi här med det fjärde budgetbetänkandet sedan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna inledde sitt samarbete efter valet 1998. Uppdraget vilade på att Sverige skulle ta steget in i 2000-talet med fler jobb, större rättvisa, bättre miljö och ökat samarbete.

Samarbetet omfattar fem områden, nämligen ekonomi, sysselsättning, rättvis fördelning, jämställdhet och miljö. Partierna deklarerade att vi i samverkan var beredda att ta ansvar under denna mandatperiod. Det är naturligtvis genom uppgörelsen kring budgetpropositionen som vi visar att det finns en bred uppslutning kring en stabil och förutsägbar ekonomisk politik.

Vi pekade på att samarbetet skulle bygga på ömsesidig respekt och gemensamt ansvarstagande och att det därmed fanns goda förutsättningar för ett långsiktigt samarbete under mandatperioden mellan oss tre partier. Min utvärdering av samarbetet inom trafikutskottets domäner visar att vi i allt väsentligt lyckats i enlighet med föresatserna, dock med vissa invändningar för innevarande års budget.

Det riktigt stora provet för Björn Rosengren och mig var den i dag debatterade infrastrukturpropositionen. Här finns det, och kommer fortsättningsvis också att finnas, skillnader emellan Socialdemokraternas och Miljöpartiets politik, men jag tror att båda parter kan känna sig nöjda med resultatet. Skillnaderna kommer tydligt att framgå i mitt anförande.

Jag vill dels ge mina reflexioner på den kraftiga försening som den här propositionen har råkat ut för, dels tala om Miljöpartiets påverkan på utformningen av och syn på densamma. Förseningens orsaker är för mig okända, och det är givetvis inte positivt att det har blivit så här. Men nu får vi försöka glädja oss åt att den har kommit på riksdagens bord.

Se det som att vår näringsminister Björn Rosengren har lyckats klämma fram något på det här området, även om han har fått hjälp med en och annan krona. Att han inte lyckats komma till förhandlingsbordet tidigare kan jag inte tolka på annat sätt än att sossarna inte varit överens sinsemellan. Det kanske har varit typ storstad mot landsbygd och finansdepartement mot näringsdepartement.

Jag och partiet har varit ständigt i beredskap för förhandlingar om näringsministern skulle tycka att han och regeringen hade ett gemensamt förslag att lägga fram för sina samarbetspartner. Vi kom till den tidpunkten i samband med budgetförhandlingarna i slutet av augusti, och då började det hända något.

Det går att läsa att "förslagen i denna proposition har utformats i samarbete med Vänsterpartiet". Och det stämmer naturligtvis, men bara

till en viss del. Det viktigaste i förslaget är i högsta grad fjärrstyrt, dvs. hur mycket och till vad pengarna ska användas till. Detta bestämdes i de samtal om budgeten som förekom mellan oss tre partier. På detta sätt har vi i Miljöpartiet sett till att få med våra viktiga krav om järnvägssatsningar och vägsatsningar i landsbygden.

Här kommer jag in på hur vi ser på de förslag som finns i propositionen.

Det är alldeles uppenbart att de första årtiondena av det nya årtusendet blir järnvägens decennium inom svensk trafikpolitik – för en nödvändig ekologisk omställning.

100 miljarder till järnvägsinvesteringar talar sitt tydliga språk!

Här kan jag inte låta bli att citera chefen för Banverkets banförvaltning, Hans Öhman, när han i tidskriften Rallaren uttalar sig om denna gigantiska siffra:

”Det är närmast bingo! Nu får vi möjlighet att genomföra alla de tre scenarier som vi studerade i inriktningsplaneringen för några år sedan. Det hade vi knappast kunnat drömma om då.”

Den stora kampen gäller miljön, där vi säger ja till järnväg och nej till motorvägar. Vi har miljövännerna bakom oss i de nödvändiga förslag om järnvägssatsningar som behövs för att skapa ett ekologiskt uthålligt samhälle. Vi har behövt ett trendbrott till förmån för transporter på räls. Detta har vi åstadkommit, vilket vi känner oss stolta över!

Att vi står långt ifrån Socialdemokraterna är alldeles uppenbart med tanke på att Björn Rosengren har uttalat sitt stöd till sina socialdemokratiska kommunalråd som vill ha motorvägar kors och tvärs i södra Sverige. Att Vänsterpartiet har sällat sig till denna motorvägslovsång är ett miljösvik liknande Centerns svik i kärnkraftsfrågan.

Göran Persson har flitigt kritiserat George Bush för att inte ta klimatfrågan på allvar. Det är bra och riktigt. Men det räcker inte att reagera på andras bristande miljöinsikter. Det är hög tid att själv agera. Trots mål om minskningar ökar koldioxidutsläppen i Sverige. Den ständigt växande bil- och flygtrafiken är den främsta orsaken till ökningen. Att det krävs åtgärder är alltså uppenbart. Då blir frågan för väljarna: Ska vi eller ska vi inte ha en trafikpolitik som leder till ökade vägtransporter, ökade koldioxidutsläpp och tilltagande växthuseffekt, en trafikpolitik som går tvärtemot Sveriges åtaganden enligt Kyotoprotokollet?

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

Vi kan alltså konstatera att dagens trafikmönster, till stor del uppbyggt kring väg- och flygtransporter, inte är långsiktigt ekologiskt hållbart. Trots gjorda åtaganden ökar Sverige och andra länder sina koldioxidutsläpp när de i stället måste minska kraftigt för att hejda växthuseffekten. Bil- och flygtrafiken är de främsta orsakerna till ökningen.

Nu blir det ett trendbrott för miljöns skull. Och för den långsiktiga hushållningen med naturresurser måste målet vara att järnvägen det närmaste decenniet kraftigt ökar sin andel av transportarbetet på vägtrafikens och flygets bekostnad. För att det ska bli möjligt måste järnvägen åter bli det konkurrenskraftiga huvudalternativet i svensk transportpolitik.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

För att stärka godstrafikens konkurrenskraft behövs omfattande investeringar som stärker kapaciteten bl.a. i det stora nord-sydliga huvudstråket genom Sverige. Det kräver bl.a. fler mötes- och förbigångsspår, höjda axellaster, ökade lastprofiler, förbättrad kraftförsörjning och förbättrade tågledningssystem. På sikt bör ambitionen vara att renodla vissa linjer, t.ex. delar av Södra stambanan och Norra stambanan, för godstrafik genom att skapa andra alternativ för den snabba persontrafiken. På personsidan måste målet vara att komma ned i restider under tre timmar för de flesta relationer mellan större städer i södra och mellersta Sverige.

Då kan tåget på allvar ta upp konkurrensen med flyget och bilarna. Tågen ska också gå genom de stora befolkningskoncentrationerna där folk bor.

Järnvägstrafiken intar en nyckelroll i miljöanpassningen av trafiksystemen. Samordningen och integreringen av järnvägstrafik med vägtrafik, sjöfart och luftfart är därvid mycket viktig.

Det blir järnvägssatsningar för alla, för både människor och industri, mellan Riksgränsen och Ystad. Vi har även presenterat förslag som gynnar både gods- och persontrafiken. För att fördjupa sig i vilka järnvägsinvesteringar som Miljöpartiet förespråkar hänvisas till motionen 1999/2000:T534 av Birger Schlaug m.fl. med rubriken Järnvägssatsningar.

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

Landsbygdspaketet är dock inte riktigt fullt. Det skramlar lite i det, så här finns det utrymme för att fylla på med resurser. Här hade jag önskat att sossarna och Vänstern hade varit lite mera förstående för de problem människor och företag har ute i bygderna och satsat mer pengar på åtgärder. Därför föreslår vi betydligt mer till detta område.

Vi har förslag till ett landsbygdspaket som bl.a. innebär:

För det första framkomlighet året runt på alla vägar för lätt trafik. Målet innebär en partiell förstärkning av vägar där bilar, även personbilar, kan ha svårt att ta sig fram under tjällossningen. Ibland måste dessa vägsträckor stängas av för all trafik. Vägsträckorna är få och välkända, men händelserna skapar mycket besvär för trafikanter. Förutom lätt trafik, fordon under tolv ton, ska vägarna även vara framkomliga för fordon med generella dispenser, mjölktransporter, bussar, räddningstjänst, och behovet bedöms vara ca 1 miljard kronor.

För det andra anpassning av äldre huvudvägar till dagens trafiklast. Detta mål syftar till att i efterhand reparera skador orsakade av väsentligt tyngre trafik än vad vägen är dimensionerad för och till att möjliggöra fortsatt trafikering med dessa laster. Målet berör i första hand huvudvägar byggda mellan 1951 och 1974. Denna typ av förstärkning ryms inte inom underhållsramen. Förstärkningen kan ses som en kompensation i efterhand för höjningar av tillåtna trafiklast 1974. Behovet har uppskattats till ca 5 miljarder kronor.

För det tredje full bärighet året runt på viktiga näringslivsvägar. Målet innebär bärighetsklass 1 och inga tjälrestriktioner, alltså bärighetsrestriktioner under tjällossningen. Fyra regioner har länsvis, i samarbete med länsstyrelse och näringsliv, pekat ut viktiga näringslivsvägar. I tre

regioner har man avstått från att peka ut vägar med hänvisning till att bärighetsproblem består av en mängd mindre objekt. Eftersom näringslivet är utspritt och vägnätet finmaskigt har dessa regioner, i samarbete med länsstyrelse och näringsliv, valt en annan planeringsmetodik. De berörda vägarna är oftast s.k. obyggda.

Målet har delats upp i två typer av bärighetsåtgärder beroende på deras syfte. Bärighetsklasshöjning syftar till att kunna höja vägens eller brons bärighetsklass till BK1. Behovet bedöms vara ca 3 miljarder kronor. Och upprustning och tjälsäkring syftar till att undvika eller begränsa tjälrestriktioner under ett normalt år. Behovet bedöms vara ca 17 miljarder kronor.

För det fjärde begränsning av tjälrestriktioner till maximalt tre veckor på övriga vägar. Målet avser lågtrafikerade vägar som inte är utpekade som viktiga näringslivsvägar. Förstärkningen är mindre kraftfull och därmed mindre kostsam än för viktiga näringslivsvägar. Den erbjuder trafikanterna en väsentlig förbättring samtidigt som den skapar förutsättningar för ett långsiktigt effektivt underhåll. Behovet är ca 2 ½ miljarder kronor.

För det femte beläggning av prioriterade grusvägar. Målet har avgränsats till grusvägar med mycket trafik eller med måttlig trafik och randbebyggelse. Dessutom inkluderar målet grusvägar där beläggningen kan motiveras med en kalkylmässigt lönsam effektivisering av vägunderhåll. Behovet är ca 2 miljarder kronor.

Summan är ca 30 miljarder.

Hur Vänstern kan acceptera uppgörelsen om infrastrukturpropositionen förblir för mig en gåta.

Från att Karin Svensson Smith har svängt sig med yttranden i stil med: Vi ligger långt från varandra.

Där syftar hon på den skillnad som Vänstern vill att väljarna ska tro det finns mellan Vänstern och sossarna.

Lyssna bara på rubriken till det pressmeddelande som gick ut den 3 september, där jag refererar väl valda stycken:

Vänsterpartiet avvisar nya motorvägsbyggen.

Uppgifter som cirkulerat i helgen att Vänsterpartiet gått med på motorvägssatsningar i budgetuppgörelsen stämmer inte, säger Hans Andersson, vänsterpartistisk riksdagsledamot och förhandlare kring budgetpropositionen.

Det sägs vidare:

Vi har accepterat en ram för fördelning mellan vägsatsningar och järnvägssatsningar, men några konkreta objekt förutom vissa järnvägs-satsningar har överhuvudtaget inte diskuterats i förhandlingarna.

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

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

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

Mp har hoppat av men även vi inom Vänsterpartiet har en smärtgräns.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Miljöfientliga ringleder i Stockholm för miljardtals kronor kan vi inte acceptera, avslutar Karin Svensson Smith.

Vad är det som gäller Karin Svensson Smith?

Blir det inga nya motorvägar i och med den här propositionen?

Får inte Stockholm några pengar till vägsatsningar i miljardklassen?

Det intryck som jag får av propositionen gör att jag tolkar det som att Socialdemokraterna och Vänstern tänker bygga de flesta av de motorvägsprojekt som Vägverket planerat.

Det står på s. 113, för att ge ett exempel:

Av den nationella strategiska analysen framgår att Vägverket har identifierat samhällsekonomiskt lönsamma investeringar i stamvägnätet för ca 28 miljarder kronor. En tredjedel av denna investeringsvolym återfinns på väg E 4 som är en av vårt lands viktigaste vägar. Andra objekt med hög lönsamhet finns på väg E 22, riksväg 45, väg E 20 och väg E 18. I det regionala utvecklingsalternativet ingick även en utbyggnad av återstående delar av väg E 6. Också i andra delar av landet finns behov av förbättringar på stamvägarna. En satsning på stamvägarna bidrar till att öka framkomligheten, öka säkerheten och ge förutsättningar för regionförstoring.

När det sedan i propositionen talas om att av planeringsramens 39 miljarder ska 10 miljarder användas för projekt i gällande planer där den fysiska planeringen är långt gången, blir min tolkning att Karin Svensson Smith fått vika sig till förmån för motorvägsivrarna.

Är det trycket från motorvägsivrarna inom partiet som fått Karin och Jonas att lägga sig platt, eller är partiet så pass regeringssuget att samarbetet står över miljöpolitiska nödvändigheter?

Frågan för väljarna är vilken vilja till miljöförändring som Vänstern verkligen står för när det kommer till konkret handling.

Avslutningsvis vill jag beröra två konkreta järnvägsprojekt – tunneln genom Hallandsås och Citytunneln i Malmö – där Miljöpartiet har en avvikande åsikt gentemot Socialdemokraterna och Vänstern.

Miljökonsekvenserna av ett ingrepp i Hallandsås är många och kan, som bekant, bli drastiska. Efter en genomgång av en stor mängd miljöfrågor som diskuteras i utredningsmaterialet har två miljöfrågor av avgörande betydelse identifierats.

Det gäller dels grundvattensänkningens ekologiska effekter på Hallandsås och effekter på dricksvattenförsörjningen, dels tätningsmetoder och tätningsmedel i kontakt med grundvatten. Frågorna hänger naturligtvis ihop.

I tidigare utredningsmaterial har det presenterats ett antal tätningsmetoder som alla innebär injektering av kemikalier i kontakt med grundvattnet. De kemikalier som kan bli aktuella måste bedömas utifrån hur beständigheten över tid är utlovad, och denna tid är i dagsläget betydligt kortare än den tid som tunneln anses vara beständig. Denna osäkerhet är avgörande för hur projektets långsiktiga effekter bedöms. Att utsätta framtida generationer för denna risk är oacceptabelt.

Att överlämna förutsättningar för ett opåverkat grundvatten måste tillhöra varje generations uppgift.

Malmö Reepaluban, alltså Citytunneln, sägs gynna järnvägen på bilarnas bekostnad. Därför har miljöargument använts av förespråkarna.

Miljöpartiet lokalt har gått emot tunneln därför att de miljarder som den kostar kunde användas på bättre sätt.

Tyvär är alternativen till en tunnel under Malmös gator inte tillräckligt utredda. De utredningar som föregått tidigare beslut var redan vid starten inställda på att endast ett alternativ är lämpligt.

Vi skulle önska att man grundligt gick igenom de alternativ som kan finnas som anslutning till Öresundsbron. Det vore då lämpligt att väga in alla andra kollektiva lösningar som kan göras i Sydvästsåskåne för en nätt summa av ca 8,8 miljarder.

För övrigt anser vi i Miljöpartiet att det är bra att det inte blir någon flygplatsutbyggnad på Södertörn.

Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Det avsätts pengar för att slutföra gällande planer – åtminstone en del av dem eftersom medlen inte räcker för alla planerna. En del av de här planerna handlar om att sätta upp mittvagnar.

Två kriterier gäller för de av Vägverkets planer som ska få fullföljas. Det gäller då trafiksäkerheten och att det är höga krav på samhällsekonomisk lönsamhet. Jag kan inte ta på mitt ansvar att man inte får sätta upp mittvagnar på de ställen där det har förekommit dödsolyckor. Självklart måste man ställa upp på det om man menar allvar med sina ambitioner beträffande trafiksäkerhetsmålen. Därmed inte sagt att det behöver bli motorvägar på de här ställena.

Mikael, du påpekar att Vägverket i sina tidigare planer har identifierat ett antal lönsamma investeringar. Dock är kriterierna för deras planering ändrade. Det finns nu ett nytt mål, ett jämställdhetskrav, och kraven är högre på miljöuppfyllnad och samhällsekonomi. Det innebär att Vägverket ska göra nya planer. Vad de resulterar i får framtiden utvisa.

Propositionen innebär förutsättningar för en infrastruktur som klarar kraven för en hållbar utveckling. Där vill jag hävda att det är Miljöpartiet som sviker. Tillsammans skapade Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet en ekonomisk ram för infrastrukturpropositionen. Hur skulle regeringen kunna fullfölja det om ingen av oss orkade med att diskutera vad den propositionen skulle innehålla, om ingen orkade med att göra den avvägning mellan olika intressen som måste göras för att det ska gå att komma fram med ett förslag?

I det sammanhanget är det ni som sviker – inte vi, som ju fullföljer diskussionen och försöker förena olika intressen så att man svarar på alla de krav som finns från näringsliv och befolkning kring hur den framtida trafikpolitiken ska utformas.

Anf. 28 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Vad gäller de vägar som kommer att byggas om är det ganska klart att det kommer att handla om motorvägar – eller s.k. mini-motorvägar, fyrfältsvägar helt enkelt. Det kommer nämligen att investeras för 10 miljarder. Ska det göras på mittvagnerräcken, då jag inte riktigt om vägnätet räcker till.

Från den aspekten är det, tycker jag, väldigt tydligt i propositionen att det kommer att handla om de vägar som nyss räknats upp, och kanske om ytterligare några. Det är definitivt inte trefältsvägar som det här kommer att leda till. Även en del av Vänsterpartiets lokala företrädare i

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

riksdagen kan nog hålla med om att det definitivt inte önskas några trafiksvägar med mittvägar, utan det är just motorväg som det handlar om.

Jag kan som exempel nämna E 6:an i Bohuslän. Jag skulle vilja höra er riksdagsledamot därifrån uttala sig om att det i det avseendet är en annan ambition än den som Vägverket har.

Det handlar också om förhandlingar, om att försöka hindra den andra parten att lägga fram förslag – så här mycket accepterar vi inte om vi ska ha en uppgörelse kring budgeten. För oss var smärtgränsen nådd när sossarna sade: Vi ska ha 69 miljarder till investeringar i både regional och nationell plan. Av propositionen framgår att en del kommer att hamna i Stockholm och en del i Göteborg. Det är definitivt inte några trafiksäkerhetsåtgärder som man i första hand syftar till att vidta, utan det handlar om att lättare komma fram. Detta tror jag är alldeles uppenbart för de flesta av oss.

Därför var vår ståndpunkt i förhandlingarna att försöka hindra sossarna att avsätta så mycket pengar som möjligt. Vi räckte inte till, med våra 4,5 %. Vänstern med drygt 10 % borde, tycker jag, kunna lägga manken till och försöka hindra sossarna att lägga fram så höga siffror.

Anf. 29 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Mikael Johansson svarade inte beträffande mitt förslag. Hur skulle regeringen bete sig om vi också hade hoppat av? Hur skulle man kunna färdigställa en proposition som ger svar på frågorna: Hur ska det se ut i regionerna? Vad är det för sorts inriktning på trafikpolitiken som man ska ha där? Hur ska man klara kollektivtrafikens behov av ny rullande materiel? Hur ska man se till att jämställdhetsmålet får praktiska efterverkningar i propositionen? Hur ska man över huvud taget skissera innehållet? En proposition kan väl inte bara bestå av en rad siffror, utan den måste också ha ett innehåll – en inriktning, någonting som är underlag för de planeringsdirektiv som trafikverken sedan ska ha.

För att kunna fullfölja sin politik och för att kunna svara upp mot det förtroende som väljarna gett en måste man också orka samarbeta med andra som tycker olika. Vi representerar 12 % av rösterna i denna församling. Utifrån det har vi träffat en hygglig uppgörelse med Socialdemokraterna. Vi har förenat deras intressen med våra intressen och då åstadkommit den proposition som ganska så mycket varit en prövosten för det röd-gröna samarbetet. Hade vi inte klarat av detta och gjort precis som ni, skulle det ha varit mycket negativt för det samarbete som vi har och som är ett bevis på huruvida vi kan klara av att lösa Sveriges problem för befolkningen såväl i städer som i glesbygd samt när det gäller de behov som näringslivet har.

Anf. 30 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Hur det skulle ha blivit om Vänstern inte hade ställt upp på de motorvägssatsningar som här framgår vet vi inte. Vet Karin Svensson Smith hur regeringen hade reagerat om ni hade sagt definitivt nej till de här siffrorna?

Hur kan Karin Svensson Smith veta detta? Det är fullständigt omöjligt.

Det handlar också om vilken ideologisk styrka partiet har, om vad som är viktigt för partiet. Då är motorvägssatsningar inte acceptabla för

miljöpartister. Detta vet regeringen naturligtvis om och försökte åtminstone tillfredsställa oss där vi tycker att det är viktiga prioriteringar på trafiksäkerheten, nämligen järnvägssatsningar. Dem lyckades vi få upp till 100 miljarder. Därför tycker jag att det är viktigt att påpeka och tydliggöra för väljarna att Vänstern ställer andra prioriteringar före miljö-satsningar. Det är vad den här frågan handlar om.

Anf. 31 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Efter detta, ska vi kalla det, familjegräl skulle jag vilja kommentera lite det Mikael Johansson sade då han talade om Banverkschefen som föll i trans, för han hade aldrig kunnat drömma om så här mycket pengar. Det stämmer nog. Det här är ju bingo, citerade Mikael Johansson denne järnvägsman.

Samtidigt är det väldigt avslöjande. Det visar det spel som ligger bakom och där en högst osäker utgång sällan har någon vinnare, men som järnvägsman kanske man har nära att associera både till bingo och till Loket.

När det nu blir så mycket pengar är det lite märkligt att det statliga SIKA säger att det här är för mycket: Vi klarar inte av det. Ingen ansvarig verkschef är väl ledsen för att det är för mycket pengar. Men för Vägverket, vars i och för sig kloke och duktige chef med alla sina regionala medarbetare gör ett väldigt bra jobb, kommer det att fattas väldigt mycket pengar redan nästa år. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det ändå bekymra Mikael Johansson, som av och till har en del kloka synpunkter, att så många råkar illa ut i trafiken, när vi samtidigt hävdar nollvisionen.

Låt oss ta sträckan E 20 från Sörmland till Göteborg. Där har det under det här året dödats 13 personer. Hälften av dessa har omkommit i en enda kommun, nämligen Vårgårda. Då skulle man tro att här blir det en snabb uppryckning för en upprustning i trafiksäkerhetens anda. Då är svaret nej, det finns inga pengar, det ligger bortom all rimlig planläggning. Detta måste jag väl ändå fråga Mikael Johansson om som känner stråken mellan Laxå och Ålingsås ganska väl.

Anf. 32 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Trafiksäkerhet handlar om vilken åtgärd som ska vidtas för att uppnå största möjliga effektivitet. Om vi talar konkret om att vi ska göra insatser på vägen, skulle då Elver Jonsson kunna gå med på att det är okej att köra en trefältsväg med mittvajer? Är det tillräckligt för att Folkpartiet ska bli tillfredsställt med en satsning på trafiksäkerhet, eller handlar Folkpartiets trafikpolitik om andra saker också? Jag misstänker det.

Att SIKA har lite olika åsikter om järnvägssatsningar är alldeles självklart. Nu har SIKA pekat ut just Hallandsåstunneln och Citytunneln som samhällsekonomiskt olönsamma. Det sammanfaller med vår argumentering eftersom vi är mot de två projekten.

Jag hoppas att SIKA kan göra bedömningar av vad det skulle innebära att ha tågsatsningar på 100 miljarder, för det har de nämligen inte gjort i sina analyser tidigare. Därför tycker jag inte att SIKA riktigt kan uttala sig om hur utfallet kommer att bli och vilken samhällsekonomisk effekt det skulle ha.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 33 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag får väl avslöja att jag tror ett rejält stycke mer på SIKA än vad Mikael Johansson gör.

På frågan om vi är nöjda med mittvagnar ska jag svara att man i en del fall kan vara det. Det är en tydlig trafiksäkerhetshöjande insats. På en hel del av trafikstråken på väg behövs det dubbla körbanor. Utan tvekan är det – all statistik säger det – den överlägset bästa insatsen för ökad trafiksäkerhet.

Sedan tar vi upp många andra saker – jag nämnde dem i mitt anförande – både den mänskliga faktorn och att vara i kördugligt skick. På den punkten tror jag att jag och Mikael Johansson är ganska överens. Det vill till ett helt batteri, men vägupprustningen är oerhört vital i sammanhanget.

Anf. 34 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Folkpartiet företräder linjen för dubbla körbanor. Det hävdar jag också, fastän jag hävdar att i de flesta fall när det gäller de stora vägarna i södra och mellersta Sverige finns det alternativ, och det är tåget. Det ska utgöra den andra körbanan. För trafiksäkerhet har vi därför avsatt pengar i vårt förslag till hur infrastrukturen ska se ut på det nationella vägnätet. Vi tycker att vi som parti kan känna oss väldigt starka i att vidta rätt åtgärder vad gäller trafiksäkerhet och rätt åtgärder vad gäller miljö.

Anf. 35 SVEN BERGSTÖM (c) replik:

Herr talman! När man hör på meningsutbytet mellan Karin Svensson Smith och Mikael Johansson kommer man osökt att tänka på talesättet: Är det ett privat slagsmål, eller får man lägga sig i? Jag hade nämligen en fråga till Mikael Johansson i mitt inlägg som han inte har svarat på.

Miljöpartiet talar ofta och väl om demokrati och demokratisk förankring. Men ni har inte haft någon synpunkt på urholkningen av det regionala beslutsfattandet i den stora infrastrukturproposition som vi nu diskuterar. Den enda lilla synpunkt Miljöpartiet hade var pekpinnen till att man inte ska få använda regionala investeringar till kommunala flygplatser. Har Miljöpartiet inga invändningar i övrigt mot den stora centralisering som man gör av beslutsfattandet när man urholkar regionerna? På den punkten har vi fått brev från både Sydsvenska handelskammaren och Sydsamsamarbetet. Det var den ena frågan.

Den andra frågan handlar om sjöfarten. Har Miljöpartiet alldeles glömt bort att den kan vara det främsta och mest miljövänliga transportmedlet, eftersom ni inte heller i den frågan har profilerat er särskilt väl? Delar Miljöpartiet åsikten att det är angeläget att prioritera också sjöfarten som ett miljöriktigt transportmedel i framtiden?

Anf. 36 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Huruvida det är privata slagsmål eller inte får var och en bedöma. Vi är två olika partier, så ur den aspekten får vi väl fajtats i de former som finns.

Vad gäller den regionala demokratin, regionalt ansvar, kommer det att ligga kvar en stor tyngd för länen att agera på både vägsidan och järnvägssidan. Länstrafikhuvudmännen trafikerar i dag ofta stomjärnvägarna,

och då är det rimligt att skippa den uppdelning som tidigare har varit och låta det bildas ett gemensamt planeringsorgan. Det tycker att det är rimligt. Därför kommer den regionala demokratin att fortsätta via inflytandet på länsplanerna.

Sjöfarten är inte tänkt att få statliga pengar, dvs. sådana satsningar som görs på vägsidan och järnvägssidan i form av investeringar. Vi har dock gjort ett undantag i budgeten, och det gäller hamnen i Göteborg. Den är av särskilt stor betydelse på grund av dess utformning och förutsättningar. Sedan finns det även andra väldigt bra sätt att ge förutsättningar för sjöfarten. Där tycker jag att vi som parti har medverkat tillsammans med Vänsterpartiet och Socialdemokraterna till att lösa de problem som sjöfarten har upplevt.

Anf. 37 SVEN BERGSTROM (c) replik:

Herr talman! Man har ju sänkt ramen för det regionala anslaget från 39 till 15. Har inte Mikael Johansson noterat det?. Dessutom har man avisat att man vill ha ett spann på $\pm 50\%$ i det planeringsarbete som ska göras regionalt. Det är det som man nu protesterar så kraftfullt mot från bl.a. Sydsverige, Roger Kaliff och Sydsvenska handelskammaren. Tycker inte Miljöpartiet att det finns anledning att diskutera det över huvudet? Det är en stark urholkning av det regionala beslutsfattandet på den här punkten.

Anf. 38 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! För mig känns det inte som att den regionala självstyrelsen på något sätt kommer att minska på grund av de förslag som framförs i propositionen. För mig känns det tvärtom. Man kommer att få ett ökat inflytande genom att det blir en gemensam del att planera om. Det blir också åtgärder som är bättre förankrade i alla delar, hos Banverket och Vägverket och i de regionala sammanhangen. För mig är det tydligt. Däremot har vi som parti drivit landsbygdspaketet, där Vägverket får väldigt klara och tydliga direktiv om vad de ska göra eller inte göra vad gäller satsningar på grusvägar och annat. Där är näringslivet, länsstyrelserna och Vägverket överens om vilka åtgärder som ska vidtas, och det tycker jag från demokratisk synpunkt är väldigt positivt.

Anf. 39 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Herr talman! Vi står nu i början av ett nytt århundrade. Det är dags att reinvestera i väg- och järnvägsnätet till modernt skick.

Det är även hög tid att utveckla ett nytt och framtida transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter.

Utgångspunkten för det framtida transportsystemet är en vision om en hållbar samhällsutveckling, en omställning till långsiktigt hållbara transporter, ekonomiskt, socialt och ekologiskt, som ska främja hela Sveriges utveckling och växande ekonomi.

EU-utvidgningen och informationssamhällets framväxt kommer att påverka transportpolitiken. Det är svårt att förutsäga exakt hur, men vad som hittills är känt är att både person- och godstransporterna ökar.

Transporterna mellan medlemsländerna inom det utvidgade EU kommer att öka snabbt till följd av fördjupat samarbete. De gränsöver-

skridande handels- och persontransporterna i hela Östersjöområdet, Finland, Ryssland, Baltikum, Polen och även i förlängningen med omgivande länder utanför EU-området, kommer att få allt större betydelse.

Av just den anledningen, för att transporterna är av så stor betydelse, presenterade jag här i riksdagen för två månader sedan regeringens proposition *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*. I morgon kommer ni att gå till beslut – ett klokt beslut, det är jag övertygad om. Beslutet innebär att vi nu genomför den största samlade satsningen på svensk infrastruktur i modern tid.

Det satsas 364 miljarder kronor för perioden 2004–2015. En del av dessa resurser tidigareläggs för att kunna användas under perioden 2002–2004.

Vi tar ett stort kliv framåt och reinvesterar i både väg- och järnvägsnäten, tjälsäkrar vägarna och bygger ut såväl stamnätet som länsvägarna. Vi tar också ett stort kliv framåt och satsar rejält på järnvägens fortsatta utveckling. Det är en långsiktig satsning som främjar Sveriges tillväxt och regionala utveckling, en långsiktig satsning som innebär ett stort kliv framåt för omställningen till ekologisk uthållighet i Sverige.

Herr talman! För att utveckla det framtida transportsystemet måste man utgå från dagens problem. Ca 40 % av det svenska vägnätet tillkom under 1950- och 1960-talen. Dessa vägar är inte dimensionerade för att klara dagens trafikbelastning. En stor del av vägnätet kan därför inte upplåtas för tunga fordon. Det gäller särskilt under våren och tjällossningen då ca 15 % av det statliga vägnätet är stängt för tung trafik. Det får stora negativa effekter för bl.a. skogsindustrin.

Näringslivets efterfrågan på investeringar i drift- och underhållsåtgärder i väginfrastrukturen är i dag stark. Väl utbyggda och underhållna vägar spelar en stor roll för näringslivets val för lokalisering av verksamheter och stärker dess internationella konkurrenskraft.

Det finns också anledning att uppmärksamma de säkerhets- och framkomlighetsproblem som uppstår på stamvägar med låg standard och begränsade omkörningsmöjligheter när många tunga fordon ska samsas med personbilstrafik.

Till bilden vill jag även lägga till de synpunkter som representanter från Sveriges samtliga län och regioner delgav mig när jag träffade dem i maj. Högst på önskelistan stod att vägunderhållet måste förbättras. Regeringen delar den bedömningen. Att bevara och säkerställa det befintliga vägnätet är särskilt viktigt. Därför avsätter vi 87 miljarder kronor till drift och underhåll av vägnätet. Det är en avsevärd höjning jämfört med tidigare infrastruktursatsningar.

Utöver det avsätter vi också 17 miljarder kronor i ett särskilt tjälsäkrings- och bärighetspaket. Vi fortsätter även utbyggnaden av ett nationellt stamvägsnät med hög standard. Sverige har ett väl utbyggt vägnät i hela landet, ett vägnät som behöver kompletteras.

En satsning på stamvägarna bidrar till att öka framkomligheten, öka säkerheten, minska miljöproblemen och ge förutsättningar för regionförstoringar. Till detta avsätts 39 miljarder kronor.

Dessutom satsar vi 30 miljarder kronor på de regionala planeringsramarna, till insatser för bl.a. det regionala vägnätet, för bidrag till kollektivtrafik, kommunala flygplatser och kajanläggningar, för bidrag till kommunerna när det gäller åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäker-

het samt för åtgärder för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade.

Herr talman! Även inom järnvägen finns det stora brister. Det gäller såväl bärigheten som framkomligheten. Stora problem uppkommer när t.ex. gods- och persontrafik ska konkurrera om utrymmet på enkelspår. För företagen är transportsystemet oerhört väsentligt. För företagens tjänsteresor och rekrytering av arbetskraft är det angeläget att persontrafiken med tåg motsvarar högt ställda krav.

Men det är inte alla politiska partier som delar den uppfattningen. Moderaterna har inte insett järnvägens möjligheter. De anklagar regeringen för att inte följa de samhällsekonomiska kriterierna. Jag vill redan nu klargöra att ett väl fungerande transportsystem handlar om mer än bara vägar och järnvägar. Det handlar om hur vi ska kunna förbättra välfärden och öka tillväxten.

Det är också en fråga om miljö. Vi behöver ett transportsystem för att kunna knyta ihop alla delar av landet. Järnvägen har en nyckelroll om vi ska kunna uppnå allt detta.

De vägar och järnvägar som vi nu planerar för ska kanske användas i hundra års tid. Under den perioden kommer vi att få ändrade värderingar och andra samhällsförändringar som inte fångas upp i dagens prognoser. Regeringen tror att människor och företag allt oftare kommer att välja miljömässigt bra alternativ. Det kommer att gynna järnvägen. Vi tror att vi kan skynda på en sådan utveckling genom att göra denna satsning på järnvägen.

Moderaternas dysterkvist Per-Richard Moléns uttalande om järnvägsinvesteringar visar på en bristande framtidstro. Med den inställningen skulle varken Svealandsbanan eller Öresundsbron ha byggts – två riktiga triumfer för tågresandet.

Jag vill också passa på att klargöra regeringens syn på tunneln genom Hallandsås, Botniabanan, Citytunneln och förstärkt spårkapacitet genom centrala Stockholm.

När det gäller den här typen av mycket stora investeringar som på ett avgörande sätt knyter ihop stora befolkningskoncentrationer och skapar helt nya resemönster måste de politiska bedömningarna väga tungt. I grunden handlar dessa bedömningar om vilken typ av samhälle vi vill ha i framtiden.

Citytunneln bidrar till en förbättrad integration i Öresundsområdet. Den ger helt nya möjligheter för utveckling av tågtrafiken i Skåne och stärker järnvägens konkurrenskraft gentemot biltrafiken.

Tunneln genom Hallandsås ligger på Väst kustbanan där stora satsningar görs för att bygga ut till dubbelspår hela vägen, mellan Malmö och Göteborg. För att få ett fungerande trafiksystem längs hela sträckan och för att tåget ska kunna konkurrera med lastbilarna på sträckan är tunnelutbyggnaden helt nödvändig.

Botniabanan är viktig för utvecklingen av Norrland. Den knyter ihop de stora städerna längs Norrlandskusten och skapar helt nya möjligheter för arbetspendling och pendling till högre utbildning. Botniabanan är dessutom viktig för den exportintensiva industrin i Norrland, som får bättre transportmöjligheter för sina produkter.

Förstärkt spårkapacitet genom Stockholm innebär att det blir möjligt att köra fler tåg mellan Stockholm och övriga delar av Sverige i högtra-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

fik. Här trängs lokala pendeltåg, Mälardalstrafik och snabbtågstrafik på samma två spår, och man saknar möjlighet att köra fler tåg.

Investeringarna är därför nyckeln till en positiv utveckling för järnvägstrafiken i landet. Om det fanns metoder för att ta med alla positiva effekter vi får av dessa stora järnvägsprojekt i en kalkyl skulle kalkylen visa på lönsamhet. Men med de mätmetoder vi har i dag är det inte säkert att varje projekt framstår som lönsamt. Därför gör vi nu en politisk prioritering och säger att vi vill ha dessa projekt genomförda, och därför förelägger vi riksdagen dessa förslag.

Det är faktiskt vi politiker som företräder allmänintresset. Det är därför en självklarhet för mig att såväl regionala som nationella politiska organ är med i beslutsprocessen kring utvecklingen av vårt transportsystem.

Jag vill särskilt påtala att regionerna är med och bär sin andel av kostnaderna när det gäller de stora projekten Citytunneln i Malmö, spårren genom centrala Stockholm och Botniabanan. Vad gäller Citytunneln rör det sig faktiskt om ca 1,8 miljarder kronor som Malmöregionen betalar för att få projektet.

Tack för ordet, herr talman.

Anf. 40 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Låt mig börja med att instämma i en del av det näringsministern säger om vägunderhållet. Jag tror att Centerpartiet och Socialdemokraterna är överens när det gäller synen på detta.

Det gäller också järnvägarna. Centerpartiet föreslog 700 miljoner kronor mer till järnvägarna förra året. Då var vi ensamma om det. Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet har kommit efter. Vi välkomnar det. Vi tycker att det är mycket angeläget att satsa på järnvägen som ett miljöriktigt transportmedel, liksom på sjöfarten.

Problemet, näringsministern, är att vi har hört dessa visor förut. Jag citerade i min inledning ur regeringens proposition 1997/98:62. Då skulle man storsatsa på att ta igen vad man missat vad gäller underhållet, tidiga-relägga åtgärder osv.

Varför ser regeringen inte till att anslå egna pengar – inte lånade – över statsbudgeten under de närmaste tre åren, om man nu menar allvar och verkligen vill storsatsa på vägunderhållet? Då skulle man skapa lite trovärdighet i samband med denna inriktningsproposition, som har så lång räckvidd.

När man plussar på 12 miljarder för de närmaste åren är 8 miljarder lånade pengar, och 1 miljard kommer från en uppskjuten amortering. Bara 2,8 miljarder kronor är egna pengar.

Vi ser nu en annalkande lågkonjunktur, som gör att allting kommer att ställas på sin spets. Hur ska vi få trovärdighet för detta, näringsminister, om man inte ens för de närmaste åren kan anslå pengar över statsbudgeten? Det var min första fråga.

Min andra fråga gäller BREV-utredningen. Vi läste i ett TT-meddelande att trafikutskottet har stoppat BREV-utredningen, men Monica Öhman ville inte svara på min fråga om det. Jag hoppas att näringsministern kan ge besked.

Hur blir det med BREV-utredningen och planen att låta mer än 1 000 mil allmän väg bli enskild väg? Kan vi få ett besked av näringsministern i kammaren här i dag?

Säg gärna något ord också om det regionala inflytandet. Lämna gärna en kommentar till breven från Sydsverige, där man undrar över varför beslutsfattandet återigen centraliseras.

Anf. 41 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Tanken bakom att vi nu lånar pengar är att vi vill tidigarelägga de projekt vi har på både vägsidan och järnvägssidan som vi skulle ha startat tidigare, men som vi av ekonomiska skäl inte har kunnat starta. De är planerade. De är miljöprövade. Det är bara att sätta spaden i marken. Därför gör vi detta nu. Vi betalar tillbaks pengarna under perioden.

Därav följer att det finns en post – 45 miljarder av de 364 miljarderna – som är lånade pengar. Även Botniabanan lånar vi pengar till. Jag tycker att det är en bra metod. Jag ser ingen skillnad mellan detta och någon form av PPP-lösning. Då hade vi också fått betala under en längre tid.

Sven Bergström säger att vi går in i en lågkonjunktur. Vi får avvakta och se om vi kommer in i en lågkonjunktur. Vi är ännu inte där. Vi ser en recession, och det är nog så allvarligt. Men vi kan inte tala om en lågkonjunktur i ordets rätta mening.

När ska vi investera i infrastruktur och satsa på den? Jo, det är faktiskt väldigt lämpligt att göra det under en lågkonjunktur. Det är i en vikande konjunktur som vi ska satsa de resurserna och bidra och stimulera.

När det gäller frågan om det regionala inflytandet delar jag uppfattningen – jag har uppfattat det som att utskottets majoritet också har gjort sådana skrivningar – att det ska finnas ett starkt regionalt inflytande.

Utredningen om enskilda vägar är på remiss. Jag har inte tagit del av den ännu, men jag kan efter att ha läst och hört om att man vill låta allmänna vägar bli enskilda vägar konstatera att jag inte delar utredningens uppfattning. Det kan jag säga generellt, men jag ska uttala mig ytterligare om detta när remisshanteringen är klar. Det hoppas jag att kammaren respekterar.

Anf. 42 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Låt mig börja med att vara positiv och välkomna näringsministerns ganska tydliga besked när det gäller BREV-utredningen. Han avvisar förslaget om att låta många allmänna vägar bli enskilda vägar. Jag tolkar det så att det inte kommer att bli aktuellt.

Det hade varit respektabelt att vilja tidigarelägga satsningar genom att låna pengar om man hade kunnat skapa trovärdighet runt tanken att det är något långsiktigt.

Jag blir lite fundersam när näringsministern säger att vi inte har lågkonjunktur. Det är recession i landet. Tillväxten är negativ. Då är det väl lågkonjunktur, med alla rimliga mått mätt.

Nu har vi statsfinanserna i god ordning. Centerpartiet har medverkat till detta. Hade man verkligen menat allvar med att storsatsa på vägunderhåll, järnvägar och annat borde man i detta läge kunnat klara en hel del över statsfinanserna. Men om man inför en annalkande lågkonjunktur

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

säger att man ska anslå 5 miljarder mer till detta område om några år brister trovärdigheten.

Även om näringsministern bildligt talat sätter på sig tomteskägget inför jul och talar om den största satsningen i modern tid finns det tyvärr ingen trovärdighet i det. Det hinner rinna väldigt mycket vatten under broarna innan planeringsperioden 2004–2015 är här.

Det är väldigt svårt att se att regeringen menar allvar när man lånar två tredjedelar av de pengar man satsar under de närmaste åren. Hur ska man då klara att höja anslagen 5 miljarder ytterligare några år senare? Det är tyvärr, näringsministern, inte trovärdigt.

När det gäller det regionala inflytandet vet jag inte om näringsministern har hunnit läsa breven från Sydsvenska handelskammaren och Roger Kaliff. De är väldigt oroade över att man nu lägger större tyngd på vägverk och banverk och urholkar det regionala inflytandet över infrastrukturen. Jag delar denna oro. Centerpartiet har reserverat sig på denna punkt, och jag ger alla ledamöter här i kammaren som delar vår uppfattning möjlighet att rösta på vår reservation.

Anf. 43 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Är det något parti i denna kammare som är trovärdigt så är det Socialdemokraterna. Vi har sanerat statens finanser. Vi tog över när det var kris – jag använder rätt ord – i statsfinanserna. Vi har halverat arbetslösheten. Vi har gjort stora satsningar på skolan och vården. Nu gör vi stora satsningar på infrastrukturen. Är det någon som är trovärdig när det gäller att hålla i finanserna är det vi. Det tycker jag faktiskt att vi ska få respekt för.

Anf. 44 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! När man lyssnar på näringsminister Björn Rosengren förstår man att han är i sitt esse. Han fortsätter med samma typ av löften som han har gjort under tre år – den största satsningen i modern tid, ett stort kliv framåt, ett stort kliv framåt även för järnvägens utveckling – och använder som argument 364 miljarder kronor. Tittar man på vad dessa 364 miljarder innehåller kan man se att 45 miljarder, precis som Sven Bergström säger, är amorteringar och räntor. De ramlar bort. Sedan har vi 58 miljarder som inte är finansierade. Trots att man går ut och lovar att satsa på vägar kan man inte garantera de 58 miljarderna, vilket jag tycker är fantastiskt egendomligt.

Vilket parti och vilken regeringskonstellation var det som drog i gång järnvägsbyggandet i Sverige? Vem drev på när det gällde Svealandsbanan? Vem var det som jobbade fram en del kring Citytunneln? Vem var det som drev på så att vi fick Arlandabanan? Vilken regering var det som drog i gång det här med Öresundsbron och drog fram det till ett beslut? Vilket parti är det som har jobbat hårt för att övertyga den socialdemokratiska regeringen om att man behöver mer spårkapacitet i Stockholm?

Inget av alla de löften som Björn Rosengren har ställt ut har han kunnat stå för. Nu, några månader före valet, ställer han upp och lovar. Med de *records* som det socialdemokratiska partiet har sätter inte jag något större värde på de löftena. Låt oss först se vad det blir. Jag är tveksam. Då är det bättre att lita på de motioner och de förslag som de borgerliga partierna har.

Ni säger att ni har satsat på omsorg och vård. Hur ser omsorgen och vården ut? Det är långa köer och dålig äldreomsorg. Blir vägarna och järnvägarna av samma kvalitet vill jag betacka mig för en socialdemokratisk infrastrukturpolitik.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 45 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Låt mig börja med de 58 miljarderna. Alla här i kammaren vet att statsbudgeten bara läggs för tre år framåt. Därmed är det faktiskt ofrånkomligt att propositionen inte kan vara fullt finansierad från dag 1. Tidigare regeringar, även de borgerliga, har lagt fram infrastrukturpropositioner under de förutsättningarna.

Men själva poängen med denna proposition är faktiskt dels att den klarar av saker i närtid, redan 2002, 2003 och 2004, dels att vi talar om att dessa satsningar ska göras och att vi sedan har en finansiering där vi kan ange detta exakt.

Sedan gällde det allt vi lovat när det gäller getingmidjan, Hallandsås, Citytunneln osv. Ja, vi har faktiskt satt i gång. När det gäller Citytunneln har vi gjort upp med regionen. När det gäller exempelvis getingmidjan här i Stockholm är det någonting som Banverket har i uppdrag och håller på och jobbar med. Jag kan ta exempel efter exempel.

När det gäller Stockholm, om jag nu får chansen att säga det, talas det om att regeringen gör för lite för Stockholm. Det är inte det att det saknas pengar i Stockholm, utan det är den moderatledda regeringen här i Stockholm som inte har haft förmåga att klara ut vad man vill. Man är oense. Vi har då tagit tag i detta genom att samla samtliga i kommunen Stockholm och länet Stockholm för att få en enhet. Det saknas icke pengar, det saknas politisk kraft – inte minst hos dem som styr och ställer här i Stockholm.

Anf. 46 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! Det saknas inte pengar till bl.a. Stockholm, får vi höra. Sedan skyller man på den moderata majoriteten i Stockholm. Men uppenbarligen saknas det pengar eftersom regeringen och Björn Rosengren inte ens i närtid, fram t.o.m. 2004, kan plocka fram riktiga pengar utan diskonterar framtiden genom att gå ut och från Riksgälden låna 8 miljarder kronor. Man får ett starkt intryck av att Björn Rosengren inte riktigt har klart för sig de ekonomiska realiteterna. Han kan i stort sett säga vad han vill, men det är en stor skillnad på lånade pengar och anslagsfinansierade pengar.

Finns det pengar i Stockholm efter 2004? Björn Rosengren säger ju samtidigt att man av budgettekniska skäl inte kan anslå mer pengar fram till 2004. Vad är rätt? Finns det pengar eller finns det inga pengar?

Anf. 47 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Låt mig börja med att ta upp att Per-Richard Molén tidigare sade att vi borde byta ut näringsministern. Anders Sundström hade varit bättre. Jag gläds över detta besked. Det är ändå en socialdemokrat. Det hade varit värre om man hade föreslagit Per Westerberg. Jag tar det som en komplimang både åt mig själv och åt det socialdemokratiska partiet.

För att sedan ta frågan om Stockholm vill jag bara kort säga att eftersom regeringen gör en rejäl upprustning av det totala vägnätet och en kraftig förstärkning av det regionala vägnätet kommer en stor del av pengarna till det nationella vägnätet att tilldelas tillväxtregionerna. Det är de facto så. Regeringen satsar 30 miljarder på det regionala vägnätet och kollektivtrafik och 39 miljarder på det nationella stamvägsnätet. Det kommer att finnas pengar. Men hittills har vi inte kunnat göra någonting eftersom ledningen i Stockholms kommun, som faktiskt inte är socialdemokrater, inte har kunnat ena sig med sitt samarbetsparti annat än möjligtvis om hur man ska dra en del cykelvägar. Det får vi väl uppskatta och vara imponerade över. I övrigt har man inte visat någon handlingskraft. Detta är ändå sanningen.

Anf. 48 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Näringsministern började i en optimistisk ton. Det är bra, för det behövs mycket optimism för att klara hem detta. Han sade: Nu är det hög tid. Ja, det är hög tid, men det är också sen tid. Det gör att många tvivlar på att det här konceptet – eller ska vi kalla det receptet, för det är väl rätt ord när det är fråga om en sjukdomsbild – kan få patienten frisk.

Jag tror att det behövs en annan genomlysning här. Som jag sade i mitt anförande har Riksdagens revisorer, Riksrevisionsverket och denna kammare uttalat kritik mot den svaga och otillräckliga analys som ligger bakom, och därför tror jag inte att någon kan säga tvärsäkert hur detta ska ros hem rent ekonomiskt.

Det har talats om storstadspengar och om kostnaden för Stockholm. Min fråga på den punkten är: Ingår de kanske 30 miljarder som det kostar att göra den här insatsen i Stockholm i den stora summan, eller ligger de utanför?

Sedan tror jag att det var bra, återigen, att Björn Rosengren inte talade om PPP. Det ger mig fortfarande hopp. Visserligen är han i karantän just nu i fråga om detta, men behåll lugnet! Jag tror att nya tider väntar i den frågan.

Det var också välgörande att näringsministern band upp sig för att det inte lär bli av att föra över enskilda vägar på enskilda kommuner, som den statliga utredningen har sagt. Det är bra att det blir tydligt, för det kan ge också remissinstanserna frimodighet att för sin del stryka under detta.

Trafikpolitik är inte bara vägar, säger näringsministern. Nej, det är helt riktigt. Men tappa inte balansen! Rätt balans är viktigt också i trafiken.

Anf. 49 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Återigen: När det gäller vägar i tillväxtregionerna – Stockholm och Göteborg, för att ta två stora sådana – menar jag att det kommer att finnas pengar till detta.

Jag delar vidare Elver Jonssons konstaterande att det måste finnas en balans. Jag anser att det finns en väl avvägd balans mellan vägar och järnvägar och även i vår ambition att långsiktigt föra över alltmer på järnväg där det är möjligt. Man kan inte säga: Nu för vi över allt på järnväg. Det är inte möjligt överallt, av många skäl. Sverige är ett stort land

till ytan, det är glesbefolkat, och därav följer att tågtrafiken inte alltid kan möta upp när det gäller persontrafik etc. Men den kan möta upp på många andra ställen. Det varierar, bitvis kör man bil med gods och lastar över till båt eller järnväg. Det är det som är viktigt. Man måste se hela den balansen.

Anf. 50 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Näringsministern framhårdar i att det är en god avvägning. Jag har betvivlat och bestridit det, därför att om nu Banverket fick för mycket pengar, mer än man hade tänkt sig, råder det väl inget tvivel om att Vägverket har fått för lite.

Allra mest, herr talman, bekymrar mig det nära perspektivet. Nu när arbetsplatser raderas på många industriorter säger man: Nu ska vi se till att ni har vägar, så att ni kan pendla.

Det är klart att i Gislaved, Degerfors och Bengtsfors kvarstår de bekymren, och de ligger i närperspektiv. Hela infrastrukturpropositionen är ju – jag har påstått det förut – ganska baktung. Det betyder att den ligger bortom flera val. Den ligger rentav bortom när näringsministern själv har mönstrat av. Hans vänner fruktar det möjligen, men andra hoppas det. Det finns alltid skilda uppfattningar. Jag ska inte göra det till en stor fråga.

Men det känns inte rätt att de största tvivlen gäller de närmaste åren.

Anf. 51 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Vem som kommer att sitta kvar här nästa period vet väl ingen. Men jag kan utmana Per-Richard Molén i alla fall. Jag har större chans att vara kvar, eftersom han har anmält att han går i dag. Jag tycker inte att vi ska gå in i den diskussionen. Detta vet ingen. Vi kanske är varslade allihop, med tanke på att det snart är val.

När det sedan gäller frågan om balansen hävdar jag att det är ganska bra balans mellan att förändra, att satsa mer på miljövänliga transporter och att rusta upp våra vägar. Jag vill säga att de motorvägar, det gäller E 6, E 4, E 18 och flera andra, som måste byggas ut ligger i plan. Den utbyggnaden kommer vi att starta redan under 2002.

Än en gång: Lånar man upp pengar, som vi har gjort, kan man starta detta mycket snabbare. Jag anser alltså att det är en mycket väl avvägd balans.

Anf. 52 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! När den här propositionen lämnades fick den kritik av svensk sjöfartsnäring därför att näringen saknade satsningar på sjöfarten. I mitt anförande hävdade jag att Sverige ska ses som en ö i transportpolitiskt avseende. Då behöver man satsa på sjöfart.

Godstransportdelegationen har påpekat att vi har ett avgiftssystem för sjöfarten som gör att det blir mycket svårt för den att hävda sig. Transporterna blir dyra.

Oppositionen och Vänsterpartiet har nu fått igenom ett tillkännagivande om att det här systemet snabbt ska ses över.

Vi har också från kristdemokraternas håll anslagit extra pengar, 3 miljarder, till infrastrukturen för sjöfarten.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

En del av sjöfarten är den s.k. inre sjöfarten. Vänersjöfarten skulle jag vilja att näringsministern sade något ord om. Den håller i dag på att bildligt talat gå i kvav. Vad tänker regeringen göra för att få den på rätt köl?

Anf. 53 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Sjöfarten har, som mycket riktigt sägs här, stor betydelse för transportsystemets framtid. Det gör att jag har anledning att återkomma i den frågan. Det är flera frågor som hänger samman här. Europeiska kommissionen har nyligen redovisat ett underlag i vissa hamnpolitiska frågor samt lämnat förslag till ett direktiv för tillträde till marknaden för hamntjänster, och Godstransportdelegationen har lämnat förslag på reformerade farledsavgifter.

Jag instämmer i analysen av sjöfartens stora betydelse. Men jag vill nog först avvakta effekterna av den stora reform som vi nyss infört inom sjöfarten, det nya sjöfartsstödet. Jag vill även analysera remisserna över Godstransportdelegationens förslag och EU-kommissionens direktiv innan jag uttalar mig i frågan. Därför kommer jag att återkomma i denna fråga.

När det sedan gäller Vänersjöfarten beviljades Värmlands län och Västra Götalandsregionen 5 miljoner kronor av länsstyrelsen under en treårsperiod till Vänerrådet. Dessutom har berörda länsorgan lämnat 5 miljoner kronor till detta utvecklingsarbete.

Regeringen har också ändrat reglerna för regionalt transportbidrag så att transporter via hamnar i Väneren och på andra insjöar ska vara bidragsberättigade på samma sätt som via kusthamnar inom transportbidragsområdet. Regeringens ställningstagande till Godstransportdelegationens slutsatser kommer att ha betydelse för den framtida situationen i Vänertrafiken. Med detta har jag sagt att jag återkommer även till denna fråga.

Anf. 54 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tackar för de här svaren. Trots att vi i den här kamaren har påpekat bekymren med Vänersjöfarten under flera års tid säger ministern att vi ska vänta på remissvaren när det gäller Godstransportdelegationens förslag. Men ärendet brådskar.

Jag vill ta upp en annan fråga som jag nämnde i mitt anförande, nämligen pengarna till infrastrukturen. Det finns ett pedagogiskt problem som jag vill be ministern förklara.

I propositionen, på s. 128, finns en tabell som har rubriken Utgifter för och finansiering av planeringsramen. Men regeringen blandar sedan in satsningen i närtid i planeringsperioden. Rent bokföringsmässigt kan man förklara det här, men när man går ut och säger att vi satsar 364 miljarder och av dem använder 5 miljarder till den s.k. satsningen i närtid blir det lite svårt att förklara och förstå. Kristdemokraterna har sagt nej till det opreciserade lån som regeringen vill ta upp nästkommande budgetår, därför att vi inte tycker att det finns någon precisering av vad pengarna ska användas till.

Anf. 55 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Herr talman! Vi har ett belopp på 364 miljarder. Av det är 45 miljarder räntor och amorteringar. Avsikten med upplåningen är bl.a. att tidiga-

relägga själva infrastrukturpropositionen. I annat fall gäller bara de åtgärder som träder i kraft när den nya perioden börjar.

För att komma i gång med – och då svarar jag på den andra frågan – de projekt som är planerade, klara och miljöprövade, som vi skulle ha kommit i gång med tidigare men inte hade pengar till, tillför vi pengar. Någon här i kammaren har ironiserat över att jag har sagt att alla kommer att bli trötta på alla gropar och hål i vägar och järnvägar. Jag står fortfarande för det. Ni kommer att få se det. Det är det vi använder de här pengarna till.

Vi tar de pengarna av de 45 miljarder som angivits i propositionen för räntor och amorteringar. Därmed tycker jag att det verkligen går ihop. Vi tar en del, i det här fallet 8 miljarder, från de angivna 45 miljarder som ska betalas tillbaka under perioden, räntor och amorteringar, och lägger på 2002, 2003 och 2004.

Anf. 56 LARS BJÖRKMAN (m):

Herr talman! I nästan två år fick Sverige vänta på att regeringen skulle ange riktningen i sin politik i den viktiga frågan om hur man vill satsa på vår framtida infrastruktur. Jag skulle vilja sammanfatta resultatet av den alldeles uppenbara vända och ansträngning som regeringen genomgått med en lätt travestering på ett känt uttalande: Sällan har så många väntat så länge på så lite.

Herr talman! En väl fungerande infrastruktur är avgörande för enskilda människors och för det samlade näringslivets möjlighet att i samverkan skapa tillväxt och välbefinnande. En effektiv samverkan mellan de olika trafikslagen är nödvändig, och för detta krävs också ett väl utbyggt IT-nät. Kombinationen av bra hamnar och ett effektivt och välskött vägnät i samspel med ett modernt och utvecklat järnvägssystem möjliggör att såväl insatsvaror som färdigt gods transporteras till och från produktionsplatserna. Goda kommunikationer är också ett måste för att människors vardag liksom fritid ska kunna ges ett innehåll präglat av valfrihet och livskvalitet.

Dagens situation med ett nedslitet och dåligt underhållet vägnät begränsar framkomligheten och orsakar kostnader och svårigheter för alla grupper av trafikanter. Begränsningar för lokala företag att kunna transportera sina varor leder inte minst på glesbygden till att möjlig expansion uteblir. I sämsta fall flyttas verksamheten till annan ort med bättre förutsättningar, och i något fall lämnar företaget t.o.m. landet. Expansiva regioner, t.ex. Stockholmsområdet och andra storstadsområden, hämmas i sin utveckling därför att tillgängligt transportsystem inte klarar den ökande trafiken.

Järnvägsnätet har inte getts erforderliga anslag för underhåll och nyinvesteringar, och detta har lett till att den regularitet och punktlighet som förutsätts gälla just sådana transporter inte kunnat upprätthållas. Förseningar och inställda tåg tillhör vardagen i järnvägsvärlden, och med sådana förutsättningar är det svårt att locka nya kunder till detta transportslag. Omvänt kan konstateras att på banor där nysatsningar har gjorts på snabba och täta förbindelser väljer alltfler resenärer att ta tåget.

I infrastrukturpropositionens analysdel, som många av oss tycker är berömvärd tydlig, framgår att transporterna kan förväntas öka på både järnväg och väg. Såväl SIKa som Godstransportdelegationens rapporter

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

ger tydliga signaler om att trafikmängderna ökar uttryckt såväl i ton som i persontransportkilometer. Relationerna mellan dessa båda trafikslag är också tydlig. Såväl på person- som på godssidan förväntas en kraftig ökning ske av transportarbetet på vägsidan, medan järnvägen tappar.

Den logiska slutsatsen om man vill leva upp till kraven på tillgänglighet och tillväxt borde då naturligtvis vara att följa utredningarnas antaganden och prioritera satsningarna av tillgängliga medel till just vägsidan. För järnvägens vidkommande bör åtgärderna enligt vår mening inriktas mot att bygga bort de flaskhalsar som begränsar ett effektivt utnyttjande av det befintliga bannätet. I den angivna men inte helt finansierade ramen på 319 miljarder som vi nyss har haft en debatt om väljer regeringen och utskottets majoritet att satsa merparten på järnväg. Man satsar t.o.m. mer än vad man från Banverket själv har begärt i sin anslagsframställning. Som redan nämnts sker prioriteringen stick i stäv mot de utredningar som regeringen själv lutar sig emot och är med all tydlighet anpassad efter stödpartiernas politik.

På en fråga i TV:s Aktuellt beträffande just den här avvägningen av anslagens storlek mellan trafikslagen svarar näringsministern att SIKA använder föråldrade mätmetoder. Är det så, och är det så att regeringsföreträdarna och stödpartierna delar den uppfattningen? Vilka andra mätmetoder har man i så fall tillgång till, och hur ser detta underlag ut? Och kan det vara tillgängligt för oss här i kammaren?

Herr talman! I motionsyrkanden från alla partier finns dokumenterat viljan att avsätta medel för att förbättra den svenska transportinfrastrukturen. Ingen landsända eller region är undantagen från önskemål om förbättringar. I anförande efter anförande har inte bara näringsministern utan även statsministern understrukt behovet av förbättrade transportförsättningar. Den alltför långa väntan på den infrastrukturproposition vi nu behandlar har använts till att piska upp förväntningarna.

När vi moderater i mars i år tog initiativet genom det förslag till proposition vi då lade fram fick vi kritik, inte bara av formaliaskäl utan även därför att man inte minst från näringsministern kunde höra och läsa uttalanden om att den föreslagna nivån i vårt förslag var i underkant. I grunden tyckte vi då att det var positiva signaler, som vi gärna tolkade som att regeringen, om och när den nu skulle komma till skott, skulle vidga ramen väsentligt och därmed verkligen göra en satsning värd namnet på det vägnät och de järnvägar som vi rör oss med. Stor är därför vår och andras besvikelse när vi har sett förslaget och kan konstatera att ambitionerna nog var stora, men man nådde inte ända fram.

Budgetplaner som presenteras av regeringen för att behandlas av riksdagen bör enligt min mening för att vara trovärdiga vara så anpassade tidsmässigt att ett genomförande kan påbörjas när beslutet väl tas. Att ha en fördröjning innan verkställighet kan ske, som är aktuellt i det här fallet med flerårsplanen, kan enligt min mening inte ha som huvudsyfte att snabbt genomföra de förslag som ställs i utsikt. Trovärdigheten kring dessa frågor avtar i takt med tidsutdräkten för verkställighet av åtgärderna.

Med den tidsram som nu gäller kommer ingen förbättring i förhållande till gällande plan att ske inom två år. Den eftersläpning av vägunderhållet som vi så påtagligt upplever i dag får vi tyvärr leva med. I Vägverkets kommentar till förslaget citerar jag: "För drift och underhåll höjs

ramen i den kommande planen. Den nya nivån är 7,2 miljarder kronor per år. Tyvärr ligger anslagen i regeringens budgetförslag för åren 2002–2004 på nivån 6 miljarder kronor per år. Detta innebär att någon återhämtning av det eftersatta underhållet inte kan förväntas under denna period.” Min fråga skulle ha ställts till näringsministern, men han finns ju inte kvar här, så den får riktas till regeringsföreträdarna: Är generaldirektörens beskrivning riktig, och känner ni igen den? Är ni i så fall beredda att hjälpa till att tidigarelägga den del av anslaget som är avsedd för underhåll för att åtminstone påbörja återtagandet omgående?

Herr talman! Inriktningen i den moderata infrastrukturpolitiken är att skapa bättre kommunikationer som dels tryggar framtiden för såväl enskilda människor som ett starkt svenskt näringsliv, dels skapar och ger sysselsättning. De ramar som regeringen lagt i sin proposition kan verka imponerande, men skalar man bort den del som lånas upp och sedan räknar av de miljarder som krävs för amorteringar av upptagna lån, såväl gamla som tillkommande, återstår dessvärre inte så mycket att rusta upp med. Detta har Vägverket också bekräftat i sina uttalanden. Det moderata förslaget är baserat på att med direkta budgetmedel klara den inriktning vi valt att presentera. Därför blir nettoeffekten betydligt större med vårt förslag. Den främsta skillnaden gentemot regeringens förslag i denna fråga är att vi vill starta det viktiga arbetet med att rusta upp svenska vägar och järnvägar redan i januari 2002, alltså två år tidigare än den tidpunkt som regeringen har föreslagit.

Alla partier är överens om nödvändigheten av ökade anslag för upprustning av infrastrukturen. Frågan varför regeringen lägger fram förslag på viktiga investeringar med två års fördröjning har hitintills i den här debatten inte fått någon nöjaktig förklaring.

De prioriterade områden som vi lyfter fram i vårt förslag vill jag beskriva något. Anslaget för ett förbättrat underhåll av det befintliga vägnätet ska höjas väsentligt för att komma i fatt den eftersläpning som redan finns och dessutom för att verkställa den tjälsäkring framför allt på glesbygdens grusvägnät som jag vet och också har hört att vi alla tycker är nödvändig. Inte minst i skogsregionerna är detta en viktig åtgärd för att kunna säkra transporter av skogsråvaror och ge de boende längs dessa vägar möjlighet att året om garanteras framkomliga vägar. De nedkörda och spåriga asfaltvägarna som finns över hela landet måste också få en nödvändig upprustning.

På investeringssidan har vi i våra anslagsramar prioriterat några objekt, och framför allt vill vi fullfölja den satsning som påbörjades under tidigt 90-tal innebärande bl.a. färdigställande av den nordiska triangeln. Det innebär att E 4 ska färdigställas upp till Stockholm, och vidare upp till Gävle byggas ut fullt ut till motorvägsstandard. E 6 ska byggas färdigt, och liksom den svenska delen av E 18 bör den byggas ut till motorväg. Göteborg ska förbindas med Stockholm genom att resterande del av riksväg 40 byggs ut till motorvägsstandard. Riksväg 45 från Göteborg mot Trollhättan vidare mot Karlstad är en av de mest belastade vägarna i landet. Trots sin dåliga standard tvingas den ta emot stora volymer av såväl gods- som persontrafik. Där krävs omgående förbättringar i syfte att även här nå upp till motorvägsstandard.

Trafikmängden på E 22 har ökat. Det har vi hört tidigare i debatten i dag. Där vill vi vara med och se till att den får en nödvändig upprustning.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

E 20 är ett viktigt stråk från Göteborg upp genom Mellansverige till Stockholm. Den är för närvarande föremål för nybyggnation i sin norra del. Vi menar att det även ska avsättas medel för att klara upprustningen av de södra delarna. Vägverket ska i samråd med de regionala myndigheterna prioritera hur dessa medel ska fördelas för framtiden inte bara för E 20 utan för det regionala vägnätet över huvud taget.

Herr talman! Trafiksituationen i och kring våra storstäder i allmänhet och i Stockholmsregionen i synnerhet är klart undermålig. Dålig framkomlighet i stadskärnan i kombination med kapacitetsmässigt otillräckliga eller snarare obefintliga förbifarter för genomgångstrafiken är allvarliga hinder för den expansion som präglar vår huvudstad. Regeringens ovilja att lösa dessa frågor hindrar den positiva tillväxt regionen för närvarande befinner sig i.

För att minska mängden genomgångstrafik i stadens centrala delar föreslår vi att regeringen i samråd med kommun- och regionledning omgående startar planering för att lösa dessa frågor. Till viss del har det redan skett genom Stockholmsberedningen. Men vi har fortfarande inte några konkreta förslag framme.

Inom ramen för de medel vi avsätter i vårt förslag vill vi möjliggöra att hitta en för parterna godtagbar lösning. Det har tidigare i debatten och också i dag framskymtats att man vill införa särskilda trängselavgifter för att försvåra och fördyra biltransporter i storstäderna. Det är enligt vår mening ett destruktivt sätt att angripa problemet. Därför avvisar vi detta.

I Göteborg, som har trafikproblem av liknande karaktär som Stockholm, måste också nya genomfartsleder komma till stånd under planperioden. Här ger vi en älvförbindelse en hög prioritet.

Herr talman! Eftersläpningen av anslag till vägar har lett till att många planerade investeringar har skjutits på framtiden. Resultatet märker vi i form av dålig framkomlighet, fördröjning av varutransporter och höga olyckstal. Nollvisionen är nu mer avlägsen än tidigare. Åtgärder för att öka säkerheten på vägarna måste påskyndas.

Trafikutskottet har i ett tidigare betänkande klart tagit ställning för att utnyttja möjligheten att med externt kapital, s.k. PPP-lösningar, påskynda utbyggnaden av vägnätet. Även näringsministern har uttalat sig positivt om dessa lösningar men har uppenbarligen av samarbetspartierna förhindrats föra frågan till avgörande. Omtanken om regeringsunderlaget går här som i andra frågor före ansvaret att ge det samlade transportbehovet godtagbara lösningar.

Herr talman! Det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet har under en lång period tvingats leva med minskade anslag. Kring dessa vägar bor närmare 800 000 människor. För att klara nödvändiga transporter av både gods och människor har de ansvariga väghållarna på detta vägnät tvingats att i allt större utsträckning finansiera driften genom att öka uttagen från de enskilda intressenterna.

Regeringen tillsatte BREV-utredningen, som vi tidigare har hört här i dag, för att klarlägga avgränsningen mellan enskild och statlig väghållning och har fått sitt svar, dock utan att presentera något förslag grundat på detta förslag. I den moderata reservationen nr 1 utvecklar vi våra synpunkter på detta. Vi föreslår att anslaget för vägar höjs samtidigt som ett nytt anslag, ett s.k. upprustningsanslag, införs för att klara det enskilda

vägnätets problem. Det har funnits ett sådant förut. Det gäller inte bara underhållet, utan det behövs även upprustningsanslag.

Herr talman! På överskriden talartid vill jag samla mig för avslutning. Möjligheten att snabbt och med tidsprecision frakta såväl gods som människor på järnväg är en viktig förutsättning för att bevara och stärka den ekonomiska tillväxten. Satsningarna i Mälardalen har varit framgångsrika. Nya grupper resande väljer i dag att använda tågen.

Spårkapaciteten i Stockholm måste snabbt byggas ut. Problemen i den s.k. getingmidjan måste byggas bort under planperioden. Denna utbyggnad är helt nödvändig för att klara ökningen av pendeltågstrafiken i huvudkommunen men också för att förbättra genomströmningen av tåg till och från Stockholm.

Västkustbanan, där upprustningen påbörjades för mer än tio år sedan, väntar på sitt färdigställande. De flaskhalsar som fortfarande finns kvar måste byggas bort för att redan nedlagt kapital ska kunna utnyttjas. Vi står bakom regeringens förslag att fullfölja tunnelbygget genom Hallandsås. Det självklara målet att med tåg kunna åka snabbare än med bil mellan Oslo och Göteborg till kontinenten kan kanske äntligen upplevas som realistiskt när dessa förutsättningar har uppfyllts.

Vi vill också medverka till ökad godstrafik på järnvägen. Framför allt vill vi satsa på att dra fram och utveckla spårkapaciteten till våra största hamnar. Det är en av ledstjärnorna för den moderata järnvägspolitiken. Spårförbättringar och förstärkt underbyggnad för att klara ökade axellaster krävs på alla de banor där det tyngsta godset förhoppningsvis väljer spåret före landsvägen. Vi vill vara med och utreda Europakorridoren och Götalandsbanan. Resultatet av denna utredning får sedan visa om det är bärkraftigt nog att gå vidare.

Tillkomsten av Öresundsbron har minskat behovet av omlastning från landförbindelse till färja. Samtidigt har det förkortat tidsåtgången. Nu måste vi gå vidare och knyta ihop Skandinavien med den europeiska kontinenten via en fast förbindelse över Fehmarn bält. Vi vill här föreslå att regeringen i samarbete med Danmark och Tyskland kraftfullt driver denna fråga inom Europeiska unionen.

Herr talman! Alla satsningar inom infrastrukturuområdet som vi moderater här föreslår vägleds av viljan att effektivt slå vakt om vårt näringslivs möjligheter att öka sina marknadsandelar såväl på hemmamarknaden som på exportsidan. Med beaktande av miljömålen och med ambitionen att öka trafiksäkerheten vill vi med våra förslag bidra till bättre och säkrare trafik med färre dödade och skadade i trafiken.

Jag yrkar bifall till reservation 1 i TU:s betänkande 2.

Anf. 57 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Lars Björkman avslutade med att säga att han ville slå vakt om näringslivets transporter. Jag undrar hur ni kan anse att de är möjliga att tillgodose när er anslagsnivå för järnvägen är 62 miljarder till skillnad från propositionens 100 miljarder. Ni har inte tagit bort ett enda av de projekt som finns i infrastrukturpropositionens förslag. Då finns det heller inte någon möjlighet att genomföra den stråkstrategi som Shippers Council och Svenskt Näringsliv förespråkar.

Lars Björkman ställde en fråga om hur det kan komma sig att det finns den fördelning som finns mellan väg och järnväg i infrastruktur-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

propositionen när prognoserna från SIKA visar på att trafiken på väg ökar kraftigt. Det beror på att Lars Björkman inte har läst hela SIKAs analys. Om man tittar i den på s. 75, 76 och framåt ser man att den också har räknat på vad som skulle bli fallet om man utgick från att trafiksäkerhetsmålen och miljömålen uppfylldes.

Skulle man sätta priser efter det och internalisera de externa effekterna kommer volymen vägtrafik att ha minskat till år 2010 medan volymen järnvägstrafik har ökat. Då är det fullt rimligt att räkna hem de järnvägsinvesteringar som förespråkas i infrastrukturpropositionen.

Jag undrar hur det borgerliga alternativet ser ut till regeringens förslag. Ni spretar på de flesta punkter vi diskuterat. Det gäller PPP, järnvägsinvesteringar, huruvida miljömålen är viktiga att klara eller ej och totalnivåerna för det hela. Vad är det samlade alternativet till den infrastrukturproposition vi diskuterar i dag?

Anf. 58 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Herr talman! Vad gäller våra satsningar på järnvägen har vi tagit hänsyn till de slutsatser vi drar av det material som SIKA har lämnat ut. Om vi övergår till att förverkliga politiska planer i stil med vad Karin Svensson Smith tidigare har sagt i kammaren här i dag och vid andra tillfällen, dvs. att vi med politiska medel ska försvåra framkomlighet för lastbilstrafik, får man resultatet att den kommer att minska.

Om man skulle ta förslaget om att förbjuda 24 meters långtradare på allvar, vilket inte särskilt många har gjort, och i stället bara tillåta 18 meters långtradare är det nog inte jag som blir svaret skyldig, Karin Svensson Smith. Då är det nog Karin Svensson som måste redovisa vilka effekter sådana politiska beslut får för transportvolymerna på väg.

Våra bedömningar går ut på att näringslivet med precision, snabbhet och tillförlitlighet ska kunna frakta sina varor till och från beställningsorterna. Både Karin Svensson Smith och jag vet mycket väl att industrier inte alltid är lokaliserade till järnvägsorter. De enskilda människornas möjligheter att förflytta sig med järnväg i det lokala järnvägsnätet är inte heller tillräckligt goda. Inte ens de satsningar som regeringen vill göra tillsammans med Vänsterpartiet kommer att möjliggöra för merparten av svenska folket att transportera sig på järnvägsnätet. Därför vill vi slå vakt om inte bara en upprustning utan också en utbyggnad av landsvägstrafiken. Men vi gör det, Karin Svensson Smith, med de miljöförtecken som jag avslutade med.

Jag ber att få återkomma när det gäller det borgerliga alternativet. Jag konstaterar bara att det hos de borgerliga partierna, till skillnad från hos regeringsunderlaget, finns en vilja att inte i första hand låna pengar utan använda pengar i budgetramen till de här satsningarna.

Anf. 59 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Ingår PPP i budgetramarna? Ni förespråkar ju det. Då kan ni inte påstå att ni vill finansiera det fullt ut inom budgetramarna.

De politiska planer och politiska mål som Lars Björkman försöker tillskriva oss ensamma är inte bara våra. Nollvisionen är antagen av riksdagen. Etappmålen för både trafiksäkerhet och miljö är enhälligt antagna av Sveriges riksdag. Det är detta vi utgår ifrån när vi planerar för den framtida transportinfrastrukturen. Den fördelning som finns i infrastrukt-

turpropositionen är fullt rimlig om man ska klara de här målen. Den ökade trafikvolymen på väg, både i stad och på landsbygden, är oförenlig med klimatmålen och med visionen om att minska antalet avlidna i vägtrafiken.

Lars Björkman pratar om fördröjningen av transporter i Stockholmsområdet. Lyssna på vad SIKA har att säga om den! Man säger att inte ens om vi använder hela väganslaget är det möjligt att bygga bort trängseln i Stockholmsområdet. Ett införande av miljöstyrande vägavgifter är ofrånkomligt om de nödvändiga transporterna av gods ska komma fram i den här regionen. Varför lyssnar inte Lars Björkman på det som är bra för näringslivet i de utredningar som vi har tillgång till?

Anf. 60 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Herr talman! Visst lyssnar vi på näringslivet. Det är ganska ovanligt att få kastat på sig att vi inte lyssnar på signaler därifrån. Det omvända brukar ju ofta gälla, dvs. att vi i alltför stor utsträckning går näringslivets ärenden. Jag tror mig veta, och jag kan t.o.m. läsa det i Godstransportdelegationens slutsatser, att det är vägupprustning vi i första hand måste ägna oss åt. Det är därför vi i första hand också måste satsa merparten av kapitalet på detta.

Men vi står också bakom satsningarna på järnvägsnätet därför att näringslivet, och naturligtvis även enskilda människor, i större utsträckning än i dag ska kunna använda det som sitt transportmedel.

Till Karin Svensson Smith och alla andra, som nu tror att en satsning med oerhört mycket pengar på järnvägsnätet innebär extremt ökade gods- och persontransportflöden på spåren, vill jag säga att varken industrins insatsvarors eller det färdiga godsets möjligheter att färdas på järnvägen är sådana att vi kan räkna med att merparten av godsflödet kan nå till slutdestinationen på spåret. Vi kan beklaga det, och vi kan säkert finna orsaker till att det är på det sättet. Men vi måste ändå konstatera att fler transportköpare väljer järnvägsalternativet.

Låt mig avsluta med att klara ut det borgerliga alternativet. Jag kan inte vara talesman för fler än Moderata samlingspartiet. Men jag kan tydligt se trenden i de borgerliga motionerna där man vill två saker. Den ena är att i närtid satsa mer än vad regeringen gör. Man vill också satsa mer på vägnätet än vad regeringen gör. Det är de två tydliga trenderna. Att vi dessutom, till skillnad från regeringen, har gett tydliga och klara besked om var vi står när det gäller de enskilda vägarnas framtid är ett svar som jag tror att väldigt många har väntat på. De är tacksamma för att få veta detta.

Anf. 61 TUVE SKÅNBERG (kd):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 6 i TU2.

Vi talar alltså om vägar nu. Låt mig inledningsvis få sammanfatta att investeringar i infrastruktur och underhåll av vägar och järnvägar sedan 1994 har varit kraftigt eftersatta områden. Nu krävs att angelägna investeringar tidigareläggs och att särskilda satsningar görs på upprustning av främst det regionala väg- och järnvägsnätet. I regeringens förslag till statsbudget för år 2002 skärs det ned ytterligare i väg- och järnvägsanslagen, särskilt i väghållningsanslaget. Det minskas med 535 miljoner kronor i jämförelse med innevarande år.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Vi kristdemokrater anser att ambitionsnivån måste höjas. Därför vill vi satsa 5,7 miljarder kronor mer än regeringen på väg- och banhållningsanslagen under perioden 2002–2004. Av detta belopp bör 3,6 miljarder kronor tillföras vägsidan och 2,1 miljarder kronor järnvägssektorn. För nästa budgetår bör väghållningen och banhållningen förstärkas med 1,4 miljarder kronor respektive 900 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Härutöver bör ett omfattande program läggas fast för investeringar med alternativ finansiering. Vi konstaterar i sammanhanget att regeringen har misslyckats med att utnyttja de effektiviseringsvinster som finns i projekt som drivs i partnerskap mellan den offentliga respektive den privata sektorn, dvs. det man i dagligt tal kallar PPP. Jag återkommer till detta.

Stockholms besvärliga trafiksituation har varit uppe till debatt tidigare, och enligt Kristdemokraterna kräver situationen skyndsamma åtgärder. Regeringen bör formulera ett åtgärdsprogram som omfattar ett antal större projekt, t.ex. E 4:s Förbifart Stockholm, Norrortsleden, Norra länken samt en pendeltågstunnel. Som vi också har visat i motioner vill vi hålla dörren öppen för trängselavgifter om en kommun så önskar.

När det gäller väginvesteringar konstaterar vi att problemen för Vägverket att offensivt bidra till att det transportpolitiska målet uppnås har varit uppenbara under de senaste åren. Målen för Vägverkets verksamhet är i budgetunderlaget för 2002–2004 mycket blygsamma, vilket måste ses mot bakgrund av den utomordentligt låga genomförandegraden hos väghållningsplanerna hittills under planperioden.

I förhållande till avsatta medel i plan uppgår utfallet 1998–2000 och prognos för 2001 till 83 % när det gäller investeringar i nationell väghållningsplan och 82 % när det gäller investeringar i regionala väghållningsplaner.

I maj 2001 offentliggjorde Vägverket en sammanställning av projekt som enligt planen nu skulle vara igångsatta, men som till följd av medelsbrist skjutits på framtiden. Varje enskild region har drabbats av förseningar. Sammantaget handlar det om 4,5 miljarder kronor. Nu måste man fråga sig varför vi ska lita på att regeringen kommer att fullfölja de väginvesteringar som man nu anger. De är osäkra som de är – 364 miljarder. Vi fick inget bra svar av näringsministern om de 5 miljarder som räknades två gånger, både i närtid och under tolvårsperioden. Det är också osäkert med finansieringen av de här 58 miljarderna. Det står att detta ska ske i mån av utrymme. Men även om näringsministern lyckas avsätta 364 miljarder, fast osäkerheten är stor, måste vi konstatera att det inte alls är säkert att man kommer att fullfölja detta. Tidigare har man ju inte ens kommit upp i 85 %.

När det gäller vägunderhållet kan man se att trafiken på de statliga vägarna har ökat kraftigt. Det gäller inte minst den tunga trafiken som år 2000 ökade med 4 %. Resultatet är ett accelererande slitage. Anslagen till drift och underhåll av vägar ligger på en nivå som inte ens medger att dagens tillstånd på det statliga vägnätet upprätthålls. Vägverket beräknar att eftersläpningen i vägunderhållet under 2000 ökade med 485 miljoner kronor och att det nu sammantaget uppgår till 13,5 miljarder kronor.

För att nuvarande standard ska upprätthållas uppgår resursbehovet för drift och underhåll enligt Vägverket till 7,3 miljarder kronor per år, jämfört med de 6,1 miljarder regeringen har avsatt för 2001.

För att inom en åttaårsperiod kunna bevara och återställa vägnätet anser Vägverket att anslag på 9 miljarder kronor per år krävs. I ljuset av detta ter det sig fullkomligt orimligt att regeringen för 2002 ytterligare sänker anslagen till vägarnas drift och underhåll.

Många av landets främsta transportleder är i stort behov av en standardhöjning. Det gäller inte minst de som är relativt lågtrafikerade. Ett av de stråk där eftersatt underhåll medför drastiskt förhöjda transportkostnader är ju inlandsvägen. Jag talar då särskilt om riksväg 45. Med ett förbättrat underhåll skulle man kunna få bukt med de tillgänglighetsproblem som hindrar trafiken under stora delar av året, och därmed skapa bättre förutsättningar för inlandets fortsatta utveckling.

För att närmare koppla användningen av vägnätet till kostnaderna för dess underhåll kan det finnas skäl att omvandla en del av skatten på drivmedel till en väghållningsavgift. På sikt bör en modell där underhållet bekostas med avgifter från trafikanterna kunna medföra ett vägunderhåll som står i bättre överensstämmelse med behoven. När trafiken är större och det är högkonjunktur flyter det in mer pengar. När trafiken är mindre under en lågkonjunktur är följaktligen medlen mindre.

En sådan modell har också förordats av Svenska kommunförbundet. Vi kristdemokrater instämmer i kravet.

Jag vill sedan säga några ord om de enskilda vägarna.

Det är inte bara genom att fortsättningsvis hålla inne nödvändiga underhållsanslag som regeringen hotar vägnätets standard och därigenom den regionala utvecklingen. Det är oerhört viktigt att vi får fram pengar till de enskilda vägarna.

Jag kortar ned mitt inlägg och konstaterar bara att näringsministerns besked i repliksiftet med Sven Bergström – där jag kan hålla med Sven Bergström i hans invändningar – ändå lät som att regeringen delar den åsikt som vi delar med Centerpartiet.

Jag vill tala något om de alternativa finansieringsformerna.

Enligt budgetlagens huvudregel ska byggandet av vägar och järnvägar finansieras med anslag över statsbudgeten. Långsiktiga investeringar ska alltså betalas på en gång med statens löpande inkomster. Men riksdagen har vid flera tillfällen utnyttjat en undantagsparagraf och beslutat om finansiering av infrastruktur på annat sätt än genom anslag.

Lån i Riksgäldskontoret och på kreditmarknaden har jämte avgiftsf finansiering och samfinansiering använts för att inte uteslutande belasta statsbudgeten just när investeringen äger rum. Men lagen 1996:1059 om statsbudgeten anger att statens investeringar ska finansieras med anslag. Det är det normala.

De förslag till medelsanvisningar till infrastrukturen som finns i budgetpropositionen räcker helt enkelt inte. För att i någon mån kompensera de alltför små anslagen föreslår alltså regeringen att infrastrukturen delvis ska finansieras med lån och genom att vissa amorteringar senare läggs.

Det anser vi kristdemokrater är orimligt. I stället vill vi peka på möjligheten till PPP-lösningar.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Vi vet att i flera länder, t.ex. Storbritannien och Finland, har partnerskap mellan det offentliga och den privata sektorn fungerat mycket väl i samband med infrastrukturinvesteringar. Vi kan peka på motorvägen mellan Helsingfors och Lahti, där ett internationellt konsortium i hård konkurrens lyckades pressa både byggtiden och bygg- och underhållskostnaderna väsentligt.

I Sverige fattade riksdagen 1993 på den borgerliga regeringens initiativ beslut om att byggandet och driften av Arlandabanan skulle ske i partnerskap med det privata näringslivet. Det blev mycket lyckat. Man kan säga att det blev en mönsterbild som man återkommande kan peka på.

Det finns många fördelar med PPP-lösningen, t.ex. en jämnare fördelning av kostnaden över anläggningens livslängd, en mer ändamålsenlig fördelning av ansvar och risktagande mellan olika aktörer, ökad effektivitet i form av lägre kostnader och bättre kvalitet, bättre statlig styrning och kontroll över projektets kostnader, långsiktiga åtaganden som skapar incitament för god kvalitet, ökade krav på god planering.

Nackdelar finns naturligtvis. Det finns en risk för högre transaktionskostnader i upphandling och finansiering samt brist på erfarenhet av dylika finansieringsmodeller. Därför är det förvånande att Näringsdepartementet och regeringen så sent som hösten 1999 sade att detta är en väg som man vill pröva i en del fall. Trafikutskottet har sagt det i tidigare betänkanden. EU har sagt det i sin vitbok. Godstransportdelegationen vill pröva den här modellen. Nuvarande regeringsunderlag ger dock blankt nej. Det är kemiskt rent från PPP-förslag. T.o.m. ute i regioner som Västra Götaland vill samtliga partier pröva åtminstone några PPP-projekt.

Det är sorgligt att Vänsterpartiet ska få styra så över regeringspolitiken att allt nytänkande stoppas.

Anf. 62 VIVIANN GERDIN (c):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 9 i betänkande 1.

Jag ska för Centerpartiets räkning prata om sjöfartspolitik.

Den svenska sjöfartens konkurrenskraft behöver förstärkas därför att sjöfarten fyller en mycket viktig funktion i det svenska transportsystemet. En stor del av den svenska exporten och även importen sker via sjöfarten. Ca 90 % av den svenska exporten går via sjöfarten. Det är betydande summor för ett land som är beroende av export för ett fortsatt välstånd. I ett sådant läge är det absolut nödvändigt att näringen ges likvärdiga villkor som sina konkurrenter.

Sjöfarten har en given plats i ett grönt transportsystem. Sverige som land har mycket goda förutsättningar att bättre nyttja sjöfarten i transportarbetet. Genom att, där så är möjligt, flytta gods från våra vägar till sjöfart avlastar vi andra transportslag och får en lägre transportkostnad. Det minskar trängsel och slitage på våra vägar, och vi gör miljövinster. Goda förutsättningar för sjöfarten är således bra ur flera perspektiv.

Jag vill också ta upp frågan om tonnageskatt.

Centerpartiet har föreslagit riksdagen att man bör utreda möjligheten att införa en tonnageskatt. Det kan ses som ytterligare ett steg i att ge den svenska sjöfartsnäringen likvärdiga villkor som sina konkurrenter. För

främst de mindre och medelstora rederierna skulle ett tonnageskattesystem vara värdefullt. Flera länder i Europa har infört eller är på gång att införa tonnageskattesystem, vilket gör det angeläget att även Sverige ser över möjligheterna.

Införande av en tonnagebeskattning ska ses som ett alternativ till ordinarie företagsskatt. Tonnageskatten tas ut som en fast skatt relaterad till fartygets storlek. Den kan vara konstruerad antingen som en punktskatt eller som ett system där vinsten beräknas enligt schablon och sedan beskattas med vanlig bolagsskatt. Vanligast är det senare angreppssättet.

Den beskattningsbara inkomsten beräknas med utgångspunkt i netto-tonnaget på de fartyg rederiet driver. Vår förhoppning står nu till att den utredning som pågår ska komma med ett förslag under nästa år. Frågan bereds för närvarande inom skatteutskottet.

Tidigare har riksdagen efter påtryckningar från bl.a. Centerpartiet beslutat införa ett s.k. nettostöd för sjöfarten. Detta sjöfartsstöd bidrar till bättre konkurrens för fartyg i internationell trafik och avser nu både last- och passagerarfartyg från den 1 oktober.

Jag vill också ta upp frågan om inre vattenvägar.

Sjöfarten på de inre vattenvägarna Vänern och Mälaren har i dag svårt att hävda sig. En orsak är riksdagens trafikpolitiska beslut våren 1998 om sänkning av banavgifterna med 415 miljoner kronor, utan någon som helst justering för sjöfarten. Det föranledde en utredning och rapport som Bengt K Å Johansson lämnade i mars år 2001 med förslag till åtgärder för att öka konkurrenskraften för Vänersjöfarten.

I rapporten påpekas att Vänersjöfarten har påverkats negativt till följd av sänkningarna av banavgifterna på järnvägen. Ett förslag för att kompensera sjöfarten var att lotsavgifterna på Vänern och i Trollhätte kanal skulle sänkas med 50 %. Detta skulle göras också av regionalpolitiska skäl. Tyvärr beslöt Sjöfartsverket kort därefter om en höjning av lotsavgifterna fr.o.m. den 1 juli 2000. Konsekvenserna av detta har blivit mycket allvarliga för Vänersjöfarten, som nu är inne i en djup kris. Åtgärder måste vidtas omgående.

En effektiv åtgärd skulle vara att betrakta Vänern som inre vattenväg. Vänersjöfarten blir då en del av landtransportsystemet och bör därmed finansieras via anslag på samma sätt som vägar och järnvägar.

I en rapport från f.d. Statens skeppsprovvningsanstalt, SSPA, påpekas att det billigaste transportsättet inräknat alla samhällskostnader är sjöfarten. Då inkluderas kostnader för faktorer som miljöpåverkan, intrång i landskapsbilden, buller m.m.

En jämförelse mellan kostnader för fartyg och andra transportmedel utfaller till fartygens fördel. Ett fartyg som lastar 3 000 ton motsvarar sex tåg som vardera lastar 500 ton. Att gods transporteras på Vänern och Mälaren är positivt på flera sätt. Det minskar slitaget och trängseln på ett redan hårt belastat vägnät i området.

Kapaciteten i Södertälje kanal och i Trollhätte kanal måste säkerställas för att sjöfarten på de inre vattenvägarna ska kunna utvecklas positivt på flera håll i Sverige.

Jag vill också ta upp frågor som gäller Gotlandstrafiken. Färjetrafiken har en helt grundläggande betydelse för näringslivet och befolkningen på Gotland. Gods- och persontrafiken ska naturligtvis erbjudas tillfredsstäl-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

lande villkor och goda utvecklingsmöjligheter. Gotland bör betraktas som en del av fastlandet i transporthänseende.

Godstransporterna bör ges ordentliga ekonomiska möjligheter, och persontransporterna måste säkerställas. Trafiken till och från Gotland måste få en långsiktig lösning på Gotlands villkor. Så länge en långsiktig lösning inte kommer till stånd bromsas näringslivets investeringar.

Centerpartiet anser att det är viktigt att riksdagen redan nu bejakar utredningens förslag om att förändra längdmetertaxan och därmed ersätta Gotlandstillägget med statliga medel. För att Gotland ska kunna ges möjligheter att utvecklas är det fullständigt klart att färjetrafiken måste säkerställas.

Jag vill i mitt anförande också ta upp behovet av ökade vägsatsningar, i synnerhet i Värmland. De ovanligt svåra tjälskadorna i Värmland under de senaste åren har tårt mycket hårt på länets tilldelade anslag – anslag som redan tidigare varit intecknade. Nya och gamla vägsador, båda lika angelägna att åtgärda, har nu på ett olyckligt sätt kommit att konkurrera med varandra. De har också kommit upp till en nivå där slitaget har accelererat. I västra Värmland har vägarna under bara ett år försämrats lika mycket som tidigare har skett under tre till fem år.

En gräns är nu nådd, och de värmländska vägarna är sämre än någonsin. Det har också tillkommit ett stort problem, och det är akuta åtgärder för reparation av de översvämmade vägarna. Detta är sådant som måste göras, men det finns inga extra anslag till det, utan man har fått ta pengar från de ordinarie länsanslagen. När oförutsedda händelser som översvämningar inträffar måste man kunna bevilja ökade anslag.

Jag har i ett TT-meddelande läst att biträdande finansminister Lars-Erik Lövdén har utlovat att det skulle anslås pengar som skulle kompensera de kostnader som länen har efter översvämningarna. Vi väntar i Värmland ännu på att få de extra pengar som vi så väl behöver.

Vi ser här ett mycket kortsiktigt agerande. Man måste ha högre ambitioner och vidta åtgärder för en regional utveckling i Värmland. Värmlänningarna har inte råd att vänta längre. Privatpersoner och företag har alltför länge fått dras med transportförhöjningar på grund av regeringens ovillighet att öka anslagen. Insikten om vägarnas betydelse för regional tillväxt är i dag inte tillräcklig. Anslagen måste bli betydligt högre.

Anf. 63 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Jag kommer i mitt anförande att hålla mig till en viktig del av transportområdet, nämligen luftfarten, som tas upp i många av de motioner som nu behandlas. Ett intresse för luftfarten delar jag med många andra ledamöter av denna kammare. I ärlighetens namn ska erkännas att detta stora intresse inte alltid pekar åt samma håll. I många fall pekar det åt helt olika håll. Icke desto mindre är det fråga om ett stort intresse.

Min utgångspunkt är, fru talman, den att luftfarten har sin givna roll inom transportområdet. Det är en roll som hela tiden förändras och utvecklas, och vi har som beslutsfattare och lagstiftare att följa med i denna förändring och påverka den utifrån de behov som uppstår och som behöver tillgodoses.

Något som skiljer luftfarten från vägar och järnvägar är att den inte ingår i några tioåriga åtgärdsplaner. Däremot deltar Luftfartsverket aktivt

i den långsiktiga planeringen för utveckling av vårt transportsystem. I den mer detaljerade fasen av den långsiktiga planeringen av t.ex. väg- och järnvägsåtgärder är sammankopplingen av landtransportsystemens infrastruktur med luftfart och flygplatser naturligtvis mycket intressant. Därutöver finns det all anledning att poängtera ytterligare en skillnad, nämligen att infrastrukturen för luftfart huvudsakligen finansieras av brukarna genom avgifter.

Vilka behov tillgodoser då luftfarten? Fru talman! Detta råder det delade meningar om bland dem som förespråkar luftfart och deras motståndare. För oss socialdemokrater är behovet av flyg i Sverige solklart. Det gäller för både nationellt och internationellt flyg. Jag vill i detta sammanhang nämna riksdagens transportpolitiska beslut 1998. Där fastslogs att det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Samtidigt fastställdes fem delmål, som även anger ambitionen på lång sikt. Dessa var:

- tillgängligt transportsystem
- hög transportkvalitet
- säker trafik
- god miljö
- positiv regional utveckling.

I dessa fem delmål har luftfarten sin naturliga roll i dag och under den tid som vi nu kan överblicka.

Fru talman! Jag nämnde inledningsvis det stora antal motioner som vi behandlar i dag, och jag tänker nu kommentera ett antal av de ärenden som tas upp i dessa motioner.

Vi har i Sverige i dag ett luftfartsverk som är ett affärsdrivande verk med ett flertal olika uppgifter av både affärs- och myndighetskaraktär. Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågan om en uppdelning av Luftfartsverket, senast hösten 2000. Under senare år har en översyn av verksamheten skett, vilken ledde till en omorganisation syftande till ett förtydligande av verkets olika roller. Nu pågår en ytterligare beredning inom regeringen, vilket gör att vi vill avvakta med beslut om förändringar.

För att klara sina uppgifter är Luftfartsverket beroende av de inkomster som avgifterna inom luftfarten genererar. Dessa avgifter är bl.a. start- och landningsavgifter. Nivån på avgifterna och deras utformning får en stor inverkan på luftfarten, inte minst lokalt. Därför anser utskottet att det är angeläget med en avgiftsstruktur som inte är diskriminerande och att avgiftssystemet bör utformas med utgångspunkt i de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen, där positiv regional utveckling är ett viktigt delmål.

Fru talman! En viktig faktor för den regionalpolitiska utvecklingen i hela Sverige är tillgången till attraktiva flyglinjer och start- och landningstider på inhemska och utländska flygplatser.

När vi pratar om inhemska flygplatser är det i första hand Stockholm som avses. Det är också där som de största problemen finns.

Trafikutskottet har uppfattningen att den lösning på problemen som väljs måste uppfylla två grundläggande förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser både inom och utom landet. För det andra måste Arlanda kunna fylla sin roll som nav i det svenska flygplatssystemet.

Då utskottet vet att Stockholmsberedningen har fått i uppdrag att lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser vill utskottet inte föregripa detta arbete.

När det gäller start- och landningstillstånden är det utskottets uppfattning att man måste åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Samtidigt är det angeläget att den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning. Det innebär att man i samband med revideringen av förordningen ska söka säkerställa att EG-rätten gör det möjligt att man även i framtiden kan tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga start- och landningstillstånd på för Sverige godtagbara villkor.

Men, fru talman, det räcker inte med vad jag här har redovisat. Det måste också finnas bolag som trafikerar våra flygplatser.

När det gäller den inhemska trafiken var syftet med avregleringen av inrikesflyget år 1992 att konkurrensen skulle öka och därmed leda till sänkta priser och ett bättre utbud. Under dessa tio år kan emellertid den monopolliknande marknaden knappast sägas ha brutits upp – i varje fall inte varaktigt.

Luftfartsverket har på regeringens uppdrag nyligen sammanställt en rapport om inrikesflygets marknadsförutsättningar. Där redovisas en rad åtgärder för att stimulera konkurrensen. Utskottet förutsätter med anledning av denna rapport att regeringen driver frågan vidare på lämpligt sätt.

Till slut, fru talman, vill jag beröra säkerheten i samband med flygning.

Efter händelserna i USA den 11 september har frågan aktualiserats på ett mycket påtagligt sätt. Konsekvenserna av detta har blivit att arbetet med luftfartsskyddet har getts högsta prioritet inom EU. Vid transportministerrådet den 14 september framfördes som svenskt förslag dels att passagerare och deras handbagage bör kontrolleras lika noga för inrikes- som för utrikesflyg, dels att dagens frivilliga europeiska inspektioner bör bli obligatoriska inom EU. Europeiska kommissionen har presenterat ett förslag till en förordning med planerat ikraftträdande hösten 2002. Förslaget innebär hårdare kontroll av passagerare och deras bagage, ökad säkerhet ombord på flygplan samt ökad kontroll av all personal som kommer i närheten av bl.a. flygplan.

I Sverige har strängare regler införts i inrikesflyget för kontroll av passagerare och bagage, med sikte på ytterligare skärpningar.

Fru talman! Jag vill med detta yrka bifall till reservation 8 i TU2 och i övrigt till utskottets förslag i trafikutskottets betänkanden TU1 och TU2.

Anf. 64 BIRGITTA WISTRAND (m):

Fru talman! Krister Örnfrjäder ägnade sitt anförande åt att tala om flyget. Det skulle jag också gärna göra, men det ska jag göra senare i efter-

middag. Jag har i stället valt som tema för mitt anförande i dag trafiksäkerheten. Den håller på att komma bort i diskussionerna om pengar till vägarna.

I regeringens budget för i år konstaterar man krasst att utfallet för år 2000 med 591 dödade i vägtrafiken kan betraktas som ovanligt ogynnsamt. Verksamhetsmålet var 400 döda. Regeringen konstaterar vidare att nivån för insatserna för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte har nåtts, vilket regeringen har prioriterat. Men vilka slutsatser drar regeringen av detta? Man säger att åtgärderna bör bli tämligen kraftfulla under de kommande åren. Det är ingen diskussion om vem som har ansvaret eller vilket ansvar som Vägverket och andra berörda som arbetar med trafiksäkerheten har för den tragiska utvecklingen.

Vad avser regeringen egentligen att göra? Låter man trafiksäkerhetsarbetet fortsätta som om ingenting har hänt?

Vi i Moderata samlingspartiet har redan tidigare ifrågasatt om det är förenligt med Vägverkets uppdrag att arbeta med trafiksäkerhetsfrågorna. Vi tyckte att de senaste årens misslyckanden gjorde att det var en berättigad uppfattning. Den tycker vi fortfarande är riktig. Vi tyckte därför att hela trafiksäkerhetsarbetet skulle granskas av regeringen. Vi ville se över Vägverkets organisation och andra organisationers arbete för att se hur det går att arbeta med trafiksäkerhet.

Detta är än mer relevant i dag än då.

Även om man via munnen, s.k. *lip service*, ställer sig bakom nollvisionen har regeringen ändå lämnat nollvisionen. Man talar om sina olika insatser, t.ex. mitträcken. Men de är långtifrån vad vi behöver. De är bra, men det behövs väldigt mycket mera.

I år kommer det att bli över 600 döda i trafiken. Målet var 400. Brisande trafiksäkerhet är en av våra största och viktigaste folkhälsofrågor. Trafikolyckor är den vanligaste döds- och skadeorsaken för ungdomar mellan 16 och 24 år.

Fru talman! Som Per-Richard Molén och Lars Björkman tidigare har talat om är en bra väg en förutsättning för trafiksäkerhet. Jag ska inte ägna mer tid åt att tala om regeringens dåliga vägar, men det är oroande att vägarna fortsätter att försämrats. Det finns annat att oroa sig för när det gäller trafiksäkerheten. Det är en rad frågor som regeringen skulle ha klarat av, som riksdagen har beslutat om men där ännu inget har skett.

En enig riksdag beslöt att inrätta en vägtrafikinspektion. Denna fråga utreddes. Det kom ett förslag. Vad hände? Ingenting. Nu säger regeringen att man ska utreda frågan en gång till. Vi menar att en sådan trafikinspektion behövs för att se på vilket ansvar som systemutformaren har och vilket ansvar som ska tas. Det är inspektionen som ska lyfta fram bristerna hos väghållaren och peka på förbättringar. Vågar inte regeringen inrätta en sådan trafikinspektion därför att det skulle bli så stor kritik av det arbete som har gjorts? Varför tillsätts inte någon vägtrafikinspektion? Det är inte bara vi i riksdagen utan många myndigheter och organisationer utanför riksdagen som också har talat om behovet av en stark vägtrafikinspektion. Vi menar att den snarast bör inrättas. Här tror jag att vi har hela utskottet bakom oss.

På samma sätt finns frågan om att utreda inrättandet av en patientofferjour. Denna fråga står riksdagen också bakom. Jag vet inte varför detta inte har skett. Här har vi varje år 5 000–7 000 allvarligt skadade

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

som många gånger – det vet vi från många utredningar och studier – står helt ensamma och för vilka trafikolyckan blir ett trauma som följer dem hela livet. Det finns också 50 000–60 000 lindrigare skadade som på samma sätt kan falla offer för försäkringsbolagens godtycke, där Trafikskadades Riksförbund försöker att hjälpa dem – men utan särskilt stora resurser. Varför kommer inte en utredning om patientofferjour?

I den här frågan vill jag också lyfta fram statistiken. Fortfarande har vi en väldigt osäker olycksfallsstatistik. En utredning i Skaraborg visar nämligen att rader av skadade på sjukhus efter trafikolyckor inte ens var registrerade. De fanns bara i sjukhusets statistik men inte hos polisen.

Fru talman! Även om vi i Sverige är missnöjda med vårt trafiksäkerhetsarbete är olycksutvecklingen ute i Europa ännu mer oroande. En mindre mellanstor svensk stad, nämligen 42 000 människor, dödas varje år i trafiken på de europeiska vägarna, och över en och en halv miljon skadas. Här är det alltså lång tid kvar innan vi kan tala om en nollvision.

Jag vill särskilt peka på sådana åtgärder som handlar om bilbältesanvändning och promillegränser. Där pågår en diskussion, och där har vissa beslut nu fattats inom EU. Men vi behöver arbeta mera för att få gemensamma standarder och föreskrifter, så att det blir säkrare för alla på de europeiska vägarna.

Vad ska vi göra i Sverige? VTI har tittat på skälen till att antalet dödade i trafiken ökar. Man har ställt upp en rad orsaker till att utvecklingen gick ned och till att den plötsligt har gått upp.

Som tidigare har konstaterats var den minskade trafiken ett skäl till att antalet trafikolyckor gick ned i mitten på 90-talet. Men den ökande trafiken enbart kan inte förklara att antalet olyckor nu har gått upp igen.

I den analysmodell som VTI har arbetat med säger man att det finns en rad faktorer som har lett till att dödstalen gått upp på detta sätt. Man har bara gjort en förstudie, men man tar fram några exempel på vilka dessa faktorer skulle kunna vara. Jag vill gärna ta upp och belysa några av dem.

En faktor sägs vara att det är unga bilförare. Här kan man se att andelen bilolyckor med unga människor ökar, och olyckstalen är stora särskilt på sena lördagskvällar och tidiga morgnar. Då är de unga särskilt utsatta.

Man talar också om äldre bilförare i trafiken. Vi vet att äldre är en utsatt grupp, som bilister såväl som gångtrafikanter och cyklisterna. De löper större risk än andra att dödas eller skadas svårt. Det beror på att deras kropp är skörare men också på att de kanske har sämre syn och mindre rörelseförmåga.

Här har det kommit en rad studier som visar att äldre som förare inte är mer olycksdrabbade i trafiken än andra. Vi menar att det kanske inte är tillräckligt utrett än – det har alltså kommit en första utredning – men det är viktigt att vi tittar på det här problemet. I dag är en av sex svenskar äldre än 64 år, och det finns 1 miljon körkortsinnehavare. Om 20 år kommer en av fyra att vara äldre än 64 år. Vi vet inte hur många som då har körkort, men det är säkert minst 2 miljoner.

Därför måste vi se vad det är för risker med äldre bilförare och hur man kan lösa situationen för dem så att de kan behålla sitt körkort men ändå inte öka risken för olyckor.

En annan fråga som man lyfter fram är andelen alkohol i trafiken. I Sverige döms 14 000 rattfyllerister varje år. Samtidigt finns det uppgifter

som säger att det kör omkring 14 000 påverkade i trafiken varje dag. Det är siffror som skrämmar, och de blir inte mindre hotfulla när vi vet att det finns andra typer av berusnings- och bedövningsmedel som används alltmer frekvent.

Därför tror vi att alkoholås i kollektiv- och yrkestrafik skulle kunna vara en konkurrensfördel för företagen. Självfallet behövs det ökad polisövervakning och skärpta promillegränser.

Fru talman! Det är också viktigt att de som kör bil i sitt yrke följer säkerhetsföreskrifterna. Tyvärr har vi haft en ovanligt kraftig utveckling av olyckor inom den tunga trafiken – en fördubbling sedan 1994. Här har vi sett att det är dåliga bromsar, alkoholpåverkan och slarvig körning. Jag tycker att det är väldigt viktigt att nyttotrafiken tar ansvar för sitt arbete och att både beställare och arbetsgivare ställer tydliga krav så att trafik-säkerheten värnas. Det känns oroande att så många olyckor drabbar just dem som har trafiken som sitt yrke.

Fru talman! Det räcker inte bara med säkra bilar och säkra vägar, utan vi måste också ha människor som kör på ett säkert sätt, som har en positiv attityd till trafiksäkerhet, som vill visa hänsyn och som vill följa trafikreglerna. I och med att vägkapitalet har förstörts så mycket som det har gjort, i och med att polisen visar bristande intresse och i och med att vi därför har fått sänkningar av hastigheten som den enda möjligheten att minska dödsolyckorna tror jag att alltför många bilister struntar i trafikreglerna.

Vad vi därför måste göra, som man också säger i VTI:s förstudie, är att få ett helt annat sätt att se på trafiksäkerhet och ett helt annat sätt att hantera trafiken – att visa hänsyn.

Varför är det så att när man sätter upp kameror minskar antalet olyckor på olycksdrabbade vägsträckor? Kan man inte få ned hastigheten och få människor att köra på ett säkert och hänsynsfullt sätt utan kameror? Jag tycker att det är väldigt viktigt att diskutera det. Kan det också bero på att väldigt mycket av trafiksäkerhetsarbetet inte har ägnats åt attitydpåverkande åtgärder?

När det gäller t.ex. cyklister kunde vi se att användningen av hjälmar gick upp ganska dramatiskt i mitten på 90-talet och var uppe i nästan 20 %. Nu har man slutat med kampanjerna för att använda cykelhjälm, och användningen har gått ned till 16 %. Att cykla utan hjälm är ganska farligt.

Jag tror alltså att hela trafiksäkerhetsarbetet måste bygga på de här tre benen: säkra bilar, bra vägar och förare som tar hänsyn. Utan det kommer vi inte att få ned antalet trafikolyckor till noll – den nollvision som vi arbetar för. Jag tror att det är oerhört viktigt att se att det är både spännande och roligt att färdas i trafiken, men det kräver också att man tar hänsyn.

Anf. 65 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Snabba, effektiva och säkra transporter blir hela tiden allt viktigare i det moderna samhället. Vägarna är också utan tvekan den mest betydelsefulla beståndsdelen i infrastrukturen. Alla andra transportslag förutsätter ett bra vägnät för att hela transportkedjan ska fungera från dörr till dörr. Sverige har också ett mycket stort vägnät i förhållande till en relativt liten befolkning.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Det råder, som sagt var, ingen som helst tvekan om att det finns starka önskemål från alla håll i landet om upprustningar och investeringar i vägnätet. Vi som sitter i trafikutskottet har vid otaliga tillfällen talat med kommunpolitiker, näringslivsföreträdare och vanliga medborgare som har krävt satsningar för ett förbättrat vägnät. Därför känns det nu bra att vi kan ta beslut som gör att vi får ett betydligt bättre vägnät i framtiden.

Under 90-talet blev vi tvingade att spara väldigt hårt på statens finanser, för att få ordning på dem. Besparingarna drabbade alla utgiftsområden – inte minst vägarna. I takt med att den förda ekonomiska politiken har gett resultat och samhällsekonomin blivit allt bättre har vi också fått alltmer trafik på våra vägar. Särskilt den tunga trafiken har ökat under senare år. Mer trafik och tyngre trafik i kombination med en alltför låg nivå på vägunderhållet har gjort att vägarna på många håll har slitits ned.

Därför är det nu nödvändigt att satsa mer pengar på vägunderhåll. I infrastrukturpropositionen föreslås därför att 87 miljarder kronor satsas på drift och underhåll av vägar under den kommande planeringsperioden. Det innebär att vi i den nya planeringsperioden kommer att satsa 1 200 miljoner kronor mer varje år på att underhålla våra vägar.

Fru talman! I stora delar av landet har vi problem med tjälskador på vägarna under tjällossningsperioden. Detta leder till kraftiga kostnadsökningar för transporterna, vilket i sin tur hämmar utvecklingen av bl.a. skogsindustrin. Dessutom har tjälskadorna stora negativa effekter på utvecklingsmöjligheterna för turistnäringen och övrigt näringsliv. Därför känns det bra att nu få vara med och besluta om att satsa 17 miljarder kronor på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Med den här satsningen räknar vi med att under den kommande planeringsperioden nå full bärighet året om på de vägar som är viktiga för näringslivet. Vi uppnår också en bättre tillgänglighet för både medborgare och näringsliv samtidigt som förutsättningarna för en positiv regional utveckling i hela landet förbättras avsevärt.

Men det räcker inte med att underhålla och rusta upp vägnätet. Vi måste också satsa på att utveckla och rusta upp vägtransportsystemet. Därför satsar vi nu 39 miljarder kronor på investeringar i det nationella stamvägnätet, och avsätter också 30 miljarder till länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

I debatten har det tidigare här framkommit och hörts från visst håll att de här 30 miljarderna skulle vara en sänkning från nuvarande nivå. Så är det inte. I den gamla planen ligger nämligen bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på det här området i de regionala planerna, men i den nya planen ligger detta utanför. Därmed blir detta betydligt mer pengar än vad vi har i dag.

Med de här insatserna kommer vi att kunna bygga bort de mest angelägna kapacitetsbristerna. En satsning på vägarna bidrar också till att öka både framkomligheten och säkerheten samtidigt som det ger bättre förutsättningar för arbetspendling.

Fru talman! Den s.k. BREV-utredningen om enskilda vägar har diskuterats häftigt sedan den presenterades i somras. Särskilt människor på landsbygden har oroats av förslaget att omvandla ett mycket stort antal allmänna vägar till enskilda vägar. Många röster har höjts för att vi ska kasta hela utredningen i papperskorgen. Om detta hade varit det enda

förslaget i BREV-utredningen hade vi väl också kunnat göra det. Men så är det ju inte. Vid sidan av just det förslaget finns en rad andra förslag i utredningen som är väl värda en seriös behandling. Därför har utredningen gått ut på remiss. Remissvaren ska vara inne senast den 7 januari, och sedan ska detta beredas på vanligt sätt i Regeringskansliet. Då får vi ett ordentligt underlag för att kunna fatta ett beslut som är bra och välgrundat när det gäller enskilda vägar och hur de ska hanteras i framtiden.

När det gäller förslaget i utredningen om att omvandla ett mycket stort antal allmänna vägar – närmare bestämt 1 600 mil – behöver vi faktiskt inte invänta vare sig remissomgång eller beredning i Regeringskansliet. Vi kan lätt konstatera att det inte finns något som helst stöd i samhället, och inte i den här riksdagen heller, för de tankegångarna. Vi slår därför redan nu fast i utskottsbetänkandet att vi inte ska genomföra detta förslag.

Fru talman! Jag har hittills talat om vad vi vill göra under den kommande planeringsperioden, 2004–2015. Med tanke på de stora behoven på vägområdet är det också nödvändigt att sätta in åtgärder på kort sikt. För att komma i gång med satsningar på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion ökar vi insatserna på det området med sammanlagt drygt 2,1 miljarder kronor under åren 2002–2004. För att kunna dra i gång andra angelägna vägprojekt avsätter vi 4,3 miljarder kronor under samma år. Dessa insatser innebär att vi snabbt kommer upp till en högre nivå, som är nödvändig för att upprätthålla en bra status på vägnätet.

Fru talman! Eftersom Monica Öhman tidigare har redogjort för våra yrkanden avstår jag från att upprepa dem.

Anf. 66 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag ska kort ta upp några saker som Hans Stenberg tog upp i sitt anförande. Jag tror att Hans Stenberg nu har tagit på sig det där tomteskägget som Björn Rosengren lämnade efter sig när han gick ifrån kammaren. Det låter så när man lyssnar på allt det goda som ska hända under planperioden när Socialdemokraterna får regera – *om de får regera*.

Det som vi har kritiserat så starkt och som vi egentligen inte har fått något svar på är att det under de tre närmaste åren inte händer någonting när det gäller drifts- och underhållsinsatserna. Vägverket har i ett pressmeddelande gett besked om att man under de närmaste tre åren inte kan hämta igen något av det eftersatta underhåll som vi är överens om finns runtom i landet. Det är alltså det som vi kritiserar. Om man menar allvar med en storstilad satsning borde man kunna göra någonting nu i närtid, när vi har ordning i statsfinanserna och vill prioritera detta. Men vi ser ingenting av det. Man rullar vidare med 6 miljarder kronor först om tre år, med all den osäkerhet som är förenad med en sådan väntan. Då ska man upp till sju miljardersnivån.

Jag ska också ta upp BREV-utredningen och enskilda vägar kontra allmänna vägar. Man har gjort ett stort nummer av att socialdemokraterna i utskottet har gått oss till mötes – vi som har krävt att man ska avfärda detta med att överföra allmänna vägar till enskilda vägar. Jag måste fråga Hans Stenberg om vad utskottet faktiskt skriver i den allmänna texten. En överföring på det mycket omfattande sätt som föreslås i utredningen vill man inte vara med på, skriver man. Men hur mycket vill man

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

då vara med på? Är det 500 mil väg, 700 mil väg eller vad är det för någonting som Socialdemokraterna kan tänka sig?

På den här punkten i BREV-utredningen har vi tydligt sagt att vi inte tycker att det är acceptabelt över huvud taget att diskutera en överföring på detta sätt. Därför har vi en reservation.

I övrigt kan jag dela Hans Stenbergs uppfattning om att det finns en del annat i BREV-utredningen som är värt att diskutera. Men just på den här punkten är det viktigt att ge ett tydligt besked. Jag hoppas att Hans Stenberg kan ge det i sin replik.

Anf. 67 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag ska börja med BREV-utredningen. Om man läser reservationstexten och om man läser vad vi har skrivit i majoritetsförslaget ser man att det inte är någon större skillnad. Det är nog så att Sven Bergström inte vill förstå vad vi skriver och vill tolka in något annat i det. Anledningen till att vi inte skriver – och det gör inte de borgerliga partierna heller i sin reservation – att man över huvud taget inte ska överföra en enda allmän väg till enskild väg är att det hela tiden under alla de år som vi har haft systemet med statliga, kommunala och enskilda vägar kontinuerligt görs prövningar på enskilda vägprojekt. Man prövar om vägarna ska vara allmänna eller enskilda. Denna prövning måste fortsätta. Den ska alltid finnas i samhället.

Vad vi säger och menar från utskottsmajoriteten är att vi inte tänker genomföra detta utredningsförslag. Jag tycker att vi har skrivit det klart, men om man vill missuppfatta det så går det förstås. Men jag säger det nu: Vi tänker inte genomföra det förslaget!

Det är riktigt att det inte finns några pengar till drift och underhåll 2002 och 2003. Det blir ingen ytterligare satsning på det. Sven Bergström gav lite grann av svaret själv. Han pratade nämligen om att få ordning på statsfinanserna. Vi socialdemokrater är oerhört måna om att ha ordning på statens finanser. Vi tänker faktiskt följa den budgetlag som vi har. Vi har inte utrymme att höja denna del under utgiftstaket. Däremot satsar vi på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion – och det är oerhört angeläget i de trakter som Sven Bergström och jag kommer ifrån.

Anf. 68 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag välkomnar att Hans Stenberg liksom Björn Rosengren är tydligare här i kammaren än det vi har hört i utskottet och de signaler som vi har fått från Näringsdepartementet. Nu säger man att det inte blir någonting av. Det välkomnar jag och, utgår jag från, övriga reseranter.

Men nog är det här en betydande skillnad, Hans Stenberg. Ni i majoriteten har skrivit att en överföring av allmänna vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås vill ni inte vara med om. I reservationen säger vi i klartext att vi motsätter oss dessa förslag i BREV-utredningen, punkt slut. Hans Stenberg borde förstå skillnaden mellan dessa olika sätt att uttrycka sig.

När det sedan gäller drift och underhåll medger Hans att det inte händer någonting under tre år framåt, och det är det som är det sorgliga. Naturligtvis kunde man genom att prioritera annorlunda klara det här under utgiftstaket, för Centerpartiet har precis samma höga ambitioner

som Socialdemokraterna för att klara ansvarsfulla statsfinanser. Det har vi visat under många år under 90-talet. Dem tänker vi inte heller urgröpa. Men vi har ju i en balanserad budgetmotion preciserat hur vi vill klara detta och ändå kunna satsa mer. Vi satsar alltså 6,5 miljarder mer än vad regeringen gör under de närmaste tre åren.

Det är att beklaga att vi inte kan få någon handlingskraft i just drift och underhåll under de närmaste tre åren, för varken jag eller Hans Stenberg vet hur budgetläget och konjunkturläget ser ut om tre år, hur mycket pengar vi har till att göra dessa satsningar. Därför är det lite grann med tomteskägget på som Hans Stenberg nu kan vara frikostig för en period långt bortom den vi nu diskuterar.

Anf. 69 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Förra gången Sven Bergströms parti tillsammans med de borgerliga partierna regerade i det här landet hamnade vi i en oerhört djup ekonomisk kris. Jag vill inte här påstå att det enbart var de borgerliga partiernas fel, men nog hade de en stor del i det.

En av lärdomarna av den djupa ekonomiska krisen, som vi faktiskt kan vara överens om allihop i den här kammaren, är att vi ska ha ett system med ett fast utgiftstak som vi lägger fast tre år framåt i tiden. Jag tycker att man ska ha respekt för det systemet och inte kasta med pengarna fram och tillbaka under perioden.

Satsningarna på det här området ska ju Sven Bergström göra tillsammans med de andra borgerliga partierna. Om man nu ska skaka fram mer pengar till drift och underhåll av vägar ska det ju betalas genom en betydligt lägre nivå på järnvägsinvesteringarna än vad vi har tänkt oss. Det framgår väldigt tydligt när man läser era motioner. Det ska ju också finansieras tillsammans med de andra borgerliga partierna som vill ha kraftiga skattesänkningar. Åtminstone Moderaterna föreslår det.

Det känns som att vilken nivå vi socialdemokrater än lägger oss på kommer de borgerliga partierna att lägga sig lite grann över. Och det är förklarligt att man i oppositionsställning tar chansen att göra så, men jag tycker inte att det känns särskilt trovärdigt.

Anf. 70 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag vill inleda med att instämma i de tidigare yrkanden som har gjorts av mina moderata kolleger.

Jag känner att jag vill hålla mig till den infrastrukturproposition som nu antligen ligger på vårt bord för debatt och beslut.

Det skulle ha kunnat vara en stor dag i dag om infrastrukturpropositionen hade innehållit det som så många hade hoppats på, nämligen en riktig satsning på vårt vägnät. Det är egentligen precis vad Rosengren antydde skulle komma efter det förslag som kom från oss moderater i våras. Då ansåg han att de satsningar och de förslag som vi kom med var för små.

Många i vårt land hade stor tillförsikt till att det skulle komma något alldeles extra när det nu skulle komma en proposition. Det fanns ju skäl att verkligen tro på detta eftersom den blev så försenad så många gånger. Vi minns alla att den var aviserad till mars 2000. Då blev det inget. Sedan aviserades den till våren 2001. Det blev heller inget den gången.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Men nu finns den här, och vad blev det? Det är frågan. Inte blev det speciellt mycket.

Det kan kännas lite symboliskt, men det är nog mer en händelse att vi nu ska behandla detta betänkande strax före jul 2001. Julen är ju annars för många en tid när man får önska sig saker och tomten kommer med paket som förhoppningsvis innehåller just det som man önskar sig.

Vänsterpartister och miljöpartister bör känna sig rätt nöjda. Det har vi hört under dagen. Men alla vi andra som trott på att vägarna äntligen skulle få en riktig återhämtning kan definitivt sluta att tro på både tomten och Rosengren.

Det har nämnts tidigare i debatten att analyserna i propositionen är bra, men åtgärderna följer inte analysen. Analysdelen rekommenderas till läsning för alla dem som är intresserade av infrastrukturfrågor.

När det gäller den senare delen, som innehåller de olika förslagen och framför allt finansieringen, kanske man kan säga att den nog mer bör tilltala den del av befolkningen som gillar matematiska krumbukter. Det har det getts tydliga exempel på tidigare här i debatten av såväl Sven Bergström och Per-Richard Molén som Johnny Gylling.

Infrastrukturpropositionen ska gälla för 2004–2015, en ram på tolv år. Man kan i sig fundera över varför perioden utökas med två år, men det ska vi låta passera. Hans Stenberg har ju gjort klara redovisningar och, som jag sade, sedan satt på sig tomteskägget. Och det är väl kanske det framför allt som gör att det finns all anledning att kommentera detta med ekonomin än en gång.

Den satsning som man vill göra i närtid under åren 2002–2004 är i och för sig lovvärd. Men att först tala om att man ska ha en infrastrukturproposition för perioden 2004–2015 och en planeringsram på 364 miljarder under tolv år och sedan ta medel från den tidsperioden för att tidigarelägga projekt innan planeringsramen börjar gälla kan man starkt ifrågasätta.

Planeringsramen ska enligt betänkandet vara 364 miljarder. Därav fattas 57,8 miljarder, och regeringen ska återkomma till hur det ska finansieras. Men det beror på, som regeringen skriver, att det är en ambitionsnivå. Man reserverar sig för den ekonomiska utvecklingen. Jag tycker att formuleringen på s. 37 är tänkvärd.

Vidare ska jag ta upp de nya lånen på 23 miljarder. Det som återstår är det som är anslag, och det är 283 miljarder kronor. Att jag vill ge denna redovisning är för att ingen ska behöva säga: Men så trodde vi inte att det var uträknat, utan vi trodde att det fanns täckning för vad som sades i debatten.

Jag påstår på inget sätt att detta är dolt, utan det går att läsa ut. Men det är få som använder dessa drastiskt lägre siffror när de vill tala om alla satsningar de drömmer om när tomteskägget är på.

Det grundläggande problemet med den framtida infrastrukturen kommer att vara att vi inte kommer att få se någon återhämtning av vägkapital. Den anslagsnivå som vi kommer att ha de närmaste tolv åren innebär att det nödtorftigt går att bibehålla dagens vägar i nuvarande standard, men vi får inte se några förbättringar.

Att fördelningen mellan väg och järnväg har fått den vridning den har beror säkert på många natters förhandlande inom regeringsunderlaget.

Dessa förhandlingar kan jag som åskådare tycka inte bara gjordes nattetid utan i ett totalt mörker.

Det är svårt att förstå den fördelning som görs med tanke på det som tidigare sagts av flera talare, dvs. att analysen talar för att vi måste klara av den mycket stora behovsökning som kommer att ske på vägsidan. Det är det som vi tycker fattas.

45 % av infrastrukturpropositionens pengar läggs på järnvägar och 55 % på vägarna. För att göra en rimlig jämförelse mellan det moderata förslaget och regeringens förslag, som nu ligger på bordet, ser det ut som följer: 283,2 miljarder har regeringen finansierat genom anslag. Det moderata förslaget är 325 miljarder. Vi fördelar dessa 325 miljarder genom att satsa 225 miljarder på vägar, för investering, drift och underhåll, och 100 miljarder på järnväg.

Regeringen säger att den vill satsa 173 miljarder, men det är endast 155 som är med i det anslag som jag tidigare redovisat – 155 mot Moderata samlingspartiets satsning på 225 miljarder kronor.

Vi känner till det mycket stora behov av resurser som finns för vårt vägnät, både för investeringar och för drift och underhåll. Att det då görs satsningar på järnvägen som vida överstiger Banverkets planerade ramar är svårt att förstå. Jag klarar inte att stå hemma i Värmland och förklara att vi har fått betydligt mer till Banverket än vad dess planer är på.

Infrastrukturinvesteringar är en given framgångsfaktor för vårt land. Det gäller både stad och landsbygd i olika regioner för att man ska kunna stärkas. Med de begränsade resurser vi faktiskt har måste det göras en prioritering. Det är i fråga om den som jag är så starkt kritisk till fördelningen. Storstäder, och särskilt Stockholm, har sina problem genom att satsningar uteblir. Det är en förutsättning för hela vårt land att våra stora städer fungerar. Getingmidjan och Förbifart Stockholm är exempel på satsningar som snarast måste komma till stånd.

Landsbygdens överlevnad utan infrastruktursatsningar är en omöjlighet. Då talar jag i huvudsak om vägar. Det är vägar som når människor på landsbygden – inte järnvägar. Det enskilda vägnätets betydelse har Lars Björkman tidigare tagit upp, men det är värt att upprepa att om inte erforderliga satsningar kommer till stånd kommer glesbygden att avfolkas i än snabbare takt. I så fall ska vi minnas att det var järnvägen som fick satsningen samtidigt som landsbygden avfolkas.

Lika väl som det jag tidigare nämnde, att det är en förutsättning för hela vårt land att våra stora städer fungerar, är det en förutsättning för våra stora städer att landsbygden fungerar. Men då krävs det också infrastruktur.

Att knyta samman olika regioner ses som viktigt, inte bara för oss som har moderata synpunkter utan också ur ett stort EU-perspektiv. Att knyta samman de nordiska huvudstäderna är, som ni känner till, ett s.k. TEN-projekt där en viss liten del av finansieringen kommer från EU. Det finns 14 sådana projekt, och ett av projekten är att förbinda våra huvudstäder. Men det projektet ligger tyvärr i C-klass, som det heter. Det är den lägst prioriterade klassen. Varför är det så lågt prioriterat av EU? Jo, det beror på den svenska regeringen och att denna inte har lagt ned den kraft som krävs för att från svensk sida visa den rätta viljan, att man tror på detta.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Det vore av stor betydelse för många regioner om vi fick den nordiska triangeln genomförd och bl.a. fick full motorvägsstandard mellan Oslo och Stockholm. Det är ett tydligt exempel på att infrastruktursatser utanför storstäder ger väldigt mycket, i det här fallet exempelvis för Värmland. Det enda man kan begära i det fallet är en skärpning från regeringen och att denna börjar engagera sig i sådana viktiga projekt som dessa TEN-projekt är exempel på.

Luftfart och sjöfart tas inte alls upp i betänkandet. De skäl som regeringen haft för detta ställningstagande kan tyckas underliga, men faktum kvarstår. Det behövs planering och olika typer av beslut för att säkerställa framtiden för såväl luftfart som sjöfart.

Ett lysande exempel på en akut situation som tidigare har nämnts här i talarstolen är Vänersjöfarten. Det försvinner årligen stora mängder gods från Vänern till andra transportslag samtidigt som alla påtalar vikten av sjöfarten. Vi minns vad det beror på. Till stor del blev detta förflyttat till järnväg på grund av politiska beslut. Om man någon gång kan tycka att ett ordspråk kan förstärka en situation så är det just när det gäller Vänersjöfarten. Man kan säga att kon dör medan gräset växer. Det är allvarligt för Vänersjöfarten, och det måste till en lösning. Vi vet alla att det finns stora mängder gods som borde ha förutsättningar att kunna transporteras på Vänern, men på grund av politiska beslut som fattats här i kammaren försvinner sjöfarten successivt.

Fru talman! Den redovisning som jag nu har gjort av regeringens förslag visar att det inte blev så mycket av allt tal om stora satsningar på det svenska vägnätet. Vi kommer inte att få se några förbättringar. Det är jag den förste att beklaga.

Nu i juletid, när barnen väntar på tomten, kan man ju också för barnens skull beklaga att vägnätet inte får de förbättringar som krävs för att tomten ska komma fram i tid till alla barn. Han kan ju knappast börja åka tåg heller, för då vet man rakt inte om och när han kommer fram. Tomten kan börja sin resa som tomte och i värsta fall komma fram som påskkärning.

Anf. 71 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström är upprörd över att det, som han säger, inte blev så mycket av infrastrukturpropositionen. Det blev inte så stora satsningar.

I mars i år lade Moderaterna fram ett eget förslag till infrastruktur-satsning. Det landade på 281 miljarder. Det tyckte ni då var alldeles tillräckligt. Ni gick ut i en presskonferens och talade om att ni minsann ville satsa på infrastruktur. Nu när vi föreslår 364 miljarder är det helt plötsligt ingenting. Jag vet inte att det har hänt något så där alldeles dramatiskt under de 7–8 månaderna sedan ni lade fram er s.k. infrastrukturproposition. Det skulle vara intressant att höra vad det är som har gjort att Moderaternas bedömning har förändrats så radikalt.

Sedan står Rådström också och låtsas som om Moderaternas förslag är finansierat till sista kronan ända fram till 2013. Jag skulle önska att jag hade samma möjlighet att se in i framtiden, att veta vilka regeringar som ska sitta, att veta hur samhällsekonomin utvecklas varje år tio år framåt i tiden.

Om inte annat borde Rådström kunna göra sig en rejäl hacka på aktiebörsen med den framsyntheten.

Det skulle vara intressant att veta hur säker man är. Är det inte så, Jan-Evert Rådström, att när det gäller utrymmet och hur det kommer att gå att genomföra planerna – vare sig det är vår proposition som ska genomföras eller det är ni, om ni får regeringsmakten, som ska genomföra ert förslag – då är det hur samhällsekonomin utvecklas under åren framöver som avgör hur mycket av det här som vi klarar?

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

Fru talman! Det förslag som vi lade fram i våras på, som Hans Stenberg säger, 281 miljarder kronor gällde en period på tio år – utifrån de förutsättningar som vi då hade att ta hänsyn till. Nu ligger vi på 325 miljarder. Vi försöker inte slå det förslag som ni kommer med när ni talar om 364 miljarder. Det jag vill påvisa, och detta är det anmärkningsvärda – det gäller ju socialdemokrater som påstår sig ta ansvar för ekonomi osv. – är att det är fråga om luftpengar, om ingenting. Det är vad jag redovisar.

Hans Stenberg borde gå tillbaka till sin kammare och fundera på hur han ska bära sig åt när han står i ”göran”, i leran, uppe i Sundsvall och ska försöka förklara att det inte går att få grus på vägarna med pengar som egentligen inte finns. Det är detta som är det verkligt stora problemet. Om det är några som tar ansvar för ekonomin – det vill jag säga – så är det vi i vårt förslag.

Anf. 73 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det här väcker några frågor.

Rådström säger att förslaget i våras lades fram utifrån de förutsättningar som då fanns. Men på vilket sätt har förutsättningarna förändrats när det gäller infrastrukturen? Hur mycket har alltså infrastrukturen, vägnätet och järnvägsnätet, förändrats under de här månaderna? Det skulle det vara intressant att veta.

Om man skulle följa Rådströms resonemang, då skulle man aldrig lägga fram några infrastrukturpropositioner. Ingen regering kommer ju någonsin att kunna veta vad som händer några år framåt i tiden. Man vet ju inte ens om man själv har regeringsmakten.

Gör tankeexperimentet att gå tio år tillbaka i tiden! Då hade vi ett helt annat Europa. Hur ska man kunna veta exakt hur utvecklingen blir? För att det ska fungera måste man lägga fast en planering att jobba efter; detta för att vartefter kunna driva fram projekten. Där har nog vi socialdemokrater en betydligt högre trovärdighet än Rådström och hans parti. Vi har tagit ansvar för samhällsekonomin och har, sedan vi tog över regeringsmakten efter Rådströms partivänner, förflyttat det här landet från att vara ett av de länder i Europa som har de uslaste finanserna till att vara ett land som är ett föredöme för andra länder när det gäller sättet att hantera statens finanser. Jag tror alltså att vi har betydligt bättre möjligheter att genomföra våra planer än vad Moderaterna har.

Anf. 74 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Hans Stenberg säger att förutsättningarna inte har förändrats nämnvärt sedan i våras, och det är mycket riktigt så. Vi satsade 281

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

miljarder för en period av tio år. Nu har vi en diskussion här om tolv år. Det visar att vi ligger under utgiftstaket. Vi gör prioriteringen att infrastrukturen är viktig.

När Hans Stenberg samtidigt går ut och anklagar oss moderater för att inte ta ett ekonomiskt ansvar måste jag ännu en gång fråga: Hur kan Stenberg gå ut och prata om satsningar på 319 miljarder plus räntor och amorteringar – alltså 364 miljarder – när ni har stora delar ofinansierade? Det vore hederligt om ni talade om vägsatsningar och järnvägssatsningar på en nivå motsvarande vad ni har medel för. Det fattas, Stenberg, mycket stora pengar i fråga om detta förslag, och det är detta som är allvarligt. Men det lackar mot jul, och tomten är tydligen här.

Anf. 75 STURE ARNESSON (v):

Fru talman! Som synes har jag redan tomteskägget på mig.

Jag har inga bekymmer med att komma hem till Värmland och tala om vad som står i den här infrastrukturpropositionen.

Vi satsar 104 miljarder på drift och underhåll av vägar samt på tjälsäkring. Men jag undrar, Jan-Evert Rådhström, om man hemma i Värmland är så glad om du kommer och säger att du vill satsa 30 miljarder i Stockholm. Dessutom åberopades från moderat håll att SIKA sagt att sådana investeringar är pengar i sjön, att de inte kommer att vara till hjälp för trafiken i Stockholm. Tala om det för väljarna hemma i Värmland! De blir nog inte så glada.

Nu ska jag säga lite grann om järnvägen.

Vi i Vänsterpartiet är stolta över den järnvägssatsning som görs i infrastrukturpropositionen. Vi har hört många högljudda kritiker, inte minst här i kammaren i dag. Jag vill ge de skäl som vi i Vänsterpartiet har för att satsa på järnvägen. För detta har vi fyra skäl.

För det första: Vi vill överföra gods som fraktas längre avstånd till järnväg. Det sker redan i dag. Green Cargo bedriver en rationell och effektiv järnvägstrafik. SSAB, Assi Domän och Stora Enso tillhör stor kunderna. Propparna i systemet finns inte i Sverige, utan vi har ett effektivt godssystem i Sverige, som dock kan bli bättre. Propparna i dag finns i stället ute i Europa. Det gäller då höga banavgifter i Danmark och Tyskland, dålig teknisk samordning över gränserna, byråkrati samt nationella järnvägsbolag som har olika regler. Vi i Vänsterpartiet är normalt inte pigga på avregleringar, men en avreglering av långväga godstrafik i Europa stöder vi.

Det händer stora saker i Europa just nu på det här området. EU:s järnvägspaket slår igenom, åtminstone vad gäller långväga gods. EU:s vitbok har kommit. Trängselproblemen i Europa ska i första hand mötas med satsningar på järnväg. Kilometerskatt är på gång i Tyskland och i många andra länder.

En genomsnittslastbil som större delen av året kör på *Autobahn* kommer att få betala i genomsnitt 200 000 kr i kilometerskatt per år. Schweiz och Österrike har redan höga miljöavgifter på lastbilstransporter över Alperna.

Idén att varje transportslag ska bära sina kostnader är också på gång inom EU.

När allt detta sker ute i Europa, ska vi i Sverige då sitta och titta på? Vi måste ha en beredskap och kunna öka godsmängderna kraftigt på

järnvägen i Sverige. Då handlar det om att eliminera flaskhalsar, om att bygga fler spår där det finns en konflikt mellan godståg och persontåg, om att öka längden på tågen, om att kunna ta högre och bredare transporter och om att bygga banorna så att de tillåter högre axeltryck.

Exempel på nya banor som vi vill satsa på är banan Kalix–Haparanda och Botniabanan med ett dubbelspår för gods upp till Norrland. Godsstråket väster om Vänern mellan Borlänge och Göteborg avlastar norr om Hallsberg. Vi får ett dubbelspår på sträckan Öxnared–Göteborg i en förtida satsning. Vidare handlar det om ett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Mjölby och om en fullt utbyggd västkustbana med gods från Oslo och Göteborg. Kapaciteten i Skåne för att godstågen ska ta sig fram med flera spår är också mycket viktig.

För det andra: En fortsatt satsning görs på snabbtåg, som faktiskt är en succé i Sverige i dag. När det gäller Sundsvall, Gävle, Borlänge, Karlstad, Göteborg, Linköping och Norrköping åker väldigt mycket folk med X 2000, som tar passagerare från flyget. Det tycker vi är bra.

Vidare gäller det Botniabanan med snabbtågstrafik mellan Sundsvall och Umeå. Östersund ska också knytas till det här nätet. Flaskhalsar ska bort på Ostkustbanan.

Per-Richard Molén, det är inga problem att hitta bra järnvägsinvesteringar!

Dessutom har vi sträckan Järna–Skavsta–Gistad – början på en ny snabbjärnväg söderut. Vi har också sträckan Göteborg–Landvetter–Borås – början på en götalandsbana.

Oslo–Göteborg–Köpenhamn – satsning på snabbtåg. Oslo–Stockholm kommer att gå på fyra timmar om tre fyra år.

För det tredje: interregional- och regionaltåg. Vi har många bra exempel i dag. Eskilstuna–Västerås – bo där och jobba i Stockholm eller tvärtom, en timmes restid, det går alldeles utmärkt. Vi har Pågatågen, Blekinge kustbana, vi har nya Reginatåg, Tåg i Bergslagen, Västtåg i Västmanland, och fler står på tur.

För många glesbygdskommuner, Jan-Evert Rådhström, som tappar sitt befolkningsunderlag är det här faktiskt en överlevnadsfråga. Snabba regionaltåg gör det möjligt att pendla längre sträckor men bo kvar i glesbygden. Skatteunderlaget blir kvar i glesbygdskommunen. Vi kan bevara service och standard på skola och äldreomsorg. Vi vill fullfölja de här satsningarna, som elektrifieringen av Blekinge kustbana, Hallsberg–Flen, Katrineholm–Stockholm, Nyköping–Stockholm. Men då måste vi naturligtvis, och där är vi eniga, bygga ut getingmidjan i Stockholm.

Vi säger också ja till tunneln i Hallandsåsen under vissa förutsättningar. Det kommer att kunna skapas förutsättningar inte minst för regionaltrafik som inte kan ta sig fram i dag mellan Halmstad, Helsingborg och Malmö. Vi säger ja till Hallandsåstunneln, men miljökraven måste klaras. Vi har en passus om att en oberoende expertgrupp ska följa det fortsatta arbetet vad gäller miljö och säkerhet.

Runt Göteborg måste vi bygga mer spår för regionaltrafiken, jag har nämnt Borås–Göteborg. Alingsås–Göteborg måste byggas ut. I och med dubbelspår i Öxnared i Göteborg får vi möjligheter till regionaltrafik Vänersborg–Trollhättan–Göteborg. I Skåne är Citytunneln bra för regionaltrafiken. Vänsterpartiet tycker fortfarande att det är en dyr lösning

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

och att statens andel egentligen blev för stor. Men det här är en förhandlingsuppgörelse, och den ska vi följa.

För det fjärde: kollektivtrafiken. Där är jag stolt igen över det investeringsbidrag på 4,5 miljarder till spårbunden trafik som kommer till stånd. Och det behövs, för nu kommer ett litet inlägg där jag inte är så nöjd. Många länshuvudmän är i ett bekymmersamt läge. Upphandling och konkurrens betydde i början av länshuvudmannareformen mycket kraftiga vinster för samhället, men hur ser det ut i dag? Jo, många mindre bussbolag och taxiföretag har slagits ut. Bussbranschen har haft en period med mycket låg lönsamhet. I dag konkurrerar ofta bara två tre stora företag på bussidan när trafikhuvudmän gör sina upphandlingar. På tågsidan är konkurrensen ännu sämre. Det resulterar nu i anbud som betyder höjningar med 15–40 %.

Jag gillar inte den här utvecklingen, för det är alltid landsting och kommuner med dålig ekonomi som drabbas värst. Hur ska fattiga Norrlandskommuner och landsting med stor befolkningsminskning kunna satsa på kollektivtrafiken när man har fullt upp med att försöka klara sjukvård, äldreomsorg och skola?

Värmlandstrafik, Jan-Erik Rådström, höjde priset på månadsbiljett på tåg med 50 % häromdagen. Det är ingen bra utveckling. Jag har fått brev från ungdomar som jag gärna visar. Det finns ungdomar som tycker att vi ska ha tåg i Värmland också.

Även SJ AB, det bolag som sköter persontrafiken, är i kris. Chefen lämnar därför att de inte kan ta ansvar för säkerheten. Underhåll, service och kvalitet är ett bedrövligt kapitel. Vi har försenade tåg, och missnöjda resenärer är legio. Den här uppdelningen i en massa bolag och *outsourcing* av verksamheter i mängd och interndebiteringar kostar pengar. Inte ens departementet kan hålla rätt på SJ:s alla bolag. Jag har i min hand ett yttrande från Statens järnvägar där Justitiedepartementet bett SJ yttra sig över en departementspromemoria om åtgärder mot klotter. SJ:s yttrande lyder: Statens järnvägar, som är en avvecklingsorganisation, har inga synpunkter på promemorian. Det var SJ AB som skulle ha haft remissen. I mina mest mörka stunder tror jag att hela SJ är ett avvecklingsbolag.

Green Cargo höjer sina anbud kraftigt i glesbygden till sågverk och industrier. Vem tar samhällsansvaret? Vem tar ägaransvaret? Vem tar ansvaret för att de transportpolitiska målen nås?

De socialdemokrater jag möter i Kollektivtrafikutredningen är bekymrade. Jag hoppas att regeringen också kommer att ägna sig lite grann åt den frågan. Det räcker inte med infrastruktur, vi måste ha trafik på spåren också.

Slutligen till frågan om Estonia. Jag har för partiets räkning redan deltagit i partiöverläggningar med regeringen, och vi har där sagt nej till en ny haveriutredning. Det är fortfarande vår uppfattning.

Så vill jag rikta ett tack till Per-Richard Molén för en trevlig samvaro. Jag var lite orolig här ett tag för vem som skulle kalla oss kommunister i fortsättningen, men Elver Jonsson verkar ta upp Moléns fallna mantel, så jag tror att det kommer att ordna sig.

Tack, fru talman!

Anf. 76 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Om Sture Arnesson är orolig för att ordet kommunist kommer bort kan jag väl gärna ta över rollen att använda det i fortsättningen.

Jag tycker att Sture Arnessons anförande andas av att han söker konflikt mellan storstad och landsbygd. Jag tycker att den diskussionen är förlegad. Jag sade i mitt anförande att landsbygd är beroende av storstad och storstad är beroende av landsbygd. Jag ser inget problem i att komma hem till Värmland och säga att jag står för att det ska göras satsningar i Stockholm. Getingmidjan är ett tydligt exempel. Förbifarter i Stockholm ställer jag upp på. Det är viktigt för hela vårt land att näringen och de som verkar i storstäder också har en dräglig situation.

Men det är underbart i all bedrövelse att höra Sture Arnesson ta alla exempel på järnvägssatsningar som ska göras. Jag måste fråga Sture Arnesson var han får tag på allt detta. Banverket som sitter med all sin kompetens osv. har inte något förslag som täcker upp till de ramar som man nu vill satsa på, men Vänsterpartiet har det uppenbarligen. Det är väl där det ligger, att Vänsterpartiet känner sig mera kompetent än Banverket i den delen. Det är det som är lite skrämmande, och det är det som jag har kritiserat ett antal gånger i denna kammare.

Ingen kommentar till Värmlandstrafiken, det är bara en lokal fråga. Jag kan bara konstatera, Sture Arnesson, att det är en massiv vänstermajoritet i den styrelsen, så Sture Arnesson får nog gå hem och tala med dem till att börja med.

Anf. 77 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att vi är eniga om getingmidjan. I övrigt är vi inte eniga.

Kringfarter i Stockholm tror vi inte, Jan-Evert Rådström, löser problemen. Det måste vara en kombination av många saker, där trängselavgifter och ökad satsning på kollektivtrafik också ingår.

När vi kom fram till dessa 100 miljarder läste jag i en skrift från Banverket som hette Stomplan, gods, satsning hög. Jag anbefaller den till läsning. Det mesta jag har nämnt har jag tagit ur den. Vad gäller Jan-Everts engagemang för folk i glesbygden hör det tydligen inte hemma här, vilket jag konstaterar.

Anf. 78 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det är precis det engagemang som jag har för både dem som bor i storstad och dem som bor i glesbygd. Det är kanske det som är skillnaden, att jag ser fördelar för hela vårt land.

Det är därför som jag har lagt fram ett förslag som innebär satsningar på framför allt vägar som gagnar hela vårt land. Det är där som vi skiljer oss åt, Sture Arnesson.

I sitt anförande lät Sture Arnesson stolt. Är Sture Arnesson lika stolt när han pratar med folk på landsbygden om hur vägunderhållet kommer att se ut? Enligt de rapporter om vägunderhåll som både jag och Sture Arnesson har fått innebär 7,2 miljarder inte att man kommer till rätta med det bristande underhållet i vårt vägsystem. Är Sture Arnesson trots detta fortfarande stolt?

Prot. 2001/02:47

13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 79 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vet inte. Förra infrastrukturpropositionen, som kom till i samarbete med Centern, omfattade 36 miljarder. Nu, tre fyra år senare, satsar vi 104 miljarder, varav en stor del av pengarna är öronmärkta för tjälsäkring och bärighet – sådant som kommer glesbygden till del.

Jag har inga problem med att komma till Värmland och skogslänen och försvara det här. Jag tycker att det är en bra satsning. Jag är stolt även över den delen.

Anf. 80 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Först vill jag säga att jag är något överraskad över Sture Arnessons och Vänsterpartiets hänförelse över EU. Det var något nytt.

Jag har också en fråga, och den gäller Vänersjöfarten. Jag har tidigare tagit upp att det finns beräkningar som visar att godsfrakt med sjöfart är det miljövänligaste transportsättet. Därför undrar jag varför Vänsterpartiet och Sture Arnesson inte har agerat för ett bättre stöd. Sture Arnesson vet mycket väl vilken situation som Vänersjöfarten har hamnat i efter det att Sjöfartsverket har höjt lotsavgifterna.

Om det inte händer någonting snarast kommer det till syvende och sist inte att finnas någon sjöfart från Karlstad och angränsande hamnar. Det skulle få katastrofala följder för de företag som är beroende av en transport som kan frakta skrymmande gods.

Nu när det har visat sig att sjöfart är det miljövänligaste och det finns nya säkrare fartyg undrar jag varför Sture Arnesson inte har bidragit till att göra det möjligt för Vänersjöfarten att överleva.

Anf. 81 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag instämmer delvis i det som Viviann Gerdin säger. Men jag vet inte riktigt var Centerpartiet står. Många av dem som vill underlätta för Vänersjöfarten säger att man samtidigt ska höja banavgifterna för att det ska bli konkurrensneutralitet. Det ställer jag inte upp på. Det skulle bara leda till att det blev fler lastbilar på vägarna runt Vänern, och det vill jag inte ha.

Många av de transporter som har försvunnit ingår i ett stort system där Stora transporterar från Kvarnsveden via järnväg med ökade volymer på vagnarna i systemtåg ned till Göteborg för vidarebefordran med fartyg ut i stora världen. Att Skoghall och Grums, som tillhör samma koncern, fraktar sitt gods på samma sätt och kopplar in sina vagnar på dessa tåg är väl inget märkvärdigt. Det kan vi inte ha några synpunkter på. Det är naturligt.

Sedan delar jag Viviann Gerdins åsikter om att farledsavgifterna ska justeras och att vi ska försöka att klassa Vänern som ett innanhav. Det pågår ett arbete med detta i departementet, och jag hoppas att det ska bli bra.

Anf. 82 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! En sak är Sture Arnesson och jag överens om, och det är att detta är en kostnadsfråga. Det är främst genom att göra Vänersjöfarten kostnadsneutral med järnvägen som man spelar på lika villkor. Så sker inte i dag. Järnvägen har en fördel genom de sänkta banavgifterna.

Kärnfrågan är om Vänersjöfarten ska betraktas som insjöfart och inräknas i landtransportsystemet. Då skulle man kunna få finansiering via anslag på samma sätt som vägar och järnvägar. Vi tycker att även Vänsterpartiet borde inse att det är bra för miljön att frakta gods med sjöfart och inte enbart på järnvägen. Då kan också de som köper dessa tjänster välja det som de finner mest attraktivt.

Anf. 83 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Då kan jag konstatera att vi är överens. Vi försöker gemensamt att sträva efter att Vänern ska klassas som ett innanhav. Men, som sagt, någon höjning av banavgifterna kan jag inte ställa upp på.

Anf. 84 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Jag vill börja med att instämma i det bifallsyrkande som mina ärade partikamrater redan har framställt.

Efter många års löften kom äntligen infrastrukturpropositionen. Men trots att den är full av vackert tal kan vi konstatera att det inte följs upp på samma tydliga sätt i budgetpropositionen. De vackra orden ska finansieras över en tolvårsperiod med början från 2004. Fram till dess ska verksamheten framför allt lånefinansieras.

Men denna verklighet har Johnny Gylling redan redogjort för i ett tidigare inlägg. För min egen del ska jag tala om järnvägens stora betydelse för att vi ska få en fortsatt stark utveckling i vårt land, och då framför allt utanför våra tre storstadsområden.

Fru talman! Att järnvägen både är och har varit en av de viktigaste infrastrukturella investeringar som har gjorts i vårt land är det ingen som i grunden ifrågasätter. Det är därför glädjande att se att det finns ett så stort engagemang i riksdagen när det gäller att järnvägen även framgent ska ha en oerhört viktig roll att spela för att på ett miljövänligt sätt transportera både gods och människor.

Tydligast ser vi järnvägens betydelse där man har gjort investeringar och satt in nya moderna person- och godståg. Sträckan Göteborg–Stockholm och Mälarbanan visar med all önskvärd tydlighet att en modern järnväg kan konkurrera ut både flyg och bil som transportmedel.

Samtidigt är det viktigt att utbyggnad och modernisering sker på ett för samhället och medborgarna ekonomiskt hållbart sätt. Vi har därför valt att säga nej till bl.a. dyrgripen Citytunneln, och vi uppmanar riksdagens majoritet att göra detsamma. Enligt vår mening är det bättre att dessa miljarder satsas på andra alternativ till Citytunneln.

På samma sätt vill vi att finansieringen och styrningen av Botniabanan ses över. Vi är således i grunden positiva till Botniabanan, men vi anser att den måste slutföras på ett ekonomiskt godtagbart sätt.

Kritiken som förs fram av en del om att Botniabanan aldrig kan bli samhällsekonomiskt lönsam delar vi inte. Vi anser att det finns ett stort samhällsintresse i att även Norrlands vägar och järnvägar rustas upp.

Fru talman! Vad det gäller stora järnvägsprojekt som Europakorridoren anser vi att det är bra att kommunerna engagerar sig i dessa stora och viktiga infrastrukturella framtidsfrågor, även om vi på kort sikt inte riktigt ser hur man ska kunna finansiera och genomföra ett så stort projekt.

Samtidigt finns det flera förslag som är framarbetade och som man kan börja titta på. Vi har exempelvis diskussionen om upprustning av

Inlandsbanan, så att den ska klara 25 tons axeltryck. Väst kustbanan och Hallandsåstunneln bör snarast färdigställas. Getingmidjan i Stockholm och järnvägsinfarkten i Göteborg måste åtgärdas. Nyköpings- och Östgö-talänkarna bör påbörjas.

Samtidigt som vi påbörjar och genomför alla dessa projekt bör vi aktivt arbeta för att hitta synergieffekter mellan de olika trafikslagen.

Vi kristdemokrater ser därför positivt på Godstransportdelegationens förslag om knutpunkter för att underlätta samordning mellan flyg, bil, sjöfart och järnväg.

Utbyggnad av järnvägen, så att den knyter samman de olika trafikslagen, är därför enligt vår mening en ytterst viktig samordningsfråga.

Grundinställningen bör vara att vi behöver fler och bättre miljövänliga kommunikationer – inte att det ena eller andra kommunikationsslaget ska minska eller avskaffas. Vi ser därför positivt på all den forskning som just nu pågår inom alla trafikslag för att både miljömässigt och ekonomiskt förbättra våra framtida kommunikationssystem.

Fru talman! När det gäller finansieringen anser vi i princip att det är bra att utskottsmajoriteten satsar på järnväg, men man glömmer enligt vår mening att utnyttja de fördelar som finns med olika former av PPP-lösningar.

Tittar vi på uppbyggnaden av Arlandabanan är det uppenbart att det just inom järnvägssektorn finns stora fördelar med att använda sig av denna typ av finansiering. Jag tänker då framför allt på att man kan tidigarelägga investeringar.

Genom en mer öppen hållning i denna fråga hade flera projekt kunnat starta mycket tidigare, vilket hade gjort att både industrin och privatpersoner hade fått möjligheter att utnyttja de nybyggda och upprustade järnvägarna.

Kristdemokraterna beklagar därför att socialdemokraterna trots en tidigare positiv inställning till denna typ av finansiering nu har lagt sig platt för Vänsterns i många stycken trafikfientliga politik.

Med detta, fru talman, vill jag önska alla både god jul och gott nytt år.

Anf. 85 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! Under flera årtionden på senare delen av 1900-talet dömdes järnvägen ut. Åtskilliga järnvägssträckor lades ned och ersattes av andra transportalternativ.

I dag upplever vi en renässans för järnvägen. Vi ser järnvägen som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem, om nu SJ får ordning på materiel och tider.

Energiförbrukningen är låg per personkilometer och per tonkilometer. Miljöpåverkan är låg vad gäller utsläpp i luften, förutsatt att använd el-energi inte framställs i fossileldade kraftverk.

Dieseldrivna lok och motorvagnar är dock källa till vissa miljöproblem. Dessa kan avsevärt reduceras med modern teknik.

Miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och markskador från järnvägarna är däremot kraftig. Problem av denna art får inte viftas undan. Här behövs mer forskning och utvecklingsarbete.

Folkpartiet liberalerna anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrens gynnar kunderna och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. De erfarenheter som hittills

gjorts av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafikkostnaderna har kunnat sänkas avsevärt, till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna.

Nya operatörer har också kunnat etablera sig, och ett stelt monopol-system har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Vi anser att samtliga järnvägssträckor måste konkurrensutsättas.

I infrastrukturpropositionen markerar regeringen vissa infrastrukturprojekt på järnvägssidan som är speciellt angelägna att genomföra. Det gäller tunneln genom Hallandsåsen, Botniabanan, Citytunneln i Malmö samt en förbättrad spårkapacitet genom centrala Stockholm.

Folkpartiet anser att det är angeläget att Hallandstunneln färdigställs. Det måste dock göras på ett sådant sätt att miljön kan säkras. Likaså måste Citytunneln i Malmö byggas. Det är viktigt inte minst nu när Öresundsbron är färdig. Fler spår genom centrala Stockholm är en fråga av riksintresse. Folkpartiet förordar här en pendeltågstunnel.

Det enda av dessa projekt som vi är tveksamma till är Botniabanan. Ska denna järnväg färdigställas måste inslagen av privat finansiering öka. Det verkade på näringsministern när han talade förut som att också han tänker så.

Fru talman! Regeringen och näringsministern slår sig för bröstet och säger att de nu föreslagna infrastruktursatsningarna är de största i modern tid. På järnvägssidan föreslår man en gigantisk satsning på 100 miljarder kronor på 12 år. Det är mycket pengar. Vi har förut hört att SIKA har kritiserat satsningen för att vara alldeles för stor för att vara samhällsekonomiskt lönsam.

Folkpartiet har också farhågor när det gäller storsatsningar på järnvägar. Det är inte så att vi inte vill ha satsningar på järnvägar. Vad vi saknar är en bättre analys av olika projekt. Järnvägen kan aldrig bli ett alternativ till vägarna i landets mer glest bebyggda delar. Att bara kasta fram så stora summor som regeringen nu gör på järnvägssidan är inte bra. Vi kan ändå aldrig få ekonomi i att bygga räls till varje hus i Sverige. Det gick inte ens med den statliga bredbandssatsningen.

Fru talman! Jag skulle också vilja passa på att ta upp en del frågor kring den del av Sverige som är mitt närområde, nämligen Västsverige och västra Götaland.

Det behövs kraftfulla insatser, kanske främst på vägsidan, i hela Västsverige. Vägverkets Region Väst har beräknat behovet till 22 miljarder kronor. Vägarna är många: E 6, E 20, riksväg 40, riksväg 44 och riksväg 45. Det finns säkert fler vägar, men dessa för regionen viktiga pulsådor har varit aktuella i debatten i flera år eller rentav årtionden.

Detta gäller speciellt E 6, som jag tillsammans med kommunikations- och näringsministrar ägnat åtskillig tid och kraft åt under mina snart 20 år i riksdagen. Ännu har inte denna väg motorvägsstandard genom hela Bohuslän, och det är stor skam. Jag hoppas att det ska bli verklighet under den närmaste framtiden, som utlovats.

Det skamliga är att regeringens s.k. gigantiska satsningar inte räcker till mycket. Av kanske fem angelägna vägprojekt i regionen räcker regeringens pengar till att ordna *ett* projekt. Det behövs med andra ord betydligt mer pengar till vägarna i Västsverige.

Det har Folkpartiet tagit med i sitt budgetalternativ. Vi är dessutom, till skillnad från regeringen, villiga att satsa på andra ekonomiska lös-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

ningar. Man skulle kunna genomföra satsningar på kvarvarande delar av E 6 och riksväg 40 med annan finansiering.

Därmed, fru talman, ställer jag mig bakom de reservationer som Elver Jonsson yrkade bifall till under sitt anförande tidigare.

Jag vill också rikta ett varmt tack för ett gott samarbete till Per-Richard Molén från oss i fp. Vi hoppas att du ska få en angenäm tid efter det att du slutat i riksdagen.

Anf. 86 JARL LANDER (s):

Fru talman! Visserligen gav jag en kopia på mitt anförande till steno-graferna, men jag är inte helt övertygad om att jag hinner med allt, trots att jag har försökt komprimera det en del. Jag tänkte också att jag skulle undvika att alltför mycket kommentera vad som har sagts i dag, men jag kan ändå inte avhålla mig från att kommentera ett par saker inlednings-vis. Det är i första hand kombattanten från norra Värmland Jan-Evert Rådström som jag vill rikta ett par ord till.

Han påstår – det har varit flera i debatten som har påstått – att Banverket inte har planer för hur man ska använda de pengar som vi vill att man ska få del av – de 100 miljarderna.

Det Jan-Evert säger är kanske sant. Men tänk efter. Vad är det nu som ska hända? Jo, nu ska en ny planeringsprocess sättas i gång – en planeringsprocess som ska omfatta 100 miljarder i nyinvesteringar. Om det i dag inte finns färdiga planer är det väl helt naturligt att de ska tas fram under nästa år, och sedan ska de beslutas under 2003. Då kommer det med all sannolikhet att finnas färdiga planer. Att i dag stå och raljera över att det inte finns någonting bevisar att man inte har förstått vad planeringsprocessen är.

Jan-Evert Rådström raljerade också i sin debatt med Sture Arnesson över detta med att vara stolt. Jag kan säga som Sture Arnesson: Jag kan vara stolt över att komma hem till norra Värmland och presentera det här förslaget, som vi nu ska ta beslut om under morgondagen. 364 miljarder till infrastrukturen – det är inget dåligt förslag, Jan-Evert. Att det dessutom öronmärks 17 miljarder till de typer av vägar som vi i skogslänen är så beroende av är inget dåligt förslag, Jan-Evert. Jag kan vara stolt över att presentera dessa förslag.

Det finns mycket annat i detta som jag också tycker att Jan-Evert Rådström ska läsa på. För mig verkar det som om Jan-Evert endast tagit del av de förskottade pengarna, 12 miljarder för de tre närmaste åren, och sedan slätar ut dem över hela perioden. Läs propositionen fullt ut, Jan-Evert Rådström! Då kanske även Jan-Evert Rådström blir nöjd.

Sedan, fru talman, vill jag också säga ett par ord angående Vänersjöfarten. Det låter på er som debatterar detta som om det inte är näringen i regionen Värmland eller närliggande regioner som ni ömmar för. Ni ömmar för dem som håller på med själva sjöfarten på Vänern. Ge dem bara lite stöd så är detta inget problem! Sjöfarten på Vänern är i princip så som redarna och sjöfartsnäringen på Vänern vill ha den. Det är en inre vattenväg, Viviann Gerdin, på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal för inhemsk sjöfart, men icke för utländsk sjöfart som går underbemannad, kanske med lågprisbesättning, och inte har en kompetent befälhavare som kan vattnen och därför behöver lots. Men för inhemsk sjöfart är det redan en inre vattenväg.

Detta har konstaterats i utredningar. Godstransportdelegationens utredning föreligger, och det ska komma fram förslag på detta. Då tycker jag att det är märkligt att en samlad borgerlighet redan nu kräver stöd av ett eller annat slag för Vänersjöfarten. Detta har jag uttryckt, fru talman, då jag också tycker att det är viktigt att vi har Vänersjöfarten kvar, i ett särskilt yttrande i betänkandet där jag just påpekar att det i detta sammanhang inte är möjligt att gå ifrån vad Godstransportdelegationen har utrett. Låt den utredningen få bli beredd på vanligt sätt, så är jag övertygad om att vi kommer att ha en Vänersjöfart också i framtiden!

Fru talman! Jag ska så gå tillbaka till det jag hade tänkt säga. Tanken var väl att den här delen av dagordningen skulle innehålla några ord om järnvägen. Jag gjorde i morse ett omskrivet anförande och har nu komprimerat det ytterligare, för att försöka spara så mycket av kammarens tid som möjligt, och jag ska nu bara dra några korta saker som vi socialdemokrater tycker är positiva i det betänkande vi har att besluta om.

Ett väl utbyggt järnvägsnät anpassat för hela landet – det är vad vi nu skapar förutsättningar för. Vi gör det bl.a. genom att via lån i Riksgälden utöka budgetmedlen för de kommande tre åren med 865 miljoner till järnvägsinvesteringar. Men vi gör det framför allt genom att, som vi har hört här, i den kommande planeringsprocessen skapa ett utrymme på 100 miljarder till nyinvesteringar och 38 miljarder till drift och underhåll.

Jag har i tidigare riksdagsdebatter sagt att har vi inte ett väl utbyggt järnvägsnät över hela landet kommer vi heller inte att kunna erbjuda våra industrier alternativ för de långväga transporterna, ej heller erbjuda den enskilde alternativ till bilåkandet vid medellånga eller längre resor. Utan utvecklade transportmöjligheter på spår för såväl gods som personer kommer vi heller inte att kunna nå de miljömål och den framkomlighet som vi tidigare har uttalat oss för här i kammaren inom det transportpolitiska området.

De investeringsmedel som vi nu förhoppningsvis ställer till förfogande föreslås – förutom att fyra utpekade projekt ska fullföljas, vilket näringsministern tidigare pratade om – gå till miljöförbättrande åtgärder samt statsbidrag till spåranläggningar och terminaler som staten inte är huvudman för. Vidare ska de gå till bidrag till större ombyggnader av järnvägsstationer. I det sammanhanget är det mycket positivt att Banverket nu blir huvudman, så att säga, för de verksamheterna. Man tar över ansvaret från Vägverket.

På det sättet – detta sagt som en liten parentes, eftersom det har varit mycket Värmlandsdiskussioner här – tror jag att det skapas bättre förutsättningar för att det i länet Värmland och i Karlstads kommun så småningom kan byggas ett nytt resecentrum.

Jag vill också poängtera det nya statsbidraget till trafikhuvudmännen vad gäller investeringar i rullande material. Det tycker jag också är mycket positivt. Det betyder återigen att Värmlandstrafik, som varit på tapeten här tidigare, kanske inte behöver höja sina taxor så mycket i framtiden som man hittills varit tvungen att göra, i och med att man kan få statsbidrag till sitt spårmaterial.

Jag tycker också att det är väldigt positivt att Banverket nu blir ansvarigt för länsjärnvägarna. Detta gör att det utrymme som finns inom länsramarna inom respektive region räcker till ytterligare satsningar i det

glesa vägnätet eller ytterligare satsningar på bl.a. kollektivtrafik. Man behöver alltså inte använda länsanslagen till länsjärnvägarna.

Vad gäller andra objekt har det hela tiden frågats i debatten varför inte det projektet eller det projektet är med. Det beror ju på, som jag sade inledningsvis som en kommentar till Jan-Evert Rådström, att det nu är en ny planeringsprocess som ska i gång. Därför ska man inte från regeringens och riksdagens sida peka ut projekt. Det har också regeringen varit försiktig med. Man har i och för sig gett exempel i propositionen. Man säger att Nyköpingslänken, Östgötalänken och Haparandabanan *kan* komma att förverkligas. Ja, det skapas möjligheter för dem med de 100 miljarder som nu ska ligga i planeringsprocessen. Men det kan också gälla många andra både järnvägar och andra behov inom järnvägens område, t.ex. resecentrum – om nu regionerna tycker att de vill prioritera så.

Sedan har det, fru talman, rests en del frågetecken kring detta med att Banverket ska ta över ansvaret i planeringsprocessen för länsjärnvägar m.m. Jag vill då poängtera vad vi har försökt göra för att förtydliga att regionerna och länen ska ha kvar så mycket inflytande som möjligt över hur medlen fördelas över länsjärnvägar och liknande. Jag vill citera några rader från trafikutskottets betänkande nr 2 i just denna del: ”Utskottet vill vidare göra klart att länen även fortsättningsvis kommer att ha ett stort inflytande i planeringen. Utskottet förutsätter också att såväl Vägverket som Banverket fördjupar sitt samrådsarbete och ökar insynen i sin interna beslutsprocess i syfte att på bästa sätt ta hänsyn till lokala och regionala strategier och program.”

Detta tycker jag borgar för att regionerna kommer att behålla sitt inflytande över var i regionen järnvägspengarna kommer att satsas.

Vad gäller de utpekade projekten i järnvägssektorn eller de stora tunga projekten i propositionen över huvud taget har, som jag sade, näringsministern varit inne på dem, Botniabanan, kapacitetsbristen vid Stockholms central, tunneln genom Hallandsåsen och Citytunneln.

Vi socialdemokrater och vänsterpartister i utskottet som står bakom detta förutsätter att Botniabanan byggs på det sätt som har presenterats och får de anslutningar som behövs söderut, t.ex. till Ostkustbanan. Vi förutsätter att lösningen av spårkapaciteten får en bred majoritet både i Stockholms stad och i riksdagen och att färdigställandet av tunneln genom Hallandsåsen inte gör större intrång i naturen än lagstiftningen tillåter. Vi förutsätter också att Citytunneln i Malmö byggs utifrån högsta tänkbara miljökrav och i samverkan med regionen där nere.

Detta, fru talman, är de kommentarer som jag skulle vilja ge till det här betänkandet, och jag yrkar som övriga socialdemokrater har gjort i dag bifall till reservation 8 i betänkande TU2 och i övrigt bifall till utskottets förslag.

Anf. 87 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jarl Lander började med att säga att vi inte har förstått vad en ny planeringsprocess innebär. Jodå, det har vi mycket väl förstått. Jarl Lander höll ju med om att det kanske inte finns förslag i storleksordningen 100 miljarder, men planeringsprocessen ska väl se till att de kommer upp i den nivån.

Det är just det som är problemet. Förslagen finns för att åtgärda bristande vägsatsningar. Det finns hur mycket förslag som helst. Problemet är den prioritering som görs av regeringen tillsammans med Vänsterpartiet, eller kommunisterna som de hellre vill bli kallade i dag. Det är det som är problemet, och detta kan vi naturligtvis hålla på och debattera hur länge som helst.

Att Jarl Lander vill påstå att jag inte läst infrastrukturpropositionen kan vi lägga därhän. Jag kan gärna ställa upp på ett husförhör med Jarl Lander om vad som står i denna proposition. Det husförhålet ska jag nog gladeligen klara av. Den saken är klar.

Jarl Lander är tydligen lika stolt som Sture Arnesson över den prioritering som görs och vill prata om hur bra det är. Men frågan är: Kan man vara stolt när man inte återtar det eftersatta underhållet med, som Vägverket säger, de 7,2 miljarder per år som kommer att vara den nivå som vi ska ligga på? Kan Jarl Lander stå i talarstolen och vara stolt över att vi inte gör en kraftig satsning på att återhämta det förlorade vägkapitalet under ett antal år?

Anf. 88 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Stolt kan jag vara över att socialdemokratin tillsammans med Vänstern har presenterat ett infrastrukturprojekt som omsluter 364 miljarder kronor. Men den som vill ha mycket vill naturligtvis också ha mer. Det är klart att jag gärna hade sett att det varit 464 miljarder. Jag misstänker att Jan-Evert Rådström då hade sagt att det skulle ha varit minst 500 miljarder. Det hjälper inte hur mycket vi säger att vi vill satsa på infrastrukturen. Det är alltid några som ändå vill ha mer.

Men en förklaring till att det satsas relativt sett mycket på järnvägssektorn, Jan-Evert Rådström, är att järnvägssystem inte fungerar förrän allt i systemet är utbyggt. Se på Väst kustbanan! Se på systemen i Mälardalen och Stockholm! De fungerar inte fullt ut på grund av de flaskhalsar som finns.

Vi har, och jag tror att t.o.m. Jan-Evert Rådström är med på det tåget, att satsa på Stockholms central, bygga ut ett tredje spår eller hitta andra lösningar. Vi måste göra det, inte för Stockholms skull, utan för den tågtrafik som behöver gå förbi Stockholm och för de anslutningar som ska in och ut ur Stockholm. Detsamma gäller som sagt var Väst kustbanan. Detsamma gäller utmed Norrlandskusten, där vi behöver ett dubbelspår till Norra stambanan. Vi behöver sortera undan snabbtågstrafik från långsamgående godstrafik. På annat sätt får vi inte ordning i järnvägssystemen. Därför behövs det mycket pengar dit.

Men, som sagt var, jag skulle gärna ha haft mycket pengar också till vägsektorn. Men man kan inte få allt här i livet, därför är jag glad över att vi ändå har en pott på 17 miljarder till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Det gynnar Värmland.

Anf. 89 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Naturligtvis kan vi vara överens om vissa satsningar, och säkert ganska många satsningar, i denna proposition, om det nu kommer att finnas medel. Jarl Lander nämnde exemplet Stockholmsproblematiken på järnvägssidan. Den är naturlig. Den har vi också tagit upp i våra yrkanden.

Men det är lite ledsamt, måste jag säga, att höra Jarl Lander säga att han är stolt över att man äntligen åtminstone har någonting att presentera. Det är precis det han har sagt, det är någonting, men vad det innehåller är frågan. Det var huvudsyftet, att ni skulle kunna prestera någonting. Som det sades tidigt i morse, det var väl tur det, annars hade vi fått en tillställning där Rosengren under dagens lopp fått äta upp sin hatt.

Men prioriteringen är klar. Det finns inte oändliga resurser, även om ni kör mycket ofinansierat. Man kan ju ställa sig frågan: Varför körde ni inte ännu mer ofinansierat i infrastrukturpropositionen? Då kunde ni ha försökt att täcka in även vägsidan med ofinansierade medel. Men så har ni inte gjort, utan ni har lagt det på denna nivå, som ändå är ofinansierad.

Men det är fördelningen återigen. Ni känner er tillfreds med att ni har gjort järnvägssatsningar, men tyvärr glömmer ni återigen för tolv år framåt att vi ska återta det bristande underhållet på det svenska vägnätet. Det vet Jarl Lander, där han står i talarstolen, för det har han hört genom Vägverket och dess direktör. Det är bara att beklaga.

Anf. 90 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Med tanke på att Jan-Evert Rådström tyckte att vi skulle hålla husförhör med honom anser jag att vi ska göra det när han säger att vi "åtminstone har någonting att presentera" i infrastrukturpropositionen. Då är det nog dags för husförhör, Jan-Evert Rådström. Läs infrastrukturpropositionen! Där finns det någonting att presentera. Det gör det absolut, såväl för nordvämlänningar som för storstadsbor.

Jag håller med Jan-Evert Rådström om att vi har stora brister i vägunderhåll. Det är det väl väldigt många av oss som har kämpat för att återta. Men man kan inte göra allt på en gång. Nu läggs det fram en infrastrukturproposition som innehåller bra mycket pengar. Det betyder att vi kommer att nå ett läge där vi inte ytterligare försämrar vägunderhållet. Det är början.

Det här programmet ska omprövas om fyra år. Låt oss se hur det ser ut då. Det här är dagens situation med de förutsättningar och de medel som står till förfogande nu. Därför kan jag återigen säga att jag är stolt. Jag tycker att vi från vår del av landet har fått ut ganska mycket gott av det här förslaget till infrastrukturens satsningar. Nu gäller det bara för de regioner som vill ha medel från denna satsning att samlas i sina regioner och komma överens om hur medlen ska fördelas i planeringsprocessen.

Anf. 91 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja bemöta Jarl Lander. Det är naturligtvis som han säger att Vänersjöfarten är en inre vattenväg för inhemsk sjöfart, inte för den utländska. Det känner vi nog alla till. Men det jag återkommer till är att konkurrensläget är så snett mellan två olika transportslag.

Som jag tidigare sade är det ju så att det fortfarande är stora ekonomiska problem för Vänersjöfarten därför att man höjde avgifterna förra året med drygt 50 %, och sedan har man ytterligare spätt på det med ökade kostnader under det här året. Det innebär att kanalpassage kostar ungefär tre gånger så mycket. Sedan har man gjort vissa förbättringar, men fortfarande inte tillräckliga.

Så hänvisar Jarl Lander till en utredning som pågår, men det är ju att dra frågan i långbänk. Det här är ju en akut situation. Det var någon tidi-

gare som sade att kon dör medan gräset växer, och det kan man väl verkligen knyta an till just vad gäller Vänersjöfarten.

Jag funderar på om Jarl Lander har någon lösning på det akuta läget.

Anf. 92 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag instämmer i att det är problem för Vänersjöfarten, att den är i en konkurrenssituation som gör att det finns andra transportslag som är attraktivare för näringen. Det är inget fel i sig att det finns andra attraktiva transportslag. Det är bara bra för näringen i Värmland och för regionen runt Vänern, men det är naturligtvis så på sikt att det kan slå sönder förutsättningarna för vissa företag som är beroende av Vänersjöfarten.

Men jag står här med den reservation framför mig som Viviann Gerdin hänvisar till. Hon frågar mig om jag har några konkreta förslag. Nej, jag har inte det utifrån att jag vill avvakta beredningen av Godstransportdelegationens utredning, för den har förslag, men de måste sättas in i sitt sammanhang också. Det ska snart komma ett förslag från regeringen om just Vänersjöfarten. Till det ska det dessutom utredas om farledsavgifterna ska vara på det sättet som de är nu eller om vi ska hitta på andra, bättre system. Men som sagt, i er reservation finns inga konkreta förslag heller. Ni pekar på problemet, och där säger jag som sagt var att jag instämmer i problemet, men vi måste avvakta beredningen av en utredning som ligger för att kunna komma med konkreta förslag.

Anf. 93 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Anledningen till att vi åter lyfter den här frågan är ju att det har varit en utredning, och då hänvisar jag till Bengt K Å Johanssons utredning, och efter den utredningen gick utvecklingen precis tvärtemot. Då funderar jag: När tänker nu regeringen sätta det här i sitt sammanhang så att det verkligen händer någonting? Det yttersta ansvaret åligger ju i alla fall majoriteten. Det är ju ni som beslutar här vad som ska hända. Det räcker ju inte med att vi i oppositionen enbart protesterar. Läget är ju sådant att någonting måste hända. Frågan har ju varit utredd under en lång tid av flera personer.

Anf. 94 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Viviann Gerdin! Fastän denna fråga är utredd under lång tid är det ändå ganska nyligen som Godstransportdelegationens utredning presenterades, och den måste kunna få utvärderas på rätt sätt först innan konkreta resultat görs.

Det här har påpekats också, och jag har påpekat det i annat sammanhang i det här huset. T.ex. har jag motionerat emot den regionalpolitiska propositionen, vilket jag inte skulle behöva ta upp här, för att få akuta hjälpmedel där. Men den motionen avslogs i går kan jag ju för informationens skull säga; man ansåg att det gällde att avvakta Godstransportdelegationens utredning – även i det sammanhanget tyckte man det.

Men en sak som man skulle kunna skicka med hem till kommunerna runt Vänern är ju: Vem är det som tjänar pengar på sjöfarten och som belastar sjöfarten med ca 50 miljoner årligen? Tog vi bort de avgifterna, avgifter som finns bara för sjöfarten, dvs. de s.k. hamnavgifterna, då skulle det med en gång bli konkurrenskraftigt. Järnvägen och lastbilen

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

har inga hamnavgifter eller liknande terminalavgifter, medan sjöfarten har 50 miljoner årligen i hamnavgifter. Men att ta bort detta är en kommunal fråga. Det kan inte vi stå här och säga, men det är ett exempel. Frågan är då: Kan man i den här utredningen och utvärderingen konstatera att man kanske hittar andra former för att så att säga subventionera hamnavgifterna? Det skulle vara väldigt önskvärt. Men det kan inte jag säga i dag, utan jag hoppas på att det kan finnas sådana lösningar när Godstransportdelegationens utredning har utvärderats. Så låt oss återkomma till den här frågan!

Anf. 95 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Jag ska inte prata vare sig sjöfart, vägar eller järnvägar: Jag ska prata om Posten.

I postlagen fastställs utöver det övergripande målet för den samhälls-omfattande posttjänsten även det statliga ansvaret för en grundläggande kassaservice. Det är viktigt att hela svenska folket på detta sätt garanteras kassaservice. Däremot anser vi moderater att denna service bör upphandlas i konkurrens. Behovet av kontant kassatjänst förändras snabbt i samhället, och nya aktörer tillkommer som tillsammans har ett mer omfattande servicenät än Posten.

När det i övrigt gäller postlagens bestämmelser om landsomfattande postservice vill jag även passa på att ta upp en annan fråga som har blivit aktuell. Det gäller lantbrevbärarservicen på gles- och landsbygden.

För någon vecka sedan läste jag i Elfsborgs Läns Allehanda om en gammal dam, 83 år, Linnea Täng, som bor i Dalsland. För att hon ska få daglig post till sin fastighet kräver Posten henne på 6 000 kr om lantbrevbäraren ska köra fram varje dag. Tidigare, under 17 år, har hon fått posten gratis.

Vad är det då som har hänt? Jo, Posten AB har börjat implementera en policy om avstickare från huvudlinjer som man lade fast någon gång på 60-talet. Posten hävdar att denna policy godkänts av statsmakterna. Enligt Post- och telestyrelsen finns det ingen skriftlig överenskommelse om policyn, men eftersom Post- och telestyrelsen inte protesterat mot policyn har Posten betraktat den som accepterad och godkänd.

Fru talman! Jag måste dock ifrågasätta relevansen i detta, då policyn inte tillämpats förrän de senaste åren och effekterna därmed inte har kunnat bedömas. Jag vill hävda att det i stället är den utdelningspraxis som Posten i verkligheten har tillämpat som får anses gälla. Man kan jämföra med gammal hävd.

De långa avstånden i stora delar av landet medför att många hushåll får orimligt långt till sin brevlåda. Daglig postservice är av stor vikt för att kunna bibehålla och utveckla näringslivet samt att attrahera inflyttare i gles- och landsbygd. Därför ifrågasätter jag om de långa avstånden till brevlådesamlingarna är förenliga med postlagens skrivningar om samhällsomfattande posttjänst.

Hur går det då för 83-åriga Linnea Täng? Jo, förmodligen kommer hon att få sin post hem till gården tre dagar i veckan utan att det kostar något extra för henne, dvs. om hon ordnar med kommunen så att hon får ett intyg på att hon på grund av hög ålder inte orkar gå de två kilometerna för att hämta posten. För denna service betalar då Post- och telestyrelsen.

Men Linnea är inte ensam. Det finns många gamla och handikappade som fått sin postlåda flyttad utan att det uppmärksammats av pressen. Posten AB har heller inte upplyst dem om att de mot uppvisande av ett intyg kan få behålla sin brevlåda och få sin post.

Jag tror inte att det är en alltför djärv gissning när jag säger att i de allra flesta byar och gårdar där Posten nu tillämpar sin policy om avstickare bor det någon som är alltför gammal eller handikappad för att kunna gå flera kilometer för att hämta sin post. Postens stora rationalisering kommer därmed endast att resultera i mer intygsskrivande för kommunerna, postlådor som flyttas fram och tillbaka och att kostnaden för viss lantbrevbäring flyttas över från Posten AB till Post- och telestyrelsen.

Avslutningsvis, fru talman, anser jag att det är aktuellt för regering och riksdag att se över postlagen och uppdraget till Posten AB. Det finns med största sannolikhet förändringar att göra som påverkar kostnaderna mera än den förändring som Posten nu genomför. Kravet på en samhällsomfattande posttjänst får dock aldrig naggas i kanten.

Linnea och andra tanter och farbröder på landsbygden har rätt till sin postservice utan att behöva bråka.

Anf. 96 STIG ERIKSSON (v):

Fru talman! Det har varit mycket tal om tomtar och vem som iklätt sig tomteskägget i dag. Jag kan inte låta bli att säga några ord om det. För mig känns det nog ändå som att de borgerliga nissarna försökt ikläda sig tomtrollen här. Det är kanske en alltför stor uppgift för smånissar. Dessutom lyckas dessa smånissar inte leverera en gemensam och trovärdig julklass till svenska folket.

Fru talman! Jag ställer mig bakom det Karin Svensson Smith och Sture Arnesson sagt och yrkat på med anledning av budgetpropositionen för 2002 och infrastrukturpropositionen. Med det övergår jag till att tala något om kassaservice, postfrågor och lantbrevbärare.

I utskottets betänkande TU1 har vi att ta ställning till regeringens proposition 2001/02:34 om grundläggande kassaservice. Det är en samarbetsproposition mellan regeringen Vänsterpartiet och Miljöpartiet. För oss i Vänsterpartiet är det ett viktigt och riktigt steg att vi nu i lag fastslår att ansvaret för en grundläggande kassaservice i hela landet är en statlig angelägenhet.

En likvärdig kassaservice i hela landet är viktig inte enbart för glesbygdens fortsatta existens utan också för många boende i storstädernas förorter. Att antalet som mer och mer övergår till den s.k. Internettjänsten för sina betalningar har ökat är sant. Men otvivelaktigt kommer väldigt många under överskådlig framtid att vara i behov av möjligheten att betala sina räkningar på traditionellt sätt i en kassa. Det är framför allt ungdomar som ännu inte hunnit få ett reguljärt arbete eller inte hunnit skaffa sig Internet eller ett bankkonto. Det är också pensionärer som inte vill eller inte anser sig klara av de nya varianterna. Sist men inte minst är det invandrare och de som inte har de ekonomiska möjligheterna att vare sig skaffa Internet eller bankkonto.

En upphandling av kassaservice – som reservanterna Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet vill i sin reservation 33 – menar vi från Vänsterpartiet kan ge upphov till en ojämlig kassaservice beroende

på var i landet man är bosatt. Risken är överhängande att vi får en prisbild som inte är enhetlig eller att kassaservicen blir kortvarig. Eller så innebär en upphandling att vi får en kassaservice i likhet med bankernas modell där den som har möjlighet till ett s.k. pluskonto eller något annat konto som är kopplat till ett sparande ges förmånligare kostnader. Det är ett system som enbart gynnar redan välbeställda som t.ex. oss riksdagsledamöter.

För Vänsterpartiet är det viktigt att det finns en likvärdig kassaservice till enhetliga priser vare sig man är boende eller småföretagare i landsbygden, pensionär eller ung i storstaden. Vi vill se post- och kassaservice som ett verktyg för att likvärdiga förhållanden skapas i alla delar av vårt land.

Vi tycker också att det är bra att det ansvaret tas av statliga Posten AB som redan i dag har en väl utvecklad infrastruktur. Där ingår just lantbrevbärare och det kassanät som finns. Man har också lång erfarenhet samt goda förutsättningar för att utveckla kassaservicen. Att Posten får uppdraget förhindrar naturligtvis inte att Posten i vissa fall samarbetar med exempelvis lanthandeln för att klara en bra service. En sådan utveckling kan i glesbygden innebära en än bättre service.

När det sedan gäller vilka tjänster som ska ingå i en grundläggande kassaservice föreslås det att regeringen får bemyndigandet att föreslå föreskrifterna. Det är viktigt eftersom vilka tjänster som det finns behov av kommer att variera under tiden. Men det är viktigt att föreskrifterna ger möjligheten att betala räkningar, ta ut kontanter på vissa värdehandlingar, göra insättningar och uttag, osv.

För att bedriva den grundläggande kassaservicen tillskjuts Posten AB 400 miljoner kronor för kommande år. Om detta är rätt nivå på ersättningen till Posten AB:s kassaservice är en fråga som man får se över under kommande budgetarbete.

Fru talman! Jag vill därmed gå över till att säga något kort om en av de kortaste reservationerna i dag, nämligen reservation 32 från Moderaterna om privatisering av Posten AB. Själva förslaget från Moderaterna att sälja ut Posten AB är knappast nytt och inte speciellt upphetsande utan mer eller mindre gammal skåpmat. Men resonemanget kring att en uppdelning och privatisering skulle ge bättre service eller lägre porto är knappast någon sanning.

Från Vänsterpartiets sida anser vi i liket med i fråga om kassaservice att en privatisering av Posten ger helt motsatt effekt. Risken är överhängande att vi i stället får ökade kostnader och framför allt olika priser just beroende på var i landet man är bosatt. Det är knappast troligt att vi får en massa privata postföretag som är speciellt intresserade av landsbygden. Det finns nämligen inget att hämta där i form av vinster.

Trots att vi har haft en avreglerad postmarknad under ett antal år har antalet privata postföretag som startats i glesbygden inte nått några högre höjder. Däremot har ett och annat postföretag tillkommit i storstäderna just därför att det där finns vinster att hämta.

Fru talman! Tyvärr har vi i Vänsterpartiet trots vår starka känsla för ett statligt postföretag som har ett helhetsansvar en del frågetecken kring Postens lednings agerande för tillfället. Ledningen har nyligen startat ett koncernprogram för att kraftigt ta ned kostnaderna. Den nyupptäckta åtgärden för att komma till rätta med kostnaderna är *outsourcing*. Led-

ningen vill bl.a. outsourca IT-produktion samt en rad andra delar i postens verksamhet. Det är väl vällovligt att rätta mun efter matsäcken. Men det är knappast okänt att om man slänger bort all mat lämnas inget annat kvar än svält.

Därför är vi oroliga att Posten i framtiden inte kan utvecklas och på så sätt klara de åtaganden som Vänsterpartiet anser vara viktiga samhällsåtaganden. Vänsterpartiets farhågor är att detta kan få till följd att det blir leverantörsberoende, får ökade kostnader, tappar kompetens, får utvecklingssvårigheter och inte minst minskat flexibilitet.

Vi menar att detta kan få till följd att Postens möjligheter försämras att uppfylla det av riksdagen beslutade åtagandet via post- och kassalagen. Därför är det viktigt att regeringen snarast ser över konsekvenserna av Postens agerande och om det är nödvändigt svarar upp mot Postens agerande så att det inte får negativa konsekvenser för en bra och likvärdig postservice i hela landet. Jag har så sent som i går inlämnat en fråga till ministern om detta.

Slutligen är det viktigt för oss i Vänsterpartiet med ett starkt statligt företag som har ett helhetsansvar för att säkerställa en bra och likvärdig postservice i hela landet till enhetliga priser.

Anf. 97 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Man kan påstå att Posten och politiker har en sak gemensamt, nämligen att hålla låda. Men det är nog inte huvudorsaken till att ämnet hamnat på riksdagens bord. Snarare är det vikten av en fungerande postservice. Trovärdigheten för Postens verksamhet, liksom för andra serviceföretag, beror på en fungerande service till dem som efterfrågar de erbjudna tjänsterna. Detta gäller inte minst glesbygd, som i hög grad är beroende av en fungerande postservice. All verksamhet måste också utvecklas i takt med det övriga samhället för att kunna erbjuda de tjänster som kunderna efterfrågar.

Rent generellt måste det påtalas att det saknats framförhållning och långsiktighet i regeringens hantering av uppdragslämnande till Posten AB. Besked om resurstilldelning har vid olika tillfällen lämnats i sista stund. Detta får inte fortsätta.

Avvecklingen av Posten som statligt verk var positiv. Konkurrensut-sättningen var en nödvändighet för en företagsutveckling på en expansiv marknad. Monopol är sällan bra och leder oftast till minskad utvecklingspotential, särskilt för serviceföretag vilkas verksamhet bygger på att tillhandahålla ett varierat och marknadsanpassat utbud av olika tjänster. Avvecklingen av Posten som myndighet har givetvis medfört förändrade premisser för verksamheten, behov av verksamhetsförändringar och en anpassning till en konkurrensutsatt marknad. Försämrade ekonomi har också bidragit till att påskynda det redan påbörjade förändringsarbetet.

Posten har haft en särställning på den svenska postmarknaden, och har det delvis fortfarande. Det beror bl.a. på ålägganden om samhälls-omfattande tjänster. Genom uppköp och samgående med utländska företag på området har alltför operatörer tagit marknadsandelar och även kunnat erbjuda andra tjänster. Denna utveckling har varit positiv för kunderna som fått ett ökat utbud av tjänster och företag att välja mellan. För Posten AB har detta i sin tur medfört behov av renodling och omriktning av verksamheten. Omriktningen av verksamhetsområden med bl.a. försälj-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

ning av Postgirot och satsningar på den internationella marknaden tillsammans med andra aktörer kan skapa goda möjligheter för en hållbar utveckling och en stabil ekonomi i företaget.

I Sverige pågår en förändring inom Posten AB som syftar till att förnya verksamheten så att den bättre svarar upp mot behoven och Postens verksamhetsidé.

Under 2002 kommer ett stort antal serviceställen att iordningställas över hela landet, bl.a. i samverkan med livsmedelsbutiker och bensinstationer. Till detta kommer 370 postcentrum för företagsförsändelser och kassaservice i egen regi. Sammantaget kommer detta att leda till ökad tillgänglighet och förbättrad service. Det är dock viktigt att eventuell övertalig personal tas väl om hand och ges goda förutsättningar till nya arbetstillfällen.

I framtiden kommer alltfler tjänster att ske via IT-kommunikation. Detta innebär att Posten måste förbereda sig för att svara upp mot kommande behov även på denna marknad.

Fru talman! Vi kristdemokrater vill slå vakt om målsättningen att hela Sverige ska leva. En viktig förutsättning för boende och småföretagande i glesbygden är en fungerande postservice och kassafunktion. I många bygder utgör dessa också en värdefull social kontakt för äldre. Lantbrevbärarservicen är en omistlig funktion som vi värnar. Även vid en eventuell konkurrensupphandling bör lantbrevbärarservicen finnas kvar. I glesbygden kan denna verksamhet vara olönsam och svår att finna privata aktörer till. Det är då viktigt att staten går in och ekonomiskt garanterar denna verksamhet även framgent.

Kassatransaktionerna minskar på postkontor och hos lantbrevbärare. Prognoser tyder på att denna utveckling kommer att fortsätta. Det är dock viktigt att den grundläggande kassaservicen fortfarande finns kvar. Vi ser positivt på att regeringen anslagit nya medel till dessa verksamheter. Vi anser dock inte att det i lag bör regleras att ett särskilt bolag ska tillhandahålla denna service utan att denna tjänst kan upphandlas i konkurrens. Även Posten AB har framfört att det inte framstår som rationellt att knyta upp ansvaret för kassaservicen till en enda utpekad aktör i en ny lag. Vi delar denna uppfattning och motsätter oss det nya lagförslaget om en grundläggande kassaservice. Lagrådet har också framfört kritik mot förslaget. Även efter det att en viss justering av propositionstexten har gjorts är detta otillfredsställande. Vi föreslår därför att postlagens nuvarande utformning består.

Fru talman! Vi står givetvis bakom samtliga våra reservationer, men jag nöjer mig med att yrka bifall endast till reservation nr 33.

Jag önskar fru talman en trevlig jul.

Anf. 98 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Posten AB och postverksamheten finns ständigt i allas blickpunkt. Alla har vi erfarenheter och åsikter. Det är naturligt eftersom servicen med brevbärare, postkontor och de gula brevlådorna är självklara inslag i människors vardagsliv. Jag tror att alla ni ledamöter som sitter här i kammaren på olika sätt har varit i kontakt med medborgare eller anställda när förändringar i postservicen har varit aktuella på er ort.

Samtidigt måste vi också medge att vi människor ändrar våra vanor och beteenden. Alltfler av oss använder elektronisk post, faxar eller

ringer i stället för att skicka brev. Alltfler av oss använder telefonbanker, Internet, giro, bankomater och kontantkortsbetalningar i stället för att gå till Posten för att hämta kontanter eller betala räkningar. Posten arbetar också med att anpassa sitt serviceutbud efter efterfrågan.

Fru talman! Den grundläggande kassaservicen har hittills säkerställts genom postlagen. Genom avtal mellan staten och Posten AB har Posten åtagit sig skyldigheten att tillhandahålla en god grundläggande kassaservice till alla i hela landet. Det här avtalet löpte ut den sista mars i år. Posten har också fått ersättning från staten för att tillhandahålla denna service där inga alternativ finns och där den inte är kommersiellt motive-rad. Det är ett samhällsintresse att alla har tillgång till den tillfredsstäl-lande kassaservicen.

Men som postmarknaden har utvecklats finns det inte längre något samband mellan postverksamheten och den finansiella delen. Det är därför regeringen har lagt fram en proposition med förslag om att den grundläggande kassaservicen ska regleras i en särskild lag i stället för i postlagen, detta för att tillförsäkra alla ett grundutbud av manuella kassa-tjänster till enhetliga priser. Manuella kassatjänster behövs. Även om våra vanor förändras kommer det under överskådlig tid att finnas behov av traditionell kassaservice.

Varför då just Posten? Under många år har Posten byggt upp sina servicenät både för post- och kassahantering dels genom sina kontor, både egna och som post i butik m.fl., dels genom sina ca 2 700 lantbrev-bärare. Det finns knappt någon aktör vid sidan av Posten som har den logistiska kedjan att de kan tillhandahålla kassatjänster såväl i tätorter som i glesbygder.

Vi socialdemokrater föreslår därför i detta betänkande, i enlighet med regeringens förslag, att Posten AB även i fortsättningen tryggar en god kassaservice i hela landet till enhetliga priser. Posten AB ska även fort-sättningsvis erhålla ersättning för detta där alternativ saknas och kassa-servicen inte är kommersiellt motiverad. Denna ersättning ska fastställas i samband med att riksdagen beslutar om den statliga budgeten. Som vi redan har hört är beloppet för nästa år dubblerat till 400 miljoner. Rege-ringen kommer att följa utvecklingen av kassatjänstverksamheten noga och återkomma i samband med framläggandet av nästa års budget.

Fru talman! Jag står självfallet bakom Monica Öhmans tidigare yr-kande, men för tids vinnande läser jag inte upp det nu.

Den här nya lagen innebär endast en övergripande beskrivning av den grundläggande kassaservicen. Hur den ska utformas anges inte. Behovet av manuell kassahantering förändras snabbt i samhället. Därför ska vi inte heller binda formerna för verksamheten i lag.

När det gäller uppdraget att tillhandahålla en grundläggande kassa-service har Posten valt att skapa konkurrensneutrala kassaserviceställen där samtliga banker ges möjlighet att erbjuda sina kunder kassatjänster. Överenskommelse har hittills träffats om att representera Postgirot, Nordbanken och Föreningssparbanken.

De erfarenheter som Posten har gjort från pilotförsöksverksamhet i Örebro är enligt ett TT-meddelande i går att det ska finnas minst ett post-kontor i varje kommun som ska innehålla både kassatjänst och brev- och pakethantering på samma plats.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Fru talman! Moderater, kristdemokrater och folkpartister har reserverat sig mot förslaget att Posten AB ska ansvara för den grundläggande kassaservicen. De vill att regeringen återkommer med förslag om hur denna tjänst kan upphandlas i konkurrens. Vi socialdemokrater anser att det inte finns någon annan aktör än Posten på marknaden som kan tillförsäkra alla en kassatjänst till enhetliga priser.

Posten är den statliga aktör som kan åläggas uppdraget att tillhandahålla en grundläggande kassatjänst.

Att Posten i sin tur sedan samverkar med andra aktörer finner jag naturligt. Det görs redan i dag. Vi beslutade ju också i går i enlighet med näringsutskottets betänkande: När det gäller tillgänglighet av service som post och apotek och möjligheter till samverkan och samlokalisering har utskottet ingen annan mening än motionärerna. Det är önskvärt att en sådan lokal samverkan kommer till stånd.

Fru talman! Post- och kassaservice för alla i alla delar av landet är av mycket stor betydelse för att uppfylla det transportpolitiska målet om en positiv regional utveckling. Posten AB är det företag som uthålligt klarar av att erbjuda medborgarna denna service.

Avslutningsvis kan jag inte låta bli att ge ett litet tips inför julen till de moderata tomtar som säger sig inte komma fram med vare sig tåg eller på väg: Varför inte ta och sända julklapparna med posten? Den fungerar.

Anf. 99 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! Från Posten går vi över till det dystrare ämnet Estonias förlisning.

Jag besökte Amerika 1986. Tidigare samma år hade rymdskytteln Challenger exploderat vid starten inför många chockade åskådare – bl.a. den skolklass som samlats för att se sin lärarinna som första civila deltagare medfölja på en rymdfärd.

Det var en nationell katastrof. En haverikommission tillsattes och under de veckor som jag var där pågick kommissionens förhör. I direktsänd TV kunde envar intresserad följa dagslånga förhandlingar inför kommissionen där varje liten detalj granskades. Man lyckades till sist fastställa olycksorsaken, och kommissionens rapport ledde till en fullständig omorganisation av hela NASA.

De amerikanska myndigheternas hantering av Challenger står i bjärt kontrast till det arbete som den gemensamma kommissionen för Estonia-haveriet utförde. Kritiken mot den rapporten har också blivit så omfattande att ledamöterna själva inte längre vågar tro på sina resultat.

Estonias förlisning väcker frågor inom tre områden, ofta glider dock frågeställningarna in i varandra. Det gäller sjövärdigheten, det gäller kommissionens arbete och det gäller de svenska myndigheternas agerande.

Kommissionen hävdar i sin slutrapport att Estonia var sjövärdig vid avgången från Tallinn, trots att väldigt många uppgifter visar på betydande brister.

Sverige hade åtagit sig ett ansvar att hjälpa Estland med en modern sjösäkerhetsorganisation. Uppdraget låg hos Sjöfartsverket och svenska inspektörer fanns på plats i Tallinn, befullmäktigade av den estniska regeringen att utföra inspektioner för den estniska statens räkning.

Sjöfartsverket inspekterade också Estonia vid omregistreringen till estnisk flagg, och vid det tillfället noterades ett sjuttiofem allvarliga brister. Bl.a. saknade Estonia giltiga certifikat.

Det finns inga noteringar om att dessa fel någonsin åtgärdades, och ingen uppföljning gjordes uppenbarligen vid något av de sex tillfällen som Estonia genomgick hamnstatskontroller i Stockholm.

Dagen före förlisningen genomförde två svenska inspektörer och åtta estniska en stor inspektion i Tallinn. 14 allvarliga fel protokollfördes, flera så allvarliga att Estonia inte skulle fått lämna hamnen innan felen avhjälpes. Så skedde dock icke.

Det i Tallinn upprättade protokollet överlämnades den 5 november i original till haverikommissionen, men denna återoppar i stället, i slutrapporten, en förfälskad kopia som bevis för att Estonia var sjövärdig. Hur denna förfälskning har tillkommit och vem som har genomfört den går inte att härleda, och ingen myndighet har längre någon möjlighet att granska haverikommissionens arbete.

Denna gemensamma kommission bildades dagen efter haveriet. Den saknade folkrättslig förankring och har inte varit ansvarig inför någon. Den hade inget gemensamt kansli, inget gemensamt diarium, och i dag finns inget arkiv. I praktiken kom kommissionen att bestå av tre fristående nationella utredningar.

Det finns ett omfattande regelverk om utredning av fartygsolyckor i sjölagen. Det finns en speciell lagstiftning för den svenska haverikommissionens arbete, och det finns ett antal internationella IMO-konventioner som Sverige – och även Estland – har förbundit sig att följa, i det här fallet närmast A 440 och A 637.

Hela detta regelverk sopades undan. Ingen sjöförklaring hölls, och inga vittnesupptagningar skedde i domstol. Ingen som uttalade sig gjorde det under ed. De flesta inblandade hördes inte alls. Den person som speciellt anställdes av kommissionen för att sköta vittnesmålen blev uttryckligen förbjuden av kommissionens svenska ordförande att genomföra sin uppgift och lämnade därför kommissionen.

Jag har svårt att tro att Olof Forsberg, den svenska ordföranden, misskötte utredningen av brist på kunskap. Han är en erfaren jurist. Men då uppstår frågan varför han agerade som han gjorde. I andra fall hade Olof Forsberg troligen blivit åtalad för tjänstefel, men nu har han i stället av regeringen utnämnts till lagman i Svea Hovrätt.

Båtens position och färdväg är en annan väsentlig fråga i varje haveri. Men när det gäller Estonia var det länge oklart var haveriet skedde. Under hand lämnades olika uppgifter. Den i slutrapporten redovisade färdvägen stämmer dåligt med andra vittnesuppgifter, och när båten återfanns lämnade den finska kommissionsmedlemmen Lehtola medvetet vilseledande information om fyndplatsen. Ingen som helst förklaring har lämnats till varför så skedde.

Resan fram till haveriplatsen borde kunna klarläggas med den finska kustbevakningens radarplott, men just för denna natt och just för denna båt saknas alla positionsangivelser. De har försvunnit hos den finska marinen.

Slutrapporten ger ingen rimlig förklaring till varför så har skett.

Kommissionens teori baserade sig tidigt på ett brott i det s.k. atlantläset. Låsbulten borde därför vara en av de viktigaste detaljerna som kunde

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

styrka denna teori. Bulten bärgades också, men kastades tillbaka i havet av kommissionsmedlemmen Börje Stenström. Han var en erfaren tekniker och haveriutredare. Han undanskaffade inte bevismaterial av bristande kunskap, men dessvärre är han senare avliden så vi kan aldrig få veta varför han sände låsbulten tillbaka till havsbotten.

Det sjunkförlopp som kommissionen återger i slutrapporten och som baseras på teorin om det brustna atlantlåset har av en samstämmig nationell och internationell expertis dömts ut som helt orimligt. Inte ens kommissionens egna ledamöter stöder längre denna teori, och enbart detta faktum motiverar fortsatta undersökningar.

Också lastens sammansättning och stuvning är en väsentlig fråga i alla utredningar om sjöolyckor, speciellt i detta fall, eftersom det finns starka restriktioner på vilken sorts last som får föras i passagerarfärjor. Haverirapporten redovisar praktiskt taget ingenting. Estonias manifest upptog 38 lastbilar, men ytterligare två bilar fanns med ombord, en Scania med registreringsnummer AG 565, förd av en Gunnar Gobins, och ytterligare en Scania med nummer NRY 806, körd av Leo Sillanpää. Varför fanns inte dessa med på manifestet, vilken last hade de, hur tunga var de, och varför sändes manifestet denna kväll inte med fax till tullen i Värtan, på det sätt som skedde vid alla andra avgångar? Frågetecknen kvarstår, slutrapporten lämnar inga besked.

Under hösten genomfördes dykningar vid vraket av Sjöfartsverket. Dessa skedde på regeringens uppdrag, och officiellt angavs att verket skulle utvärdera möjligheterna till en bärgning.

Det som skedde i verkligheten var något helt annat. Bl.a. genomsöktes fartygets brygga, men ingen identifiering av de påträffade personerna har publicerats. Det här har varit en central fråga i hela utredningen och ledde till att den estniske huvudordföranden Andi Meister lämnade kommissionen.

Samtidigt med Sjöfartsverkets dykningar uppträder andra dykare vid vraket. Vilka var de? Vilka uppdrag hade de, och vem var deras uppdragsgivare?

Slutrapporten ger ingen förklaring.

Uppenbart är också att Sjöfartsverket ägnat mycket tid och stora kostnader åt att låta genomsöka ett antal hytter, där man bl.a. letat efter en dokumentportfölj tillhörig Alexander Voronin. Officiellt förnekar Sjöfartsverket genom Johan Fransson all kännedom om dessa undersökningar, all kunskap om Alexander Voronin. Ändå kan man klart utläsa av bandutskrifterna att Sjöfartsverket lagt åtskilliga dyktimmar på detta uppdrag. Man fann uppenbarligen också portföljen, men vart tog den vägen, och vad innehöll den som var så intressant?

Vad är det för en dunkel sanning som finns där nere på Finska vikens botten och vars framkomst till varje pris måste förhindras med dykförbud, med militär övervakning och med gravfridslag?

Sedan slutrapporten kom har många nya uppgifter framkommit. Det krav på återupptagen utredning som ställs i IMO-konventionen A 849, som också Sverige har undertecknat, uppfylls med råge.

Därmed, fru talman, ber jag få yrka bifall till reservation nr 15.

Anf. 100 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Fru talman! Alltsedan den tragiska natten när M/S Estonia förliste har ärendet hanterats av regeringen, tillsammans med företrädare för partierna i riksdagen. I vårt betänkande hänvisar vi till följande: Den 19 april i år avslog regeringen framställningar om en ny utredning. Regeringen konstaterade att det inte framkommit några nya omständigheter. Det fanns inget som tydde på att haveriförloppet väsentligt avvikit från redovisningen i haverikommissionens slutrapport. Detta beslut föregicks både av ett remissförfarande och ett flertal informations- och samrådsmöten med företrädare för riksdagspartierna.

Regeringen har också gett Styrelsen för psykologiskt försvar, SPF, i uppdrag att samla in och sammanställa information om förlisningen. Med utgångspunkt i slutrapporten ska SPF komplettera faktamaterialet med ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllets. Vid utskottets sammanträde den 30 oktober informerade statsrådet Mona Sahlin utskottet om regeringens beslut den 19 april. Då redogjorde också generaldirektör Björn Körlof för regeringens uppdrag till SPF.

Fortfarande ställs många frågor kring Estonia, inte minst om vattenfyllningen och sjunkförloppet. Utskottet utgår därför från att SPF arbetar skyndsamt. Vi förutsätter också att SPF återkommer till regeringen om man finner att något annat område bör belysas.

Fru talman! Jag sade inledningsvis att Estoniafrågan har hanterats av regeringen tillsammans med företrädare för riksdagspartierna. Därför deltar jag inte i den fortsatta debatten utan överlämnar detta till statsrådet Mona Sahlin. Jag står också bakom Monica Öhmans yrkande i detta ärende.

Anf. 101 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Drygt sju år har gått sedan M/S Estonia förliste. Låt mig redan från början och ännu en gång säga; för det behöver sägas många gånger: Det begicks fel, och det har begåtts fel under dessa sju år. En del av de felen är av den arten att de inte går att reparera. En del av felen är sådana att de går att med arbete förändra. Men för allt som har skett under de här sju åren gäller en sak gemensamt, och det måste vi alla ta till oss: Det går att lära och att ärligt dra slutsatser för att förändra. Estonia har lärt oss mycket och kommer att fortsätta att göra det.

Det här har redan påverkat sjösäkerhetspolitiken på många områden. Sjösäkerheten sedan den tragiska natten för drygt sju år sedan har förändrats. Det internationella samarbetet kring sjösäkerheten har förstärkts. Hur information ser ut om stora olyckor och katastrofer har förändrats. Hur man bemöter anhöriga och deras uppgifter vid stora katastrofer har förändrats. Hur man lyssnar på och tar till vara överlevandes synpunkter och vittnesmål har också förändrats. Mycket har hänt, och mycket måste fortsätta att hända.

Men det är också så att många frågor lever kvar. Jag är dessutom övertygad om att de kommer att fortsätta att göra det, och man måste fortsätta att ställa dem. Det finns ingen fråga som inte bör ställas och inte heller någon fråga som inte bör tas på allvar.

Däremot tror jag att alla är väldigt medvetna om att många av de svar som finns – det hävdar jag inte minst apropå det senaste som vi hörde –

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

inte godtas av alla. Det har varit och kommer att fortsätta att vara mycket av trauma runt Estonia.

Det som jag vill koncentrera mig på i dag är att ge kammarens ledamöter en bild av hur arbetet nu ska fortsätta när det gäller de frågeställningar som regering och myndigheter har ett ansvar för.

Till att börja med – och det är väl bekant för kammaren efter trafikutskottets betänkande och regeringens beslut i våras – har vi ännu en gång avvisat kraven på en ny utredning. Jag vill bara helt kort upprepa att det bl.a. är så att Sverige inte bestämmer självt i denna fråga. Vi äger gemensamt både sorgen och ansvaret för fortsättningen för Estonia med framför allt Estland och Finland.

Jag kan bara upprepa det som vi gemensamt fann i våras efter ännu en genomgång, nämligen att vi inte har sett några nya omständigheter som skulle tyda på att själva haveriförloppet inte finns på ett godtagbart sätt beskrivet i Haverikommissionens rapport. Däremot ser både regeringen och de partier som hela tiden har överlagt om detta att det är viktigt att gå vidare på flera av områdena. Det handlar dels om utvecklingen inom sjösäkerhetsområdet, som måste förbättras på åtskilliga punkter, dels om att tydligt klargöra vilka sjösäkerhetsåtgärder som har vidtagits sedan Estonias förlisning så att också fler tydligt kan se vad som har hänt. Det handlar också om att ännu tydligare inte bara informera allmänheten om vilka åtgärder som har vidtagits för att förhindra framtida olyckor, utan också visa på de fakta och uppgifter som finns så att fler kan söka efter svar och fortsätta att forska i det som fortfarande är oklart.

Jag vill nämna några av de områdena. Bl.a. handlar det, som har nämnts tidigare, om den faktabank om Estonia, eller den nationella minnesbank om Estonia, som Styrelsen för psykologiskt försvar har fått i uppdrag att sammanställa. Den handlar inte bara om att kunna lämna relevant information om de kunskaper och fakta som finns på många olika myndigheter och ställen, dvs. de ska finnas åtkomliga enkelt och tydligt. Det handlar också om att möjligheten kanske finns att få svar på fler av de frågor som ställs.

T.ex. reses fortfarande många frågor runt själva sjunkförloppets slutskede, som jag också tänkte återkomma till lite senare. Därför kommer SPF:s faktabank att innehålla material om detta.

De uppgifter jag har tyder på att faktabanken ska kunna vara klar till nästa höst. Det kommer att vara inte ett kortsiktigt arbete utan något som jag är övertygad om kommer att finnas kvar så länge jag lever och andas. Minnesbanken om Estonia är något som hela nationen behöver ha tillgång till och behöver lära av och om.

En annan punkt där det har skett åtskilligt redan men där det absolut behöver ske mer i fortsättningen handlar om sjösäkerheten. Det gäller både forskningen om det som direkt hände vid förlisningen, men också om hur vi kan komma vidare med de svaga punkter som finns när det handlar om sjösäkerheten.

Som kammaren väl är medveten om har bl.a. i detta syfte Vinnova, Verket för innovationssystem, fått i uppdrag att fördela resurser till forskning runt området, både under detta år och under de två kommande åren. Verket har hittills godkänt 13 ansökningar för en mängd olika områden. Koncentrationen nu har i första hand handlat om forskning runt de tekniska frågeställningarna, t.ex. om bogvisiret eller stabiliteten i fartyg.

Det handlar t.ex. om att lära och förstå om sjunkförloppen och hur man vid den typen av katastrofer med hjälp av konstruktionsförändringar ska kunna hålla fartyg flytande i upprätt läge.

Nästa omgång forskningsområden kommer att handla om evakueringsystem och livbåtar. Det kommer att bli aktuellt i början av nästa år. Inte minst detta område återkommer ofta, dvs. hur man vid den typen av olyckor ska få ett tryggare system med tillgång till livbåtar och evakueringsystem. Vi har alla på näthinnan hur detta brast å det förskräckligaste under Estonianatten.

Forskningen behöver gå vidare, inte bara det som sker runt Vinnova utan också i fortsättningen. I detta syfte anordnades ett sjösäkerhetsseminarium under hösten detta år, där bl.a. EU-kommissionen, FN-organet IMO, nordiska sjöfartsmyndigheter, Vinnova, tekniska högskolor och anhängföreningar deltog. Det var framför allt fyra områden där man konstaterade att man behövde komma längre.

Det första området handlade om konsumentintresset för sjösäkerhet, dvs. resenärers förmåga och kunskap att bevaka om fartygen håller en hög sjövärdighetsnivå.

Det andra området var säkerhetskulturen inom sjöfarten. Där finns det en hel del att lära av de yngre transportslagen, t.ex. luftfarten. Där finns mycket att göra både inom IMO och inom EU, t.ex. att inspektionen av fartygen verkligen fungerar. Frågan har berörts tidigare.

Det tredje området var livräddningsutrustningen. Den måste förbättras, inte minst för hårt väderlag i vår del av världen. Här är det ofta väldigt kallt, och det spelar inte så stor roll om livräddningsutrustningen fungerar om man ändå dör av att ligga i kallt vatten under relativt kort tid. Alltså måste kraven på själva livräddningsutrustningen och evakueringsystemen vara väl anpassade till vår del av världen.

Det sista området som seminariet pekade på handlade om forskningen om sjösäkerheten.

Regeringen kommer att få en redovisning av seminariet under den här månaden. Det är ett ytterligare underlag för att gå vidare. Ingenting av detta är färdigt utan måste fortsätta att förändras.

Nästa område jag vill nämna, som jag tycker nämns för sällan i diskussionerna om Estonia, är gravfridsavtalet och den mycket tydliga ambition som alla de tre länder som närmast berördes av katastrofen hela tiden har haft att få alla Östersjöns kustländer att ansluta sig till.

För inte så länge sedan beslöt den litauiska regeringen att underteckna Estoniaavtalet. I nuläget är det Tyskland som står utanför. Regeringen fortsätter intensivt att försöka förmå Tyskland att ansluta sig, så att vi därmed har ännu en pusselbit i hur vi skyddar och bevakar Estonia som gravplats.

Jag vill också nämna att EU-kommissionen i december i år kommer att lägga fram förslag till direktiv där det man kallar Stockholmsöverenskommelsen inkluderas i EG-lagstiftningen. Stockholmsöverenskommelsen tillkom som en direkt följd av M/S Estonias förlisning. Den handlade om att komma till rätta med de allvarliga säkerhetsproblemen för det man kallar för ropassagerarfartyg. Sverige är ett av de åtta länder som i februari 1996 tecknade överenskommelsen. Vi ser självfallet väldigt positivt på att EU-kommissionen nu lämnar förslag om hur detta ska inlemmas i hela EG-lagstiftningen.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Det här är den information och de frågeställningar där jag ville vara med i denna diskussion i kammaren i dag. Jag vill understryka att det hela tiden handlar om att ställa frågor och att vara oerhört medvetna om att svaren inte är godtagbara för alla eftersom mycket av de fel och händelser som har skett inte går att göra om. De fel som det går att dra lärdomar av måste hela tiden påverka hur vi ser på sjösäkerheten, på sjösäkerhetssystemen, på forskningen och på sjöfartspolitiken, så att Estonia på det sättet bidrar till att den olyckan inte ska upprepas – i den mån det går.

Anf. 102 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Statsrådet uppehåller sig mycket vid själva haveriförloppet. Om bara faktabanken kommer till stånd kommer man att få klart för sig hur detta har skett.

Så blir det naturligtvis inte. Det haveriförlopp som är beskrivet är teoretiskt omöjligt för ett sådant haveri. Alla som har räknat på detta vet att båten inte kunde sjunka på detta sätt utan en vatteninträngning under bildäck. Det låg liksom inte i haveriförloppet.

Därför blir hela faktabanken en tom gest eftersom Styrelsen för psykologiskt försvar inte har resurser eller kompetens att göra några alternativa beskrivningar. Man kan bara utgå från det material som finns.

Stockholmsöverenskommelsen, som ministern åberopar, utgår också från det haveriscenario som innebar att båten tappade stabilitet genom vatten på bildäck. Men det var uppenbarligen inte problemet. Så sent som i dag kommer nya teorier om varför hon sjönk, nämligen genom att ventilationskanaler skulle ha brustit. Så är vi inne i en ny gissningstävling, som inte blir färdigutredd därför att alla krav på ny utredning hela tiden avvisas.

Anf. 103 Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik:

Fru talman! Jag måste på det bestämdaste protestera mot det sätt som Tom Heyman beskriver det på. Han använder en klassisk metod i retoriken som är förkastlig. Han säger: Alla vet. Alla experter är ense.

Det är inte sant. Det gäller att hålla reda på skillnaden mellan haveriförlopp och sjunkförlopp. Det handlar dessutom om att hålla reda på vad en haverikommission har för faktiska uppgifter. Att reda ut orsaken till ett haveri är Haverikommissionens uppgift. Det är en helt annan sak var ansvaret ligger. Det har aldrig varit och är inte heller en haverikommissions uppgift.

När det gäller haveriförloppet hävdar jag fortfarande att regeringen tillsammans med de andra regeringarna inte har sett någon uppgift som tyder på att själva förloppet för haveriet som Haverikommissionen beskriver skulle vara felaktigt.

Däremot finns det mycket funderingar om hur själva sjunkförloppet gick till, hur vattnet kom in, när, genom vilka dörrar, genom vilka fönster och genom vilka ventiler. Det finns tusentals varianter på sjunkförloppet, som det gäller att via forskning – regeringen avsätter nu resurser till det – lära sig mer om. Om ett haveri inträffar ska båtar som Estonia kunna hålla sig flytande i upprätt skick längre, så att det är möjligt att evakuera och rädda de människor som finns ombord.

Jag påstår att det är felaktigt när Tom Heyman använder det fula greppet att säga att alla experter är överens. Regeringen försöker hålla sig till att se fakta och söka svar där man är osäker på fakta. Det är det vi koncentrerar oss på, både nu och i fortsättningen.

Anf. 104 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag vet inte vilka uppgifter ministern inte har tagit del av. Det har funnits gott om uppgifter som ger en helt annan bild än den här.

Tidigare har kraven på en ny utredning hela tiden avslagits från Rege- ringskansliet med hänvisning till de anhörigas besked. Det här höll man på med ända fram till i våras, när plötsligt anhörigföreningen Agnef också började säga att det behövs en utredning som klargör detta.

Jag har i dag fått ytterligare ett brev med posten. Det är från Odd Lundkvist och hans hustru. De inleder så här:

”Den 28 september 1994 förliste M/S Estonia och 852 personer miste sina liv, vår dotter Charlotta är en av dem.”

De avslutar brevet så här:

”Efter sju år lever ’Estoniaaffären’ fortfarande trots att man från officiellt håll på olika sätt försökt lägga locket på, den kommer inte att ta slut genom att ämnet ignoreras. Lösningen måste arbetas fram genom fram- synta politiska beslut. En ny oberoende haveriutredning är den enda lösningen att få fram sanningen om Estonias förlisning.”

Det är också en anhörigröst, fru minister.

Anf. 105 Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik:

Fru talman! Jag har träffat både Odd Lundkvist och många andra an- höriga åtskilliga gånger. Jag vet vad Odd känner och förstår honom.

Jag vet också att ”gruppen anhöriga” ser väldigt olika på vilka frågor som de litar på svaren på och om de vill se en ny utredning eller inte. Det gäller att förmå sig att se individer, och inte använda ”gruppen anhöriga” i någon riktning.

Här står vi i Sveriges riksdag och diskuterar detta. Jag har redogjort för en mängd uppgifter som regeringen arbetar med nu, initiativ som har tagits och forskning som inleds. Tom Heyman har mage att påstå att någon försöker lägga locket på eller försöker ignorera. Det är inte heller sant.

Diskussionen om Estonia är oerhört viktig, och den måste fortsätta att föras, även i de frågor som jag i dag inte vet svaren på. Men ingen ska säga annat än att efter alla de fel som har begåtts är det ingen som försö- ker ignorera eller vara tyst i Estoniafrågan, utan vi försöker lära oss hur sjösäkerhetspolitiken ska se ut i framtiden och hur den ska förändras. Det är det ansvar som jag tycker är viktigast av allt.

Anf. 106 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! Till att börja med vill jag för Kristdemokraternas räkning yrka bifall till reservation 15 under punkt 35.

Först och främst tycker jag att det är egendomligt att en sådan här sakfråga förs in under den allmänna budgetdebatten. En sådan här sak borde avhandlas för sig och på det viset få den belysning i debatten som den förtjänar. Det här är inget speciellt för just Estoniafrågan, utan det förekommer titt som tätt i övrigt också. Jag reagerar alltid med största

ovilja och motvilja mot detta sätt att sköta saker och ting. Det är ett konstitutionellt fel.

Sedan går jag över till själva saken. Vi har alltså reagerat på ett avgränsat område inom denna sak, och det gäller Haverikommisionens rapport. Vi misstänker på goda grunder att den i många avseenden är felaktig, vilseledande och otjänlig för sitt ändamål.

Det är utomordentligt olyckligt när man får fram en sådan här produkt i ett offentligt sammanhang. Vi i de moderna västdemokratierna blir mer och mer varse vilken betydelse institutionerna har för ett lands utveckling och välstånd. I det här fallet är det naturligtvis väldigt tunga institutioner, eftersom det ytterst är regering och riksdag som är inblandade i ett utredningsförfarande som nästan till en del skulle kunna jämsättas med ett rättsligt förfarande inom domstolsväsendets ram.

Kraven på en sådan här utredning måste självfallet vara höga. Mot den bakgrunden är det naturligtvis väldigt viktigt att det här sköts på bästa sätt.

Nu har vi hört statsrådet Mona Sahlin medge att här har begåtts fel och misstag. Det är gott och väl att hon kan säga det. Det vore konstigt annars – vi människor gör fel och misstag. Men vi har också möjligheter att i mångt och mycket rätta till dem.

Statsrådet ägnar rätt mycket tid åt olika aktiviteter som görs från regeringens sida och även från andra för att förbättra saker och ting med hänsyn till vad som har hänt.

Det är naturligtvis utomordentligt värdefullt.

Men i det här sammanhanget skulle man egentligen vilja koncentrera sig på hur vi hanterar Haverikommisionens betänkande, som har utsatts för sådan avsevärd kritik – och som det förefaller en utomstående i många avseenden ganska välgrundad kritik. Jag kan inte förstå annat än att regeringen också är inne på att detta nog inte är helt bra. Därför ger den myndigheten Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att samla in fakta och att hålla en faktabank tillgänglig.

Jag och mitt parti har nog en känsla av att vi här söker någon form av sammanställning av det material som finns och en belysning av vad det materialet har för fakтамässig innebörd om vad som har hänt såvitt man i dag kan komma fram med gällande kunskaper. Det ser inte ut som om denna myndighet ens skulle ha det uppdraget, utan det är mer fråga om något slags bibliotek. Detta är inte tillfyllest.

Sverige måste äga frågan när det gäller att vi själva kan ta på oss att göra en kvalificerad genomgång av detta material utan att på något sätt kränka gravfriden eller över huvud taget beröra den sidan av saken. Detta är i stället ett administrativt och intellektuellt tekniskt arbete. Det borde vara fullt möjligt att göra detta, och även ganska behjärtansvärt. Om vi inte får till stånd denna form av genomgång så kommer nämligen den här frågan att leva sitt eget liv och bli något av en varböld i det offentliga samtalet.

Det är ganska svårt att förstå varför man inte kan ta detta steg. I och med detta verkar man komma en bit på väg, men ändå inte riktigt ända fram. Här sägs det i en mening som jag har väldigt svårt att förstå någon-ting om att myndigheten ska göra ett exempel på hur fartyget i sjunkförloppets slutskede kan ha vattenfyllts. Det låter väldigt konstigt – som om man gör något slags intellektuell övning med det värde det hava kan.

Det är väl inte det som man egentligen är ute efter, utan man vill ju veta hur nära sanningen man kan komma. Det är det som vi som intressenter i den här frågan vill ha klarlagt. Det är möjligt att detta ligger bakom det hela, men att det inte riktigt går att ta till sig det med den här skrivningen. Det skulle i och för sig vara mycket intressant att få detta belyst, möjligen från utskottets ledamöter som kanske bättre kan begripa sig på skrivningen.

Statsrådet Mona Sahlin talar mycket om forskning och om andra aktiviteter. Det är oerhört värdefullt och bra. Frågan är om inte just ett sådant här samlat utlåtande om alla dessa fakta skulle kunna vara ett bra underlag för fortsatt forskning.

Med detta ber jag att få tacka för ordet, fru talman.

Anf. 107 LARS ÅNGSTRÖM (mp):

Fru talman! Ärade ledamöter i kammaren! Protokollsläsare! Det händer ibland att man får frågan varför det är så viktigt att söka ökad klarhet kring Estonias förlisning. Svaret på den frågan är att om man inte vet hur förlisningen och sjunkningsförloppet gick till så kan man inte heller vidta rätt åtgärder för att förhindra en liknande olycka i framtiden. Till stor del handlar alltså denna debatt och de frågor som ställs om den framtida sjösäkerheten. Det är precis detta som vi kan lära oss mycket om av det som hände för sju år sedan.

Den internationella haverikommissionens rapport, som presenterades 1997, gav en bild av hur det hela hade gått till. Jag trodde själv fram till för drygt ett år sedan att det var ungefär så det gick till – bogvisiret ramlar av och drar upp bilrampen, det kommer in vatten i fartyget och det förliser. Som de allra flesta människor i samhället noterade jag förvisso att det framfördes kritik i debattartiklar. Det gör det ju mot i stort sett alla större utredningar. Vi vet av erfarenhet att de som engagerar sig i sådana här utredningar är alltifrån rättshaverister till frustrerade anhängare och privatspanare av olika slag. Jag hade uppfattningen att det här handlade om det ända till den dag då jag läste att kritiken kom från helt andra håll. När jag satte mig in i ärendet visade det sig att kritiken fördes fram från de tyngsta och mest välrenommerade skeppstekniska institutionerna i det här landet – Institutionen för marin teknik på Chalmers i Göteborg, Institutionen för skeppsteknik på Kungliga Tekniska högskolan, Statens skeppsprovvningsanstalt – SSPA, Sveriges Fartygsbefälsförening och Internationella Transportarbetarefederationen med fem miljoner medlemmar. Då förstod jag att detta är kritik som inte handlar om rättshaverister, frustrerade människor och privatspanare, utan detta är kritik som bygger på en helt annan kunskap om och insikt i de här frågorna.

Jag har läst olika uttalanden. En välrenommerad professor på Chalmers hävdar att den internationella haverikommissionens rapport har vilseledande information. Från Sveriges Fartygsbefälsförening hävdar man att hela den samlade sjöfartsvärlden har en annan uppfattning om haveriförloppet än den internationella haverikommissionen har.

De frågor som kanske har rönt störst uppmärksamhet är frågor som har förblivit obesvarade under dessa sju år. Det gäller delvis det som flera andra talare har varit inne på, dvs. sjunkningsförloppet. Hur kan ett fartyg som får in vatten högt uppe på bildäcket, ovanför vattenytan, sjunka så snabbt som på 35–40 minuter? Erfarenheter från andra bilfär-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

jor, som den polska Jan Heweliusz och den engelska Herald of Free Enterprise, visar att fartygen slår runt så fort de får in vatten ovanför vattenlinjen. De kan sedan bli flytande i timmar eller t.o.m. i dagar. Vid andra fartygsolyckor, t.ex. Titanic eller den grekiska färjan Express Samina, sprang fartygen läck och fick in vatten under vattenlinjen. Då gick sjunkningsförloppet väldigt snabbt – på 25 minuter i det grekiska exemplet.

Det är ett faktum att den internationella haverikommissionen inte har kunnat förklara hur Estonia kunde sjunka på så oerhört kort tid om det bara var så att det hade kommit in vatten uppe på bildäck. Man medger i dag att man inte kan förklara detta.

Den andra stora frågan gäller fartygets sjövärdighet. Var fartyget sjövärdigt eller inte? Den internationella haverikommissionen hävdar i sin rapport att fartyget var sjövärdigt. Men så sent som i april i år hävdade statsrådet Mona Sahlin och den nuvarande ordföranden för Haverikommissionen Ann-Louise Ekborg att Estonia inte var sjövärdigt.

All intellektuell hederlighet säger att just de två frågetecknen att sjunkningsförloppet inte är förklarat och att fartyget inte var sjövärdigt – tvärt emot vad den internationella haverikommissionen hävdar – borde föranleda nytt utredande eller kompletterande granskningar.

Men utöver de här två tunga frågetecknen finns det en lång rad andra frågor som är obesvarade. Jag tänker bara nämna tre av dem som är ganska illustrativa, lättbegripliga och framför allt bevisbara.

Den första är att det finns hål och olika former av skrovskador på fartygsvraket som inte nämns eller förklaras i den internationella haverikommissionens rapport. Det finns bilder. Senast i går lade jag på min egen hemsida ut bilder på hål och skrovskador som är av den karaktären att man undrar: Vad är det som har hänt här? Varför finns det här inte förklarat i den internationella haverikommissionens rapport? Har skadorna någonting med förlisningen att göra, eller hur har de annars uppkommit?

Jag skulle vilja ställa frågan till Folkpartiet varför man inte vill bifalla förslaget om att granska kritiken på just den här punkten, dvs. mot att skrovskador och hål inte kommenteras i den internationella haverikommissionens rapport.

Den andra frågan är hamnstadsprotokollet.

Timmarna innan Estonia lämnade Tallinn för sin allra sista resa genomfördes en besiktning, en s.k. hamnstatskontroll, av fartyget. Det var det svenska sjöfartsverket med estniska kolleger som i flera timmar var ombord på fartyget och i sina protokoll markerade en lång rad olika fel och brister på fartyget. Fem av dessa fel var av så allvarlig karaktär att de enligt internationella regler måste åtgärdas innan fartyget fick lämna hamn. Fartyget lämnade hamn utan att felen åtgärdades.

I den internationella haverikommissionens huvudrapport har man publicerat hamnstadsprotokollet. Det märkliga med protokollet är att det svenska sjöfartsverkets brevhuvud är bortredigerat och att den spalt där notapparaten finns, som visar att fem av anmärkningarna var av så allvarlig karaktär att fartyget skulle förbjudits att lämna hamn, också är borttagen. Det kan man se om man jämför med originalprotokollen. Där finns anmärkningarna och Sjöfartsverkets logotyp med. Varför har det här dokumentet publicerats i den internationella haverikommissionens rapport? Ja, det vet vi inte, men vi vet konsekvensen av det. Konsekvensen

är att det inte går att se det svenska sjöfartsverkets ansvar och att det inte går att se att fem av anmärkningarna var av sådan karaktär att fartyget skulle förbjudits att lämna hamn innan de åtgärdats.

Det här är angeläget. Det handlar ju om fartygets sjövärdighet. Det var med hjälp av protokollet utan notapparat och utan brevhuvud som man hävdade att fartyget var sjövärdigt när det lämnade hamn.

Jag vill då ställa frågan till Moderata samlingspartiet: Varför vill inte Moderata samlingspartiet att man ska granska kritiken på den här punkten för att komma till klarhet med varför protokollet ser ut som det gör i den internationella haverikommissions rapport. Det här är ju i allra högsta grad en ansvarsfråga.

Den tredje frågan är det material som finns från bildäcket på fartygsvraket.

I oktober och december 1994 filmade man dels med hjälp av dykare, dels med hjälp av en s.k. ROV-kamera. Det är en TV-kamera monterad på ett stort radiostyrt stativ, ungefär en gång en meter.

I den internationella haverikommissionen säger man att man aldrig var inne på bildäcket på Estonia. Svenska myndigheter har också förnekat att de varit inne på bildäcket. Men i min hand håller jag en av kopiorna på det officiella bildmaterialet från 1994. På bildmaterialet ser man hur kameran är inne på något som tycks vara bildäcket, och man hör kameraledningen säga: Vi är nu inne på bildäck. Vi rör oss inåt på bildäck. Man ser lastpallar, träpallar och cementsäckar, och man hör hur dykledningen hävdar att de har en överenskommelse om att inte gå längre in än 30 meter på bildäck. Varför är då detta intressant, och varför förnekar man att den här kameran har varit inne på bildäck? Ja, det finns ingen möjlighet för en ROV-kamera att ta sig in på bildäck. Det finns inga dörrar, och bilrampen är i det närmaste stängd med bara en 40–60 centimeters springa högst upp. Det innebär att den här filmen har tagits av en ROV-kamera som i så fall måste ha kommit in på något annat sätt, genom något hål. Något sådant hål nämns inte i den internationella haverikommissionens rapport.

På det här filmmaterialet kan man också följa kamerans rörelser. Högst upp ser man tid i sekunder, timmar och dygn, man ser djupet i centimeter, man ser i vilken riktning kameran rör sig. Genom att följa sekund för sekund kan man på en bild rita in hur kameran rör sig. Även då kommer man fram till att den tar sig in underifrån på fartygets bildäck, där den rör sig i ett antal mönster och sedan tar sig ut igen.

Jag är naturligtvis intresserad av att få svar på frågan: Vad är detta för hål? Hur har den här filmen tagits? Varför har man förnekat detta eller över huvud taget inte berört det i den internationella haverikommissionens rapport? För mig känns det angeläget att få svar på dessa frågor. Jag vill ställa frågan till det socialdemokratiska partiet: Varför är man inte beredd att bifalla förslaget i motion 458 om att granska kritiken på den här punkten för att få ökad klarhet?

Fru talman! Jag har själv författat och varit medförfattare till två motioner. Den ena är motion T647 som är drygt ett år gammal och har bordlagts i över ett år. Där föreslås att man granskar – observera ordvalet – och inte utreder fem precisa områden för att öka klarheten. Det här är ett av de områden som jag anser att man bör granska. Inget av dessa fem yrkanden kräver några nya dykningar. Inget av dem medför några stora

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

kostnader. Det är fullt möjligt att göra granskningarna utifrån det material som redan finns – filmmaterial och annat. Det märkliga är att i trafikutskottets betänkande bemöts inte något enda av dessa yrkanden med ett enda ord. Det kan också vara väldigt talande i och för sig.

Motion T458 handlar heller inte om att tillsätta en ny utredning, utan kraven i motionen, som alltså är en flerpartimotion, handlar om att man ska granska relevansen i kritiken av utredningen av Estonia som framförs av svensk och internationell expertis, dvs. den tunga välformulerade underbyggda kritiken som förs fram i Sverige och internationellt.

Även här, fru talman, finner jag först och främst att i trafikutskottets betänkande bemöts inte detta krav över huvud taget. Jag har också funnit att man inte föreslår att motion T458 avstyrks. Den finns över huvud taget inte med i trafikutskottets betänkande. Jag vet inte om det innebär att vi ska behandla motionen i vår i stället, eftersom den inte finns nämnd och än mindre har bemötts i sitt konkreta yrkande. Vad jag har hört har heller inte trafikutskottet på sina sammanträden över huvud taget diskuterat argumentet för att granska relevansen i kritiken. Det här tycker jag kanske också är talande.

Jag tror för egen del att den tystnad som jag tror att många upplever kring de här frågorna, professorers och institutioners väl underbyggda kritik och den politiska oförmågan att hantera de här frågorna, riskerar att leda till ett misstroende inte bara mot myndigheter utan också mot oss politiker. Det är vi som har ansvar. Jag tror att det här i förlängningen är negativt för samhället och tilltron till vår samhällsstruktur.

I den här debatten kan jag hålla med om mycket av det som Mona Sahlin säger. Man kan inte få svar på alla frågor, och det finns många som aldrig blir nöjda med svaren. Men vissa frågor kan man få svar på. Jag menar att materialet finns. Det går att skapa större klarhet. Jag har heller inte under det här året hört ett enda argument mot att man skulle granska relevansen i den kritik som förs fram.

Jag menar att det här är viktigt. Antingen kommer man fram till att kritiken är obefogad, och då har vi problem inom en lång rad institutioner i Sverige. Det är professorer och sjösäkerhetsmänniskor som i så fall tydligen är inkompetenta, och det bör belysas. Det är ett allvarligt problem. Eller så kommer man fram till att en del av den här kritiken är relevant. Då tarvar det en granskning och ett sökande efter ökad klarhet. Det kan ju inte vara så att det både är irrelevant och relevant. Det måste vara antingen eller.

Jag har som sagt fortfarande inte hört, varken från trafikutskottet i dess betänkande eller i den här debatten eller från statsrådet, ett enda argument för att man inte skulle granska relevansen i kritiken. Varför kan vi inte få höra något sakligt skäl till detta?

Med det här, fru talman, vill jag yrka bilfall till reservation 15. Jag hoppas också att jag kan få svar på de frågor jag ställde till Folkpartiet, Moderaterna och Socialdemokraterna. Förvisso är även ett uteblivet svar ett svar.

Anf. 108 Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik:

Fru talman! Jag ville bara ge en kort kommentar till Lars Ångström, som flera gånger säger att "man" borde granska osv. Det här är ett av skälen till att regeringen också har sagt att vi nu måste samla ihop alla de

uppgifter som finns – det gäller filmer, rapporter och material från myndigheter och andra – i en bank, Lars Ångström. Då kan ”man” granska, jämföra och dra slutsatser.

Det är just för att komma längre i detta som vi öppnar denna faktabank, som Styrelsen för psykologiskt försvar ansvarar för. Den kommer att vara öppen för alla. Inget lock ska ligga på. Möjligheten att granska för ”man”, för väldigt många ”man”, ska finnas där. Så får vi se vad det leder till och om vi hittar andra sätt att komma längre i frågeställningarna efter det. Det är självfallet också regeringens önskan och ambition.

Anf. 109 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Det låter kanske bra att samla ihop all information och alla fakta i en minnesbank, men det är inte så att en minnesbank med automatik också producerar svar på de frågor som förts fram från olika institutioner, professorer och andra sakkunniggrupper. Det krävs en kompetens för att kunna dra slutsatser av ett material som ofta är av teknisk karaktär. Ofta är det ett väldigt komplext material. Bara filmmaterialet upptar ett antal hundra timmar, tror jag. Det krävs naturligtvis en oerhörd kompetens för att kunna granska det och dra slutsatser av vad det är man ser.

Om det är så som statsrådet säger, och det hoppas jag att det är, att regeringen vill öka klarheten i det här, då måste man tillsätta en grupp av oberoende sakkunniga, människor som inte var involverade i tidigare utredning och som inte har ekonomiska intressen åt något håll utan som är oberoende och sakkunniga i de här frågorna.

Uppdraget ska vara just att granska ett antal precisa frågor, inte att granska en helt oöverskådlig mängd fakta som finns i en minnesbank utan att leta fram ett litet antal relevanta, välformulerade frågor som har förts fram från Chalmers, KTH och olika internationella sjösäkerhetsorganisationer. Då kan man få svar på ytterligare ett antal frågor, det är jag helt övertygad om. Där håller jag med Mona Sahlin. Men det kräver som sagt mer än att bara samla allt i en oöverskådlig hög. Det kräver kompetens.

Anf. 110 HENRIK S JÄRREL (m):

Fru talman! Trafikutskottets betänkande 1 och 2 handlar om utgiftsområde 22, Kommunikationer samt infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta budgetbetänkande har man också lyckats smyga in frågan om fartyget M/S Estonias förlisning. Först vill jag därför säga några ord om formfrågan.

Det handlar visserligen om vissa framtida kostnader med anledning av fartygets förlisning, men den långt större frågan handlar om huruvida alla faktiska kort rörande den verkliga orsaken till fartygets hastiga sjunkförlopp kommit upp på bordet och synats i sömmarna med sanningens ljus. I förlängningen, fru talman, handlar det här om att förbättra säkerheten för sjöfarande och i görligaste mån också undvika olyckor av detta och liknande slag i framtiden.

Att därför förvisa en av vår tids värsta fartygskatastrofer, som krävde minst 852 människors liv, till närmast en liten not, eller i varje fall ett synnerligen tunt avsnitt, i ett budgetbetänkande vittnar enligt min mening inte bara om sviktande omdöme och bristande empati eller, låt mig kalla

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

det, pietet. Det vittnar också om att man i det längsta vill skydda någon, något eller några intressen och dölja omständigheter som inte skulle må bra i, eller av, offentlighetens ljus. Frågan är just bara vad, vem eller vilka – och egentligen också varför.

Det är mystiken kring dessa frågor som samtidigt är både utmanande och kittlande. Varför dessa dämpningsåtgärder? Är det verkligen, handen på hjärtat, bara av ädel omsorg om de anhöriga? Frågan om M/S Estonia borde därför ha behandlats i ett särskilt, välberett, utskottsbetänkande. Jag tvekar därför inte att hävda att den nu anvisade ordningen närmast är att anse som en respektlöshet mot de omkomna och deras nära och kära, men också mot dem som hade lyckan att överleva detta fasansfulla haveri och rentav även mot framtida färjeresenärer. Att man inte är benägen att se allvarigare på sjösäkerhetsaspekten i Estoniaolyckan än så framstår i mina ögon närmast som nonchalant och illavarslande.

Fru talman! Det handlar inte bara, eller främst, om Estonia. Den som till äventyrs fortfarande efter sju år tror att Estoniadebatten, eller rättare sagt den uteblivna debatten, bara handlar om Estonia har fel. Få medborgare i Sverige, vare sig politiker, journalister eller andra, torde väl ha kunnat undgå att konstatera att ansvariga inom regering och myndigheter lagt locket på för all debatt som på något sätt kan anknytas till Estonias förlisning. Motiven för detta återkommer ideligen i två skepnader. Antingen hänvisas det till gravfrid eller också upprepas mantrat ”inga nya fakta har presenterats”.

Detta har hittills varit ganska verksamma ord för att förhindra eller, om man så vill, motverka de starka krafter som underkänt den internationella haverikommissionens, alltså Joint Accident Investigation Commissions, Estoniautredning.

Internationellt görs som regel i frågor som rör katastrofer, vare sig det handlar om terrorism eller olyckor, allt som står i människans makt för att utreda, analysera och undanröja risken för att nya terrordåd eller olyckor ska kunna ske. Lika stort engagemang och lika mycket energi läggs ned på att finna eventuella skyldiga när så är påkallat. Man ska bara påminna om t.ex. Göteborgskravallerna, de minutiösa utredningar och analyser som görs efter de fruktansvärda terroristangreppen i USA den 11 september i år eller för den delen haveriutredningen kring olyckan med den ryska ubåten Kursk, som för övrigt för en tid sedan lyckosamt bärgades på ett större djup än det som Estonia råkar ligga på.

Sju år efter förlisningen kan vi konstatera att varken orsaken till haveriet eller ansvarsfrågan har klargjorts på ett nöjaktigt sätt. Något närmare engagemang från de ansvarigas sida för att råda bot på detta tycks inte heller kunna noteras. Däremot tycks det finnas ett starkt intresse inom regering, trafikutskott, myndigheter och medier att medverka vid, eller rättare sagt motverka, de försök som görs för att klarlägga omständigheterna kring katastrofen.

Det är därför uppenbart att hela denna fråga egentligen handlar om något annat än M/S Estonia. Vad det i stället handlar om är att grundläggande demokratiska värderingar och ställningstaganden har kommit i kläm som en följd av att Estonias efterspel handlagts inkompetent. Den givna följdfrågan är: Hur kan det då ha gått så illa? Det finns egentligen bara tre alternativ.

Det första alternativet är att det pågår en mörkläggning. Men att bara antyda en sådan misstanke placerar oeftergivligt budbäraren i facket konspiratör.

Det andra alternativet är att utredningen och efterspelet skötts påtagligt inkompetent av majoriteten av de inbladade och ansvariga. Ett sådant påstående avvisas med att budbäraren är en besserwisser.

Det tredje alternativet är en kombination av dem båda, nämligen att det under hela utredningen och dess efterspel pågått en mörkläggning av inkompetens från en rad inblandade aktörer. För att vinna trovärdighet i ett sådant påstående måste man dock titta lite närmare på omständigheterna kring utredningen och efterspelet samt naturligtvis även titta på vilka konsekvenser detta för med sig på ett brett politiskt och samhällsligt plan.

Det är ett faktum att M/S Estonia ägdes till hälften av estniska staten och till hälften av ett svenskt företag, Nordström & Thulin. Båda parter var representerade i Haverikommissionen, där dessutom externa satt på ordförandestolen.

Det är ett faktum att fartyget seglade med felaktiga certifikat, godkända av finska, svenska och estniska sjöfartsmyndigheter. Samtidigt var de delaktiga och representerade i Haverikommissionen. Det är ett faktum att Estonia seglade med ett stort antal felaktiga dokument, direkt avgörande vid en nödsituation, exempelvis felaktig stabilitetsbok, felaktig säkerhetsplan, saknad lastsäkringsmanual, saknad manual för bryggrutiner, osv. Trots detta hävdar kommissionen att fartyget var sjövärdigt.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket på uppdrag utförde besiktning av fartyget innan det sattes i bruk på traden Tallinn–Stockholm och godkände fartyget trots alla brister, brister som fortfarande går att dokumentera.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket på uppdrag av det estniska sjöfartsverket besiktigade Estonia samma dag som hon för sista gången lämnade Tallinn, liksom att det då konstaterades i protokoll att Estonia enligt internationell sjölag inte skulle få lämna kaj förrän fem allvarliga brister hade åtgärdats. Det är ett faktum att fartyget trots detta fick avsegla mot sin undergång.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket, trots bindande avtal med externa, hävdade att man aldrig utförde någon egentlig besiktning utan att det bara var en övning och ett övningsprotokoll, även om de angivna bristerna sedan har medgivits.

Det är numera ett faktum, konstaterat av Statens kriminaltekniska laboratorium, att det övningsprotokoll som sedan användes av Haverikommissionen för att i slutrapporten styrka Estonias sjövärdighet är en mellankopia där det enligt Statens kriminaltekniska laboratorium gjorts kompletteringar eller där delar tagits bort i relation till de original som man i slutrapporten hänvisar till. Denna omständighet var känd men inte offentliggjord när regeringen i våras fattade sitt beslut om M/S Estonia.

Förfarandet är ett exempel på vad man med ett annat ord brukar kalla för urkundsförfalskning. Det är ett faktum att kommissionen inte förklarat hur sjunkförloppet har gått till och att därutöver ett stort antal internationella auktoriteter avfärdat flera av kommissionens slutsatser rörande olycksförloppet. Inga nya faktum har framkommit heter det då från ansvarigt håll.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Det går mot bakgrund av detta inte att dra några andra slutsatser än att man aktivt arbetar på att dölja myndigheters inkompetens och även deras eventuella skuld i förlisningen.

Frågan blir då vilka konsekvenser detta får. Ur ett sjösäkerhetsperspektiv är konsekvenserna solklara. En ny oberoende undersökning måste utföras. Utan en sådan kan inte direkta eller korrekta sjösäkerhetsstärkande åtgärder vidtas som en följd av Estonias förlisning. Ur ett politiskt och samhällsligt förtroendeperspektiv är konsekvenserna förödande. Misstron mot regering, politiker och myndigheter medför en situation där medborgaren kan känna besvikelse, förakt och misstro mot rättsstaten. Demokratin uppfattas så snarare som en illusion av demokratin, ett sken som till varje pris ska upprätthållas. Har vi råd med det? Om inte, så har bl.a. vi riksdagsledamöter en möjlighet att ta till oss de ovedersägliga faktum som finns och därefter i demokratisk ordning säga vår mening, vilket jag härmed har gjort.

Fru talman! Jag yrkar med fast övertygelse bifall till reservation 15.

Anf. 111 KENT HÄRSTEDT (s):

Fru talman! Riksdagskolleger! Detta är en fråga som jag försöker vara sparsam med att uttala mig om. Men det finns tillfällen då det inte är rätt att vara tyst och då man inte känner för att vara tyst.

Jag vill inleda med att uttala min uppskattning för andra riksdagskolleger som har tagit till orda i denna debatt.

I eftermiddags flög jag hemifrån till Stockholm, eftersom jag just nu är pappaledig, för att packa kartongerna i mitt rum, eftersom vi byter kontor. En av de saker som jag packade ned för flyttning var ett kort på mina kolleger som jag var på konferens med i Estland. Det är taget samma dag som vi skulle åka hem till Sverige. På kortet fanns de. Det var Alf Karlsson, min kollega vid Kooperativa institutet. Det var Kennet Krejsty, journalisten på tidningen Vi. Det var Oskar från KF och många av de andra. Jag tänkte på hur debatten kring Estonia många gånger kommer att handla om tekniska frågor, om utredningar, om pengar, om riksdags- och regeringsbeslut, om avtal ingångna mellan olika länder, om olika vittnesmål och olika intyganden om det ena eller det andra är mer rätt. Men för mig är det både-och. Det är både den viktiga diskussion som vi för här i riksdagen i dag, och det är minnena och människorna som faktiskt gick under den där natten den 28–29 september 1994. Vi får aldrig glömma att det var människor som det verkligen handlade om. Det är ibland lätt att våra debatter blir väldigt tekniska.

Vi har i dag samlats för det som för mig är en oerhört viktig diskussion. Jag tror att jag och många av dem som är efterlevande och överlevande vid händelsen 1994 genom åren har haft ett oerhört stort tålamod. Vi har känt oss förhoppningsfulla inför den politiska processen. Vi har haft tilltro och respekt för vår regering, vår riksdag och många andra myndighetsutövare som har hanterat denna fråga.

Själv tillhör jag dem som är samhällsaktiva och engagerade politiskt sedan tonåren och som naturligtvis har ett väldigt stort förtroende för vårt samhälle och vår process. Men genom åren har tålamodet börjat tryta. Efter att ha fått, skulle jag vilja säga, en väldigt bra start med Ines Uusmann som ansvarig för dessa frågor och som jag tror hade en relation till flera av oss som fanns ombord på M/S Estonia, trodde jag initialt att hon

skulle ha särdeles bra förutsättningar att hantera frågan. Hur det sedan genom åren blev vet vi alla.

Genom åren har många saker gjort det nästan omöjligt att känna förtroende för det resultat som man kom fram till med Haverikommissionens utredning. Det har ju genom åren visat sig att en lång rad felaktigheter begåtts. Flera av dem har kolleger här läst upp. Några har gått in på de mer juridiska aspekterna, medan andra har gått in på de mer tekniska aspekterna. Jag ska inte trötta er genom att upprepa allt detta.

Vittnesmål finns från dem som varit direkt involverade, bl.a. Gustav Hanuliak som numera är rektor i Borås. Han var t.ex. dykrådgivare åt Sjöfartsverkets chefsutredare Johan Fransson. Hanuliak har tillbringat sammanlagt mer än sex veckor ute på haveriplatsen. För Svenska Dagbladet berättade han om de dykningar som den internationella haverikommissionen utförde i december 1994. Han läste ur sin anteckningsbok – anteckningar som han noga förde i samband med dykningarna – och sade: Arbetet vid olycksplatsen var dåligt organiserat. Bara få visste om vad som egentligen pågick. Dykarna skar av några viktiga delar, bl.a. från bogvisirets hydraulik, som borde ha blivit viktiga bevis.

Hanuliak uppskattar antalet delar som togs upp från Estonia till något tiotal. Men långt ifrån alla kom in till fastlandet för vidare undersökningar.

Såvitt jag vet var det ungefär tre fjärdedelar av alla bitar som aldrig registrerades eller utvärderades, utan de kastades tillbaka i havet. Att de var för stora för att passa in i transportlådan, som skickades till Sverige med helikoptern, var den enda anledningen.

Hanuliak vill inte smutskasta de ansvariga för beslutet att kasta bevismaterial i sjön men säger till Svenska Dagbladet att mannen som gjorde de där konstiga selektionerna var Haverikommissionens utredare – tyvärr var det så. Hade vi i dag haft de här viktiga delarna skulle det med stor sannolikhet gå mycket lättare att tillbakavisa många spekulationer.

En av de frågor som infinner sig hos mig är följande: Hur kan man få tilltro till en rapport när många av de viktiga bevisföremålen slängts bort?

Vi var 137 personer som överlevde Estoniakatastrofen. Vid flera tillfällen försökte vi själva få bli intervjuade. Samtidigt vet vi att det i samband med olyckor på fartyg och på sjön är normalt att det första man gör är att höra dem som fanns med. Såvitt jag förstår är en del av en sjöförklaring just att man ställer frågor till dem som fanns med.

Många andra oförklarligheter har kommit fram. De som är experter säger att det inte var ett rimligt sjunkförlopp. Det finns avhoppare från Haverikommissionen som gett vittnesmål om ett kohandlande om slutrapporten. Psykologen Bengt Schager ville inte vara med och skriva under rapporten utan hoppade av en månad innan rapporten skulle läggas fram. Han kunde inte acceptera att man kohandlade om resultatet.

Jag har inte varit med vid alla de tillfällena, men jag tycker att det här om något, tillsammans med alla andra frågetecken, är tillräckligt mycket för att säga att man borde undersöka om det verkligen är en rimlig förklaring som kommit fram i Haverikommissionens rapport.

När därtill flera trovärdiga instanser – Svenska fartygsbefälsförbundet, Chalmers, KTH och Internationella transportarbetarfederationen –

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

samt, så långt jag vet, alla de överlevande som jag känner ställer frågor kring Haverikommissionens rapport har jag svårt att se hur vi som gemenskap i denna nationella församling har svårt att tycka att det är godtagbart att vi går vidare med en sådan förklaring kring den största civila katastrofen under modern tid i Sverige.

Jag har förståelse för att Sverige tillsammans med Estland och Finland på ett tidigt stadium ville agera och göra så gott man kunde i det läget, och jag har full respekt för att det inte är lätt att veta exakt hur man ska göra. Man gjorde det som man trodde var rätt. Men man gick ut med motsägelsefulla besked i början. Först ville man bärga. Därefter bestämde man sig för att inte bärga. Man ingick ett avtal med de andra länderna. Det är ett avtal som i dag är besvärligt om man vill gå vidare med utredningen eftersom vi har bundit oss samman genom det avtalet. Såvitt jag förstår är det problem eftersom Estland och Finland inte vill göra den form av utredning som kanske borde krävas för att få klarhet i den här katastrofen och dess orsaker.

Jag är inte konspiratoriskt lagd, vilket väl ingen av oss är som tagit till orda i den här debatten. Men jag tror att det är oerhört viktigt att vi tar frågan på det allvar som frågan kräver. Det här är den största civila katastrofen i modern tid. Det var de människor som de jag inledningsvis nämnde – Alf, Oskar, Kennet m.fl. – som dog och som blev kvar där ute. Respekten för dem kräver att vi gör allt för att få reda på orsakerna till olyckan. Jag tycker inte att det är acceptabelt att vi bara lägger dessa tveksamheter – det är ju många tveksamheter som uppkommit under de här åren – bakom oss och säger att det fanns en del spekulationer som gick i en annan riktning än Haverikommissionens rapport.

Det är ju saklig kritik och det är nya uppgifter. Människor som direkt varit involverade i utredningsarbetet rent praktiskt genom dykare och andra har uttalat tveksamheter. Det gäller också människor som suttit med i själva utredningens skrivarbete, t.ex. psykologen Bengt Schager. Men det gäller även andra, t.ex. den polis som efter olyckan kom till mig på sjukhuset och ställde ett antal frågor. Det tog Haverikommissionen till intäkt för att jag hade avlagt en form av vittnesmål. Polisen själv hörde av sig och sade: De kan väl inte använda min intervju med dig som vittnesmål eftersom jag inte har någon som helst erfarenhet av hur man ställer frågor kring sjöfart och fartyg. Visst har det alltså varit många märkliga turer under de år som gått sedan 1994!

Jag tycker att det sätt på vilket vi hanterar utredningsarbetet och efterarbetet när det gäller Estonia säger något om vilka vi som nation är och något om vilka vi som nationellt beslutande församling är. Jag tror att det faktiskt är upp till var och en av oss att fundera på hur vi för framtiden vill ha det. Vi måste nog vara beredda att fatta även svåra beslut. Vissa har kanske tilltro till Haverikommissionens rapport, men uppenbarligen är det många som inte har det. Det värsta som skulle kunna hända om man dubbelkollade eller tillsatte en kommission som kunde kontrollera bärigheten i den kritik som finns är att man antingen kom fram till att kritiken är relevant – då får vi fatta svåra beslut framöver – eller också kom fram till att kritiken inte är relevant kritik. Då får vi lägga den därhän.

Frågan som sådan tycker jag kräver av oss att vi vågar fatta även svåra beslut. Gör inte vi det – härvidlag känner jag tillförsikt för framtiden.

den – kommer andra att i framtiden göra det. Jag är nämligen helt övertygad vad gäller den kritik som finns mot Haverikommissionens rapport från alla relevanta instanser. Senast var det Statens kriminaltekniska laboratorium som fastställde att dokument som intagits i kommissionens slutrapport har manipulerats.

Jag frågar mig stilla i dessa tider om detta hade varit möjligt t.ex. i USA. Skulle man ha lagt en sådan här katastrof till handlingarna? Skulle det ha varit godtagbart om det hade kommit fram ett minsta frågetecken kring haverikommissionens rapport i det här sammanhanget att bara lägga det till handlingarna och gå vidare, med 852 döda människor? Jag tror knappast det. Jag skulle inte vilja förvänta mig mindre av oss i det här sammanhanget. Finns det tveksamheter bör man granska och gå igenom dessa. Om det visar sig att gällande rapport är relevant och korrekt, bra, då har vi dubbelkollat och inte lämnat någonting därhän. Men det kunde också visa sig att den rapport som ligger inte är korrekt – alla överlevande jag känner har skrivit under på att vi inte känner igen oss i den rapport som ligger. Hur man med det och med tillförsikt kan gå vidare och lämna denna rapport bakom sig har jag svårt att förstå.

Jag har som sagt tillförsikt för att den här frågan en dag kommer att komma till sin lösning. Oavsett om det är vi som har kraften, modet och styrkan att fatta de nödvändiga besluten eller om det kommer att ske under andra generationer i den här församlingen och i regeringen, kommer de besluten att fattas. En dag kommer vi att få reda på de verkliga orsakerna till Estonias haveri. Jag har inga speciella teorier, jag är inte konspiratoriskt lagd, men den rapport som ligger har så många frågetecken kring sig att det krävs en ordentlig granskning av rapportens slutsatser. Det tycker jag är fullständigt självklart och också något de människor som gick under förtjänar. Dessutom, och inte minst, för framtidens sjösäkerhet krävs det en rimlig och godtagbar slutrapport för att vi ska kunna jobba vidare med att undvika liknande händelser i framtiden.

Anf. 112 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Kenth Härstedt säger att en dag kommer vi förhoppningsvis att få veta det, han känner sig övertygad om det. Jag delar den varma förhoppningen, att en dag lyfts de ridåer som uppenbarligen ligger över en mängd av detaljerna som hör hemma i detta ärende.

Vi har fått veta från statsrådet med vresig röst att man inte ens få ställa frågan om mörkläggning. Men låt mig ändå fråga: När det var 137 överlevande och bara några få besättningsmedlemmar, med de lojalitetskrav på sig som en besättningsman har, som förhördes och intervjuades, varför tror Kenth Härstedt som är överlevande på katastrofen att de övriga passagerarna, dryga 130, inte blev intervjuade?

Anf. 113 KENTH HÄRSTEDT (s) replik:

Fru talman! Den snällaste förklaringen skulle väl vara att man möjligen anser att människor som har varit med om en så traumatisk händelse kanske inte kan lämna ett bra vittnesmål om vad som har hänt. Men samtidigt faller den formen av förklaring i det ögonblick man inser att psykologer och andra som är experter på den här typen av verksamheter säger att vissa fungerar väl som vittne, andra fungerar inte eftersom de fått panik eller varit så extremt stressade att de inte har en bra minnesbild.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Det finns inte en bra förklaring till varför ingen blev intervjuad utom ett fåtal besättningsmän.

Anf. 114 JONAS RINGQVIST (v):

Fru talman! Den här debatten sträcker sig verkligen över flera områden. Jag ska nu gå från en katastrof till en annan. Jag ska inte tala om Estonia utan om klimatförändringar och trafikpolitik.

Klimatfrågan är en av vår tids största politiska utmaningar. Genom vårt energisystem påverkar vi atmosfärens sammansättning och riskerar att dramatiskt förändra jordens klimat. Medeltemperaturen stiger, haven riskerar att dränka kustnära låglänta områden, extrema väderfenomen blir allt vanligare och torka eller ökad nederbörd kan drabba oss på olika sätt. Även ekosystemen hotas av ett förändrat klimat då förändringarna kan ske så fort att naturen inte hinner anpassa sig.

Ett exempel på katastrofen är landet Tuvalu, en liten ögrupp i Stilla havet. Ett helt land med förutsättningarna för att bo och leva håller på att försvinna. På grund av klimatförändringarna planeras en evakuering av landets befolkning. Det går helt enkelt inte att bo kvar på grund av stigande havsnivåer och fler oväder.

I Sverige är transportererna den enskilt största utsläppskällan av växthusgaser. Det är därför avgörande för vår klimatpåverkan hur vi utformar vårt transportsystem. Den proposition om infrastrukturen som vi debatterar i dag skulle kunna vara en grund för att bygga ett hållbart transportsystem, men är det inte med nuvarande utformning. Jag har därför motionerat på propositionen och har några kompletterande förslag som jag anser borde genomföras för att bidra till att infrastrukturpropositionen inte ska förhindra att vi minskar klimatpåverkan.

I propositionen föreslås att etappmålet om att stabilisera trafikens koldioxidutsläpp på 1990 års nivå år 2010 kvarstår. Det är självklart positivt och realistiskt, men det är otillräckligt. De investeringar som planeras utifrån propositionen kommer att ha effekt på betydligt längre sikt än till år 2010. En utbyggnad av infrastrukturen bör bidra till att mer långsiktiga mål för trafikens utsläpp av växthusgaser nås. Därför borde sektorsmål sättas upp redan nu även för senare årtal såsom 2030 samt för 2050. Till 2030 borde en halvering av utsläppen utifrån 1990 års nivå vara fullt möjlig genom ny bränslesnål teknik, ekonomiska styrmedel som begränsar vägtrafiken och genom de investeringar som görs i ett hållbart transportsystem. Till år 2050 borde vi kunna halvera utsläppen ytterligare en gång om riskerna med vår klimatpåverkan inte ska bli för stora. De planer som föreslås för utbyggnaden av infrastrukturen på både nationell och regional nivå måste utgå från sådana långsiktiga och ambitiösa mål, och planerna måste tydligt redovisa hur utbyggnaden bidrar till att de nås.

Regeringen skriver i propositionen att en översyn av sektorsmålet för miljö ska göras när riksdagen har fattat beslut om denna proposition, om miljömålen samt om den nyligen presenterade klimatpropositionen. Jag förutsätter att regeringen i den översynen kommer att överväga mer långsiktiga och ambitiösa sektorsmål för trafikens koldioxidutsläpp.

Jag vill också säga lite om innehållet i infrastrukturensatsningarna, och det är två saker som jag då vill ta upp. Den första är motorvägar. Motorvägar är en trafiklösning som entydigt skapar en trafikmiljö som bidrar

till kraftigt ökade trafikvolymerna. Det är en utbyggnad av vägsystemet som kraftigt ökar transportkapaciteten på vägar och som missgynnar en utveckling av hållbara alternativ. Det är också en mycket kostsam investering och framstår som särskilt onödig att göra när vi redan insett att bilanvändningen måste minska på sikt. De vinster som motorvägarna kan ge för trafiksäkerheten kan vinnas på andra sätt, t.ex. genom andra billigare investeringar eller genom ökad trafikövervakning.

Jag kan exemplifiera med den utbyggnad av E 6 i Bohuslän som diskuteras. Jag anser att det vore förödande med en utbyggnad av E 6 till motorvägsstandard. Särskilt allvarligt vore det om en sådan utbyggnad görs innan järnvägen, dvs. Norge–Vänerlänken, har byggts ut. Det skulle bli ett dråpslag för järnvägstrafiken från Norge och söderut. Detta ska naturligtvis inte förhindra att det görs investeringar i E 6:an för att öka trafiksäkerheten.

Den andra konkreta fråga jag vill ta upp är styrmedel för att begränsa vägtrafiken. Vägtrafiken måste minska om vi ska klara av att minska våra utsläpp av växthusgaser. Detta görs inte enbart genom investeringar i infrastrukturen, utan andra former av styrmedel är självklart också nödvändiga. Miljöstyrande vägavgifter och kilometerskatt är två exempel på styrmedel som tas upp i propositionen. Det är olyckligt att regeringen inte tydligt talar om att dessa ska användas. Vi riskerar nämligen då att få en utbyggnad av vägarna, vilket bidrar till ökad trafik, utan att vi samtidigt har verksamma styrmedel för att begränsa vägtrafiken.

Styrmedel måste införas, och de bör kopplas till de mål för trafikens koldioxidutsläpp som sätts upp, dvs. att om prognoser visar att målen inte nås måste avgifterna höjas. En sådan tydlig koppling är inte bara en garanti för att målen nås utan kan också bidra till att transportnäringen själv tar ett ansvar att med andra kostnadseffektiva metoder minska utsläppen av växthusgaser.

Fru talman! Jag tänker inte yrka bifall till min motion som avstyrks i punkt 1 i betänkande TU2. Jag tänker i stället avstå på den punkten.

Anf. 115 KENT HÄRSTEDT (s) replik:

Fru talman! Jag vill göra en komplettering och yrka bifall till reservation nr 15.

Anf. 116 ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd):

Fru talman! Jag vill ta chansen att förflytta kammaren till Västra Götaland.

När jag år 1995 hade möjligheten att under tio månader delta i riksdagsarbetet förde jag en interpellationsdebatt om E 20. Nu har snart år 2001 passerat och förhållandena har inte förändrats – detta trots att E 20 är en internationell pulsåder som sammanbinder öst med väst.

Göteborg kan i framtiden spela en avgörande roll som nav i Nordsjön. I detta internationella perspektiv är det viktigt att undersöka om E 20:s ombyggnad kan ges sådan status att EU-medel för denna transeuropeiska infrastrukturens satsning kan sökas.

I mitt hemlän Skaraborg har samtalet om vägar blivit ett klart dominerande samtalsämne. Företagare inbjuder oss politiker gång på gång. Vi får redogörelser för hur deras möjligheter att utvecklas försämrats genom

de försämringar som sker av vägarna. Skadorna ökar på grund av allt tyngre och tätare trafik.

När större delen av vägarna byggdes under 60-talet dimensionerades de för fordonsvikter upp till 30 ton. I dag tillåts på samma vägar fordon på 60 ton, samtidigt som fordonstätheten fördubblats. Sedan 1981 har trafiken på vägarna ökat med 40 %. Under andra hälften av 90-talet har den tunga trafiken ökat med 23 %. Samtidigt får företagen i Skaraborg lägga sin energi på vägpolitik, eftersom regeringen inte sköter den, i stället för att engagera sig i utveckling av sina företag och nya arbetstillfällen.

Andelen nöjda privatbilister har minskat med nästan en tredjedel sedan 1996. Bland yrkestrafikanter har missnöjet ökat ännu mer.

E 20 förbi Mariestad är ett av de mest trafikerade vägavsnitten. Där sammanstrålar E 20:s normala trafik mellan Stockholm och Göteborg med trafiken mellan Värmland och Jönköping. På den sträckan har man också problem med att vägbanketten sjunker.

Fru talman! I dag är Sverige tillsammans med Rumänien och Norge de enda länder i Europa som inte har en komplett motorväg mellan sina två största städer. Detta är en stor skam och kan inte accepteras vare sig ur ett EU-perspektiv eller ur ett intraregionalt perspektiv.

Konkurrensen mellan regioner hårdnar. Infrastrukturens betydelse blir alltmer framträdande. Näringsminister Björn Rosengren har fått göra upprepade uttryckningar för att t.ex. stötta upp Dalsland.

Om nu Västra Götalands-regionen har 12 % av det statliga vägnätet, men hela 18 % av trafikarbetet, vore det väl rim och reson i att ta till vara det lokala engagemang som finns för att man ska få bättre vägar. Eller vill regeringen och näringsministern ha Skaraborg som ett nytt Dalsland? Ibland undrar man.

Fru talman! E 20 är Sveriges viktigaste vägdiagonal. Vägen knyter ihop Stockholm och Göteborg samt transporter ut ur landet från bl.a. Sveriges enda internationella hamn, Göteborgs hamn, liksom österut till Finland och Ryssland, alltså samtidigt "Europadiagonalen".

Det finns ca 30 000 personer anställda inom någon av Volvos alla fabriker utmed E 20. Det innebär med en sysselsättningsgenerator om fem personer att ca 150 000 personer är direkt eller indirekt beroende av att Volvos etableringar finns kvar.

40 % av Sveriges befolkning bor i kommunerna runt E 20. E 20 används för arbetspendling, transporter och turism. Den är en av Sveriges mest olycksdrabbade vägar. Med en positivare syn från regeringen skulle antalet skadade kunna reduceras med 350 personer under en femårsperiod, och ytterligare 60–70 personer skulle få behålla sina liv.

Om nu regionen vill samverka med regeringen genom en PPP-lösning genom att projekt genomförs i partnerskap med den privata sektorn måste regeringen lyssna. I stället bromsar regeringen också dem som vill engagera sig genom att inte tillåta PPP-lösningar. Jag vädjar till läsning av Västsvenska Industri- och Handelskammarens rapport nr 2001:2.

Anf. 117 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! I infrastrukturpropositionen, som regeringen presenterade i höstas, finns det många positiva åtgärder för framtiden. Det är bra med

de 12 miljarderna under 2002–2004 som ska gå till tjälsäkring, drift och underhåll av vägar och järnvägar.

Dessa pengar visar på en god vilja att göra våra vägar och järnvägar farbara. Det ger framtidshopp för näringslivet och för de människor som bor i områden med oerhört dålig kvalitet på infrastrukturen. Det stärker avsevärt förutsättningarna för regional utveckling i hela landet.

Järnvägstrafiken har sin givna plats i transportsystemet. Främst från miljösynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet är det angeläget att den långväga godstrafiken i större utsträckning än i dag förs över från vägar till järnväg. Detta kräver fortsatt arbete med att förbättra möjligheterna för kombitrafik.

Fru talman! Svealandsbanan är ett lysande exempel på järnvägens stora potential. När järnvägen garanterar snabb restid kommer resenärerna. Ambitionen ska vara hög när det gäller att ha fungerande järnvägstrafik i hela landet.

Men för att den utvecklingen ska fungera är det viktigt att transporterna inte bara fungerar i nord-sydlig riktning, utan att de fungerar även i öst-västlig riktning. Vi i Centerpartiet vill påpeka att det är speciellt viktigt för Norrlands del att man ser över hur transporterna kan samordnas i alla riktningar.

För exempelvis Östersunds del är det viktigt att det går att åka tåg på ett enkelt och snabbt sätt mellan orter som Umeå, Sundsvall och Stockholm – för att nämna några. Medborgarna ska kunna förflytta sig mellan studieorter, besöka regionsjukhus och samarbeta inom näringslivet utan att resan ska bli alltför tidskrävande.

Botniabanan mellan Umeå och Nyland får i propositionen ökat anslag för att kunna byggas färdig. Det är en bra satsning som visar på en framtidstro för Norrlands befolkning och näringsliv.

Det finns dock smolk i glädjebägaren, och det är att sträckan från Nyland till Sundsvall – dvs. Ådalsbanan – inte har fått de resurser som krävs för att järnvägen ska få en standard som fungerar för både gods- och persontransporter.

Dagens Ådalsbana med dess geometri i plan och profil, hastighetsstandard etc. uppfyller inte de krav som ställs på en järnväg som ska ingå som en viktig länk i ett nationellt och internationellt transportnätverk. Banan är alltför krokig och backig. Ådalsbanans standard är därför mycket viktig, och den får inte bli en flaskhals mellan Botniabanan och Ostkustbanan.

Botniabanan kommer inte att bli ekonomiskt lönsam om inte Ådalsbanan rustas upp så att pendlingsrestiderna blir kortare. Medborgarna pratar i dag oftare om den faktiska restiden i minuter än om hur många kilometer som man har till och från arbetet. Det gör att det för många är ett bra alternativ att bo på landet eller i små tätorter.

Många föredrar att bo i en lugn miljö och slippa storstadens jäkt. En förutsättning för att det ska fungera att snabbt ta sig till arbetet är att kommunikationerna är goda. Det innebär att standarden på Ådalsbanan måste klara snabbtågstrafik med en hastighet av 200–250 kilometer per timme. Ådalsbanan är lika viktig som Botniabanan.

Flera av de tätorter som Ådalsbanan passerar kommer att få ett ökat antal bomfällningar om inga förändringar sker av banans dragning. Det leder till ökade avgaser i samhällena där fordonen väntar på att tågen ska

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

passera. Därför är det av största vikt att se på framkomligheten genom tätorterna så att man inte skapar några barriäreffekter längs järnvägsspåret. I det sammanhanget är det väldigt viktigt att pengar avsätts för att gräva ned järnvägen genom Sundsvall. Om järnvägen inte grävs ned genom centrum kommer det att innebära att bilar står och väntar vid bomfällningar. Det kommer att öka med flera timmar per dygn. Var och en kan förstå hur det kommer att påverka miljön i staden mellan bergen. Bilavgaserna kommer att förpesta luften.

Fru talman! Det behövs en paketslösning för hela järnvägssträckan från Umeå till Sundsvall för att ge en bra samhällsekonomisk effekt. Botniabanan är tänkt att bilda ett dubbelspår tillsammans med Stambanan. För att det ska fungera på ett tillfredsställande sätt bör triangelspår byggas vid Prästmon i Ångermanland. Det innebär också att sträckan mellan Prästmon och Långsele, som är i mycket dåligt skick, behöver rustas upp för att kunna fylla en funktion som förbindelsespår mellan Botniabanan och Stambanan. En upprustning av den sträckan samt en nybyggnad av ett triangelspår i Prästmon medför en del viktiga fördelar i transportsystemet. Bl.a. kan man på ett relativt enkelt sätt binda samman Botniabanan och Stambanan. Dessutom blir det enklare med persontrafiken mellan olika tätorter. Bl.a. kan man enkelt åka från Östersund till regionsjukhuset i Umeå om triangelspåret byggs.

Centerpartiet tycker att det behövs en helhetssyn på järnvägssträckan Umeå–Sundsvall. Om så inte sker kommer belackarna av Botniabanebygget att få rätt i sitt påstående att Botniabanan är en felsatsning. Jag anser att Botniabanan är Norrlands framtid. Ingen, allra minst stockholmarna, skulle må bra av att Norrland avfolkas ännu mer än vad som redan har skett. Det handlar om att folket ska kunna bo kvar där. Vi har de naturtillgångar som bidrar till Sveriges välfärd. Utan skogen, malmen och vattenkraften skulle övriga landet inte klara sig så bra, för även datavärlden är i stort behov av dessa naturresurser.

Anf. 118 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Birgitta Sellén tar upp det faktum att Ådalsbanan inte nämns särskilt i infrastrukturpropositionen inför det beslut vi ska fatta i morgon. Där nämns ju egentligen inga projekt vid eget namn. Det är bara de projekt där det är nödvändigt för riksdagen att fatta särskilda beslut som nämns, t.ex. Botniabanan.

Det gäller att komma ihåg att detta är inriktningsproposition. Det blir ogörligt för riksdagen om vi ska peka ut varje vägbit och varje järnvägsbit som vi anser ska byggas. Det är någonting som Vägverket och Banverket ska ta hand om i den planering som ska dra i gång i samband med att vi har fattat det här beslutet.

Som västernorrslänning är jag övertygad om att Ådalsbanan kommer att visa sig ha sådan lönsamhet och sådan angelägenhet att Banverket kommer att prioritera den högt. Jag är också övertygad om att den kommer att rustas upp till den standard som behövs för att Botniabanan ska fungera på ett bra sätt.

Men det är som sagt inte vi i riksdagen som ska fatta det beslutet nu i första vändan. Det är Banverket som ska göra sin prioritering.

Anf. 119 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! Jag sade att den inte nämns särskilt, men det står ju en del om den. Anledningen till att jag lyfter den här frågan är att jag tycker att det är viktigt att sprida ljus över hur det fungerar och den oro som finns uppe i Västernorrland. Jag vet att också Hans Stenberg och hans partikamrater, inte minst i Sundsvalls kommun, delar åsikten att detta är jätteviktigt.

Jag tycker att viljeinriktningen behöver belysas ytterligare. Jag hoppas och tror att Hans Stenberg, som själv sitter i trafikutskottet, kommer att fortsätta att belysa hur oerhört viktigt det är att banan rustas till en god standard. Det får inte bli en flaskhals.

Det vi har sett hittills av projekteringar har inte visat att man vill ge detta en väldigt bra lösning.

Anf. 120 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag vill bara påminna om att de projekteringar som har gjorts hittills har skett med utgångspunkt i den gamla planeringsramen som innehåller betydligt mindre pengar än vad som kommer att finnas efter det att vi har fattat beslut i morgon.

Anf. 121 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! Jag är medveten om att det är på det sättet. Jag är mycket angelägen om att detta ska lyftas fram så många gånger som möjligt så att så många människor som möjligt också är införstådda med hur viktigt det här är för framtiden. Jag ser hela satsningen längs Norrlandskusten som början på någonting väldigt stort. I förlängningen ser jag hur Norrbottenbanan ska växa vidare och hur man ska kunna få ett internationellt samarbete med både Finland och Murmansk. Har man då inte tagit ställning till och verkligen satsar på Ådalsbanan kan det bli en flaskhals. Då är det ganska kört med att få en väl fungerande transportled där.

Anf. 122 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Fru talman! Jag ska försöka att korta av mitt tal så mycket som möjligt på grund av tiden som går. Det är viktiga frågor vi diskuterar i dag när vi talar om infrastrukturfrågorna.

Folkpartiet fick en fråga från Miljöpartiet som gällde Estonia. Jag måste meddela att det inte är mitt område. För min egen del vill jag bara säga att jag hyser respekt för gravfriden.

Kentth Skårvik har lämnat in en motion, T46, som presenterar Folkpartiets finansieringsram för infrastrukturförslagen. Den har Elver Jonsen redogjort för. Vår ram omfattar 375 miljarder varav 325 är direkt anslagsfinansierade. När det gäller resten har vi en förhoppning om alternativa finansieringar som vi tror mycket på. Av dessa pengar är över 200 miljarder direkt kopplande till vägnätet under anslagstiden.

Enligt Folkpartiet finns det två brister i dagens transportsystem som bör uppmärksammas mest. Det gäller bristande bärighet på icke tjälsäkrade vägar och flaskhalsproblemen i storstadsregionerna. Hela landet måste ha en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att färdiga produkter kan fraktas därifrån. Råvaror och färdiga produkter ska kunna fraktas till och från industrin under hela året i hela landet.

Vi tror att ansträngningar också måste göras för att hitta alternativa finansieringar inom infrastruktursektorn. Vi tror också att detta är fullt möjligt.

Enligt vår motion finns en rad angelägna vägprojekt som bör genomföras. Jag vill nämna skandinaviska triangeln. Den kan ha två startpunkter, antingen från Köpenhamn till Oslo eller från Sankt Petersburg till Oslo. Det är angelägna vägprojekt som det måste tas svenskt ansvar för. De har nämnts tidigare i dag.

Under väg dagar i Oslo för ett par veckor sedan med EU:s Gonzales närvarande påtalades Sveriges skyldighet att ta ansvar för sina projekt på de svenska Europavägarna, t.ex. E 4, E 6 och E 18, som kopplas ihop med dessa europeiska projekt.

Jag måste få påtala sträckan Karlstad–Örebro på E 18 och den sedan länge utlovade sträckan Hån–Töcksfors. Den borde startas omgående eftersom det har startats ett stort projekt på E 18 på den norska sidan. Ett annat problem just med denna sträcka är ju det horribla i att tullstationen i Sverige, på den väg som har 25 % av transportererna över gränsen, ligger 2 kilometer in i landet med smittrisker åt både höger och vänster.

Vi måste göra någonting åt det. Vi får väl anse att den lilla sträckan på E 18 är ett åderbräck på en pulsåder.

Det finns andra stora projekt som bör ingå i Vägverkets planeringsram och som bör komma igång snarast möjligt. Det gäller motorvägsstandard på hela vägen Göteborg–Stockholm och utbyggnad av riksväg 44 och riksväg 45. Jag kallar riksväg 45 för Via Lappia. Folkpartiet anser också att riksväg 45 från Göteborg till Karesuando ska bli E 45. Det kostar inga pengar att överföra ett E på denna väg som är en Europaväg genom hela Europa. E 45 Via Lappia skulle kunna bli ett Sveriges Broadway som kryssar genom hela landet förbi samtliga övriga riksvägar.

Jag måste också nämna E 4 vid Sundsvall samt utbyggnad av E 4 mellan Skellefteå och Umeå. I Stockholmsområdet bör en komplett ringled byggas. Riksväg 73 bör få en standardhöjning på sträckan mellan Fors och Nynäshamn. Trafikproblemen i Uppsalaområdet är också viktiga för Folkpartiet.

Likartade krav på en upprustning och tjälsäkring samt utbyggnader av transportsystemet har förts fram i en rad andra motioner från Folkpartiet.

Vid en resa med företagargruppen i Västerbotten träffade vi varje dag företagare i Glesbygdsvästerbotten som uttalade det viktigaste målet: Ge oss bättre vägar.

Den största kraften måste nu läggas på tjälsäkringen samt underhållet av vägnätet. Från Dalsland via Värmland, Dalarna och norrut är vägnätets kvalitet det stora hindret för utveckling. Observera mitt uttryck: Hindret för utveckling.

Bästa socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister! Jag har en fråga. Vill ni att Dalsland, Värmland, Dalarna och alla län vidare norrut ska utvecklas? Eller ska de dö? Om svaret är nej är det dags att ta avstånd från den utgiftsram för infrastruktur som ni har enats om. Det är bråttom. Vi måste börja nu. Vi måste börja gräva nu och sluta prata.

Jag bor fem mil från Bengtsfors och sex mil från Arvika. På vägen finns Hilmers trä i Köla, Årjängs såg, Nössemarkssågen och sågverket i Billingsfors som eventuellt ska återöppnas och ge arbetstillfällen i drabbade Bengtsfors. Varför ska egna företagare då satsa hundratals miljoner

kronor och ge hundratals arbete i denna region när samhället inte tar sitt ansvar för infrastrukturen, trots givna löften?

Sågverken och pappersindustrin i Dalsland och Värmland har naturligtvis satsat i dessa områden därför att där finns så stor tillgång på skogsråvara. När riksdagens företagargrupp besökte området i Västerbotten fick vi samma frågor som vi får när vi besöker företagen i Dalsland och Värmland. Det är samma område för infrastrukturen. Det är i behov av kraftiga förändringar.

Lastbilen måste nu erkännas som världens bästa transportfordon, liksom privatbilen måste erkännas som ett suveränt redskap för livskvaliteten i glesbygden. Det är de bygder jag menar när jag talar om pappersindustrin och sågverken. Framkomligheten via IT, data och telefon – speciellt då mobiltelefonnätet – är också av största vikt i de områden där tjälsäkring och underhåll av vägarna är under all kritik.

I en motion har undertecknad tillsammans med Elver Jonsson krävt en glesbygdsombudsman för att kunna ställa samhället till svars för otillräcklig infrastruktur som t.ex. vägnät, postservice eller delar av vård, skola och omsorg. Tänk om Glesbygdsverkets generaldirektör Pia Enocksson, som verkligen gör ett förnämligt arbete för Glesbygdsverige, hade denna ombudsmannakraft i sin generaldirektörsställning.

Jag går så över till ett annat ämne som också nämnts tidigare.

Vänersjöfarten från västkusten till Karlstad via Trollhätte kanal är en trafikled med stort miljövärde. Den har stor livskraftsbetydelse för industrin, t.ex. industrin av pappersmaskiner i Kristinehamn och Karlstad. Nu måste regeringen via Sjöfartsverket snarast reglera kostnadsbilden för Vänersjöfarten så att konkurrensen med andra transportmedel utjämnas, ja, rent av ges extrastöd eftersom viss industri inte kan använda annat transportsätt, varför deras fortsatta verksamhet i dessa utsatta sysselsättningslän kan bli ifrågasatt av ägarna som ofta bor och har sina kontor i Finland.

Jag hävdar också mitt bifall till reservation 9, fru talman.

Till sist ett citat.

Det är ingen önskedröm att ha lång väg till jobbet, men det ger alternativet att bo kvar om man måste byta arbete eller friare byta bostadsort i förhållande till ett nytt arbete. En förutsättning är att kommunikationerna är bra. Om hela Värmland ska kunna leva och sysselsättningen kunna öka så måste vägarna i länet förbättras. Det går inte att vänta 10 år, för då är flera orter avfolkade, varför det inte går att upprätthålla offentlig service. Om det inte blir en rejäl upprustning av vägnätet i länet de allra närmaste åren kommer det att förbli oklart hur bra det ska gå för Värmland i fortsättningen.

Detta är landshövding Ingemar Eliassons ord i senaste numret av tidningen Värmlands affärer. Jag tror att landshövdingar i de flesta län från Dalsland till Norrland skulle skriva under på landshövding Eliassons ord.

Om Socialdemokraterna hade sökt stöd mot mitten och högerut hade svensk glesbygds regionala centrum samt storstädernas infrastruktur haft en möjlig framtid med ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är tråkigt att de inte har hört sammat inviterna. Det är synd för Värmland, och det är synd för hela övriga landet.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 123 LENNART KLOCKARE (s):

Fru talman! Efter talmannens vädjan i morse om kortare anföranden har jag halverat mitt anförande.

Jag vill ändå börja med att säga att jag är glad att regeringen satsar 364 miljarder kronor på infrastrukturen fram till 2015. Det är en ansevärd summa pengar som kommer att bidra till att vägar och järnvägar får en bättre standard.

Anledningen till att jag deltar i debatten är att jag under mina år i riksdagen agerat för att en ny bandel ska byggas mellan Kalix och Haparanda, den så kallade Haparandabanan. En sådan bandel kräver naturligtvis en fungerande övergång för järnvägstransporter mellan Haparanda och Torneå.

Jag är av den uppfattningen att en ny sträckning är nödvändig för att rationella järnvägstransporter ska kunna ske mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland. En ny Haparandabana, tillsammans med Norra stambanan och Malmbanan bildar ett integrerat transportsystem via Finland och Barentsregionen. På sikt bidrar detta till att göra Norrbotten och Nordkalotten till en mer central och betydelsefull region i Europa.

Länsstyrelsen i Norrbotten konstaterar att flera större svenska och finska basindustrier med verksamhet i de norra delarna av respektive land uttryckt sitt intresse för järnvägstransporter mellan länderna, under förutsättning att en effektiv järnvägsförbindelse mellan länderna skapas. Att intresset har ökat beror på den kraftigt ökade integrationen mellan finska och svenska basindustrier, bl.a. Avesta Polarit och Stora Enso.

Byggandet av Haparandabanan skulle innebära en kraftig effektivisering av godstrafiken eftersom det skulle möjliggöra trafik med längre, tyngre och snabbare godståg. Bandelen skulle även bidra till utveckling av näringslivet med hänsyn till de naturresurser som finns inom Barentsregionen.

Regeringen har i infrastrukturpropositionen nämnt Haparandabanan som en av de åtgärder som bör genomföras under perioden. Jag hoppas självklart att bandelen ska kunna bli verklighet så snart som möjligt, men jag förstår att det återstår en del utredningsarbete innan den kan förverkligas.

Fru talman! Det gläder mig i alla fall att Banverket i Region Norr tagit omnämmandet av Haparandabanan på fullt allvar och begärt att få ett startbeslut för att kunna börja utreda förutsättningarna bl.a. för sträckningen och för att kunna göra en miljöprövning. Startbeslutet kan förhoppningsvis komma i början av nästa år.

Mycket arbete återstår alltså, men det känns ändå som om första steget tagits för att bandelen ska kunna förverkligas. När bandelen ska byggas måste det också bli aktuellt med elektrifiering av hela sträckan från Boden över Kalix till Haparanda.

Regeringen har angivit förutsättningar genom att i propositionen anvisa medel för järnvägssatsningar. Man har där avsatt 100 miljarder fram till 2015 enbart för järnvägssatsningar. Jag vill avslutningsvis uppmana regeringen att noga följa frågan och underlätta fattandet av ett beslut om byggande av banan så snabbt som möjligt.

I detta anförande instämde Birgitta Ahlqvist och Lars U Granberg (båda s).

Anf. 124 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m):

Fru talman! Jag ska prata om den ofullbordade vägen – väg 73, Nynäsvägen. Jag motionerade redan 1999 om denna väg. Den har sedan dess fått vänta på den kraftigt försenade infrastrukturpropositionen. I dag är motionen avstyrkt i en bilaga tillsammans med flera hundra andra motioner.

I Stockholmsregionen finns en rad angelägna behov av vägutbyggnader. Till dem hör väg 73, den ofullbordade vägen. Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk, och detsamma gäller för vägar. När väg 73, Nynäsvägen, byggdes ut till motorvägsstandard från Stockholm slutade den senaste etappen vid Fors trafikplats i Haninge kommun. Södra Södertörn och Gotland lämnades åt sina öden.

De återstående 22 kilometrarna till Nynäshamn består av en smal och krokig väg med många olycksdrabbade korsningar. Det är den här sträckan som är Nynäsvägens svagaste länk. Det var ett kortsiktigt ekonomiskt tänkande som satte stopp för väg 73 och som ledde till den ofullbordade vägen.

Nu inser de allra flesta att väg 73:s utbyggnad måste ges högsta prioritet. Till dem räknar jag Stockholmsberedningen, som i sin problemanalys från juni i år i största politiska enighet visade på behovet av väg 73. I ett frågesvar till mig har näringsministern i början av december i år sagt att det finns ett politiskt samförstånd om att väg 73 behövs och att väg 73 är viktig.

Med hänvisning till vad som sagts från Stockholmsberedningen är jag säker på att Björn Rosengren får möta ett starkt regionalt samförstånd. Detta samförstånd, som säkert kommer till uttryck i Stockholmsberedningens betänkande den 15 januari nästa år, måste följas upp på statlig nivå. Då, i januari, kan Björn Rosengren kraftfullt visa sin uppriktiga mening för att fullborda väg 73.

Skälen för väg 73 är många. Låt mig hänvisa till de viktigaste. Jag vill först peka på trafiksäkerheten. Stockholmsregionen är den enda region där antalet trafikdödade ökar sedan tre år tillbaka. Alla andra regioner visar en minskning. Till ökningen i Stockholmsregionen bidrar i högsta grad väg 73. Den aktuella vägsträckan hör till landets mest olycksdrabbade.

Jag vill också peka på utvecklingen av Södertörn och Gotland. Näringslivet, handeln, turismen och de boende behöver bättre vardagsvillkor både i nutid och i framtid. För en utveckling som kan frigöra Södertörns slumrande resurser behövs denna väg. Att frigöra dessa resurser är ett regionalt intresse. Det kan bl.a. öppna för ett framtida boende i unik miljö i den överhettade bostadsmarknaden i Stockholmsområdet. Vägen underlättar företagets nyetableringar, och därmed kan man få bättre balans mellan mindre gynnade och mer gynnade kommuner. Allt detta gäller även för Gotland. Öns möjligheter till utveckling och bättre villkor är intimt förknippade med bättre vägar på fastlandet.

Sjöfartsverket har nyligen klassat Nynäshamns hamn som ett riksintresse tillsammans med 27 andra hamnar i landet. Med en ny väg kan den planerade Norviks storhamn byggas ut till stora fördelar för oss alla.

Fru talman! Nu gäller det att gå från ord till handling. Hittills har det varit som att klippa grisen: mycket skrik och lite ull, dvs. mycket tal om väg 73 men ingen finansiering. Men jag tar nu fasta på näringsminister

Prot. 2001/02:47

13 december

Kommunikationer och infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Björn Rosengrens vilja till politiskt samförstånd om väg 73. Tar han och regeringen kraftfulla initiativ till att fullborda väg 73 kan de alltid räkna med moderaternas stöd. Men som sagt, fru talman: Finansieringen saknas fortfarande.

Anf. 125 STEN LUNDSTRÖM (v):

Fru talman! Mitt anförande kommer i den här följdén att framstå som lite originellt. Jag är en av dem som inte kräver mer pengar till någonting utan är snarare beredd att bidra till att pengar kan bli över för andra satsningar.

Jag kommer i mitt anförande att hålla mig till Citytunneln i Malmö. Jag yrkar bifall till motion 2001/02:T36 yrkande 1, där vi kräver att medel till Citytunneln överförs till ett yttre godsspår för att lösa problemen med godstrafiken genom Malmö kommun.

Riksdagens revisorer och trafikforskaren Jan-Eric Nilsson har visat på att Citytunneln är en både dyr och samhällsekonomiskt felaktig satsning, som dessutom saknar helhetslösningar för utbyggnaden av den spårbundna trafiken i och kring Malmö.

Ett av argumenten för Citytunneln är behovet av att bygga om Malmö centralstation från den säckstation som den i dag är till en genomfartsstation. Delvis löser man säckstationsproblemet med Citytunneln, men det gäller bara den del av kollektivtrafiken som kan ledas in i Citytunneln. För godstrafiken kvarstår problemet. Allt gods måste genom Malmö, vända och gå tillbaka igen.

Två andra argument som i propositionen förs fram som viktiga för Citytunneln är för det första att man stärker kollektivtrafiken genom två nya stationer i Malmö. Detta stärker inte kollektivtrafiken särskilt mycket. Möjligtvis stärker det en del av pendlingstrafiken.

För det andra skulle Citytunneln bli en viktig länk och en förutsättning för möjligheterna att bygga ut den spårbundna kollektivtrafiken i hela Skåne. T.ex. hävdas att satsningar på vissa befintliga banor är helt beroende av Citytunnellösningen. Jag tror inte för en sekund på detta. Utan Citytunneln, säger man, erhålls inte den extracapacitet som man behöver för att undvika trängselproblemen på Malmö centralstation.

Ibland blir man trött när man jobbar politiskt. Vi har under tio års tid av regeringen, av regionen och av kommunen krävt att man ska plocka fram alternativa lösningar och på allvar titta på de andra möjligheter som finns att lösa problemen med både kollektivtrafiken och godstrafiken i Malmöregionen. Det har aldrig ens gjorts ett tappert försök, bara skilda försök utan någon egentlig ansträngning. I stället har man gång på gång lyft fram Citytunneln och sakta men säkert tvingat fram till den punkt där Citytunneln på grund av att inga andra utredningar är gjorda blir den enda lösningen.

I den bästa av världar finns det pengar till det mesta. Min kritik mot Citytunneln är inte så hård att inte Citytunneln borde kunna byggas om vi hade haft alla andra miljarder som också skulle behövas för att bygga ut och lösa problem.

Problemet med Citytunneln är inte Citytunneln i sig själv. Det stora problemet med Citytunneln är att den permanentar de största problemen. Undanträngningseffekterna med Citytunneln innebär att godstrafiken i, runt och genom Malmö kommer att kvarstå.

Pendlingsproblemet kommer också att kvarstå i stora delar av regionen. Citytunneln kommer t.ex. inte att serva den stora pendlingstrafiken söderifrån. En av de största pendlingsorterna in till Malmö är Vellinge kommun. Därifrån kommer man inte att nå Citytunneln. Pendlingen kommer fortsättningsvis i huvudsak att ske med hjälp av bilar.

Eftersom ingen annan alternativ lösning kommer att finnas tillgänglig kommer ett eventuellt negativt besked från miljöbalksprövningen att kraftigt försena all satsning på spårbunden trafik i regionen. De faktiska kostnaderna för Citytunneln är svåra att bedöma. Det finns uppenbara risker för stora fördyringar. Byggandet av metron i Köpenhamn, som anläggs på samma berggrund med ungefär samma förutsättningar som Citytunneln är tänkt att byggas med, visar på en 40-procentig fördyring. Merparten av kostnaderna kommer staten att få stå för.

Det största problemet i Malmö i dag är godstrafiken genom stora delar av Malmös tätbebyggda områden. Citytunneln kommer inte att lösa detta eftersom godstrafiken inte kommer att gå i Citytunneln.

I dag leds all järnvägstrafik över Öresundsbron via Kontinentalbanan i Malmö. Kontinentalbanan har en mycket olycklig placering där sex kilometer av banan – utpekad som en av de stora trafikfarorna i Malmö – passerar strax utanför fönstren där människor bor. Problem med buller, vibrationer och farligt gods berör cirka en tredjedel av Malmös befolkning. Utan tvivel är det godstågen som utgör det stora problemet.

I dag trafikerar ca 80 godståg per dygn Kontinentalbanan. Med en medveten satsning på att föra över gods från väg till järnväg kommer med all säkerhet – och förhoppningsvis – godstrafiken att öka. Det finns dessutom en del andra orsaker till att vi kan förvänta oss en ökad mängd godstrafik på Kontinentalbanan.

För det första innebär samgåendet mellan hamnarna i Malmö och Köpenhamn ett samutnyttjande av resurserna i regionen. Det kommer naturligtvis att leda till ett ökat användande av Kontinentalbanan för godstrafik.

För det andra kommer den stora satsningen på ökad kapacitet för järnvägstrafiken som föreslås i propositionen att innebära att mer gods förs över till spårbunden trafik. Det är bra och viktigt, men det leder också fram till en ökad trafik på Kontinentalbanan. För att satsningen ska bli framgångsrik och bra ur miljösynpunkt borde det vara en självklarhet att satsa på de optimala lösningarna. Kontinentalbanan är en osedvanligt dålig lösning.

För det tredje innebär den stora satsningen som görs vid Trelleborgs hamn, i storleksordningen 4–5 miljarder kronor, att kapaciteten för gods- och persontrafik kommer att öka. Den spårbundna trafiken från Trelleborg har ingen annan väg att välja än Kontinentalbanan. För att den stora satsningen i Trelleborg ska bli framgångsrik krävs att flaskhalsproblemen undanröjs och att de malmöbor som redan i dag störs av buller och vibrationer får en lösning på sina problem.

Banverket har i ett pressmeddelande från den 12 oktober i år sagt att i och med färdigställandet av Citytunneln finns det av kapacitetsskäl inte behov av ytterligare järnvägsförbindelser runt eller genom Malmö under överskådlig tid. Man skriver vidare att man därför anser att ett yttre gods-spår runt Malmö endast kan bli aktuellt om kapacitetsproblem uppstår i

framtiden. Banverket tar därmed ingen hänsyn till att en tredjedel av Malmös befolkning blir direkt berörd av en olycka med farligt gods.

Samma banverk har i propositionen fått ett tilläggsuppdrag att komplettera Citytunneln med en ytterligare alternativ utformning i samband med miljöbalksprövningen. I det här fallet kan man verkligen tala om att låta räven vakta hönsen.

Om riksdagen i morgon ger regeringen i uppdrag att bemyndiga Banverket att genomföra Citytunneln, kommer det för oss framöver att vara viktigt att se till att man i infrastruktursatsningarna på 100 miljarder kronor också tar hänsyn till situationen för den tredjedel av Malmös befolkning som är direkt störd och hotad av Kontinentalbanans sträckning.

I detta anförande instämde Sven-Erik Sjöstrand (v).
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 17.55 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

6 § (forts.) Kommunikationer och infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (forts. TU1 och TU2)

Anf. 126 INGEMAR VÄNERLÖV (kd):

Fru talman! Vi diskuterar bl.a. ett långsiktigt hållbart transportsystem, och då vill jag tala om Vänersjöfarten och dess problem. Jag är född i Vänersborg och bor där, och jag har i årtionden sett båtarna komma och gå på Vänern och Trollhätte kanal. Men på senare år har det blivit allt glesare mellan fartygen.

Vänersjöfarten har på grund av snedvriden konkurrens under en längre tid tappat konkurrensförmåga mot andra transportslag, främst utländsk trailertrafik och järnväg. Samtidigt har godsvolymerna in och ut ur Vänerns omland stadigt ökat. Hittills i år har Vänertrafiken minskat med 8 %. Minskningen under senare år är så kraftig att den del av näringslivet i Vänerregionen som är beroende av sjöfarten känner oro för framtida möjligheter att leverera sina produkter eller ta emot råvaror. Totalt är tiotusentals arbetstillfällen beroende av en fungerande Vänersjöfart. De sjunkande godsvolymerna har tvingat Vänerhamn att dra ned på servicegraden och säga upp folk. Det är en farlig utveckling, eftersom Vänerhamn, när och om den negativa trenden vänder, riskerar att ej klara av att ta emot det gods som då anmäls för ut- eller inlastning.

Regeringen har upprepade gånger uppmärksammat på Vänersjöfartens ogynnsamma konkurrenssituation jämfört med andra transportslag, men inget händer.

I riksdagens frågestund den 25 oktober i år sade näringsministern att Vänersjöfarten konkurreras ut av tåg eftersom tåg är billigare, men han förklarade inte varför tåg sedan några år tillbaka är betydligt billigare.

I ett svar den 29 november på en skriftlig fråga säger han sedan att regeringen arbetar för att det ska råda likvärdiga konkurrensförutsättningar mellan olika transportslag. I samma frågesvar slår ministern även fast att rättvis konkurrens uppnås om skatter och avgifter för alla transporter speglar de samhällsekonomiska marginalkostnader som transporterna ger upphov till, vilket ingen motsäger.

Tidigare i dag ställde min partikollega Johnny Gylling en direkt fråga till näringsministern om vilka åtgärder han tänkte vidta för att vända Vänersjöfartens negativa utveckling. Ministern svävade på målet och hänvisade till utredningar och betänkanden, och även till Vänerrådet. Han var mer tydlig i frågesvaret den 29 november, där han slog fast att regeringen för närvarande ej är beredd att vidta några särskilda åtgärder beträffande Vänersjöfarten.

Näringsministerns hållning är motsägelsefull. Å ena sidan försäkrar han gång på gång att regeringen är intresserad av att Vänersjöfarten ska ha en framtid, säger sig arbeta för likvärdiga konkurrensförutsättningar mellan olika transportslag och hyllar principen om samhällsekonomisk marginalkostnad när det gäller rättvis konkurrens. Å andra sidan är han medveten om Vänertrafikens akuta problem, men låter dem förvärras, trots att satsningar på denna sjöfart i högsta grad ligger i linje med ett samhällsekonomiskt marginalkostnadstänkande.

I likhet med näringsministern konstaterar Godstransportdelegationen att om samtliga avgifter för infrastrukturen anpassas till samhällsekonomisk marginalkostnad bör effektiva godstransportsystem kunna utvecklas på marknadens villkor. Men så är det definitivt inte i dag, och det med regeringens goda minne, dessvärre.

Det transportpolitiska beslut som togs 1998 syftade bl.a. till att ge järnvägen goda utvecklingsmöjligheter, varför ett nytt banavgiftssystem infördes. Tillsammans med vissa andra förändringar innebar det en årlig kostnadsminskning för järnvägen med 780 miljoner kronor. När banavgifterna på detta sätt sattes under marginalkostnadsnivån innebar det en stor konkurrensfördel för järnvägen som Vänertrafiken ej kompenserades för, vilket omgående fick negativa effekter för densamma. T.ex. förde Stora Enso över allt sitt gods till järnväg. De båda för Vänersjöfart specialbyggda containerfartygen "vänerskyttlarna" tappade därvid marknad och är i dag sålda till Nederländerna. Ahlmark Lines i Karlstad har i dag endast två fartyg mot tidigare fem i linjetrafik till England och Spanien. Enligt Vänerrådet kostar olja i dag 19 kr mer per ton att frakta på köl än på den subventionerade järnvägen.

Efter det att det transportpolitiska beslutet trätt i kraft tillsatte näringsministern en utredare som skulle lägga fram förslag som främjade utvecklingen av Vänersjöfarten. Utredningen presenterades i mars 2000 och innehöll flera åtgärder för en stärkt Vänersjöfart. Bl.a. skulle staten bidra med halverade lotskostnader. Men i stället för sänkning har lotsav-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

gifterna höjts med 50 % trots 40-procentig rabatt för passage av Trollhätte kanal.

Det enda förslag som fått någon praktisk betydelse är bildandet av Vänerrådet, där regeringen tillsköt 5 miljoner kronor under en treårsperiod. Vänerrådet ska ta initiativ till åtgärder som stärker Vänerregionen, Vänersjöfarten och den regionalekonomiska utvecklingen.

Näringsministern har uttalat att bildandet av Vänerrådet var det viktigaste förslaget som lades fram i Vänerutredningen. Dock har han ej brytt sig om rådets synpunkter på Vänersjöfarten eller dess varningssignaler om densamma. Regeringen kan inte längre undandra sig sitt ansvar för Vänertrafikens utveckling genom att flytta över detta ansvar till Vänerrådet och tro att rådet av egen kraft ska kunna vända sjöfartens negativa utveckling.

I infrastrukturpropositionen omnämns Vänersjöfarten endast med några rader, där regeringen helt kort konstaterar att Vänertrafiken tappar marknadsandelar. Men inga åtgärder presenteras för att vända utvecklingen. Under tolv år ska 364 miljarder kronor satsas på vägar och järnvägar, men sjöfarten ska även fortsättningsvis finansieras genom avgifter. Infrastrukturpropositionen sägs innebära den största samlade satsningen på svensk infrastruktur i modern tid.

Tidigare här i dag sade näringsministern att denna satsning görs för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ekologisk uthållighet. Samtidigt visar utredningar att det är just inlandssjöfarten som kan bidra till en sådan utveckling. Det har man klart för sig nere i Europa, där man satsar på att flytta gods från vägarna till kanaler och floder. Med regeringens politik är utvecklingen den motsatta i Sverige. För Vänerregionen kan den uteblivna satsningen på Vänersjöfarten bli förödande. Vid en eventuell nedläggning ska man ha i minnet att den mängd gods som transporteras sjövägen till Göteborg motsvarar mer än 100 000 långtradare om året eller ca 3 000 godståg. Hur mycket av de 364 miljarderna måste man satsa på riksväg 45 och järnvägen för att klara det trycket.

I likhet med vad som sker nere i Europa borde Vänern ses som en inre vattenväg, vilket innebär att infrastrukturen på Vänern och Trollhätte kanal betraktas som en del av landstransportsystemet och finansieras via anslag såsom vägar och järnvägar. Investeringarna i hamnverksamheten i Vänern bör koncentreras till några moderna godsterminaler med bra infrastruktur för såväl båt som lastbil och järnväg.

När det gäller inre vattenvägar är det intressant att konstatera att EU-kommissionen har lagt fram flera förslag för att minska godstrafiken på väg. Bl.a. har man godkänt ett österrikiskt program för att öka handelstrafiken på Donau. Målet är att mellan år 2001 och 2005 föra över 3 % eller 2,5 miljoner ton av den internationella godstrafiken genom landet från lastbil till båt till en kostnad av 1 miljon euro per år. Här borde det finnas utrymme för regeringen att agera för att förbättra Vänersjöfartens konkurrensförmåga samtidigt som den vägbundna godstrafiken minskar.

Slutligen, fru talman, sade näringsministern tidigare här i dag att han vill avvakta vad som kan falla ut av beredningen av Godstransportdelegationens betänkande innan han eventuellt agerar för Vänersjöfarten. Om Godstransportdelegationens betänkande över huvud taget utmynnar i regeringsförslag beräknas detta tidigast kunna ske om ett år. Vänersjöfar-

ten, som är i kris nu, kan inte vänta. Akuta åtgärder krävs. Vänerrådet, som näringsministern så ofta hänvisar till, har föreslagit ett statligt stöd på 20 kr per ton för sjögods på Vänern till dess att mer långsiktiga åtgärder vrider konkurrenssituationen rätt.

Anf. 127 MARIANNE ANDERSSON (c):

Fru talman! Först vill jag kommentera några viktiga reservationer till TU1 med Sven Bergström som första namn. Det gäller nr 1, 2 och 9.

Den första handlar om de enskilda vägarna. Reservanterna går emot BREV-utredningens förslag om överföring av allmänna vägar till enskilda och om att staten skulle frångå sig det ekonomiska ansvaret för underhållet av enskilda vägar. De förslagen skulle bli ytterligare ett dråpslag mot landsbygd och glesbygd och de skulle vidga de regionala klyftorna än mer om de genomfördes. De får inte genomföras!

Den andra gäller vägmärken och vägskyltar. Det är en fråga där jag har agerat på olika sätt i flera år. Många är de företagare som upplever regelverket som mycket orättvist. När man som trafikant närmar sig en stad möts man av en skog av skyltar, medan den som vill sätta upp en skylt ute på landsbygden för att folk ska kunna hitta till företaget – ofta ett turistföretag – möts av stora problem och krångel. Det här är inget nytt problem. Det är skandalöst att det tar så lång tid att ändra detta, för här behövs resultat snabbt. Vi vill inte ha en sommar till med de här skyltreglerna.

Den tredje reservationen handlar om Vänersjöfarten, som ju är en krisbransch. Det beror helt på felaktiga politiska beslut – eller rättare sagt på bristen på politiska beslut i en del fall. De felaktiga besluten gör att konkurrensen mellan trafikslagen går åt fel håll när det gäller energieffektivitet osv. Riktmärket bör ju vara att det mest energieffektiva transportsättet ska användas. Att sjöfarten sedan minskar trängseln på vägar och järnvägar är ytterligare ett skäl. Sjöfarten på Vänern bör ges samma förutsättningar som gäller för inre sjöfart på kontinenten. Det betyder att de inre vattenvägarna finansieras på samma sätt som vägar och järnvägar. Som det nu är drabbas Vänersjöfarten också av orättvisa trafikavgifter, vilket verkar negativt för den. När utredaren Bengt K Å Johansson föreslog en sänkning av avgifterna så höjdes de i stället, som vi har hört här tidigare.

Jag går nu över till vägfrågorna. En av de stora fördelarna med regionen Västra Götaland är att vi nu samlar oss inför regionala frågor som infrastrukturen på ett helt annat sätt än förut. Vi jobbar tillsammans och kommer överens om prioriteringar. Det ska erkännas att det tidigare har varit så och så med den saken. Varje geografiskt område jobbade för sitt, vilket gav en mycket spretig bild av regionen. Det är något som avspeglar sig i att Västra Götaland totalt sett ligger sämre till än övriga regioner när det gäller satsningar på infrastruktur.

Nu finns det dock en enighet. Regionen har tillsammans med kommuner och näringsliv arbetat fram en strategi för att åtgärda de mest akuta behoven. Till det behövs 50 miljarder kronor. Vi kan konstatera att vi med regeringens proposition och fördelning efter folkmängd inte ens når två tredjedelar av behoven när det gäller vägarna. Detta är investeringar som är nödvändiga för näringslivet och människorna i Sveriges mesta exportregion.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Med Centerns budgetalternativ för infrastruktur för de närmaste två åren och våra satsningar på vägarna därefter samt öppningen för att pröva annan finansiering skulle vi kunna klara de här investeringarna. Det handlar om investeringar på alla nivåer – från grusvägarna i Dalsland till flaskhalsarna i Göteborgsregionen.

Jag står självfallet bakom hela den prioriteringen, men vill ändå lyfta fram några exempel. Det handlar först om grusvägarna i Dalsland, som vi har haft uppe här så otroligt många gånger. Det gäller även andra vägar i Dalsland. Dalsland är det landskap som har den största andelen grusvägar. Där finns ett råvarubaserat näringsliv med mängder av tunga transporter och stor turism. Vi har alltså diskuterat frågan här i kammaren många gånger under flera år. Dalsland har också agerat på en mängd olika sätt. Men ändå känner man att det har varit svårt att tränga igenom detta att vi i delar av Västra Götaland har värre problem än de som vanligtvis brukar räknas till skogslänen.

Nu har Vägverket tagit fram en plan över det robusta vägnätet, som man säger. Den planen måste genomföras nu.

Sedan har vi E 20, Europavägen mellan Stockholm och Göteborg. Kommunerna efter E 20 har förhandlat sig fram till en plan för olika etapputbyggnader och för i vilken ordning dessa ska utföras. En snabb utbyggnad är nödvändig av flera skäl. E 20 är Sveriges viktigaste landtransportled mellan Västkusten och Bergslagen och Stockholm för gods och petroleumprodukter. Olycksfrekvensen är mycket hög beroende på stor trafikmängd, tung trafik, ett stort antal korsningar, avsaknad av vägrenar och låg och ojämn standard. På sträckningen genom Vårgårda har vi det dystra rekordet sju döda under tre månader. Under år 2000 dog tio personer på sträckan mellan Alingsås och Vårgårda. Det finns också en hel del andra skäl för att åtgärda E 20.

Fru talman! Eftersom vårt budgetalternativ har fallit tvingas vi nu arbeta efter regeringens och samarbetspartiernas resursfördelning. Det är då viktigt att såväl regering som berörda myndigheter tar till sig av den argumentation som nu med kraft förs fram av regionen Västra Götaland. På så sätt kan vi få en fördelning av vägresurserna som utjämnar en del av den tidigare eftersatta fördelningen till regionen när det gäller resurser till vägnätet.

Fru talman! Jag står självfallet bakom alla reservationer där Centerpartiet finns med, men avstår för tids vinnande från att yrka bifall utom till de reservationer som Sven Bergström redan tidigare har yrkat bifall till.

Anf. 128 PER LAGER (mp):

Fru talman! Varför behövs det ett obligatoriskt fritidsbåtsregister? Jo, därför att vi med ett sådant kan öka sjösäkerheten, lättare identifiera stöldgods och miljöförorenare, lättare få tag i bråkstakar på sjön och avslöja ekonomiskt fiffleri.

Med en tydlig och enkel siffer- och bokstavsmarkering på större fritidsbåtar – man brukar dra en gräns vid sju meter och 14 hästkrafter – underlättar man för sjöpolisen, för sjöräddningen, för kustbevakningen, för de hamnansvariga och för alla oss andra som vistas på, vid eller i havet. Det gäller inte minst också fauna och flora.

Denna fråga är ett sorgebarn i den här riksdagen. Jag själv har motionerat om den sedan 1995. Det fanns ett obligatoriskt fritidsbåtsregister i slutet på 1980-talet som fungerade utmärkt. Det försvann 1992 i och med den borgerliga regeringen. Sedan har vi inte kunnat återupprätta detta obligatoriska register av en mängd underliga – som jag ser det – skäl.

Vi kan börja vid 1998 års budgetproposition. Då fanns ett socialdemokratiskt kongressbeslut om att inrätta ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Det gjorde att vi också här i riksdagen hade en tydlig majoritet för ett sådant. I regeringens budgetproposition skrev man att man skulle se till att komma tillbaka med ett förslag om registrering av fritidsbåtar. Med det lät vi oss nöja i den här majoriteten, och yrkade inte på någon reservation. Men det kom inget förslag. Under våren 1999 när jag tog upp detta i en frågestund med näringsminister Rosengren så hade han mage att stå i denna talarstol och säga: Nej, något sådant register blir det inte. Han såg lite frågande ut, och jag tog det till intäkt för att han kanske inte kände till frågan så väl. Året efter – vid budgetpropositionen hösten 1999 – sade man: Jo, nu kommer vi med ett sådant här register. Man sade att man nog också skulle ha med en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Det hände ingenting.

I budgetpropositionen förra året sade man att man fortsatte dialogen med försäkringsbranschen, som inleddes 1999, och att man var starkt i sin uppfattning att ett allmänt fritidsbåtsregister skulle bygga på ett frivilligt register. Det hände fortfarande ingenting.

Nu har vi budgetpropositionen i år där man säger att regeringen fortsätter dialogen från 1999, att fritidsbåtsregistret ska bygga på det frivilliga registret och att regeringen avser att tillsätta en särskild utredare för detta. Då undrar man: Hur är det fatt egentligen? Så där kan man väl inte göra. Man kan väl inte år efter år säga att man ska återkomma och sedan plötsligt säga att nu behövs det nog en utredare, särskilt då det har funnits ett register en gång. Det är inget nytt och inget märkligt. Det är väldigt enkelt att administrera och väldigt effektivt. Det här är, som jag ser det, inte bara anmärkningsvärt, allvarligt och pinsamt, det är rent av skandalöst.

Därför yrkar jag, fru talman, bifall till reservation 12 i trafikutskottets betänkande nr 1.

Jag menar att vi nu borde bilda en majoritet för förslaget här i riksdagen. Det finns en tyst majoritet för det. Jag är ganska säker på det. Men tyvärr har vi år efter år trott på att regeringen ska klara av det här, men det har man inte gjort. Därför tycker jag att det nu är dags att helt enkelt kräva ett obligatoriskt register.

Det finns en annan fråga i betänkande TU2 som handlar om olika transporter. Där har jag en motion om cykling. Det är också en i olika sammanhang återkommande motion från min sida. Jag är en glad cyklist, tycker att cykling är oerhört viktigt, och jag vet att det är det optimala transportmedlet. Därför vill jag rekommendera alla att använda cykeln där den är lämplig, och det är den förfärligt ofta. Det kan vi numera se efter den nationella strategin som Vägverket tillsammans med bl.a. Kommunförbundet tog initiativ till. I den säger man att 12 % av alla resor görs med cykel. Det är inte mycket om man ser bakåt i tiden, för på 50-talet utfördes ungefär 60 % av transporterna med cykel.

Det som är väldigt viktigt att tänka på är att över hälften av alla bilresor som vi gör är kortare än fem kilometer. I tätorter är det ännu fler. Det är alltså 70–80 % som handlar om bara tre fyra kilometer, typiska cykelavstånd.

Då menar jag att för att vi ska förbättra folkhälsan och för att vi ska ha ett långsiktigt hållbart transportsystem måste vi satsa mer på cyklingen. Vi måste gå tillbaka till det här fantastiska transportmedlet och se till att använda det betydligt mer frekvent, framför allt i storstäderna. För det behövs bättre cykelbanor, och de ska helst vara avskilda från bilvägbanan. Men går inte det ska man ha en särskild cykelfil, och den bör vara minst en meter bred för att den ska fungera på vägar. Då tänker jag även på landsbygden, där jag själv bor och där vi har väldigt dåliga möjligheter att ta oss fram på cykeln på ett säkert sätt.

Nu finns det ju ett länstransportanslag till cykelbanor och därmed möjligheter att bygga ut dem. Det är jättebra med den cykelstrategi som Vägverket har kommit fram till. Jag hade i min motion yrkat på en nationell handlingsplan, och man kan säga att det nästan är samma sak som Vägverkets strategi. Men jag ville att regeringen mer aktivt skulle gå ut och visa på de åtgärder som behövs direkt och kunna initiera mer cykling.

Vi har ett dystert facit över olyckor. Det är 50 cyklister per år som dör och 5 000 som skadas. Det är allvarliga siffror. För att öka cyklingen måste vi komma till rätta med de här problemen, som den övriga trafiken ofta utgör för cyklingen.

Anf. 129 EVA ARVIDSSON (s):

Fru talman! I dag firar vi Lucia, en ljusets högtid. Jag ser också åntilgen ljuset i tunneln när jag tar del av trafikutskottets betänkande vad gäller utbyggnad av väg 73, sträckan Älgviken–Fors, till en fyrfältsväg med mitträcke.

Väg 73 är en av landets mest olycksdrabbade vägar. Bara under oktober och november i år inträffade inte mindre än tre dödsolyckor. De 22 kilometrarna mellan Älgviken och Fors är en smal, krokig och mörk väg med intensiv trafik. Nollvisionen kräver en ökad trafiksäkerhet på denna sträcka.

Det finns ett brett samförstånd i hela regionen om att bygga ut väg 73. Under många år har det varit en prioriterad fråga för Nynäshamns kommun. Opinionen för fyrfältsväg har i min kommun vuxit till en folkrörelse. Men trots den starka opinionen har länsstyrelsen ännu inte prioriterat vägutbyggnaden i den regionala investeringsplanen.

Regeringen har gett ett särskilt uppdrag till Vägverket att ta fram en arbetsplan för utbyggnad av väg 73. För att snabba på processen har Vägverket dessutom tilldelats 5 miljoner kronor. Nu finns pengarna, och nu behövs prioriteringen.

Fru talman! Regeringen tillsatte för ett år sedan Stockholmsberedningen med företrädare för samtliga riksdagspartier. Den ska den 15 januari 2002 lämna ett andra delbetänkande som kommer att innehålla väl förankrade förslag till och prioriteringar av infrastruktur i och i anslutning till Stockholmsregionen. Jag vill erinra om att beredningen redan i sitt första delbetänkande prioriterade väg 73.

I tisdags kunde vi läsa i Nynäshamns Posten att Nynäshamns hamn hör till de hamnar som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse. Hamnar av riksintresse måste ha en sjöfart vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare per år. Nynäshamn har tack vare Gotlandstrafiken över en miljon passagerare per år och uppfyller alltså kraven med råge. Det kräver en utbyggd väg.

Den ökande handeln med staterna runt Östersjön gör att sjöfarten ökar. Stockholms hamn har långtskridande planer på en ny hamn, Norvik i Nynäshamn, som kan avlasta Stockholm. Då behövs vägen ännu mer.

Vi i Nynäshamn är beredda att ta vårt ansvar för att öka bostadsbyggandet i regionen. Det finns goda förutsättningar för både attraktiva bostadsområden och företagsetableringar. Kommunen har en vision att fram till 2010 öka kommuninvånarantalet med 5 000. Då behövs vägen.

Fru talman! I dag finns egentligen inget alternativ till väg 73. Nästan 5 000 personer pendlar dagligen till sina arbetsplatser utanför kommunen. Kollektivtrafiken – pendeltågen – går sällan, är alltför ofta försenade och tar lång tid. Många tar därför bilen för att vara säkra på att kunna sköta sitt arbete.

En utbyggd väg 73 och en tillförlitlig kollektivtrafik är inte ett intresse enbart för oss i Nynäshamn. Med den ökande hamntrafiken runt Östersjön, med Gotlandsfärjans nordligaste hamn och med expansionsmöjligheter i kommunen är det ett intresse för hela Stockholmsregionen och riket.

Fru talman! Jag är glad över regeringens infrastrukturproposition och trafikutskottets betänkande och yrkar därför bifall till utskottets förslag till beslut.

Jag förutsätter att Stockholmsberedningen, länsstyrelsen och Vägverket i Stockholm kommer att högprioritera väg 73 så att den byggs nu.

Anf. 130 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag tror att de flesta här i kammaren är väl medvetna om behovet av att rusta upp väg 73. Åtminstone vi i trafikutskottet har blivit utsatta för otaliga uppvaktningar i frågan.

De flesta av oss har väl ett antal gånger åkt väg 73 och kunnat konstatera behovet där. Så jag tror att vi är väldigt överens om behovet.

Men det är som sagt inte riksdagens sak att besluta om varje enskilt vägprojekt. Eva Arvidsson nämnde ju själv Stockholmsberedningen, som jobbar med frågan. Efter att ha varit i kontakt med både Stockholmsberedningen och Vägverket känner jag mig väldigt säker på att vägen kommer att byggas så fort planeringsprocessen och den miljöprövning som alltid måste göras i ett sådant här fall är avslutad.

Anf. 131 EVA ARVIDSSON (s) replik:

Fru talman! Jag anser också att väg 73 passar in i de insatser som Stockholmsberedningen föreslår för att bl.a. uppnå ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet. Det handlar också om tillräcklig spårkapacitet och ökad satsning på kollektivtrafiken. Vidare handlar det om att ha tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra regionen och om förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser som är attraktiva för etablering av bostäder och arbetsplatser. Jag instämmer alltså.

Jag ser också med spänning fram emot delbetänkandet som kommer i januari.

Anf. 132 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Fru talman! Det har framgått av diskussionen i dag att det finns många olika problem i vårt land när det gäller kommunikationerna. Det är inte så lätt med timmerforslingen i norra Värmland eller vintervägarna i Norrbotten.

Men jag måste nog få framföra att det inte är så alldeles lätt att vara stockholmare heller. Det finns en och annan i kammaren som möjligen är av en annan åsikt, men dagens debatt, som till stor del tangerat trafiksituationen i Stockholm, borde ändå rimligen ha givit de närvarande riksdagsledamöterna åtminstone en svag aning om att det finns trafikproblem även här i staden – om än inte så mycket tjälskott och rasande vägranter.

Det är nämligen så att drygt all den arbetstidsförkortning som övriga landet haft under efterkrigstiden har för stockholmarna gått åt för att sitta på arbetsresor, detta trots att stockholmarna till stor del åker kollektivt till jobbet. Arbetsresorna i rusningstiden bedrivs till drygt 70 % med kollektiva färdmedel. Det är europeiskt rekord.

Vår besvärliga trafiksituation tog den socialdemokratiska regeringen fasta på i slutet av 80-talet, och efter en utredning av bl.a. det nyrekryterade statsrådet Karlsson initierade man åtgärder för en bättre trafiksituation. I gemensamma förhandlingar togs förslag fram, och de var klara i slutet av september 1991. Planerna fick godkänt av de inblandade parterna, inklusive statsmakterna. Ensidigt bröt den likaledes socialdemokratiska regeringen uppgörelsen i februari 1997, något som Per-Richard Molén påpekade i sitt anförande i förmiddags.

Jag förstår om kammaren tycker att jag vid olika tillfällen tjarar om detta. Det är riktigt. Jag tjarar om detta. Det gör jag för att regeringen ensidigt bröt en uppgörelse och därefter inte har velat medverka till en bättre, eller ens en ny, lösning av Stockholms trafikproblem. Initiativ av olika slag dödas och begravs i nya utredningar. Så är det ju den här gången också, även om man den här gången kallar det för Stockholmsberedningen.

Möjligen kan man säga att uppfinningsförmågan är som bäst vad avser att hitta på nya namn på de olika utredningarna. Nog trodde vi väl alla att när den sägenomspunna infrastrukturpropositionen skulle komma skulle också frågan om Stockholmstrafiken komma ett steg, och gärna ett stort steg, närmare sin lösning.

Sedan i september 1991 har ju inte situationen på Stockholms gator och trafikleder blivit bättre. Och problemen var stora redan då. För tågtrafiken var problemen då som nu särskilt stora. Inte sedan 1870-talet har man byggt ut den allmänna tågkapaciteten över östra Mälaren. Med undantag för T-banespår som kom till på 50- och 60-talen finns det ingen järnvägsförbindelse över Mälaren förrän man är borta vid Kvicksund, mellan Västerås och Eskilstuna.

Nu utgör den spårbundna trafiken i Stockholms centrala delar ett allvarligt lokalt, regionalt och nationellt trafikproblem som måste få en snar lösning, säger utskottet. Vad gäller vägtrafiken kan riksdagens ärade ledamöter bara titta ut genom fönstren härifrån på Helgeandsholmen för att kunna konstatera att vägtrafikproblemen nu är i kapp och nära nog

förbi tågtrafikens problem. Så blir det när man från den socialdemokratiska regeringens sida låter problemen ligga olösta under tio års tid.

Vad erbjuder då propositionen Stockholmsregionen? Den erbjuder inga vägar, men väl nya avgifter i olika skepnader. Vi ska betala för att staten under 130 års tid inte förbättrat tågförbindelsen genom centrala Stockholm. Man säger att det, enligt utskottets mening, kräver lokal medfinansiering.

Sedan har vi detta med trafikavgifter i form av trängsel- och miljöavgifter. Det tycker regeringen är besvärligt och komplicerat. Det kräver nämligen ett riksdagsbeslut. Det är i juridisk mening en skatt att införa trängsel- och miljöavgifter. Av propositionen framgår dock inte i vilken mening det inte skulle vara en skatt.

Socialdemokraterna vill att döma av uttalanden av både statsråd och kommunalpolitiker i Stockholm, bl.a. den socialdemokratiska gruppledaren i fullmäktige Annika Billström, införa trängselavgifter, alias lokala bilskatter. Nu önskar de ge Stockholmsberedningen i uppdrag att utreda dessa biltullar eller trängselavgifter. Det är ett oeftergivligt krav, skrev Billström i en debattartikel under hösten. Det är väl inte osannolikt att regering ser till att det blir det första slutförda resultatet av Stockholmsberedningens arbete.

Regeringens attityd till Stockholm har ju under denna mandatperiod präglats av att man vill lägga alltmer av skuld och pålagor på stockholmarna. Genom att snåla på stödet till vägarna ser man bl.a. till att det inte går att bygga så många bostäder i nya exploateringsområden. I stället åstadkommer man att stockholmarna får allt längre trafikköer. Och ska de få bättre spårtrafik ska de minsann betala. Skulle stockholmarna vilja använda bilen ska de beskattas ytterligare för det i särskilda taxor för stockholmarna. Jag säger: Hu!

Rentav har socialdemokraterna i Stockholms fullmäktige, och nu senast genom trafikutskottets ordförande här i kammaren i morse, försökt att avsiktligt misstolka de moderata ställningstagandena i utskottet genom att man har försökt att göra gällande att Moderaterna har en med Miljöpartiet sammanfallande inställning till de s.k. trängselavgifterna.

Fru talman! Uppenbarligen är en stor del av Sveriges medborgare, bortåt en fjärdedel tror jag, den fjärdedel som bor i Stockholmsregionen, värda en avsevärt bättre regering är den som Socialdemokraterna nu erbjuder.

Anf. 133 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är en väldigt märklig historiebereskrivning som Skårman ägnar sig åt när han säger att vi socialdemokrater ensidigt bröt Dennisöverenskommelsen. Det här var ju faktiskt en överenskommelse som bröt samman, och det var flera partier som lämnade. Det var nog minst lika mycket Moderaternas fel som Socialdemokraternas att det sprack.

Sedan är jag den förste att beklaga att överenskommelsen inte kunde genomföras fullt ut. Men det är en väldigt falsk historiebereskrivning att lägga hela skulden på oss.

Moderaterna har haft makten i både landsting och kommun, och inte har jag sett mycket till krafttag när det gäller att komma överens om hanteringen av vilka infrastrukturprojekt som ska genomföras. Det enda

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

som jag som utomstående, som inte varande stockholmare, har sett att ni har lyckats enas om och åstadkomma är byggandet av en del cykelbanor. Och det är väl bra, men jag tror inte att det räcker för att lösa Stockholmsregionens problem.

Det vore nog därför klädsamt om Skårman gick hem till sina parterter och tog tag i denna fråga och drev fram den till beslut i Stockholm. Det är ju ändå ni stockholmare som måste bestämma er för vilka lösningar som ni vill ha. Och jag hoppas att Stockholmsberedningen kan komma fram till det.

När det gäller trängselavgifter så läs betänkandet. Ni har faktiskt en gemensam reservation med Miljöpartiet, där ni tycker att det ska räcka med enkel majoritet för att införa trängselavgifter. Vi från Socialdemokraternas sida tycker att det är ett så stort beslut, så att om man ska införa trängselavgifter ska det vara kommunens eget beslut, och det ska också fattas med bred majoritet.

Anf. 134 CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik:

Fru talman! Jag följde mycket nära utvecklingen natten den 6 februari 1997 när Dennisöverenskommelsen bröts, och jag vet mycket väl att det var regeringens förhandlare som bröt den. Jag kan möjligen hålla med om att Centerpartiet var med på denna resa. Men Centerpartiet var å andra sidan inte alls deltagare i Dennisöverenskommelsen. Den enda av de avtalsslutande parterna som bröt Dennisöverenskommelsen var regeringen som företrädare för staten.

Vad regeringen har föreslagit är naturligtvis som jag redovisade här att Stockholm ska vara med och betala på olika sätt. SJ:s investeringar som i övriga landet betalas av staten och kringfartsleder som i övriga landet betalas av staten säger man är något som Stockholm ska vara med och betala.

Jag tycker att det är klokt av Stockholms kommunala företrädare att de inte går på alla dessa försök att få Stockholm att betala. Och jag hoppas verkligen att vi inte heller ska behöva vara med och betala trängselavgifter på det sätt som nu föreslås i utskottsbetänkandet.

Anf. 135 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att rätta till en felsägning. Det är vi socialdemokrater som tillsammans med Vänsterpartiet har reserverat oss när det gäller frågan om trängselavgifter. Men Moderaterna har lika fullt en skrivning tillsammans med Miljöpartiet och andra.

Jag ska återvända till Dennisöverenskommelsen. Här står nu Skårman och talar väldigt kraftfullt mot trängselavgifter. Men vi som har läst Dennisöverenskommelsen ser att den innehöll biltullar. Och om man ska göra historieskrivningen rätt så var det väl huvudorsaken till att överenskommelsen inte fullföljdes? Det var ju i slutändan, som de gamla biltullarna var utformade, egentligen inget parti som ville ha det systemet.

När man lyssnar på Skårman kan man nästan tro att Moderaterna önskade dessa biltullar, eftersom de så hårt angriper oss för att vi inte genomförde dem.

Sedan framställs detta som att vi socialdemokrater skulle vilja att stockholmarna själva betalar alla infrastruktursatsningar i Stockholm. Så är det ju inte. Vi har ju anslagit pengar i infrastrukturpropositionen även

till satsningar i denna region. Sedan är det naturligtvis alltid så att när man går in i en stadskärna och gör infrastrukturinvesteringar, oavsett om det är i Stockholm eller i någon annan stad, måste det göras en fördelning av vad som är kommunala investeringar och vad som är statliga investeringar.

Anf. 136 CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik:

Fru talman! Den som har studerat Dennisöverenskommelsen vet att vi till sist accepterade ett slags tullar för Stockholmsområdet för att vi skulle få vägar. Nu får vi trängselavgifter men inga vägar. Det är problemet. Detta visar på regeringens allmänna inställning till Stockholmsregionen, att ålägga nya pålagor och nya skatter men inte åstadkomma någonting i form av vägar.

Jag tror att det för alla andra delar av landet finns konkreta förslag i den här överenskommelsen. Men det enda konkreta som finns för Stockholm är trängselavgifter.

Jag vet inte hur mycket Enköping behöver betala för järnvägen i Enköping. Uppenbarligen menar man att Stockholm borde betala för att SJ inte har byggt ut järnvägen genom centrala Stockholm på 130 år. Stockholm är med och betalar för Södra länken. Vem har betalat kringfartslederna i hela Östergötland och i de andra delarna av Sverige där man har gjort kringfartsleder? T.ex. Västerleden skulle inte gå genom centrala Stockholm.

Fru talman! Jag tror att vi måste ha en regering som inte har den här fientliga inställningen till Stockholm utan som har samma positiva inställning till Stockholm som till övriga landet. Det är det som vi behöver för att få en bättre samhällsutveckling i vårt land.

Anf. 137 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Vi socialdemokrater från Stockholmsregionen har väckt en ganska omfattande motion om trafiksituationen i Stockholm. Jag tänker här och nu inte beröra alla de olika delar som tas upp i motionen för att beskriva den situation som råder här. Det är inte en åtgärd som behövs. Det är fler. Det som jag tänker belysa lite grann är vikten av en fungerande kollektivtrafik.

För att minska bilåkandet måste vi ha en fungerande kollektivtrafik, och den måste vara attraktiv. Människorna måste kunna lita på att tunnelbanan, bussar och pendeltåg fungerar och att de går enligt de angivna tidtabellerna. Tyvärr är det inte så nu, utan punktligheten i trafiken har minskat drastiskt. Förseningarna är inte bara stressframkallande för resenärer som drabbas av dem. De är också stressframkallande för dem som jobbar inom trafiksektorn. Det innebär också stora kostnader för samhället.

Det är viktigt att kollektivtrafiken förbättras i Stockholmsregionen och att vi kan uppfylla de transportpolitiska målen och inte som nu att vi rör oss bort från dem. Och kollektivtrafiken blir ju inte bättre i Stockholm om man sänker skatterna.

Utskottet skriver i betänkandet att man har förståelse för Stockholmsregionens problem och hänvisar till Kollektivtrafikkommittén och Stockholmsberedningen samt förutsätter att de frågor som tas upp av motionärerna kommer att utredas i dessa kommittéer.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Fru talman! Jag förstår att vi inte kommer längre i denna fråga i dag. Men jag skulle ändå vilja betona nödvändigheten av att kollektivtrafiksatsningarna kommer i gång snabbt och att de inte förhållas.

Fru talman! En annan fråga som berörs i betänkandet är Bromma flygplats. Inger Segelström har fogat ett särskilt yttrande till betänkandet som följer upp den motion som väckts av några av oss Stockholmsledamöter.

Bromma flygplats är en segdragen historia. Det är ett politiskt svek att Bromma ännu inte avvecklats. Flygplatsen borde för länge sedan ha lagts ned av miljö- och bullerskäl, av tillgänglighetsskäl och, inte minst, av säkerhetsskäl.

Att sedan Stockholms stad behöver marken där flygplatsen är belägen gör inte argumenten för att Bromma inte skulle avvecklas mindre så att säga. Jag förstår att de boende i området har tappat förtroendet för politiken genom den här segdragna historien.

Sedan, fru talman, ska jag säga några ord om Gotlandstrafiken, som också har varit en segdragen historia. Jag hoppas innerligt att Gotlandstrafiken nu får en långsiktig lösning som medger förutsägbarhet för alla berörda parter och att beslut fattas snart och inte fördröjs. Mycket av det som läggs fram i den senaste utredningen från augusti 2001 är kloka förslag till åtgärder. Det finns dock en formulering på s. 116 i betänkande TU1 som jag har hakat upp mig på:

”Utskottet finner också att förslaget om rabatterat biljettpris året runt för gotlänningar är av vikt för att man skall nå en utjämning av transportnackdelarna.”

Jag håller med om att det är viktigt att ha den här rabatten för gotlänningarna året runt. Men för den skull får vi inte glömma bort att Gotland är en turistö och ett paradys för många s.k. vinterfastlänningar som har sina sommarställen på ön.

Åtskilliga personer pendlar mer eller mindre regelbundet till ön med båt. I dag finns det rabattsystem även för dessa personer, som alltså inte är skrivna på Gotland. Dels kan man köpa årsvisa rabattkort för såväl person som bil och hytt. Dels kan man köpa årskort.

Utan dessa rabattmöjligheter skulle många säkert dra sig för att ofta besöka Gotland, vilket skulle vara mycket negativt. Jag förutsätter därför att möjligheter till rabatterade resor också för icke gotlänningar finns även i framtiden.

Fru talman! Det kan ju vara så att Gotlandsrabatten regleras i avtal med staten och att den rabatt som jag här åberopar regleras i annan ordning. Jag vill ändå peka på vikten av att det prismässigt måste vara överkomligt att resa till och från Gotland, inte bara en gång om året utan ofta – även för icke gotlänningar.

Jag avslutar med att säga som man säger på Gotland: Gotland behöver dig.

Anf. 138 CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik:

Fru talman! Sylvia Lindgren menar att Stockholm ska höja skatten. Det är väl därför som man har den ekonomiskt negativa inställningen till Stockholm och kräver att Stockholmsområdet ska betala mer än andra kommuner i landet för investeringarna. Men gör man det blir det mindre pengar över för att investera också i kollektivtrafiken.

Vad gäller Bromma flygplats finns det ett område i Storstockholmsregionen där de kringboende är positiva till flygverksamheten, och det är i Bromma. Överallt annars är man negativ till flygverksamheten.

Vad regeringen och också Socialdemokraterna i Stadshuset har misslyckats med är att plocka fram ett alternativt ställe för Stockholms andra flygplats, något som behövs bl.a. med anledning av reservflygplatsbehovet.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Anf. 139 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Vad vi talar om i motionen, och som vi talat om vid åtskilliga tillfällen, är naturligtvis att man redan nu – ja, det är t.o.m. hög tid att göra det – måste göra sig beredd på att en avveckling av Bromma flygplats ska komma till stånd. Bromma är nämligen inte lämpligt som flygplats.

Carl-Erik Skårman vet precis lika väl som jag att större flygplan numera landar där, att det ofta är landningar där och att många människor trafikerar Bromma. Också dessa ska därifrån.

Trots att Bromma ligger betydligt närmare Stockholms innerstad än vad t.ex. Arlanda gör tar det i dag mycket längre tid att åka från Bromma än det tar att åka från Arlanda, inte minst beroende på Tranebergsbron och de dåliga kommunikationerna från Bromma. Detta är bara ett av skälen. Att vi behöver marken är ett annat skäl.

Carl-Erik Skårman kan väl ändå inte blunda för hur det ser ut när det gäller kollektivtrafiken i Stockholm. I stort sett varje dag åker jag med tunnelbanans gröna linje. Det är åtskilliga gånger som tunnelbanan inte går på grund av vagndel, signalfel, växel fel osv. Situationen där är lam.

Det är – tyvärr – inte Socialdemokraterna som styr vare sig i Stockholms kommun eller i Stockholms läns landsting, men där kan vi förhoppningsvis få en förändring vid valet 2002.

Anf. 140 CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik:

Fru talman! Socialdemokraterna har uppenbarligen inget alternativt läge för en andra flygplats i Stockholm. I så fall hade vi säkert fått höra om det i dag här.

Det är bullret som kan vara störande i Bromma. Men det beror inte på om flygplanen är stora eller små, utan det beror på hur motorerna ser ut. Kring Bromma finns det faktiskt i dag en majoritet för att ha kvar flyget. Ingen annanstans i Stockholmsregionen finns det någon befolkning som är beredd att acceptera en flygplats.

Eftersom Stockholm inte får det stöd för den förbättrade trafiksituation som behövs för att storstaden ska fungera, fungerar kanske inte heller infarten från Bromma till Stockholms stad så särskilt bra. Det behövs en västerled. Det vore ett uppdrag för regeringen att vara med och finansiera, så att vi slipper den stora anhopning av biltrafik i inre Västerort som finns i dag.

Anf. 141 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Det råder väl ingen tvekan om vad många tycker i Bromma och, inte minst i Minnebergsområdet – som också byggdes en gång i tiden i tron att det skulle bli en avveckling av Bromma. I dag smeker flygplanen mer eller mindre hustaken i Minneberg.

Jag har läst artiklar, inte minst nu i höst, om att många som har trädgård där ute inte vågar äta de äpplen som växer i trädgården beroende på den miljöförstöring som pågår där.

Bromma är inte lämpligt som flygplats med den ordning som är i dag. Dessutom är det svårt med tillgängligheten när det gäller Bromma, beroende på att våra stadsdelar och vår kärna ser ut som de gör. Det tror jag faktiskt att Carl-Erik Skårman är väl medveten om.

Anf. 142 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag håller med om den sympatiska pläderingen för en avveckling av Bromma, som torde vara enklare nu när X 2000-trafiken till Malmö och Göteborg har utvecklats och borde kunna ta merparten av de resenärer som i dag angör Bromma för att ta sig till och från Stockholm.

Det finns en reservation som stöds av Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet och som handlar om en snabbavveckling av Bromma. Jag undrar om den plädering som gjorts här från talarstolen är tillräckligt stark för att man ska kunna stödja reservationen.

Anf. 143 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Det är viktigt att beredningen får möjligheter att se över detta. Vi har, som sagt, en egen motion om detta. I det läget yrkar jag inte bifall till någon motion som inte kommer från Socialdemokraterna. Men jag tycker att det är oerhört viktigt att aktivt jobba för att Bromma som flygplats ska avvecklas.

Anf. 144 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag tror inte att de människor som störs av flygtrafiken kring Bromma bryr sig särskilt mycket om från vilket parti motionen kommer. Det väsentligaste är väl om avvecklingen kommer till stånd eller ej – om vi nu menar allvar med att vi ska minska de olägenheter som flygtrafiken där innebär.

Anf. 145 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag håller med Karin Svensson Smith om det. Det är inte bara ett år som vi har pläderat kring den här frågan, utan det har vi gjort vid oerhört många tillfällen.

Bromma flygplats invigdes år 1936. Redan år 1945 kom de första klagomålen i ärendet, så det här är definitivt inte någon ny fråga för oss stockholmare.

Anf. 146 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Sylvia Lindgren talade så vackert om Gotland. Man kan ta flyget från Gotland till Bromma, och om man har en bil där kan man faktiskt ta sig från Visby till Stockholms centrum på en timme. Varför inte kombinera Gotlandstrafiken med Bromma flygplats?

Jag har varit med och stridit för Bromma flygplats under många år, och vi lyckades genom att det blev borgerlig majoritet i Stockholm att behålla Bromma flygplats. Jag tycker att vi nu inte bara ska behålla och bevara Bromma, utan nu ska vi utveckla Bromma flygplats. De första stegen är redan tagna. Vi har fått bort skolflyget därifrån så att man kan

ha ett flyg som passar samman med affärsflyg och vissa intressanta linjer. Jag kan inte förstå varför socialdemokraterna envisas med att säga att man ska avveckla Bromma flygplats när så många fortfarande använder Bromma. Det finns en ökande trafik, och snart är Bromma den tredje största flygplatsen i Sverige. Det är paradoxalt att några stycken är emot Bromma, men resten av socialdemokraterna stöder Bromma flygplats och använder den flitigt. Jag tror att herr statsministern flyger därifrån rätt ofta.

Jag skulle vilja föreslå: Titta på sambandet Gotland och Bromma flygplats.

Anf. 147 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag vill säga till Birgitta Wistrand: Jag tycker väldigt väldigt mycket om Gotland. Men det innebär inte att jag tycker att Bromma flygplats ska finnas kvar för gotlänningarna. Jag talade tidigare om båttrafik och rabattkort. För dem som åker ofta till Gotland, och jag tillhör dem, är inte flyget något alternativ. Prisskillnaderna mellan flyget och Gotlandstrafiken med båt är oerhört stora. Det kan jag ha en åsikt om, men nu är det det förhållandet som råder. Jag tycker inte som Gotlandsanhängare att Bromma flygplats är något alternativ i detta sammanhang.

Anf. 148 BIRIGTTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Vi moderater har också talat mycket om Tullinge flygplats, som vi menar skulle kunna vara ett ytterligare alternativ i Stockholmsregionen. Men det har avisats av bl.a. Björn Rosengren. Tycker Sylvia Lindgren att det kunde vara ett bättre alternativ att man började titta på Tullinge?

Anf. 149 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Vi har talat mycket om att man ska utreda alternativ även till att ha en flygplats på södra sidan av Stockholm. Utvecklandet av Arlanda finns med i de diskussionerna. Jag går inte närmare in på det som behandlas i de olika beredningarna. Jag förutsätter att den diskussion som kan komma får fortsätta. Men det är viktigt att påpeka att det inte är tidsenligt att ha en flygplats på Bromma. Det finns stora miljöeffekter, transporteffekter, bullereffekter och säkerhetseffekter som är av negativ art. Därför är inte Bromma ett alternativ eller någon bra lösning för den framtida utvecklingen.

Anf. 150 LENNART FRIDÉN (m):

Fru talman! Det har varit fascinerande att under dagen både här i kammaren och på sin egen kammare lyssna på debatten. Det här är ett betänkande som omfattar ganska stora och ganska vitt skilda områden, alltifrån säkerheten vid övergångsställen till hur vi ska se på ansvarsfrågan efter Estoniakatastrofen.

Eva Arvidsson var uppe tidigare, och hon var glad, och så gick hon. Det är inte alla som kan göra på samma sätt, vara glada och sedan traska i väg från salen.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

I den här debatten har det varit alltifrån rakt-på-argument till oratoriska verbalekvilibristiska utsvävningar. Stig Eriksson talade tidigare om tomteskägg. När man sitter som oppositionspolitiker och läser betänkandet tycker man väl snarast att majoriteten har fastnat med skägget i brevlådan. För att fortsätta bildspråket är majoriteten när det gäller vägar och järnvägar alltför ofta ute och cyklar.

Fru talman! Det är inte så där tillfredsställande egentligen att de här frågorna hanteras som nu görs. I betänkandet finns det motioner som är från hösten 1998 och fram till nu motioner i samband med den proposition som kom i höstas. Det innebär alltså ett tidspann på cirka tre år. Man kan konstatera att i vissa fall dyker motionerna upp stup i ett därför att det är så viktiga frågor. En del kanske kan fnysa och tala om den här debatten som en hembygdens dag, men faktum är att vi lever alla i en sådan miljö att vi har våra nära kontakter både med – och är själva – trafikanter och dessutom med väldigt många av våra väljare. Det är mycket man upplever som borde åtgärdas. En hel del av det som vi diskuterar här nu skulle egentligen ha diskuterats innan den debatt som gick av stapeln i går eftersom de här frågorna ofta är direkt avgörande för just regionutvecklingen också.

Jag har tittat i det här betänkandet, och jag vet inte om jag har hittat alla men jag hittade fyra av mina egna motioner förutom dem som jag tillsammans med andra har skrivit om t.ex. infrastrukturen i Göteborgsområdet m.m. Men det är två frågor som jag har tagit upp flera gånger. Den ena är en fråga av akut karaktär, det gäller riksväg 45. Det är en av de livligast trafikerade vägarna i Västsverige när det gäller varutransporter från området Vargön–Vänersborg–Trollhättan till Göteborg för anknytning till de stora vägarna söderut och för anknytning till Göteborgs hamn. Det har tidigare talats om hur många dödsolyckor som det är på den och den vägen. Även det här är en väg som dessvärre är kantad av svarta kors.

Vad gör man då för att öka trafiksäkerheten? Inte är det mycket man har sett från vägverkshåll eller från majoritetens håll här. Kameraövervakning, mina vänner – sex stycken kameror har satts upp. När man frågar yrkeschaufförer vid ett av långtradarkaféerna vad de gör säger de att de vet precis var kamerorna är. Då kör man lagligt, lite långsamt och för att ta igen förlorad fart blir det spiken i botten när man fortsätter. Kameraövervakning kan nog vara bra, men inte ökar den säkerheten på en så hårt trafikerad och så viktig väg som just riksväg 45.

Den andra frågan som jag har återkommit till ganska många gånger är en framtidsfråga. Det rör sig om Europakorridoren och den numera i den ingående Götalandsbanan, som vi tidigare talade om. Det är oerhört väsentligt att man tänker framåt och ser till att vi får ett vettigt nät som ansluter till de stora befolkningscentra som vi har. Götalandsbanan är ett sådant förslag som har haft stöd över alla partigränser. Jag har haft gott samarbete med bl.a. socialdemokrater i den frågan. Den europeiska järnvägsunionen har sedan länge lagt in Götalandsbanan och Europakorridoren i den plan som de har tagit fram över vad som är viktigt för att bygga vidare på för att få ett bra järnvägsnät och ett bra transportnät över hela Europa. Men det har man alltså inte insett i det närmast berörda landet. Jag tycker att det är djupt beklagligt. Jag kan bara konstatera att om vi

inte kommer till skott när det gäller viktiga nyckelinvesteringar på infrastrukturområdet kommer vi att få stora bekymmer.

Fru talman! Jag inledde lite grann med att peka på det nästan otillständiga i att man hanterar frågor som man gör. I det betänkande som vi har framför oss, TU2, upptas av de ca 250 sidorna 90 sidor av förteckning över behandlade motioner. Ingen människa ska inbilla mig att man har behandlat dem i utskottet med någon större seriositet, för det är en omöjlighet. Det är tur att många av dem innehåller samma sak, men skulle man ha hanterat det här på ett annorlunda sätt både när det gäller tidsutdräkten och när det gäller hur man skulle ha styckat upp det här betänkandet, hade man säkert kunnat få ett bättre betänkande än det som ligger framför oss.

Det finns oerhört många viktiga frågor i detta betänkande, viktiga var för sig, men de drunknar i mängden. Med tanke på hanteringen, på tidsutdräkten och på att många säger att det bara talas för protokollet har man trots allt skrivit motionen. Jag tror att de flesta som skriver motioner är väldigt angelägna om att föra fram en fråga. De kan ha med sig den från sina väljare, och de känner i det egna hjärtat att det är en viktig sak att lyfta fram. Det är väl därför som man gärna vill gå upp i talarstolen och avrunda hanteringen, även om motionen har avstyrkts.

Fru talman! Detta blir alltså ännu ett *dixi et salvavi animam meam* – jag har sagt det och räddat min själ. Med andra ord: Går det åt pepparn, eftersom utskottet har gjort det ställningstagande som man har gjort, så skyll inte på mig.

Anf. 151 CATHERINE PERSSON (s):

Fru talman! Först ska jag börja med att säga att det är mycket bra att vi i morgon här i kammaren äntligen ska besluta om ökade resurser till angelägna infrastrukturinvesteringar.

Jag ska i huvudsak uppehålla mig vid de behov av satsningar som finns allra längst ned i söder i Sverige. Det är för de flesta säkert väl bekant att Trelleborg har en av Sveriges största hamnar. I godston räknat är Trelleborg Sveriges näst största hamn. Godsmängden har ökat stadigt under de senaste åren, och prognoserna är att den ska öka ytterligare till följd av ökat handelsutbyte med Europa.

Ca hela 70 % av vårt lands exportgoods och ungefär lika mycket av importgodset går via Skåne. En stor del av detta passerar via Trelleborgs hamn och transporteras på lastbil på väg E 6 till Trelleborg. E 6:an är således en av de viktigaste vägarna i det nationella vägnätet och är då naturligtvis också av oerhört strategisk betydelse internationellt och regionalt.

Trafiken på E 6 Vellinge–Trelleborg beräknas öka stadigt. Enligt uppgift utgörs i dagsläget nästen en femtedel av trafiken mellan Vellinge och Trelleborg av lastbilar, vilket är en förhållandevis stor andel. Vägsträckan är också ett starkt pendlingsstråk till Skånes största stad Malmö. Till detta ska läggas att sträckan är hårt olycksdrabbad, och det är angeläget att framkomligheten och säkerheten förbättras.

Fru talman! Detta innebär naturligtvis att det är mycket angeläget med en utbyggnad av E 6:an mellan Vellinge och Trelleborg. Sträckan behöver rustas upp till motorvägsstandard. Sedan flera år har Vägverket Syd i sina yttranden till Vägverket givit vägen hög prioritet.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Vägverket Syd påpekar nu också att vägen står överst på dess lista över nödvändiga projekt under de närmaste åren. Vägverket centralt har nu således att i konkurrens med övriga objekt i landet prioritera E 6:an.

En utbyggnad av E 6:an stämmer väl överens med det övergripande transportpolitiska målet om att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. E 6:an till Trelleborg måste enligt min mening vara en av de vägar som verkligen är att betrakta som samhällsekonomiskt lönsam med tanke på att en betydande del av Sveriges utrikeshandel transporteras på sträckan.

Närmast väntas att Vägverket centralt ska göra samma bedömning som Vägverket Region Syd har gjort, och det borde inte vara svårt med anledning av det som jag nyss anförde. Det närmaste året ska också vägen miljöprövas.

Jag utgår ifrån att regeringen bedriver arbetet med miljöprövningen så skyndsamt som möjligt. Jag är naturligtvis medveten om att det kan ta upp till ett och ett halvt år innan den processen är färdig, beroende på t.ex. hur många överklagningar som inkommer. Jag hoppas så klart också att E 6:an ska klara miljöprövningen.

Fru talman! Nu är det inte riksdagen som beslutar om enskilda väginvesteringar. Jag har tillsammans med min partikamrater i vår valkrets motionerat till riksdagen om bl.a. E 6:an för att peka på behovet av en samlad bedömning av resurstilldelning till infrastruktursatsningar.

Vi kommer nu här i riksdagen att besluta om medel, och vi förutsätter därför att Vägverket, när E 6:an är miljöprövad och godkänd, beslutar om att upprusta E 6:an till motorvägsstandard samt att medel då finns tillgängliga så att det omedelbart går att sätta spaden i marken.

Jag tror det inte, men om det skulle vara så att Vägverket inte inser E 6:ans betydelse för Sverige och Europa, så utgår jag ifrån att regeringen agerar så att en utbyggnad av E 6:an kommer till stånd så fort vägen är miljöprövad och godkänd.

Fru talman! Jag vill också mycket kort återigen uppmärksamma regeringen på behovet av att investera i ett yttre godsspår i sydvästra Skåne för att avlasta Kontinentalbanan i Malmö med dess omnejd och därmed öka framkomlighet och säkerhet för både personer och gods. Det ökar också förutsättningarna för att överföra trafik från väg till järnväg. Med anledning av de stora satsningar som görs i Trelleborgs hamn med prognos av ökade godstransporter är investeringen än mer angelägen.

Fru talman! Till sist: Jag har tidigare påpekat att Trelleborg är en hamn med omfattande verksamhet. Det innebär att förutsättningarna för att bedriva sjöfart är en fråga som har intresserat mig lite extra. Jag vill till näringsministern skicka med att regeringen bör överväga att finansiera Sjöfartsverket på annat sätt än vad som sker i dag samt att få till stånd en översyn av Sjöfartsverkets avgiftskonstruktion då det är ytterst tveksamt, enligt min mening, huruvida dagens hamn- och farledsavgifter kan betraktas som konkurrensneutrala.

När det gäller sjösäkerhetsfrågorna fick jag senast i dag uppgifter om att det förekommer diskussioner i Sjöfartsverket om att Sverige fortsättningsvis ska tillämpa lägre sjösäkerhetskrav än dagens befintliga. Sverige har på flera områden strängare krav än den internationella miniminivån, och vi är också kända för hög säkerhet. Jag hoppas att vi ska kunna vara

det också framöver. Jag utgår ifrån att regeringen noga följer denna fråga och sätter säkerheten i främsta rummet.

Prot. 2001/02:47
13 december

Anf. 152 INGA BERGGREN (m):

Fru talman! Jag vill tala om Europaväg 6 – alltså E 6:an – som är en mycket viktig del i den svenska transportinfrastrukturen. I en motion som jag har skrivit tillsammans med övriga Skånemoderater, T14, och i moderaternas partimotion, T18, tas upp det angelägna i att E 6:an i hela sin längd byggs ut.

När näringsminister Björn Rosengren talar om E 6:an uppfattar jag det som att han enbart talar om delen i norra Bohuslän mot Norge som ännu inte är utbyggd till motorväg. Men om E 6:ans knytning till övriga Europa brukar jag inte höra inte ett ord. Vet inte näringsministern att E 6:an i söder sträcker sig till Trelleborg och att det är den viktigaste länken mot Centraleuropa? Björn Rosengren har fått en liten lektion också av Catherine Persson, som alldeles nyss talade varmt för E 6:an i söder. Det kan kanske också göra sin verkan.

I den starkt försenade infrastrukturpropositionen, som vi nu diskuterar, skriver regeringen: Investeringar som inte kunnat genomföras på grund av de senaste årens prioriteringar kan påbörjas under perioden 2002–2004 genom att vissa investeringar lånefinansieras.

För Skånes del innebär det att upprustning av E 4 vid Örkeljunga och E 22 vid Bromölla skulle kunna genomföras under denna period, säger Vägverket. Det är bra.

Att E 6:ans sträckning mellan Vellinge och Trelleborg får stryka på foten och föras över till planperioden 2004–2015 är däremot inte bra. Varför det?

Till kommunikationsminister Rosengren vill jag säga att via Kontinentbron – den flytande förbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland – transporteras årligen en mycket stor andel av den totala svenska utrikeshandeln, precis som Catherine Persson också sade. Detta högförädlade gods fraktas till en betydande del på lastbil. Drygt 500 000 lastbilar och trailrar skeppas årligen ut ur eller in i Sverige via Trelleborg. Annorlunda uttryckt rör sig det hela om 1 000 enheter per dygn i hamnen och utmed E 6 till och från Trelleborg.

Trelleborgs hamn innehar i dag andraplatsen i Sverige i godstal räknat. Nyligen har det investerats 300 miljoner kronor. Det finns förbindelser med Travemünde och Sassnitz, och till Rostock går både traditionella färjor och snabbgående katamaraner. Färjerederierna har under den senaste femårsperioden satsat ca 5 miljarder kronor i nytt och renoverat tonnage. Rederierna och hamnen har tagit sitt ansvar för att godsflödet ska komma fram så effektivt och säkert som möjligt. Nu menar jag att det är statens tur att anvisa de ca 300 miljoner som den felande länken motorväg skulle kosta mellan Vellinge och Trelleborg.

Hamnarna i Skåne och Öresundsbron erbjuder näringslivet alternativa vägar för gods som ska vidare till och från olika destinationer i Europa. Inte minst den ökande handeln med östra Europa talar för en fortsatt ökning av godstransporterna. Då blir det också viktigt att se till att anslutande infrastruktur fungerar väl. Snabbhet, säkerhet och effektivitet får inte bara bli honnörssord i sammanhanget. Därför menar jag att det är utomordentligt viktigt att den i den nationella vägplanen tidigare priorite-

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

rade motorvägsutbyggnaden Vellinge–Trelleborg på den nationella stamvägen E 6 verkligen kommer till stånd nu och inte sedan.

Vägen har inte blivit av mindre betydelse efter Öresundsbronns tillkomst. E 6 via Trelleborg är nämligen den naturliga länken för trafiken från Köpenhamnsregionen till Central- och Östeuropa. På den tyska sidan ansluter E 6:an till både påbörjade och färdiga stråk öster-, väster- och söderut i Europa.

De outbyggda 12 kilometrarna mellan Vellinge och Trelleborg har tyvärr blivit en dödens väg. Med nuvarande ringa bredd och branta kanter är det stor risk för avåkning, inte minst för de stora, tunga lastbilar som dygnet runt framförs på denna väg.

Dessa skäl, godsmängden och trafiksituationen, visar med all önskvärd tydlighet att utbyggnaden av denna i södra Sverige felande länk av E 6:an mellan Vellinge och Trelleborg också bör få ta del av regeringens s.k. extrapengar, så att utbyggnaden förverkligas under åren 2002–2004. Jag menar alltså att Björn Rosengren måste ta ansvar för hela E 6:an, även den sydligaste länken av E 6:an mellan Vellinge och Trelleborg och se till att vägen kommer till stånd under perioden 2002–2004.

Anf. 153 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Väg E 6 är inte miljöprövad, utan den är överklagad. Det beror delvis på att man räknar med att mängden farligt gods är tio gånger så stor som den som Vägverket har kalkylerat med. Frånsett detta är det stora problemet i Skåne miljöeffekterna av att vägtrafikvolymen ökar så kraftigt.

Jag har förmånen att vara ledamot i landshövdingens miljömålsråd. Vi håller på att upprätta ett miljömålsprogram för Skåne. Där ser vi genast att det inte finns någon möjlighet att klara miljömålen för Skånes räkning om vi inte planerar för andra sätt att förflytta människor och gods än den vägtrafik som helt dominerar i dag.

Med tanke på detta överordnade krav har vi i Vänsterpartiet ställt oss positiva till att ge regeringen till känna att man gör en översyn av farledsavgifterna, så att man har ett mer konkurrensförmåligt förhållande mellan sjöfarten och de andra transportslagen. Skåne har många väl utbyggda hamnar. Det finns goda förutsättningar för en hel del av det gods som i dag bara transiteras rakt igenom Skåne att i stället gå längs kusten alternativt ansluta till de järnvägar vi har. Infrastrukturpropositionen ger förutsättningar för att skapa ett hållbart transportsystem såväl i Skåne som i resten av landet. Därför bör sjöfarten användas mer och inte mindre.

Vägtrafikens ökning går däremot fullständigt stick i stäv mot både de nationella och de regionala miljömålen.

Anf. 154 INGA BERGGREN (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith och jag har diskuterat de här infrastrukturfrågorna några gånger tidigare. Vi har något skilda meningar när det gäller var man ska satsa och hur mycket resurser som ska läggas på vägar respektive järnvägar. I diskussionen hävdar jag att det är vår roll som politiker och beslutsfattare att se till att det finns alternativa förutsättningar för näringslivet. Det ska finnas bra, säkra, snabba och effektiva vägar. Det ska finnas möjligheter att transportera gods på järnväg och

även på färjor och fartyg på olika sätt. Men det är näringslivet självt som bestämmer vilket alternativ som är det bästa för dem.

I det här fallet har det visat sig att man väljer E 6:an som transportled till Trelleborg för att sedan frakta sitt gods över Östersjön och vidare till Europa. Det är näringslivet som gör den prioriteringen. Jag menar att vi ska se till att det finns ordentligt med resurser till utbyggnaden av vägar, och i det här specifika fallet till de 12 kilometrarna väg mellan Vellinge och Trelleborg. Den utbyggnaden bör genomföras genast efter den miljöprövning som ska ske av regeringen.

Anf. 155 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vänsterpartiets avsikt är inte heller att tala om exakt för näringslivet hur de ska utföra sina transporter. Däremot menar vi att det är riksdagens uppgift att ge rättvisa och likvärdiga villkor för de olika transportslagen. Så är inte fallet i dag. Vägtrafikens externa kostnader täcks i mycket liten utsträckning av det pris man betalar för transporten. Det är också någonting som har blivit påtagligt inom EU. Det är bakgrunden till att kommissionen har lagt fram ett förslag till vitbok där man talar om att investeringarna måste föras över från väg till sjöfart och järnväg om inte tillväxten i EU ska hämmas.

Man räknar med att kostnaderna för trafikens negativa miljöeffekter uppgår till 8 % av EU:s BNP. Därför är det akut att styra om transporter på det sätt som jag har beskrivit. Jag undrar om Inga Berggren har någon annorlunda uppfattning. Finns det något särskilt skäl som talar för att Sverige i det avseendet inte skulle kunna ha samma uppfattning som man har inom kommissionen?

Anf. 156 INGA BERGGREN (m) replik:

Fru talman! Det jag ville diskutera i kammaren var just Europaväg 6, Karin Svensson Smith. Jag ville föra fram hur viktigt det är att regeringen tar fasta på det som Catherine Persson och jag har understrukit om att motorvägsutbyggnaden mellan Vellinge och Trelleborg kommer till stånd under perioden 2002–2004. Jag vet mycket väl att regeringen snart har ärendet på sitt bord och ska miljöpröva hela frågan.

Anf. 157 ROY HANSSON (m):

Fru talman! I detta anförande kommer jag att uppehålla mig vid färjetrafiken till och från Gotland med hänvisning till det som anförts i reservation 30. I övrigt instämmer jag i Per-Richard Moléns yrkande vad gäller övriga moderata reservationer.

Jag kommer även att beröra flygtrafiken till Bromma med anledning av min motion T8.

Fru talman! Det är angeläget för företagen på Gotland att en långsiktig lösning snarast kommer till stånd när det gäller trafiken till och från Gotland. Fasta spelregler och rättvisa fraktkostnader är en oundgänglig förutsättning för att näringslivet på Gotland ska kunna verka och utvecklas. Många av de förslag som redovisas i utredningen *Garanterad transportstandard för Gotland* bör regeringen ta fasta på i sitt kommande förslag till riksdagen.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Fru talman! Jag beklagar att vi inte i dag kan fatta de efterlängtrade besluten om en långsiktig och rimlig lösning för trafiken till och från Gotland i enlighet med vad som anförs i reservation 30.

Det eviga utredandet borde nu vara vid vägs ände med mer än 25 statliga utredningar som med växlande framgång utrett trafiken till och från Gotland.

Fru talman! Jag hoppas att den utredning som lämnades till regeringen i augusti i år är den sista i raden av utredningar om Gotlandstrafiken eftersom den innehåller förslag som är väl genomtänkta och tydliga.

I den utredning som omnämns i trafikutskottets betänkande finns förslag som mycket väl hade kunnat vara till grund för en proposition. Av någon anledning har regeringen inte kommit med förslag. Jag beklagar att näringsministern inte är här i kammaren och förklarar varför det inte kommer något regeringsförslag om en långsiktig lösning i Gotlandstrafiken. Möjligen kan någon från majoriteten träda i näringsministerns ställe och komma med en rimlig förklaring till oss gotlänningar.

Fru talman! Jag ska något beröra flygtrafiken.

I många fall är flyg det lämpligaste färdmedlet, vanligtvis när det gäller längre sträckor eller till och från en ö som Gotland. En förutsättning är att det då finns start- och landningsmöjligheter på resmålet. Jag har tagit upp detta i min motion T8, och då främst det som gäller för Bromma flygplats.

Jag är lite bekymrad över den debatt om Stockholm som finns i detta betänkande, och inte minst reservation 26 när det gäller Bromma flygplats.

Det verkar ibland som om Bromma flygplats är något som enbart berör Stockholm. Så är det naturligtvis inte. Alla som ska resa med flyg till eller från Stockholm är ju hänvisade till att det finns en flygplats. Vi vet alla att möjligheterna på Arlanda är begränsade. När nu en flygplats strax söder om Stockholm tydligen inte kan förverkligas ökar naturligtvis Brommas betydelse.

Det är viktigt att det kommer en rimlig lösning för hur och vilken flygtrafik som ska operera på Bromma. Jag hoppas att det som anförs i min motion T8 om tilldelning av s.k. *slot*-tider framöver ska beaktas. Det är inte minst viktigt från regionalpolitiska utgångspunkter.

Just nu är det en fråga som snarast bör finna en lösning som säkerställer den gnutta av konkurrens som finns inom inrikesflyget i Sverige, nämligen linjen Visby–Stockholm.

Anf. 158 ANNA LILLIEHÖÖK (m):

Fru talman! De kanske 40–50 miljarder som finns i den här propositionen för investeringar i nya vägar under de närmaste 10–15 åren kommer inte att räcka långt. Bara i Stockholmsområdet behövs 45 miljarder för att bygga de vägar som är färdigplanerade redan i dag och för att lösa de akuta problemen att kunna resa runt staden och förbi staden från norr till söder.

Många hade hoppats att förslag skulle komma i den här propositionen. Men regeringen har uppenbarligen inte måktat med att prioritera väginvesteringar och har för Stockholms del då valt en andrahandslösning. I propositionen finns i stort sett bara ett förslag som rör Stock-

holmsvägarna, nämligen att trängselavgifter ska utredas av Stockholmsberedningen.

Som Carl-Erik Skårman sade: Vi får trängselavgifter men inga vägar. Lösningen för socialdemokraterna är tydligen att stockholmarna ska få betala sina väginvesteringar själva genom att man inför trängselavgifter – eller rättare sagt trängselskatt, för det är vad det är.

Det ska gå snabbt. Det är det enda i hela den här propositionen som ska vara klart år 2002. I övrigt arbetar man i perspektivet 2015.

Väginvesteringarna ska uppenbarligen bli en lokal fråga, och regeringen har på förhand avsagt sig ansvaret för nödvändiga vägar som staten bekostar på andra håll.

Förbifarter runt Stockholm är emellertid inte bara ett lokalt intresse utan en fråga om att kunna resa från norr till söder i vårt land. Stockholmarna har redan betalat för sina vägar genom skatter flera gånger om, och jag anser det rent ut sagt orättvist när Stockholmshushållen, som redan är tungt belastade av skatter och har minst marginaler i hela landet efter skatt och boende, ska förväntas att frivilligt åta sig en extra skatt. Det är vad jag förstår att det här förslaget med uppdrag till Stockholmsberedningen att utreda trängselavgifter innebär.

De som ser ett hot i tillväxt och utveckling föreslår ofta trängselavgifter som ett bra sätt att begränsa trafiken och se till att människor reser mindre. Trängselavgifter och ransonering av vägutrymme uppmuntrar att man hellre håller sig hemmavid än anstränger sig för att åka långt till sitt arbete. För Stockholms del innebär det också att regionen uppenbarligen förblir delad mellan norr och söder.

De hushåll som har minst marginaler är de som först kommer att sluta resa. Barnfamiljer är de Stockholmshushåll som har allra högst skattebelastning och minst marginaler. Föräldrar som måste hämta barn och bor lite illa till så att de också behöver åka bil för att handla mat får se till att de väljer sitt arbete nära hemmet och kanske inte kan välja det arbete de faktiskt vill ha. De som har svårast att få arbete kanske t.o.m. får avstå från att välja ett arbete på andra sidan staden.

Det påminner om situationen i början av 1900-talet då Lidingö hade en bropeng så att fattigt folk inte hade råd att åka dit. Avgifter för att åka in till Stockholms innerstad kommer att ha exakt samma effekt, där regionen ska kunna bestämma vem som får komma över broarna.

Fru talman! Vad Stockholm behöver är precis tvärtom, nämligen bättre vägar och ordentliga förbifarter som gör att trafiken mellan norra och södra Sverige slipper ta vägen om innerstaden. Stockholms södra och norra delar behöver bindas ihop, och vi behöver få utrymme för utveckling och tillväxt inte bara för stockholmarna utan för hela landet.

Jag anser, fru talman, att det närmar sig utpressning när staten först låter bli att investera under 30 års tid så att trafiksituationen blir tillräckligt kaotisk för att man frivilligt ska åta sig att be staten att få ta ut ytterligare en extraskatt.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till min motion 2001/02:T16 yrkande 1.

Anf. 159 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag ska försöka fatta mig förhållandevis kort.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Ett betänkande är ett betänkande, och i ett betänkande samlar man ihop diverse frågor. Det innebär att vi har varit samlade i en majoritet runt en principiellt mycket viktig diskussion, nämligen det kommunala självstyret och den princip som Socialdemokraterna uppenbarligen försöker jobba in i den svenska politiken där man har kvalificerad majoritet när det gäller sjukhus och om bostäder ska få säljas eller inte. Nu ska man ha kvalificerad majoritet när det gäller trängselavgifter.

Med det yrkande som nu ställs om bifall till motion T16 yrkande 1 uppstår genast den intressanta frågan – åtminstone för mig som kristdemokrat – vilken linje Moderaterna kommer att gå på här i kammaren i morgon. Kommer man att gå på trafikutskottets moderaters linje, vilket innebär att vi får stopp för ofoget att man klampar in över kommunerna? Kommer man att gå på T16 yrkande 1, vilket i praktiken innebär att Moderaterna i det här fallet hjälper regeringen att införa en sådan här fullständigt förkastlig princip?

Personligen kan jag beklaga att det är skrivet som det är. Vi kanske har missat en detalj. Men faktum är att två principer nu ställs mot varandra, och jag undrar vilken av principerna som är den viktigaste för Moderaterna.

Anf. 160 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! För min del är det naturligtvis så att jag tycker att regeringen har duckat totalt i propositionen från att ta ansvar för rikets vägar. Med de förslag som finns i propositionen har man flaggat för att man tydligen anser att vägarna ska bekostas via trängselavgifter, som stockholmarna ska betala själva.

Det tycker jag är den viktigaste principen.

Anf. 161 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Det finns en stor enighet åtminstone på den borgerliga sidan om att regeringen borde ha duckat, backat och släpats hit mer eller mindre i håret.

Det vi ska ta ställning till här är ju inte trängselavgifternas införande eller inte, utan det är principen. Med det agerande som nu sker innebär det att när vi kommer till en för Moderaterna viktig fråga kan man tänka sig samma ageringsätt som regeringen har, nämligen att man inför kvalificerad majoritet. Det är det som blir resultatet just nu.

Jag skulle vara oerhört glad om den träffade uppgörelsen kunde fortsätta att finnas, så att vi bevarar det kommunala självstyret. Jag beklagar det som just nu har inträffat.

Anf. 162 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Jag anser naturligtvis att trängselavgifter inte bör införas med vare sig enkel eller kvalificerad majoritet. Om vi kan enas om det kan vi förhoppningsvis forma en bra majoritet för att få bättre väginvesteringar, vilket dagens debatt handlar om.

Anf. 163 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag vill till Anna Lilliehöök ställa en fråga om åtgärder som behövs för väginvesteringar, något som vi torde vara tämligen överens om. Stockholmsberedningen, i vilken alla riksdagspartier ingår, har nu tillsatts för att arbeta med den frågan. Något som är oerhört viktigt för Stockholms innerstad är att framkomligheten ökar, inte minst för nyttrafiken. För att åstadkomma detta måste man försöka minska privatbilismen. Jag har därför pläderat för en bättre kollektivtrafik. Man minskar inte framkomligheten för nyttotrafiken t.ex. genom att bygga cykelbanor på genomfartsleder, som nu har skett på Hornsgatan och Sveavägen.

Min fråga till Anna Lilliehöök är: Vilket är Anna Lilliehööks recept för att minska privatbilismen i Stockholms innerstad?

Anf. 164 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Jag har inte formulerat problemet på det viset. När jag tittar ut från riksdagshuset finner jag inte att trängseln just i innerstan är Stockholms problem. Stockholms problem är trängseln vid stadens infarter. Jag tror faktiskt att det går att ta sig fram i de största delarna av stan, ungefär som på bron här utanför.

Jag är som innerstadsbo inte så plågad av trafiksituationen, även om det är klart att det skulle vara skönt med ännu mindre trafik.

Anf. 165 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag tycker att detta låter något märkligt. De som har gatan som arbetsplats och som transporterar varor och tjänster till våra butiker och som står för nyttotrafiken i Stockholm har ju ett elände. De måste dubbelparkera, parkera olagligt och stå i köer väldigt lång tid. Att man ska utreda trängselavgifter beror framför allt på att framkomligheten i Stockholms innerstad är så dålig. För att underlätta för nyttotrafiken måste man minska privatbilismen.

Anna Lilliehöök säger att det inte är så farligt med privatbilismen i Stockholms innerstad. Har jag verkligen uppfattat det rätt?

Anf. 166 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Det var svaret på den fråga som jag fick. Jag tycker att det är fel med trängselavgifter. Problemet för Stockholms stad är svårigheterna att komma in och ut vid tullarna och att ta sig över broarna och för trafiken att ta sig runt och förbi Stockholm. När det är avklarat kan man möjligen diskutera vidare.

Anledningen till att jag yrkat att man inte ska ge ett sådant här uppdrag till Stockholmsberedningen är att jag menar att stockholmarna närmast befinner sig i en utpressningssituation. Man har under 30 år underlåtit att investera i vägar, och resultatet är ett utarmat och urvuxet trafiksystem, vilket gör att det blir stopp i närheten av tullarna och på vägarna ut ur och in i stan. Detta beror på att man inte har satsat på Ringen runt Stockholm och inte heller på förbifarter.

Anf. 167 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag instämmer i det som Magnus Jacobsson sade. Det är viktigt att vi skiljer ut principfrågan om vi ska ha ett kommunalt själv-

styre eller en gummiparagraf enligt vilken det ska krävas betydande majoriteter i vissa fall. Detta måste skiljas ut från frågan om trängselavgifterna. Den kunde gälla fastighetsförsäljningar eller egentligen vad som helst.

Jag var rätt överens med mina moderata kolleger i trafikutskottet om att man ska skilja mellan principfrågan om en stark tilltro till den kommunala självstyrelsen och sakfrågor om trängselavgifter, fastighetsförsäljningar eller vad det kan vara. Vi blev i trafikutskottet överens om att vi inte ska ha gummiparagrafer som innebär att vi överlåter till regeringen att tolka vad som avses med "betydande majoriteter".

Det är rätt anmärkningsvärt att moderaterna nu tydligt backar från det ställningstagandet i utskottet. I vilka ytterligare frågor vill Anna Lilliehöök och Moderaterna överlämna beslutsrätten till regeringen genom att kräva gummiartade skrivningar av typen "betydande majoriteter"? Ska vi t.ex. också ha tolkningsföreträdare för regeringen när det gäller fastighetsförsäljning?

Jag måste säga att jag verkligen beklagar om moderaterna nu backar från ett tydligt ställningstagande till förmån för den kommunala självstyrelsen, av rädsla för att socialdemokraterna har eldat på lite om trängselavgifterna. Förmår ni inte göra skillnad mellan principfrågan om kommunalt självstyre och sakfrågan om trängselavgifter?

Anf. 168 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Vad jag har pläderat för är sakfrågan, där jag anser att man inte ska ge ett uppdrag till Stockholmsberedningen att utreda trängselavgifter. Jag menar att det i propositionen inte finns något annat förslag till hur man ska lösa Stockholms trafiksituation än just trängselavgifter. Jag menar att det blir en utpressning mot Stockholmsberedningen, som på något slags "frivillig väg" ska åta sig att ta ut skatter.

Jag har i det här sammanhanget inte koncentrerat mig på den konstitutionella frågan utan på sakfrågan, som jag tycker här är den verkliga poängen.

Anf. 169 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag blir lite förtvivlad. Vi hade en utförlig diskussion om detta i trafikutskottet, där det fanns fyra moderater som verkligen förmådde att skilja mellan sakfrågan och principfrågan. När man kommer hit till kammaren kan man fundera över vilken kommunikation ni har inom Moderata samlingspartiet. Kan man här i kammaren inte skilja respekten för det kommunala självstyret från sakfrågan om trängselavgifter? Det kan, som jag sade, nästa gång vara i en helt annan fråga som moderaterna vill säga ifrån sig bestämmanderätten och överlåta den på regeringen genom skrivningar av typen "betydande majoriteter". Vad betyder detta?

Anna Lilliehöök! I vilka andra frågor är ni i så fall beredda att kompromissa och överlåta beslutanderätt till regeringen? Det är rätt anmärkningsvärt att man av rädsla för att ta en debatt om trängselavgifterna backar från hela principfrågan. Jag måste säga att jag är överraskad över att hållfastheten i en överenskommelse med moderaterna inte är större än att de i ett sent skede i debatten kan backa ut från den i kammaren.

Anf. 170 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Vi är inte rädda för att ta debatten om trängselavgifter i Stockholm. Den tar vi väldigt gärna.

Anf. 171 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag blir upprörd över det sätt som moderaterna hanterar den här frågan på. I absolut sista stund under dagens debatt kommer det besked från moderaterna att de i morgondagens omröstning tänker driva en egen linje, nämligen rösta för att trängselavgifter inte bör utredas av Stockholmsberedningen. Det må de göra, men konsekvensen av detta måste rimligtvis vara att moderaterna avstår och låter Socialdemokraternas och Vänsterns reservation vinna i slutomröstningen, dvs. att gummiparagrafen om "betydande majoritet" ska tillämpas.

Min tilltro till uppgörelser med moderaterna blir i fortsättningen noll. Hur ska vi kunna träffa uppgörelser i utskotten om de spricker i sista eller näst sista inlägget? Detta är förödande för möjligheterna att över huvud taget ha någon tilltro till moderaterna, vilka som jag uppfattar det konsekvent driver linjen att saker ska hanteras med enkel majoritet i riksdagen, i landstingen och i kommunerna.

Det är detta som principfrågan kommer att handla om i morgon. Socialdemokraterna och Vänstern kommer att driva igenom att vi fortsättningen inte ska ha denna ordning. När moderaterna i omröstningen finner att deras förslag inte vinner gehör vädjar jag till dem att åtminstone i den sista omröstningen ansluta sig till de övriga partier som trott att de hade en majoritet i utskottet.

Anf. 172 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Jag kan med hänsyn till den motion som jag har väckt inte avhålla mig från att ställa en motfråga: Är de övriga beredda att ta avstånd från trängselavgifter oavsett hur man räknar röster?

Dessutom sägs det att det är oanständigt att yrka bifall till en motion. Jag har försökt att påtala att detta inte handlar om större eller mindre majoriteter i den ena eller den andra församlingen. Det här är faktiskt någonting som påverkar ett stort antal människor i Stockholm. Människor kommer inte att kunna åka till sina arbeten, och det betyder att de kommer att hindras att välja jobb. Vi kommer att sätta stopp för tillväxten. Vilka som är beredda att stötta den linjen är den viktiga frågan.

Anf. 173 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag nämnde att jag har respekt för att vid den omröstningen må Moderaterna försöka samla motståndet mot att det över huvud taget införs trängselavgifter. Men i nästa läge kommer en avgörande fråga huruvida sossarnas och Vänsterns reservation ska vinna gehör eller den tilltänkta utskottsmajoritetens förslag, dvs. att vi med enkel majoritet ska avgöra frågor i framtiden i riksdag, landsting och i kommuner.

Om Moderaterna tyckte att detta var en viktig fråga, varför föreslog inte Moderaterna i trafikutskottet att detta skulle föreslås riksdagen? Trafikutskottets moderater har inte brytt sig om att under utskottets behandling yrka bifall till motionen. Det hade varit rimligt att göra.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

Jag respekterar att det är en annan fråga huruvida vi samlar en majoritet mot trängselavgifter eller inte, men i den demokratiska frågan är det ett oerhört svek om Moderaterna i slutomröstningen väljer att avstå.

Anf. 174 ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik:

Fru talman! Det är lite anmärkningsvärt att jag som riksdagsledamot ska överösas med invektiv för att jag faktiskt har tagit mig rätten att yrka bifall till ett yrkande i min motion. Jag tycker att det är en så viktig sakfråga att den inte kan lämnas därhän. Oavsett majoritetsregler och hur man räknar röster gäller det att sätta stopp för projektet. Det gör att regeringen kommer undan att man inte har satt av ett öre i propositionen för att lösa vägproblemen i vår huvudstad.

Anf. 175 HELENA BARGHOLTZ (fp):

Fru talman! Det här är sista inlägget i en lång dags färd mot natt. Det har verkligen hettat till mot slutet. För att slippa eventuella frågor hur Folkpartiet ställer sig angående den nu behandlade frågan kan jag säga att vi står bakom utskottet. Vi ogillar trängselavgifter och biltullar av alla de slag, men vi är ändå beredda att ställa oss på utskottsmajoritetens sida.

Det är ett bekymmer att Stockholmsregionen är så i bakvattnet när det gäller utvecklingen. Det tycker åtminstone många av oss som bor i Storstockholmsregionen. Stockholm är ändå motorn för hela Sveriges framtida välfärd.

Kommunikationsapparaten måste rustas upp och byggas ut. Det är självklart. Det har faktiskt inte hänt någonting på de senaste tio åren sedan den senaste delen av tunnelbanan byggdes ut. Essingeleden invigdes på mitten av 1960-talet.

Det är faktiskt statsmakterna som bär ansvaret för att Stockholm hela tiden kommer i bakvattnet. Men det är kanske inte bara statsmakterna utan också många riksdagspolitiker. Därför är jag belåten över att många av de socialdemokrater jag har lyssnat på under dagen verkligen går ut och tar strid för Stockholmsregionens utveckling. Det är bara beklagligt att inte era regeringskolleger är mer lyhörda för den mycket berättigade kritik som länets socialdemokrater för fram i de här frågorna.

Vi liberaler kräver att för att komma till rätta med trafikinfarkten i Stockholmsregionen att man bygger en komplett ringled. Den är nödvändig för att Stockholms innerstad ska fungera med alla de transporter som stadens företag och invånare behöver. Då är ringen med Österleden den enda lösningen som gör det möjligt att avlasta innerstaden och skapa en bättre stadsmiljö.

Det är ett nationellt intresse att huvudstaden fungerar. Vi liberaler kräver också att vägnätet till Arlanda flygplats i länets norra delar byggs ut.

Principen för finansieringen är mycket enkel. Det är den nu gällande principen som ska gälla. Staten bekostar det statliga vägnätet. Kommunerna betalar kommunala gator och vägar. Landstinget betalar kollektivtrafiksatsningen. Det finns inga skäl för att våra invånare ska beläggas med extra statlig vägskatt bara för att staten har avstått från investeringar i vårt län efter det att Essingeleden byggdes.

Jag tänkte ta upp en annan väg som är viktig för mig, nämligen färjekommunikationen till Gotland. Även här finns det stort politiskt intresse,

men tyvärr händer inte det vi tycker ska hända. Staten har huvudansvaret för att det kan uppehållas en god basstrafik. Det handlar inte enbart om pris och tillgänglighet utan det handlar också om långsiktighet och stabilitet. Människor som väljer att bosätta sig på Gotland ska veta att de kommer att kunna ta sig från Gotland till fastlandet på ett säkert sätt. Gotlandstrafiken är deras väg till fastlandet.

Den oro som gotlänningarna känner för den olösta frågans konsekvenser är mycket begriplig och måste respekteras. Gotlandstrafiken har nyligen utretts i ett betänkande. Vi är många som undrar varför det inte händer någonting.

Fru talman! I fråga om utbyggnaden av riksväg 73, som så många här har talat om, är det för mig obegripligt varför den inte kan göras snart. Det kommer ständiga löften om detta, men tyvärr får vi vänta.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 30.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 14 december.)

7 § Ytterligare förlängd tid för statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet för flygbranschen

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2001/02:TU7

Ytterligare förlängd tid för statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet för flygbranschen (prop. 2001/02:66).

Anf. 176 BIRGITTA WISTRAND (m):

Fru talman! Nu övergår vi till något som också är ganska hett. Det är betänkande TU7, som handlar om förlängd tid för statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet för flygbranschen.

Jag börjar med att yrka bifall till reservation nr 1.

Det är nu faktiskt tredje gången på tre månader som regeringen återkommer till riksdagen med förslag om statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet som med hänsyn till händelserna den 11 september i New York begränsades dramatiskt i och med att försäkringsbranschen vägrar att leva upp till utställt försäkringsskydd på upp till 150 miljoner US-dollar.

Regeringen har handlagt frågan på ett sätt som förtjänar allvarlig kritik. Jag har i ett tidigare skede KU-anmält näringsministern. Men Näringsdepartementet fortsätter att handlägga frågorna på ett lika undermåligt sätt.

Till skillnad från de andra skandinaviska länderna kunde inte den svenska regeringen i september 2001 redovisa ett eget och berett förslag, utan i stället uppmanade man riksdagen att med mycket kort varsel och på egen hand ”processa” igenom statliga garantier, som om de skulle falla ut skulle leda till statliga utgifter på i varje enskilt fall 18 miljarder svenska kronor.

Den proposition som regeringen överlämnade i oktober var så förse-
nad att den då rådande garantitiden hade löpt ut, vilket föranledde rege-

Prot. 2001/02:47
13 december

*Kommunikationer och
infrastruktur för ett
långsiktigt hållbart
transportsystem*

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa för-
säkringsskyddet för
flygbranschen*

ringen att uttala att de i oktoberpropositionen föreslagna garantinivåerna skulle gälla retroaktivt.

Situationen var densamma i november 2001, när regeringen för en tredje gång vände sig till riksdagen. De statliga garantiåtagandena gällde enligt riksdagsbeslutet i oktober 2001 fram till kl. 24.00 den 23 november. Regeringens proposition med en begäran om förlängning lades på riksdagens bord först den 27 november, trots att den är undertecknad den 22 november. I dag är det den 13 december. Det är alltså flera veckor som vi nu ska fatta retroaktivt beslut om.

Jag menar att regeringen med det här visar nonchalans inte bara mot riksdagen utan också mot flygbranschen.

Fru talman! Vad vill då regeringen? Ja, regeringen vill att de statliga garantiåtaganden som är kopplade till flygbranschens försäkringsskydd ska förlängas en tredje gång och gälla fram till utgången av januari 2002. Regeringen överväger denna gång att begränsa garantierna för flygbolagen mellan 150 och 750 miljoner US-dollar. Inget flygbolag har nu gått upp till de 18 miljarder kronorna.

Man kan konstatera att egentligen har inget nytt och väsentligt hänt sedan riksdagen i slutet av oktober beslöt att förlänga det statliga garantiåtagandet vad gäller försäkringsskyddet för flygbranschen.

Vad som hände i New York var att de amerikanska försäkringsföretagen ensidigt ändrade på gällande försäkringsvillkor och friskrev sig från risker vid krigshandlingar, terrorattacker och liknande händelser. Det gav belägg för att flygbranschens försäkringsskydd, utarbetat i samarbete mellan dem och försäkringsbranschen, inte fungerade. Detta har varit anledningen till att många stater har tvingats ställa upp med statliga garantier, som kompenserade för de åtaganden som försäkringsbranschen tidigare utfäst.

Vi som har kunnat studera försäkringsbranschen under den här tiden kan se att där råder en stark oligopolsituation. Kanske fungerade inte heller flygförsäkringsbranschen före den 11 september. Det vet vi inte så mycket om, eftersom vi då inte hade tittat närmare på det, vilket vi nu har fått möjlighet att göra.

Av naturliga skäl sker det nu en anpassning till de nya förhållanden som råder efter den 11 september. Vi ser också, vilket framgår av Riksgäldskontorets kommentarer, att nya aktörer kommer fram som är beredda att teckna försäkringsavtal med flygföretagen. 275 flygföretag har redan tecknat försäkringsavtal. Den ursprungliga garantin på 1 750 miljoner US-dollar har krympt, och regeringen överväger nu att begränsa den aktuella garantin mellan 150 och 750 miljoner US-dollar.

Fru talman! Enligt vår principiella mening bör förlängning av statliga garantier för återställande av försäkringsskydd inom flygbranschen ske endast i de fall och i den omfattning det inte är möjligt att teckna rimliga försäkringar på den reguljära marknaden. Det är också i sammanhanget angeläget att den avgift som svenska flygföretag betalar till Riksgäldskontoret för att täcka statens finansiella risk och administrativa kostnad ligger på en nivå som är konkurrensneutral i förhållande till vad andra flygföretag betalar för sitt försäkringsskydd.

Det finns nämligen också en rad andra orsaker till att vi har fattat det beslut som vi har reserverat oss för i utskottet. Det är att vi ser att fram till mars månad 2002 kommer det att vara väldigt svårt att få en funge-

rande flygförsäkring. Både USA och Japan har ställt upp med garantier för sina flygföretag, och det gör att det är svårt att få en fungerande konkurrens. USA har t.ex. utställt 18 biljoner dollar till sina flygbolag, varav 3 biljoner är för säkerheten. Liknande har även den japanska staten gjort. Dessutom har vi en rad exempel från andra länder, som inte bara har ställt ut garantier utan också har givit subventioner till sina flygbolag.

Vi menar att inte förrän i slutet av mars nästa år kan en flygmarknad och flygförsäkringsmarknad komma i gång på allvar.

Fru talman! Det är väldigt otillfredsställande att en rad medlemsländer inom EU inte i full utsträckning respekterar de inom Ekofin och av EU:s transportministrar uttalade rekommendationerna. De riskpremier som är kopplade till de utställda statliga garantierna och som flygbolagen faktureras varierar nu från 0 kr i ett land till uppemot 32–33 kr per passagerare i ett annat land. Dessa former av förtäckt subventionering av de nationella flygföretagen hämmar enligt vår uppfattning en nödvändig konkurrens till flygbolagens fromma. Sverige bör verka för att EU med kraft kontrollerar efterlevnaden och utfärdar sanktioner mot de länder inom den europeiska unionen som inte respekterar utfärdade *guidelines*.

Här måste jag faktiskt säga att Bosse Ringholm på ett mycket bra sätt har företrätt de svenska synpunkterna i Ekofinrådet. Där framställde han att ministrarna nu snabbt skulle ta bort garantierna och också följa reglerna när det gällde att betala vad det kostade att få de statliga garantierna.

Det är självklart att enskilda stater själva och i samverkan inom EU, ICAO och WTO kraftfullt ska medverka till att vi så fort som möjligt kan återgå till förhållanden där marknaden helt och fullt kan erbjuda försäkringar som täcker de olika risker som är kopplade till privat flygverksamhet. Den svenska regeringen uppmanas att i de forum där de aktuella problemen hanteras kraftfullt agera för en snabb återgång till förhållandena före den 11 september 2001 och att de utställda garantierna därför återtogs så fort som möjligt. Från moderat sida är vi övertygade om att så fort som försäkringsmarknaden och flygbranschen får klart för sig att de inte framöver kan påräkna statliga garantier kommer kravet på marknadslösningar att uppfyllas.

Det är därför som vi har reserverat oss. Vi anser nämligen att om man ger regeringen ett uppdrag att fortsätta att förlänga de här garantierna finns det en risk att man inte ens efter mars 2002 kommer att försäkra sig på marknaden.

Men det finns möjligheter. I det här läget borde det kunna finnas möjligheter för den svenska regeringen och för de europeiska flygföretagen att se över hur de ser ut och hur de fungerar. Marknaden i Europa är väldigt splittrad. De flesta flygbolag har dålig likviditet – de är alldeles för små. Det här skulle alltså kunna vara en möjlighet att avreglera flygmarknaden och med kraft göra det så att statligt ägda flygbolag runtom i världen kunde privatiseras. Då skulle vi plötsligt kunna få en ordentlig konkurrens.

Statliga subsidier bör inte utgå till flygföretag som i dag drabbas av en minskning i resandet bara på grund av den rådande konjunkturedgången. Det ser vi nämligen också. I EU pågår för närvarande en diskussion om hur många dagar ett flygbolag ska få ersättning av sin stat. Just nu räknar man med fyra dagar, men det finns en diskussion om att

Prot. 2001/02:47
13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringskyddet för
flygbranschen*

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringsskyddet för
flygbranschen*

det ska bli ännu längre tid. Jag menar att flygföretagen måste lösa detta själva.

Med hänsyn till den här marknadssituationen inom det internationella flyget och risken för att dessa brister permanentas bör riksdagen i samband med behandlingen av regeringens proposition besluta att tillhandahålla statliga garantier i första hand begränsade till belopp mellan 150 och 750 miljoner US-dollar. En uttalad strävan måste vara att de ska gälla längst till den 31 mars 2002. Tiden fram till dess bör Sverige använda för att i första hand inom den nordiska marknaden, i andra hand inom den europeiska och ytterst på den internationella flygmarknaden tillsammans med EU:s övriga medlemsländer och inom ramen för ICAO och WTO utarbeta internationella regler som tillgodoser rimliga krav på konkurrensneutralitet vad gäller statliga garantier och andra former av statliga subventioner.

Det finns kanske också möjlighet att i det här läget titta på de gällande principerna för *slot*-tider, som ytterst också leder till konkurrensbegränsningar och svårigheter för nyetablerade flygföretag att få rimliga tidtabeller.

Jag bör kanske, fru talman, sluta mitt anförande med att säga att vad jag som arbetar med flyg hoppas är att vi ska få i gång flyget. Det är viktigt att vi får i gång flygförsäkringsmarknaden. Efter ett besök på några av världens stora flygplatser den senaste tiden tycker jag att det är tragiskt att i första hand se k-pistar och inte passagerare. Jag vill se fler flygpassagerare.

Anf. 177 STIG ERIKSSON (v):

Fru talman! Timmen är sen, så jag ska försöka att hålla mig någorlunda kort.

Det är dags för den tredje debatten om statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet för flygbranschen. Regeringen vill i propositionen 2001/02:66 att regeringen ges förlängd tid för bemyndigandet fram t.o.m. den sista januari. Majoriteten i trafikutskottet vill däremot i betänkandet förlänga regeringens bemyndigande utan tidsbegränsning.

Regeringens och utskottsmajoritetens utgångspunkt för ett förlängt bemyndigande är att det till dags dato inte finns fullgoda marknadslösningar för försäkringsskyddet. Regeringen hänvisar i propositionen till att bindningstiderna för de försäkringslösningar som finns är långa, som regel ett år, till den merkostnad som de tillgängliga marknadslösningarna medför samt till att skyddet endast gäller ett maximalt belopp. Den statliga garantin är i stället per tillfälle.

Från Vänsterpartiets sida har vi vid de två tidigare tillfällena sagt ja till ett bemyndigande för regeringen att gå in och täcka försäkringsskyddet. Utgångspunkten har då varit att det endast har funnits marknadslösningar för täckning på upp till en miljard US-dollar och att det från bl.a. SAS efterfrågats en täckning på upp till 1,75 miljarder US-dollar.

I dag är läget ett annat eftersom inget flygbolag enligt regeringens proposition efterfrågar en täckning på över 750 miljoner US-dollar. Det innebär alltså i klartext att det i dag finns marknadslösningar för den täckning som efterfrågas, även om dessa marknadslösningar inte har samma utformning och täckning som före den 11 september. Merkostnaden är i dag dessutom försumbar, menar vi. Marknadslösningen för en

täckning på upp till 1 miljard US-dollar är nämligen 3,10 US-dollar per passagerare, och den statliga garantiavgiften för bolaget 2,60 US-dollar per passagerare.

Man kan naturligtvis fråga sig: Om och när finns då fullgoda marknadslösningar? Och vad kommer att anses vara en fullgod marknadslösning under överskådlig tid?

Från Vänsterpartiets sida menar vi att en ytterligare förlängning knappast kommer att framtvinga några sensationella förändringar på försäkringssidan vad avser flygbolagen. Det troliga är i stället att ett slut på statliga garantier påskyndar utvecklingen. Däremot är det troligt att premien för försäkringen kommer att vara högre under den närmaste tiden med den olyckliga utveckling som har varit inom flygbranschen. Det är knappast någon skillnad mellan försäkringen för flyget och den trafikförsäkring som jag som bilist tecknar. Med fler olyckor ökar min premie för trafikförsäkringen. Så sent som i förra veckan fick jag min försäkring på bilen. Då hade premien ökat med drygt 25 %. Anledningen var ett större antal trafikolyckor, som orsakar större utgifter för försäkringsbolaget. Dessutom är min bilförsäkring bunden i ett år och kan bara avbrytas på förfallodagen.

Majoriteten i utskottet vill alltså förlänga bemyndigandet utan tidsbegränsning, vilket vi från Vänsterpartiet anser vara helt fel. Ett sådant förfarande anser vi mer bromsar än påskyndar utvecklingen på försäkringssidan. Är inte risken att ett bemyndigande utan tidsbegränsning mer eller mindre gör att flygbolag och försäkringsbolag kan luta sig lugnt tillbaka i soffan? Det finns med andra ord ingen anledning till stress.

Fru talman! Summan av kardemumman är att Vänsterpartiet anser att det inte är nödvändigt att förlänga regeringens bemyndigande att ikläda staten ekonomiska förpliktelser i form av garantier för flygbolagen. Vår utgångspunkt är den jag tidigare redovisat: För det första finns i dag marknadslösningar för upp till 1 miljard US-dollar. För det andra efterfrågar inget flygbolag högre täckning än 750 miljoner US-dollar.

Med detta vill jag därför yrka bifall till reservation 2.

När det sedan gäller flygplatser och s.k. handlingsagenter har det däremot skett en avsevärt sämre utveckling på försäkringssidan. Därför kan det vara riktigt att staten tar ett ansvar fram t.o.m. januari. Men även här måste en borte gräns tydligt markeras. I annat fall kommer utvecklingen att fortsätta med en snigels fart.

Anf. 178 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Fru talman! Jag beklagar att ordinarie talare har fått förhinder.

Nu återkommer regeringen ytterligare en gång och vill förlänga flyggarantierna t.o.m. den 31 januari år 2002. Resultatet i utskottet blev "tills vidare". En förlängning av flyggarantierna tills vidare ter sig som alltmer orimlig i dag, när det finns marknadslösningar för gällande försäkringar. Skillnaden mellan kostnaden för den statliga flyggarantin inklusive en riskrelaterad avgift och försäkringspremien är på den öppna marknaden nu endast 45 cent per person och resa, dvs. ca 4:70 kr per resa. Det finns alltså i dag möjligheter för SAS att teckna en försäkring på den öppna marknaden med endast denna lilla kostnadsskillnad.

Det finns därför i dag inte något skäl för att gå med på majoritetens begäran om en förlängning med tidsangivelsen tills vidare.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringskyddet för
flygbranschen*

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa för-
säkringsskyddet för
flygbranschen*

Vi yrkar därför avslag på utskottets förslag i betänkandet och bifall till reservation 3, fru talman.

Anf. 179 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 4.

Mot bakgrund av vansinnesdåden i USA den 11 september i år reducerade de internationella flygförsäkringsbolagen sin täckning av skador på tredje person som förorsakas av krigshandlingar, terrorattacker och liknande mot flygplan från maximalt 1 750 miljoner US-dollar till 50 miljoner US-dollar. Den lägre nivån började gälla fr.o.m. den 25 september.

Denna ändring från försäkringsbolagen gällande försäkringsvillkoren gjorde att det inte längre var möjligt att teckna försäkringar som i tillräcklig grad täckte eventuella personskador och materiella skador för tredje part. Detta gällde åtminstone i några dagar, för ganska snabbt fanns det erbjudanden på marknaden om försäkringar.

Här uppstod genast den första undringen, och den är: Varför har inte SAS och andra flygbolag tecknat försäkringsavtal som är långsiktiga och hållbara över tiden? För mig förefaller det självklart att vid ingående av avtal i många andra sammanhang så utformas en ändringsklausul så att en förändring av avtalet rimligtvis godkänns av båda parter. I det här fallet borde SAS ha haft en möjlighet att lägga in sitt veto när det gäller huruvida en förändring ska ske eller ej, men det tycks inte ha varit fallet.

Man kan undra varför inte SAS hade en sådan försäkring. Skulle det ha blivit dyrare? Är det så att marknadskrafterna i form av SAS gör precis som det passar sig ur ekonomisk synvinkel, och ropar på staten så fort det går dem emot? Har det inte ens varit möjligt att förutse flygkatastrofer av den art som skedde i New York?

Tidigare har flyget fått betala sina försäkringar precis som andra transportslag, men nu ska det bli ett slags socialistiskt frälse som får sina försäkringar betalda av medborgarna.

Det som är riskabelt är dyrt att försäkra. Det vet alla som t.ex. dyker eller åker motorcykel. Varför just flyget nu ska undantas från denna princip motiveras med att fungerande flygtransporter är ett intresse för såväl staten och näringslivet som samhället i övrigt. Regeringen anser att det vid allvarliga störningar på flygmarknaden finns ett legitimt intresse av att staten temporärt träder in och ger garantier och andra stödåtgärder när alternativet annars kanske är att dessa transporter upphör helt för kortare eller längre period.

Att det finns andra sätt att kommunicera, för kortare eller längre period, tycks vara främmande för regeringen eftersom dessa alternativ inte finns analyserade och redovisade, varken förra gången eller nu. Det torde vara rimligt att bedöma att näringslivets behov av transporter, i den mån de inte kan tillgodoses med andra transportmedel än flyg, skulle kunna tillgodoses med hjälp av videokonferenser, e-post, telefon, telefax, telex m.m. under en kortare eller längre period.

Är det många så att hotet från SAS om att lamslå en del av samhällets infrastruktur har fått de borgerliga partierna att ställa upp på denna stats-socialism?

Vi vet att mycket blev dyrare och besvärligare efter den fruktansvärda tragedin i USA. Att försäkringsbolagen har gjort en annan riskbedöm-

ning och inte längre anser sig kunna leva upp till eller klara av utlovade ersättningar vid olyckor är en del av detta.

Förut var det försäkringsbolagen som stod för de kostnaderna. Så bör det också vara i framtiden. Frågan ska inte lösas av staten, utan på marknaden; inom ramen för det storkapital som både försäkringsbolagen och flygbolagen tillhör.

Nu har staten dock bestämt sig för att bli flygbolagens försäkringsbolag. Det är nygammal planekonomi, och det är olämpligt.

Det har hänt mycket sedan riksdagen först behandlade frågan. För de svenska flygbolagen finns det i princip två alternativa lösningar på marknaden. Ett av alternativen har tecknats av över 250 flygbolag världen över.

Värt att notera är att SAS numera sänkt sitt försäkringsskydd och nu endast tecknar sig för en garanti med en ersättningsnivå på 750 miljoner US-dollar mot tidigare 1 750 miljoner US-dollar.

Förklaringen från SAS till denna omsvängning i frågan är häpnadsväckande. I ett TT-meddelande från 24 november förklarar Hans Ollongren, som är ansvarig för myndighetsfrågor vid SAS, det så här: Att det har legat på den höga nivån tidigare har skett rent slentrianmässigt. Det som hände i USA har skapat en annan medvetenhet, och 750 miljoner dollar är en rimlig nivå i dagsläget.

Sedan avslöjar han orsaken till önskan från SAS att staten ska gå in och ta på sig uppgifter när han säger: Den lösning som finns i dag kräver att man binder sig på ett år. Det finns väldigt mycket som tyder på att marknaden förändrar sig och att prisbilden är helt annorlunda i januari.

Vad är det som pekar på det? Är det inte bra att binda sig på ett år? Då spelar det ju ingen roll hur saker och ting förändras, för försäkringen gäller ändå. Tror SAS och regeringen att kostnaderna för en försäkring kommer att återgå till den nivå som gällde före 11 september?

För flygplatser och s.k. handlingsföretag finns nu möjlighet att teckna en försäkring för ett skydd upp till 50 miljoner US-dollar. Luftfartsverket, i sin egenskap av flygplatshållare, har tecknat en garanterad försäkring på 1 100 miljoner US-dollar.

Här har regeringen dock inte argumenterat för att det finns något behov av andra försäkringslösningar än den som marknaden i nuläget kan erbjuda, utan räknar in dessa aktörer i det, som regeringen föreslår, statliga åtagandet.

En annan lustighet i sammanhanget är förslaget från trafikutskottets majoritet om att ge regeringen ett bemyndigande utan tidsgräns, dvs. att statens ekonomiska förpliktelser i form av garantier till försäkringsbolagen för att återställa försäkringsskyddet till samma omfattning som tidigare ska gälla tills vidare. Finansutskottets majoritet, och där håller jag med dem, tycker att det är angeläget att riksdagen återkommande ges tillfälle att pröva om tidigare angivna förutsättningar för garantigivningen alltså är giltiga eller om de ändrats i något viktigt avseende.

Miljöpartiet de gröna anser att staten inte bör ikläda sig något sådant garantiansvar för återställande av försäkringsskyddet för flygbolag.

Flygbolagens försäkringsskydd är en fråga som bör lösas av marknaden på rent kommersiella villkor.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringsskyddet för
flygbranschen*

Anf. 180 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Jag tycker att Mikael Johansson raljerar ganska hårt här. Det är ju inte så att flygbolagen inte ska klara av det här på en marknad. Gör en jämförelse med SJ. Om SJ skulle drabbas av krig eller terrorism, skulle det då inte vara statens uppgift att se till att reglera det som hände efteråt?

Jag anser att statens roll i det här sammanhanget är att se till att det finns en marknad att agera på. Staten ska ge ramen. Sedan ska bolagen klara av marknaden. Jag tycker att det är oerhört viktigt att se att statens roll är att skydda företagen från terrorism, och det var det som man skulle göra i första skedet. Sedan var det faktiskt flygförsäkringsbolagen som ensidigt sade upp avtalen, därför att ingen hade tänkt sig att detta skulle kunna inträffa.

Sedan håller jag med Mikael Johansson om att det hade varit bra om den här marknaden hade varit mer marknadsanpassad och mer konkurrensutsatt, därför att nu är det ett oligopol, och jag tycker inte att marknaden fungerar.

Skälet till att vi vill utsträcka slutpunkten till mars är just att vi bedömer att så länge de stora subventionerna finns både i Japan och i Amerika kommer marknaden inte att fungera. Med 18 miljarder dollar i ryggen hos de amerikanska flygbolagen finns det för en svensk liten spelare inte så mycket att göra. Det är bara att avvakta.

Anf. 181 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tolkar det som att det finns en marknad redan i dag. Om man ska köra med lite raljerande argumentation kan man säga att över 250 flygbolag inte kan ha fel. Det finns även flygbolag inom EU och t.o.m. en stat som tycker att den här flyggarantin inte ska ges.

Birgitta Wistrand anser att försäkringen ensidigt har sagts upp. Det kan ju bero på att avtalet var tecknat på fel sätt. Varför hade inte SAS ett långtgående åtagande gentemot försäkringsbolaget? Varför hade man inte en långsiktigt hållbar försäkring för det här? Detta är viktigt att påpeka. SAS kan ju inte slarva med den här saken. Vi kan inte som stat, bara för att SAS gör en annan bedömning, hela tiden rätta till det hela och agera som någon slags morsa.

Anf. 182 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Alla flygbolag hade långsiktiga åtaganden. Ändå drabbades de av de här uppsägningarna, som säkert var olagliga och felaktiga enligt avtalet. Men ibland inträffar det som inte kan inträffa.

Om vissa typer av handlingar begås sägs också enskilda personers försäkringsavtal upp, även om de är långsiktigt tecknade och betalda.

Anf. 183 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det är egentligen inte så mycket att tillägga mer än att det tyvärr är så att flygförsäkringsbolagen är så konstruerade att de inte kan klara av den här typen av belastningar som kan uppstå. De har alltså utlovat någonting som de inte kan hålla. Det är ju väldigt olyckligt och tyvärr lite missvisande om de ska fungera som företag. Jag skulle tappa förtroendet för dem.

Anf. 184 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! För tredje gången på kort tid behandlar vi denna fråga ännu en gång. Skälet till detta är problemet med att försäkringsbolagen ännu inte har tagit sitt tidigare fulla ansvar för att försäkra aktörerna på flygmarknaden. Problemet uppstod, som vi alla vet, i samband med de tragiska händelserna i USA den 11 september. Vi räknade alla med att det skulle lösa sig på mycket kortare tid än vad som har visat sig vara fallet. Tyvärr har inte situationen underlättats av de olyckor som inträffat under den mellanliggande tiden.

Fru talman! Nu är situationen den att det inte finns tillräckligt försäkringsskydd för flygplatser och s.k. handlingsagenter.

När det gäller försäkringar för flygbolag görs bedömningen att marknaden inte har återhämtat sig till fullo.

Att utskottet har varit tvunget att skyndsamt behandla denna fråga tre gånger på kort tid tycker vi har varit mycket otillfredsställande. Därför anser vi s-ledamöter i utskottet att riksdagen bör ge regeringen till känna att bemyndigandet till regeringen ska ges tills vidare, dvs. utan tidsbegränsning.

Trafikutskottet anser vidare att det är väsentligt att garantigivningen kan avvecklas så fort som möjligt. Det är enligt vår mening även angeläget att de skandinaviska länderna, som har ägarintressen i SAS, och övriga EU-länder kan finna gemensamma lösningar. Regeringen bör inom EU verka med kraft för att det statliga stödet avvecklas.

Vidare är det, som både regeringen och finansutskottet framhåller, angeläget att garantierna så länge de finns kvar begränsas så mycket som möjligt.

Trafikutskottet anser till slut att regeringen senast när den statliga garantigivningen upphört för riksdagen bör redovisa vilka beslut regeringen fattat med stöd av bemyndigandet.

Fru talman! Jag vill med vad jag här anfört yrka bifall till trafikutskottets förslag.

Anf. 185 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Jag har en mycket kort och enkel fråga. Ser Krister Örn-fjäder ingen risk med att ett bemyndigande utan tidsbegränsning gör att det i stället stannar av?

Anf. 186 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Då beslutet är grundat på den utveckling som vi har haft under de tre gångna månaderna ser jag inte någon sådan risk. I stället uppfattar jag situationen på det sättet att regeringen även fortsättningsvis kommer att arbeta för att stödet avvecklas så snart som möjligt. Det har vi dessutom understrukt i vårt förslag.

Anf. 187 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Enligt vår mening är grundförutsättningen för att man ska kunna etablera en fungerande marknad att de olika aktörerna på marknaden agerar utifrån liknande spelregler. Detta gäller oavsett om vi pratar om fiske- och jordbruksnäringen och landets alla åkare eller om flygin-dustrin. Denna grundinställning är huvudorsaken till att vi stöder dagens

Prot. 2001/02:47

13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa för-
säkringsskyddet för
flygbranschen*

betänkande och ställer oss bakom att riksdagen ännu en gång förlänger de statliga garantierna för den svenska flygbranschen.

Samtidigt finns det de som hävdar att riksdagen därmed underminerar möjligheten att det åter ska växa fram en fungerande försäkringsmarknad för flygbolag vad gäller olyckor förorsakade av terrorism eller krig. Detta resonemang visar att man inte vägt in alla de aspekter som majoriteten i trafikutskottet grubblat på innan förslaget lagts fram i kammaren.

Fru talman! Vi kan i dagsläget inte bedöma hur stor risken är för ytterligare attentat liknande dem som skedde den 11 september. Även om kriget i Afghanistan nu ser ut att närma sig en lösning med en ny regering pågår en upprepning av våldet i Israel. De grupper som slog till mot USA använde bl.a. den senaste konflikten för att motivera anfall mot mål i västvärlden. Den internationella osäkerheten fick försäkringsbolagen att säga upp sina försäkringar gentemot flygbolagen och regeringar runtom i världen att införa statliga flygggarantier.

Enligt förslag från EU ska staterna ta ut en relevant och marknadsmässig avgift för den garanti man ger till flygbolagen. Detta görs också i de flesta länder, men undantag finns tyvärr, vilket bl.a. missgynnar SAS på den gemensamma flygmarknaden. De tre skandinaviska delägarna tar alla betalt för försäkringsgarantin. Norge och Danmark har redan beslutat om förlängda garantier, och vi kommer tyvärr inte att göra det förrän i morgon bitti trots att den senaste garantin föll den 23 november. För att SAS ska verka under likvärdiga förhållanden bör Sverige göra detsamma ännu en tid.

Fru talman! I dag är dock läget betydligt gynnsammare än för en månad sedan. Flera möjligheter till privata försäkringar växer fram samtidigt som flygbolagen ser över sina försäkringsbehov. Men de privata alternativen ger inte samma försäkringsskydd som de statliga försäkringarna ger garantier för. Den statliga garantin täcker fler enskilda olyckstillfällen än de privata alternativen.

Diskussioner pågår även inom EU om när man ska upphöra med de nuvarande garantierna. Inriktningen i förhandlingarna vid de beslut som fattas i de olika länderna är tydlig. Man ska så snart som möjligt återgå till traditionella marknadslösningar.

Fru talman! Det var mot bakgrund av osäkerheten och behovet av en likartad marknad som vi kristdemokrater tillsammans med Centern skrev en motion som Socialdemokraterna nu ansluter sig till. Trafikutskottets ställningstagande innebär att regeringen hädanefter utan att gå till riksdagen får besluta om de statliga garantiernas förlängning och upphörande. Utgångspunkten är att de så snart som möjligt ska avvecklas. När det är gjort ska regeringen i en skrivelse till riksdagen redovisa hur ärendet hanterats. Denna linje gynnar enligt vår mening framväxten av fungerande marknadslösningar samtidigt som den ger de flygbolag som har flygplan stationerade i Sverige en rimlig konkurrenssituation. Vi ställer oss därför bakom trafikutskottets förslag i betänkandet.

Anf. 188 CARL ERIK HEDLUND (m):

Fru talman! Varför ska staten garantera försäkringsskyddet för flyget? Det är den fråga som trafikutskottet borde ha besvarat i sitt betänkande, men det har man enligt min uppfattning inte lyckats med. Huvudpunkten är att det inte finns fungerande marknadslösningar. Det är inte sant. Det

finns försäkringsbolag som både vill och kan ge försäkringsskydd mot premier som speglar risken.

Finansutskottet skriver i sitt yttrande att eftersom flygbolagen sänkt nivån på försäkringsskyddet ”skulle bolagen i princip ha kunnat klara sig med de befintliga marknadslösningarna”. Varför då inte låta flygbolagen teckna försäkringar till marknadspris?

Huvudanledningen kan inte vara att marknadspriset skulle vara avskräckande högt. Den väsentligaste orsaken tycks i stället vara att försäkringsbolagen kräver ettårsavtal för tecknande av försäkring: ”Bolaget kan därför inte snabbt byta försäkring om andra, billigare alternativ skulle dyka upp på marknaden”.

Med det argumentet skulle man kunna diskutera statliga garantier för de flesta företag och personer i landet. Vem vill inte ha ett avtal som är billigare och bättre och kunna hoppa av från det befintliga avtalet om det dyker upp något bättre? Vi betalar premier för våra hem- och bilförsäkringar hel- eller halvårsvis. Premier går upp och ned men under avtalstiden ligger de fast. Det har staten absolut ingenting att göra med. Är det flygbolagen man ska värna om eller är det försäkringsbolagen? Båda behövs, och var en får göra sina affärsbedömningar. Det ska vi i riksdagen inte lägga oss i.

Fru talman! Med detta bristande underlag ska Sveriges riksdag besluta om att fortsätta utfärda statliga garantier: ”Detta är nödvändigt eftersom marknaden till fullo inte har återhämtat sig”, som det står i betänkandet. Men sedan när är det skattebetalarnas uppgift att träda in på arenan om en vara eller tjänst ökat i pris? Det bästa sättet att få i gång en fungerande marknad är att se till att det finns en efterfrågan. Om staterna tar på sig hela risken kommer det inte att finnas någon efterfrågan på försäkringar.

Inom hela det internationella försäkringssystemet är man klart intresserad av att försäkra flygbolag. Så har det varit tidigare och så kommer det att vara i framtiden. Det har varit, och kommer också att vara, en lönsam affär. För bolag som SAS är det också möjligt att förhandla till sig attraktiva premier. För detta talar att de skandinaviska länderna inte kan anses vara i någon särskilt farlig riskzon för terrorverksamhet men framför allt att svenska bolag under många år haft en mycket låg skadefrekvens. Det är precis som bilförsäkring; många skadefria år – ökad bonus.

Om Sveriges riksdag bestämde sig för att nu upphöra med garantierna skulle det vara möjligt att på kort tid åstadkomma bra försäkringslösningar för svenska flygbolag. Vi är ett litet land. Flygbolagen tillhör inte de allra största. Det är idealiskt för försäkringsbolagen att visa att de vill vara med på marknaden. Och premierna för försäkringsskyddet ska naturligtvis tas ut av dem som utnyttjar flygbolagets tjänster och inte belasta skattebetalarna.

En helt annan aspekt bakom att vi ska avslå trafikutskottets förslag är att det inte kan vara vettigt att riskera skattebetalarnas pengar på detta sätt. Försäkringsbolagen återförsäkrar sig i ett finförgrenat återförsäkringssystem som gör att risken just finfördelas. Men med statliga garantier står staten ensam för hela risken i händelse av en inträffad skada. Detta är ur risksynvinkel oansvarigt.

Prot. 2001/02:47
13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringsskyddet för
flygbranschen*

Sverige har en historia av missriktade statliga ingrepp i ekonomin. Jag kan bara erinra om subventionerna till varvsindustrin på 70-talet. Det är ett exempel som borde vara tillräckligt avskräckande.

Fru talman! Det var befogat att ge garantier till flygbolagen för försäkringsskydd omedelbart efter chockvågorna efter den 11 september. Men i dag, tre månader senare, finns det marknadslösningar. Då ska absolut inte Riksgäldskontoret tvingas ägna sig åt risktagande i denna storleksklass.

Jag yrkar därför bifall till motion T68 av Anna Kinberg och Carl Erik Hedlund, vilket innebär en omedelbar avveckling av de statliga garantierna.

Anf. 189 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Jag vill bara mycket kort komma med tre små synpunkter på det här inlägget och över huvud taget lite grann beröra vad som har sagts i debatten.

Det är inte prisbilden som är huvudskälet till att staten bör titta på det här. Det är helt korrekt som de flesta säger, att det är en liten skillnad mellan de privata alternativen och det statliga när det gäller prisbilden. Det är inte där kärnan ligger. Den ligger i frågan: Vad inträffar om något händer? Vad är det då man får ut?

Att döma av vad vi har kunnat få fram hittills av de privata lösningarna garanterar man ett belopp, men det gäller oavsett hur många skadetillfällen det handlar om inom den försäkringssumman. Den statliga garantin garanterar däremot för varje olyckstillfälle, och det är en oerhört stor skillnad.

Sedan gäller det riskbedömningen, för det är klart att staten tar en risk.

Nu är situationen sådan i Sverige att vi tillsammans med två andra länder äger ett flygbolag. Jag tror att det heter SAS. Oavsett om vi väljer dessa flyggarantier eller inte så tar vi såsom ägare av SAS denna risk. Om vi inte ger flyggarantin och det sker ett antal attentat med SAS-maskiner där vi blir skadeståndsskyldiga, så kommer vi nog snällt att få betala i alla fall i någon mån.

Lite grann är det på det sättet att hur vi än vänder och vrider på oss så har vi nog byxorna nere. I sak är det nog en väldigt liten skillnad i priset. Men det är garantin som det handlar om. Och risken tar vi vad vi än gör.

Den linje som vi driver bedömer jag därför som den bättre linjen.

Anf. 190 CARL ERIK HEDLUND (m):

Fru talman! Magnus Jacobsson, SAS ägs inte av svenska staten. Den svenska delen av SAS ägs delvis av svenska staten och delvis av svenskt näringsliv. Likadant är det i Norge och i Danmark. Det är i stort sett ett 50–50-ägarande.

SAS är börsnoterat och behandlas som vilket bolag som helst och ska naturligtvis ta sina affärsrisker. Poängen är ju inte att staten som delägare i bolaget skulle ta denna risk. Poängen är att försäkringsbolag har kommit till för att ta risker. De kalkylerar med detta – jag har egen erfarenhet av detta – de gör beräkningar, och de följer upp. Ibland händer det saker och ting och de får betala ut pengar, och då får de höja premierna. Sedan går det ett antal år, och de fyller på i kassorna. Det är ju hela idén med

försäkringar. Och då ska inte en part, i detta fall svenska staten via Riksgäldskontoret, ta hela risken. Det är helt oansvarigt, eftersom Riksgäldskontoret i likhet med övriga statliga institutioner aldrig försäkrar sig. Det är ett åtagande som det inte finns några som helst rimliga proportioner med.

Det andra som tas upp här är att skyddet är större i de statliga garantierna än vad som har erbjudits till dessa premier på marknaden. Men om man ställde dessa krav fullt ut och var beredd att betala dessa premier så skulle premierna vara högre. Men vill man ha det skyddet så får man betala för det. Varför ska detta subventioneras? Jag kan inte se någon anledning till att skattebetalarna ska stå för detta när det är de som reser och transporterar gods med flygplanen som ska betala det i konkurrens med andra samfärdsmedel.

Anf. 191 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Nu blir det mycket här. Varför ska detta subventioneras? Men det är inte subventionerat. Man betalar för det, och man gör det i likhet med de flesta andra europeiska länderna. Det resonemanget håller därför inte riktigt.

När det gäller ägarfrågan, som jag egentligen var mer intresserad av, är det de facto så, även om det är ett 50–50-ägarande, att vi inte kommer ifrån att vi har ett ansvar och att vi vid ett eventuellt attentat där man använder SAS-maskiner står där och måste förhålla oss till det. Då är det väl bättre att ha ordning och reda och ha en fungerande flyggaranti där staten aktivt inom både EU och i förhandlingar med USA och Japan och på annat sätt jobbar för att vi ska återgå till en marknadslösning. Vi är ju inte oense om att vi ska ha en marknadslösning. Frågan är bara om vi en gång i månaden ska diskutera det här i huset eller om vi faktiskt ska låta regeringen sköta denna uppgift och återkomma när det är klart. Jag för min del hoppas att det är långt före mars–april.

Anf. 192 CARL ERIK HEDLUND (m):

Fru talman! Vi tycks vara överens om att vi ska ha marknadslösningar. Då förstår jag inte att vi över huvud taget diskuterar prisnivåer osv. Ska det vara marknadslösningar så skapar vi en marknad genom att efterfråga försäkringstjänster. Men det finns ju ingen anledning, varken för de svenska flygbolagen eller för de andra europeiska flygbolag som på detta sätt får subventioner av de olika staterna, att efterfråga tjänsterna på marknaden. Om det inte var subventionerat så skulle de efterfråga tjänsterna på marknaden, och då skulle de finnas. Så är det.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 14 december.)

8 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Skrivelse

2001/02:68 Konsumenterna och miljön

Prot. 2001/02:47
13 december

*Ytterligare förlängd tid
för statliga garantier
för att återställa försäkringskyddet för
flygbranschen*

9 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 13 december

2001/02:141 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till statsrådet Mona Sahlin
Småföretag

2001/02:142 av *Tullia von Sydow* (s) till socialminister Lars Engqvist
Värn för äldre

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 15 januari 2002.

10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 13 december

2001/02:419 av *Margareta Cederfelt* (m) till statsrådet Leif Pagrotsky
Kostnadsnivån i Sverige

2001/02:420 av *Marianne Andersson* (c) till utrikesminister Anna Lindh
Kristna i Turkiet

2001/02:421 av *Ola Sundell* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Ersättningsjobb i Hamnerdal

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 15 januari 2002.

11 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 13 december

2001/02:338 av *Maria Larsson* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Fattigdom och hälsoproblem i Central- och Östeuropa

2001/02:342 av *Stig Rindborg* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Arvodering av sakkunniga vid domstol

2001/02:346 av *Jeppe Johnsson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Kriminalvården

2001/02:348 av *Magda Ayoub* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Auktoriserade tolkar och översättare i asylärenden

2001/02:354 av *Désirée Pethrus Engström* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Kränkning av mänskliga rättigheter i Vietnam

2001/02:355 av *Désirée Pethrus Engström* (kd) till utrikesminister Anna Lindh

Prostituerade som egenföretagare

2001/02:358 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till finansminister Bosse Ringholm

Lånemöjligheter för småföretagare i glesbygd

2001/02:364 av *Tuve Skånberg* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
De fyra kidnappade israelerna och terroristorganisationen Hizbollah

2001/02:365 av *Karin Pilsäter* (fp) till utrikesminister Anna Lindh
Religionsfriheten i Turkiet

2001/02:366 av *Tasso Stafilidis* (v) till utrikesminister Anna Lindh
Myndigheternas bedömningsgrund i asylärenden

2001/02:374 av *Maud Ekendahl* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Förskrivning av Rohypnol på anstalter

2001/02:376 av andre vice talman *Eva Zetterberg* (v) till utrikesminister Anna Lindh

Bistånd och avvärjning i Afghanistan

2001/02:377 av *Jan Erik Ågren* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Kristna i Indonesien

2001/02:378 av *Magda Ayoub* (kd) till utrikesminister Anna Lindh
Palestinier från Saudiarabien

2001/02:386 av *Marianne Andersson* (c) till utrikesminister Anna Lindh
Folkmordet i Kambodja

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 15 januari 2002.

12 § Kammaren åtskildes kl. 21.44.

Förhandlingarna leddes

av talmannen från sammanträdets början t.o.m. 6 § anf. 21 (delvis),

av förste vice talmannen därefter t.o.m. anf. 62 (delvis),

av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 91 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter t.o.m. anf. 111 (delvis),

av talmannen därefter till ajourneringen kl. 17.55,

av andre vice talmannen därefter t.o.m. 7 § anf. 176 (delvis) och

av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Monica Gustafson

Prot. 2001/02:47
13 december

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om statistiska uppgifter om riksdagsarbetet	1
3 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott och beslut om förlängd motionstid	1
5 § Förnyad bordläggning	2
6 § Kommunikationer och infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem	2
Trafikutskottets betänkande 2001/02:TU1	2
Trafikutskottets betänkande 2001/02:TU2	2
Anf. 1 TALMANNEN	2
Anf. 2 MONICA ÖHMAN (s)	2
Anf. 3 PER-RICHARD MOLÉN (m)	5
Anf. 4 MONICA ÖHMAN (s) replik	9
Anf. 5 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	10
Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (v)	10
Anf. 7 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	14
Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	14
Anf. 9 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	15
Anf. 10 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	15
Anf. 11 JOHNNY GYLLING (kd)	16
Anf. 12 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	19
Anf. 13 JOHNNY GYLLING (kd) replik	20
Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	20
Anf. 15 JOHNNY GYLLING (kd) replik	21
Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c)	21
Anf. 17 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	26
Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	26
Anf. 19 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	27
Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	27
Anf. 21 ELVER JONSSON (fp)	28
Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	32
Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik	32
Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	33
Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik	33
Anf. 26 MIKAEL JOHANSSON (mp)	34
Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	39
Anf. 28 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	39
Anf. 29 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	40
Anf. 30 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	40
Anf. 31 ELVER JONSSON (fp) replik	41
Anf. 32 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	41
Anf. 33 ELVER JONSSON (fp) replik	42
Anf. 34 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	42

Anf. 35	SVEN BERGSTÖM (c) replik	42
Anf. 36	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	42
Anf. 37	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	43
Anf. 38	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	43
Anf. 39	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....	43
Anf. 40	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	46
Anf. 41	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	47
Anf. 42	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	47
Anf. 43	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	48
Anf. 44	PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	48
Anf. 45	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	49
Anf. 46	PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	49
Anf. 47	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	49
Anf. 48	ELVER JONSSON (fp) replik	50
Anf. 49	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	50
Anf. 50	ELVER JONSSON (fp) replik	51
Anf. 51	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	51
Anf. 52	JOHNNY GYLLING (kd) replik	51
Anf. 53	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	52
Anf. 54	JOHNNY GYLLING (kd) replik	52
Anf. 55	Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik	52
Anf. 56	LARS BJÖRKMAN (m).....	53
Anf. 57	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	57
Anf. 58	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	58
Anf. 59	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	58
Anf. 60	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	59
Anf. 61	TUVE SKÅNBERG (kd)	59
Anf. 62	VIVIANN GERDIN (c)	62
Anf. 63	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	64
Anf. 64	BIRGITTA WISTRAND (m).....	66
Anf. 65	HANS STENBERG (s)	69
Anf. 66	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	71
Anf. 67	HANS STENBERG (s) replik.....	72
Anf. 68	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	72
Anf. 69	HANS STENBERG (s) replik.....	73
Anf. 70	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	73
Anf. 71	HANS STENBERG (s) replik.....	76
Anf. 72	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	77
Anf. 73	HANS STENBERG (s) replik.....	77
Anf. 74	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	77
Anf. 75	STURE ARNESSON (v).....	78
Anf. 76	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	80
Anf. 77	STURE ARNESSON (v) replik	81
Anf. 78	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	81
Anf. 79	STURE ARNESSON (v) replik	81
Anf. 80	VIVIANN GERDIN (c) replik	82
Anf. 81	STURE ARNESSON (v) replik	82
Anf. 82	VIVIANN GERDIN (c) replik	82
Anf. 83	STURE ARNESSON (v) replik	83

Anf. 84	MAGNUS JACOBSSON (kd)	83
Anf. 85	KENTH SKÅRVIK (fp)	84
Anf. 86	JARL LANDER (s)	86
Anf. 87	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	88
Anf. 88	JARL LANDER (s) replik	89
Anf. 89	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	89
Anf. 90	JARL LANDER (s) replik	90
Anf. 91	VIVIANN GERDIN (c) replik	90
Anf. 92	JARL LANDER (s) replik	91
Anf. 93	VIVIANN GERDIN (c) replik	91
Anf. 94	JARL LANDER (s) replik	91
Anf. 95	ELIZABETH NYSTRÖM (m)	92
Anf. 96	STIG ERIKSSON (v)	93
Anf. 97	LARS GUSTAFSSON (kd)	95
Anf. 98	CHRISTINA AXELSSON (s)	96
Anf. 99	TOM HEYMAN (m)	98
Anf. 100	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)	100
Anf. 101	Statsrådet MONA SAHLIN (s)	101
Anf. 102	TOM HEYMAN (m) replik	104
Anf. 103	Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik	104
Anf. 104	TOM HEYMAN (m) replik	105
Anf. 105	Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik	105
Anf. 106	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd)	105
Anf. 107	LARS ÅNGSTRÖM (mp)	107
Anf. 108	Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik	110
Anf. 109	LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	111
Anf. 110	HENRIK S JÄRREL (m)	111
Anf. 111	KENT HÄRSTEDT (s)	114
Anf. 112	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	117
Anf. 113	KENTH HÄRSTEDT (s) replik	117
Anf. 114	JONAS RINGQVIST (v)	118
Anf. 115	KENT HÄRSTEDT (s) replik	119
Anf. 116	ULLA-BRITT HAGSTRÖM (kd)	119
Anf. 117	BIRGITTA SELLÉN (c)	120
Anf. 118	HANS STENBERG (s) replik	122
Anf. 119	BIRGITTA SELLÉN (c) replik	123
Anf. 120	HANS STENBERG (s) replik	123
Anf. 121	BIRGITTA SELLÉN (c) replik	123
Anf. 122	RUNAR PATRIKSSON (fp)	123
Anf. 123	LENNART KLOCKARE (s)	126
Anf. 124	MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m)	127
Anf. 125	STEN LUNDSTRÖM (v)	128
	(forts.)	130
	Ajournering	130
	Återupptagna förhandlingar	130
	6 § (forts.) Kommunikationer och infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (forts. TU1 och TU2)	130
	Anf. 126 INGEMAR VÄNERLÖV (kd)	130
	Anf. 127 MARIANNE ANDERSSON (c)	133

Anf. 128	PER LAGER (mp)	134
Anf. 129	EVA ARVIDSSON (s)	136
Anf. 130	HANS STENBERG (s) replik	137
Anf. 131	EVA ARVIDSSON (s) replik	137
Anf. 132	CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	138
Anf. 133	HANS STENBERG (s) replik	139
Anf. 134	CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik	140
Anf. 135	HANS STENBERG (s) replik	140
Anf. 136	CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik	141
Anf. 137	SYLVIA LINDGREN (s)	141
Anf. 138	CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik	143
Anf. 139	SYLVIA LINDGREN (s) replik	143
Anf. 140	CARL-ERIK SKÅRMAN (m) replik	143
Anf. 141	SYLVIA LINDGREN (s) replik	144
Anf. 142	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	144
Anf. 143	SYLVIA LINDGREN (s) replik	144
Anf. 144	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	144
Anf. 145	SYLVIA LINDGREN (s) replik	144
Anf. 146	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	144
Anf. 147	SYLVIA LINDGREN (s) replik	145
Anf. 148	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	145
Anf. 149	SYLVIA LINDGREN (s) replik	145
Anf. 150	LENNART FRIDÉN (m)	145
Anf. 151	CATHERINE PERSSON (s)	147
Anf. 152	INGA BERGGREN (m)	149
Anf. 153	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	150
Anf. 154	INGA BERGGREN (m) replik	150
Anf. 155	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	151
Anf. 156	INGA BERGGREN (m) replik	151
Anf. 157	ROY HANSSON (m)	151
Anf. 158	ANNA LILLIEHÖÖK (m)	152
Anf. 159	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik	154
Anf. 160	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	154
Anf. 161	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik	154
Anf. 162	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	154
Anf. 163	SYLVIA LINDGREN (s) replik	155
Anf. 164	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	155
Anf. 165	SYLVIA LINDGREN (s) replik	155
Anf. 166	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	155
Anf. 167	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	155
Anf. 168	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	156
Anf. 169	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	156
Anf. 170	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	157
Anf. 171	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	157
Anf. 172	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	157
Anf. 173	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	157
Anf. 174	ANNA LILLIEHÖÖK (m) replik	158
Anf. 175	HELENA BARGHOLTZ (fp)	158
	(Beslut skulle fattas den 14 december.)	159

7 § Ytterligare förlängd tid för statliga garantier för att återställa försäkringsskyddet för flygbranschen	159
Trafikuskottets betänkande 2001/02:TU7	159
Anf. 176 BIRGITTA WISTRAND (m)	159
Anf. 177 STIG ERIKSSON (v).....	162
Anf. 178 RUNAR PATRIKSSON (fp)	163
Anf. 179 MIKAEL JOHANSSON (mp)	164
Anf. 180 BIRGITTA WISTRAND (m) replik	166
Anf. 181 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	166
Anf. 182 BIRGITTA WISTRAND (m) replik	166
Anf. 183 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	166
Anf. 184 KRISTER ÖRNFJÄDER (s).....	167
Anf. 185 STIG ERIKSSON (v) replik	167
Anf. 186 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	167
Anf. 187 MAGNUS JACOBSSON (kd).....	167
Anf. 188 CARL ERIK HEDLUND (m).....	168
Anf. 189 MAGNUS JACOBSSON (kd).....	170
Anf. 190 CARL ERIK HEDLUND (m).....	170
Anf. 191 MAGNUS JACOBSSON (kd).....	171
Anf. 192 CARL ERIK HEDLUND (m).....	171
(Beslut skulle fattas den 14 december.).....	171
8 § Bordläggning.....	171
9 § Anmälan om interpellationer	172
10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	172
11 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	172
12 § Kammaren åtskildes kl. 21.44.	173

Elanders Gotab, Stockholm 2002