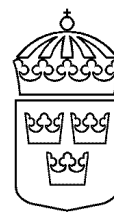


Riksdagens protokoll

1999/2000:42

Onsdagen den 8 december



Protokoll
1999/2000:42

Kl. 09.00 – 17.49
19.00 – 22.43

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 2 december.

2 § Meddelande om information från regeringen

Förste vice talmannen meddelade att *torsdagen den 9 december kl. 15.00*, efter frågestunden, skulle statsrådet Leif Pagrotsky lämna information om WTO-mötet i Seattle.

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motioner
1999/2000:L7–L10 till lagutskottet

4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden 1999/2000:MJU1 och MJU2

5 § Beslut om utskottsbetänkande som slutdebatterats den 7 december

AU1 Utgiftsområdena 13 Ekonomisk trygghet vid arbetslöshet och 14 Arbetsmarknad och arbetsliv

Mom. 1 (allmän inriktning av politiken)

1. utskottet
2. res. 1 (c, m, kd, fp)

Votering:

172 för utskottet

144 för res. 1

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 121 s, 37 v, 14 mp
För res. 1: 76 m, 37 kd, 15 c, 16 fp
Frånvarande: 10 s, 6 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 2 (arbetsmarknaden för arbetshandikappade)

1. utskottet
2. res. 2 (c, kd, fp)

Votering:

246 för utskottet

71 för res. 2

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 74 m, 37 v, 14 mp

För res. 2: 3 m, 37 kd, 15 c, 16 fp

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 3 (arbetsmarknaden för invandrare)

1. utskottet
2. res. 3 (c, m, kd, fp)

Votering:

172 för utskottet

145 för res. 3

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 37 v, 14 mp

För res. 3: 77 m, 37 kd, 15 c, 16 fp

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 6 (arbetsmarknaden för äldre)

1. utskottet
2. res. 7 (mp)

Votering:

172 för utskottet

14 för res. 7

131 avstod

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 37 v, 14 c

För res. 7: 14 mp

Avstod: 77 m, 37 kd, 1 c, 16 fp

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 7 (arbetsmarknaden för långtidsarbetslösa och långtidsinskrivna)

Utskottets hemställan med godkännande av

1. utskottets motivering
2. motiveringen i res. 8 (m)

Votering:
202 för utskottet
77 för res. 8
38 avstod
32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 37 v, 15 c, 15 fp, 14 mp

För res. 8: 77 m

Avstod: 37 kd, 1 fp

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 16 (ändrad inriktning av arbetsmarknadspolitiska åtgärder m.m.)

1. utskottet

2. res. 18 (c)

Votering:

226 för utskottet

15 för res. 18

76 avstod

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 1 m, 37 v, 37 kd, 16 fp, 14 mp

För res. 18: 15 c

Avstod: 76 m

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 20 (arbetsmarknadsutbildningens inriktning m.m.)

1. utskottet

2. res. 22 (kd)

Votering:

174 för utskottet

37 för res. 22

105 avstod

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 121 s, 37 v, 2 fp, 14 mp

För res. 22: 36 kd, 1 c

Avstod: 77 m, 14 c, 14 fp

Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 6 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 25 (starta-eget-bidrag)

1. utskottet

2. res. 25 (fp)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Prot.
1999/2000:42
8 december

Mom. 28 (Gröna jobb m.m.)

1. utskottet
2. res. 28 (mp)
Votering:
303 för utskottet
14 för res. 28
32 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 121 s, 77 m, 37 v, 37 kd, 15 c, 16 fp
För res. 28: 14 mp
Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 2 mp

Mom. 29 (friår m.m.)

1. utskottet
2. res. 30 (mp)
Votering:
266 för utskottet
15 för res. 30
37 avstod
31 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 121 s, 77 m, 37 v, 15 c, 16 fp
För res. 30: 15 mp
Avstod: 37 kd
Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 1 mp

Mom. 33 (det nya mål 3)

1. utskottet
2. res. 31 (c)
Votering:
227 för utskottet
15 för res. 31
75 avstod
32 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 120 s, 2 m, 37 v, 37 kd, 16 fp, 15 mp
För res. 31: 15 c
Avstod: 75 m
Frånvarande: 11 s, 5 m, 6 v, 5 kd, 3 c, 1 fp, 1 mp

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 1999/2000:1 delvis).

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 1 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Herr talman! Dagens debatt handlar om utgiftsområdet kommunikationer. Det omfattar vägar, järnvägar, sjöfart, post, tele, luftfart, IT och en hel del annat smått och gott.

Från moderat sida kommer senare under debatten mina kolleger i trafikutskottet Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström att närmare belysa vissa centrala avsnitt i det trafikpolitiska betänkandet.

Själv kommer jag att mera översiktligt ta upp vissa principiella frågor på infrastrukturens område.

Herr talman! Den människa är inte född som i sitt departement samtidigt kan klara av allt om kommunikationer, näringspolitik, energipolitik, statlig företagspolitik, regionalpolitik och arbetsmarknadspolitik.

Även om Näringsdepartementet, i folkmun kallat för Göran Perssons superdepartement, leds av två statsråd är det fullständigt omöjligt att dessa två ska klara av de inom Näringsdepartementets ram viktiga och långsiktiga frågor som på ett avgörande sätt påverkar den svenska välfärden och den ekonomiska tillväxten.

Det är inte underligt att både Björn Rosengren och Mona Sahlin gång på gång kallas för regeringens pratministrar. De hinner inte ägna sig åt framtidsfrågorna, utan studsar fram och tillbaka mellan dagsaktuella problem. Långsiktigheten står på undantag. Klara riktlinjer och strävan att hålla en stadig kurs saknas. Superdepartementet kommer i fråga efter fråga på efterhand. Man kommenterar i sin dagspolitik det som händer. Mer blir det inte. Man kan känna sig lite ledsen för att man behöver konstatera detta.

Ute i Europa – i samtliga EU-länder – finns det i varje land ett sammanhållet departement för kommunikationsfrågor. Det är bara Sverige som stuvar samman kommunikationsfrågorna med andra disparata, i sig mycket viktiga, frågor i något som mera liknar en näringspolitisk divershandel eller ett vildvuxet konglomerat, där lönsamheten är låg och utvecklingskraften ringa.

Björn Rosengren och Mona Sahlin hinner inte heller delta i EU:s ministerrådsmöten på sina fackområden. Policyn inom EU är att statsråden ska närvara vid ministerrådsmötena. Vid telerådsmötena, som behandlar de i dag så viktiga telekommunikationsfrågorna vad gäller bl.a. avreglering och konkurrens, har inget av statsråden deltagit sedan hösten 1998. Detta är nonchalant, och det ger övriga EU:s ministrar en signal om hur lite intresse Sverige torde fästa vid dessa frågor.

Björn Rosengren har dessutom, vad jag har kunnat se, inte deltagit i alla möten som transportministrarna inom EU deltar i. Detta är inte heller bra.

Det är dags att ge de viktiga kommunikationsfrågorna antingen ett eget departement eller ett eget statsråd. Annars löper vi risken att missa en lång rad tillfällen i en värld där förändringstakten är hög.

Herr talman! Verkschefer för viktiga infrastrukturområden har berättat att de inte längre får tillfälle och möjlighet att träffa de ansvariga statsråden utan hänvisas till någon underlydande. Det belägger mitt påstående att tidigare viktiga kommunikationsområden har prioriterats ned. Det händer ingenting. Det står helt stilla. Regeringen kommer pliktskyldigast med en budgetproposition, men sedan är det stopp.

Nya nödvändiga förändringar av telelagen har fördröjts med ett helt år. Under tiden går Finland före och släpper tillstånden för den tredje generationen av mobiltelefoner. Sverige förlorar på grund av Näringsdepartementets senfärdighet ett helt år, vilket är mycket i IT-åldern. Ericsson och mobilteleaktörer uttrycker oro. De vet inte vad som ska hända.

Allt detta medan Björn Rosengren och Mona Sahlin och deras departement tänker eller saknar tid att tänka efter före.

Låt mig ta nollvisionen, ett viktigt mål för ökad trafiksäkerhet. Vad har regeringen gjort för att undvika ett misslyckande på det här området? Ingenting! Ingenting förrän det klart belades att nollvisionen skulle spricka. Desperat och kortsiktigt läggs ett 11-punktersprogram fast, som bl.a. rycker bort några hundra miljoner från angelägna vägprojekt på olycksdrabbade avsnitt. Vägverkets administration förlorar 135 miljoner kronor, som går till trafiksäkerhet, precis som om man där utan konsekvenser kan skicka i väg folk hur som helst.

Anslagen till vägarna dras av regeringen ned år efter år, trots att Björn Rosengren i avsnittet om vägarna i budgetpropositionen konstaterar att underhållet av vägarna är eftersatt och att vägstandarden måste rekonstrueras.

Hur kan en ansvarsfull näringsminister dra ned på väganslag, om man vet att vägarna förfaller? Hur kan man låta vägarna försämrats så till den grad att den svenska skogsindustrins råvaruförsörjning äventyras? Läget i många delar av vårt land är i dag så allvarligt att skogsindustrin signalerat att den inte vågar investera i ny produktion på grund av att man inte kan få fram virket ur skogarna i tid. Så går det inte att bedriva kommunikationspolitik.

Hur kan trafikutskottets regeringspartier vid uppvaktningar i utskottet säga sig vara väl införstådda med att det svenska vägnätet är dåligt, men ingenting göra? Hur kan socialdemokrater, kommunister och miljöpartister, som man gör i det betänkande vi nu diskuterar, ställa upp på ett regeringsförslag som leder till att det svenska vägkapitalet fortsätter att vittra sönder? Vore det inte motiverat med ett utskottsinitiativ när t.o.m. regeringsföreträdarnas representanter inser att vägkapitalet trots allt håller på att förödas?

Alla vet att vi moderater för det närmaste året anslår 500 miljoner kronor mer än regeringen, att vi för år 2001 anslår 1 miljard mer och för år 2002 anslår 1 ½ miljard mer än regeringen för upprustning av vägnätet, inklusive det enskilda vägnätet. Även Centern och Kristdemokraterna har föreslagit mer pengar än regeringen. Det finns, såvitt jag kan förstå, förutsättningar att få en utskottsmajoritet, om alla som värderar ett bra vägnät och som inser att vägnätet i dag har stora brister ställer upp. Jag har anledning att i dagens debatt fundera över om utskottets ordförande har en positiv inställning till mitt förslag om ett utskottsinitiativ eller inte.

Moderata samlingspartiet har dessutom, förutom pengarna de närmaste tre åren, i en viljeförklaring signalerat att partiet är berett att under

en treårsperiod anslå 30 miljarder kronor mer – pengar som frigörs vid privatisering av statligt ägda bolag. Av dessa 30 miljarder tas under de närmaste tre åren tre miljarder i anspråk.

Användningen av övriga medel måste givetvis anpassas till den samhällsekonomiska utvecklingen. Men de utgör i alla fall en klar signal om att vi moderater är beredda att verka för att planering och projektering av vägar snabbas upp. Vi måste i Sverige komma i gång med ett mer omfattande vägbyggande, inklusive satsningar på underhåll av befintligt vägnät.

Sammanfattningsvis vill jag när det gäller det här avsnittet hävda att det svenska vägnätet är i kris. Från moderat sida föreslog vi i våras att utskottet skulle anordna en offentlig hearing, där berörda intressenter fick tillfälle att diskutera tillståndet för det svenska vägnätet. Men intresset i utskottet var synnerligen svalt från alla håll. Man kan ställa sig frågan: Är det lika svalt i dag?

Vägsituationen i dag och regeringens njugga inställning till anslag för väginvesteringar, underhåll och drift av vägar riskerar – om ingenting görs – att få allvarliga konsekvenser. Jag kommer därför att på den moderata gruppens vägnar vid nästa utskottssammanträde föreslå att trafikutskottet tidigt under våren anordnar en offentlig hearing om landets dåliga vägar. Det vore bra om utskottets ordförande redan under dagens debatt ville gå mig till mötes. Min förhoppning är att hearingen ska resultera i ett utskottsinitiativ, där vi begär att regeringen i kommande budget ska anslå mera pengar för upprustning av våra vägar.

Herr talman! En annan fråga som ger anledning till oro är den passiviteten som Näringsdepartementet visar upp vad gäller att komma till rätta med köer, trängsel och kaos i Stockholmsregionens trafik.

Det är rimligt att Stockholm, som ökar med 20 000 personer per år och som årligen tillförs ett växande antal arbetsplatser, får pengar för att lösa sina trafikproblem. Situationen börjar bli ohållbar.

Stockholms trafikproblem är en fråga för hela Sverige, inte bara för Stockholm. Men Björn Rosengren och hans näringsdepartement visar ingen vilja att komma till rätta med Stockholms problem. Han skjuter problemet framför sig.

Sverige mår inte bra om trafiken fungerar dåligt runtom och i Stockholm. Varje års uppskov graderar upp problemen. Förbifarter – exempelvis Västerleden och Österleden – måste byggas, så att stadskärnan avlastas. Det tar år att bygga bort trafikproblemen i Stockholm och det ställer krav på stora ekonomiska resurser. Det är därför det är bråttom att komma till skott.

Vad händer med järnvägsinfarten söderifrån till Stockholm? Om ett antal år kan inte Stockholm ta emot fler tåg per timme, eftersom inte spåren räcker till. Det tredje spårets problem måste lösas och det fort. Vad är det som gör att Björn Rosengren dröjer? För att om något år få full effekt av den nya Årstabron måste planering, projektering, pengar och miljöprövning av mera spårkapacitet söderifrån till Centralen drivas på med kraft.

Vi moderater är mycket bekymrade över regeringens passiva hållning. Någonting måste göras. Jag föreslår därför trafikutskottets ordförande att vi under våren från utskottets sida även anordnar en offentlig

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

hearing om Stockholmsregionens trafikproblem. Frågan måste upp till ytan. Det är dags att handla, annars blir läget i Stockholm ohållbart.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till den moderata trafikpolitiken, och jag kommer att begära rösträkning vad gäller reservation nr 2.

Anf. 2 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! För Kristdemokraternas del har vi delat upp trafikdebatten mellan tre ledamöter. Tuve Skånberg kommer att tala om vägar, Magnus Jacobsson om flyget och jag själv om det övriga.

Först vill jag instämma i det Per-Richard Molén har sagt om att prioritera kommunikationerna på departementet. Man får en känsla av att frågorna om transporter, informationsteknologi osv. kommer sist på dagordningen i Näringsdepartementet.

Transportarbetet ökar hela tiden. Vi är beroende av transporterna. IT är viktigt för framtiden. Likaväl kommer de här frågorna ofta i skymundan.

När det gäller anslagen har Kristdemokraterna begärt en utgiftsram som är 240 miljoner kronor högre än majoriteten. Till detta har vi lagt besparingskrav på 60 miljoner kronor, varav 20 miljoner på Vägverket och 40 miljoner på Banverket. Sammanlagt 300 miljoner kronor vill vi lägga till väganslaget nästa år utöver regeringens pengar. Eftersom vårt förslag till ram för utgiftsområdet har fallit har vi valt att avlämna ett särskilt yttrande och lägger alltså därför ned våra röster i fråga om mom. 1.

Herr talman! På de områden jag företräder här i dag, dvs. järnvägar, sjöfart, post och telekommunikationer, står vi kristdemokrater bakom alla de reservationer som vi är med om, men för att vinna tid yrkar jag bifall endast till reservation nr 12.

Järnvägen är ett förhållandevis miljövänligt transportmedel. Kristdemokraterna tycker att det är bra om järnvägen kan utnyttjas till långväga transporter bättre än vad som görs i dag. Men detta kan inte komma fram, som hos Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Järnvägen måste bli attraktivare hos transportköparna. Det förutsätter en effektiv hantering av infrastrukturen. Banverkets produktionsorganisation bör därför bolagiseras. SJ bör ytterligare fokusera på sin kärnverksamhet, och därför bör fler av SJ:s tillgångar avyttras till Banverket. Vi utvecklar detta mera tillsammans med moderaterna i reservation nr 33.

Järnvägstrafiken måste harmoniseras inom Europa så att det blir lättare att transportera gods genom länderna, och här har regeringen ett särskilt ansvar att driva på inom EU. Järnvägsoperatörerna måste bli bättre på samverkanslösningar med lastbilen, flyget och sjöfarten. I annat fall ser vi tyvärr att av den transportökning som sker tillkommer i stort sett ingenting till järnvägen.

Öresundsförbindelsen skulle finansieras genom att man tar ut avgifter av alla som åker över bron. Nu har regeringen svikit detta beslut. Vi är upprörda och besvikna på att man inte kunnat hantera avgiftsfrågan bättre. Först höjs banavgifterna runtom i hela Sverige så att alla som åker tåg eller skickar gods på någon järnväg i landet får vara med och betala Öresundsförbindelsen. Dessutom tillskjuts skattemedel till Banverket för att finansiera broavgifterna. Vi hade hellre sett att man förlängde av-

skrivningsperioden för bron. Det som nu sker är ett svek av regeringen och stödpartierna. Vi har här en gemensam reservation, nr 5, med de andra icke-socialistiska partierna.

Trafikskottet konstaterar i betänkandet att Inlandsbanan har skötts av IBAB på ett förtjänstfullt sätt. Banunderhållet har blivit billigare än någon kunde tro, kanske främst på grund av IBAB:s sätt att upphandla underhållet. I framtiden kan man säkert förvänta sig mer turisttrafik på sommaren. Man kan inte nog överskatta TV-programmet Packat och klarts betydelse för en tillströmning av nya turister till Inlandsbanan. Godsvolymerna har också glädjande nog ökat på Inlandsbanan. Detta innebär att kraven ökar också på banunderhållet.

Det är därför väsentligt att ge IBAB något ökade resurser till banan de närmaste åren. Vi har begärt att 65 miljoner kronor ska tillföras IBAB från befintligt anslag hos Banverket. Vidare begär vi att Rikstrafiken tillsammans med berörda parter i Norrlands inland tar ett gemensamt grepp om persontrafikfrågorna längs inlandsbanestråket. Eftersom utskottets skrivning inte är tillräckligt tydlig i detta avseende har vi tillsammans med Centern skrivit reservation nr 35.

Så går jag över till sjöfarten. Sjöfartsverket håller på att utreda möjligheterna till en breddning av farleden till Göteborgs hamn. Det är viktigt att denna breddning kommer till stånd. Göteborgs hamn är Sveriges största hamn och är av nationell betydelse. Vi delar här moderaternas uppfattning om vikten av denna satsning, men vi vill avvakta Sjöfartsverkets egen utredning om hur finansieringen ska ske. Över huvud taget är det i dag svårt för de svenska hamnarna att föra en dialog med staten om samverkande infrastrukturlösningar. Hamnarna skulle ju inte kunna existera utan anslutande vägar och järnvägar. I reservation nr 16 framgår våra krav på bättre samverkan.

Ännu ett år varnar vi regeringen om att farledsavgifterna behöver ses över. Trots att systemet är nytt och att det i grunden är bra med en miljöstyrande princip finns det anledning att göra något åt avgifterna för den transoceaniska trafiken och kanske även den inrikes sjöfarten. Det är en intressant notering att det var EG-kommissionens synpunkter på Sveriges tidigare system som utgjorde ett starkt argument för att införa avgifter på inrikes och transoceanisk sjöfart. Nyligen läste jag att EU:s transportminister diskuterar hur man ska kunna få bättre fart på den kustnära sjöfarten igen. Alltså borde näringsministern snarast se till att något händer med farledsavgifterna. Här har vi en trepartireservation, nr 8.

Sjöfartens största fördel är att den är en mycket energieffektiv transportgren. Den belastar förvisso miljön med utsläpp, men dessa minskar i takt med att nya fartyg byggs. Transportköpare som exempelvis SCA har dessutom visat att man kan gå i bränschen för miljötänkande genom att kräva katalysatorer på samtliga fartyg som man chartrar. Enligt SCA:s egen information säger man att man blev överraskad av att utsläppen från fartygen var större än från pappersbruken. Man reducerar nu med hjälp av katalysatorer kväveoxidutsläppen med hela 90 %. Lågsvavlig olja i tre av fartygen minskar svaveldioxidutsläppen med mer än 1 000 ton per år.

Sjöfarten har framtiden för sig. Transportarbetet ökar, och i takt med att miljöbelastningen från sjöfarten minskar så ökar fördelarna med att sända gods på köl. Därför är det svårt att förstå att regeringen är så passiv i fråga om att värna den svenska sjöfartsnärings. Vi vet att konkurrens-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

situationen är svår gentemot många andra europeiska länder. EU har enats om ett tak för inhemska stöd till respektive handelsflotta. Det är då märkligt att Sverige inte utnyttjar detta utan tillåter att handelsflottan krymper.

Överenskommelsen 1998 om det s.k. TAP-avtalet har bara tillfälligt stoppat utflaggningen. Om en svensk redare i dag vill beställa ett nytt fartyg kanske det är färdigt år 2001 i bästa fall. Vilka regler gäller då i Sverige? Hur ska redarna våga satsa? Vad ska locka ungdomar att utbilda sig till sjöbefäl?

Vi har en erfarenhet av säkerhetstänkande och professionalitet inom svensk sjöfartsnäring som vi borde vara rädda om. Därför kräver vi att regeringen snarast kommer med signaler om framtida sjöfartspolitik. Det kan handla om tonnageskatt, utbildningsstöd för praktikplatser ombord, fartygsfonder eller ett nationellt forskningsprogram. I reservationerna nr 11 och 12 framgår våra krav, som utskottet tyvärr inte delar med oss.

Östersjöstrategin måste förverkligas. I dag verkar det som om enbart Sverige tagit uppgiften på allvar att bygga upp mottagningsstationer för avfall utan speciell avgift. Här måste regeringen driva på inom EU.

När det gäller sjöfarten betackar vi oss även i fortsättningen för ett statligt båtregister för fritidsbåtar. Vi noterar att det är positivt att regeringen har tagit ställning för det frivilliga båtregistret men kan ändå inläsa att något slags båtskatteförslag lurar bakom hörnet. Vi markerar vår standpunkt i reservation nr 17.

När det gäller Posten finns det mycket att säga, men jag ska bara säga något om lantbrevbäringen och postnummersystemet. Det är glädjande att trafikutskottet har enats om att slå fast att lantbrevbäringen och kassaservice i hela landet är funktioner som kommer att finnas kvar. Vi behöver därför inte reservera oss.

Herr talman! Informationstekniken kommer vi att få återkomma till i samband med regeringens utlovade IT-proposition i början av nästa årtusende. Jag säger "årtusende" avsiktligt, därför att det känns som om vi väntat i tusen år på denna proposition. Vi får väl vänta en månad till.

Sammanfattningsvis är det på flera punkter som vi fått gehör för vår politik i utskottet, och det gläder vi oss åt. Men 19 reservationer antyder ändå att trafikpolitiken skulle sett något annorlunda ut om vi kristdemokrater fått ett större inflytande över den.

Anf. 3 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Debatten i dag gäller hur 25,5 miljarder kronor ska användas inom det som kallas utgiftsområde 22, kommunikationer. Vägar, järnvägar och bussar, post och teleförbindelser är centrala delar i människors vardag. Och vi som sitter i trafikutskottet får ofta i brev och telefonsamtal höra hur det står till på dessa områden, särskilt när det står illa till, och det gör det dessvärre på många håll i vårt avlånga land.

Låt mig inledningsvis här också, även om det inte är ett ämne för dagens debatt, säga att det är lätt att instämma i det som Johnny Gylling och Per-Richard Molén säger om att det nog är rätt många här i riksdagen som upplever att Regeringskansliet inte kan ägna full kraft åt dessa frågor med den organisation som man har valt med ett superdepartement som ska greppa i stort sett allt.

Ett företagsamt och kretsloppsanpassat, långsiktigt hållbart samhälle som Centerpartiet eftersträvar förutsätter ett ”grönare” transportsystem men också ett i bokstavlig mening hållbarare transportsystem. Under den senaste tiden har vi uppvaktats allt intensivare med brev och telefonsamtal som berättar om hur illa det står till med vägarnas tillstånd på många håll.

I min hand här har jag ett referat av en av dessa larmrapporter. Det är företrädare för de fem nordligaste länen som i en rapport beskriver hur illa det står till främst när det gäller vägnätet men också när det gäller järnvägarna i den halva av landet som de lever i. Enligt rapporten skulle det behövas 24 miljarder kronor under sex år för att man ska hinna i fatt och få upp standarden på väg- och järnvägsnätet i den halvan av landet.

330 mil väg har så svåra skador att merkostnaden för näringslivet är mer än 50 % jämfört med övriga landet.

400 mil måste tjälsäkras om de stora stråken ska hållas farbara och övriga vägar ha begränsad framkomlighet under bara tre fyra veckor.

250 mil väg och 50 broar har begränsad bärighet som försvårar effektiva transportsystem.

På 460 mil väg är underhållet så eftersatt att vägnätet riskerar att bryta ned.

Det finns andra som också vittnar om detta. I tidningen Skogsindustrierna kan vi läsa om hur dåliga vägar beräknas kosta 900 miljoner kronor årligen. Det påstås, men jag vet inte om det är sant, att Scania säljer 1 % av sina lastbilar till Västernorrland men att de säljer 10 % av reservdelarna till Västernorrland. Det kan möjligen ha något samband med hur vägnätet och förutsättningarna ser ut.

Järnvägsnätet har förutom standardbrister en generellt lägre bärighet än i övriga landet, vilket innebär högre transportkostnader.

Om inte mera resurser anvisas till drift, underhåll, bärighetshöjande åtgärder etc. så urholkas vägkapitalet, och vi vältrar över större kostnader på framtiden. När inte rätt åtgärder sätts in för att underhålla en väg blir det till sist fråga om rekonstruktion, och det är mycket dyrare än att sköta en väg kontinuerligt.

Som framgår av betänkandet beslutade riksdagen i mars 1997 om en långsiktig inriktning för investeringar i trafikens infrastruktur. Beslutet innebar att 190 miljarder kronor skulle användas under tioårsperioden 1998–2007 för att åtgärder skulle genomföras som bidrar till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet, som leder till förbättrad transportkvalitet och som ökar infrastrukturens miljöanpassning m.m.

När vi nu kan se facit för de första åren kan vi konstatera att för de tre första åren blir utfallet 4 ½ miljarder kronor lägre än vad som bestämdes i långsiktssplanen. Denna eftersläpning har främst drabbat länsplanerna runt om i landet, vilket framgår av den larmrapport som jag tidigare refererade. Regeringen och utskottets majoritet medger eftersläpningen men hoppas att man ska kunna ta igen detta med en ”viss tidsförskjutning”.

Men det skulle alltså enligt den rapport som jag talade om tidigare behövas 24 miljarder kronor under de närmaste sex åren för att lyfta väg- och järnvägsnätet i Norrlandslänen till en acceptabel nivå. Därför är det alltså mycket bråttom.

Likartade problem finns dessvärre inte bara i Norrland utan också i Mellansverige. Vid ett besök som jag gjorde i Östergötland för en tid

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

sedan fick jag höra av Vägverkets representanter där att man ansåg sig klara bara drygt hälften av de behov av vägunderhåll som fanns.

Centerpartiet arbetar för att hela Sverige ska ges goda möjligheter att leva och utvecklas. Det är därför som vi inte bara i retoriken utan också i praktiken avsätter inte tillräckligt med pengar men ändå bra mycket mera pengar till vägar och vägunderhåll än vad regeringen och dess samarbetspartier gör. I vårt budgetalternativ har vi 750 miljoner kronor mer än majoriteten för drift och underhåll, men också för att påskynda bortbyggandet av de värsta flaskhalsarna på riksvägar och Europavägar.

I ett senare inlägg här i kammaren kommer vår representant Åke Sandström att ytterligare utveckla Centerpartiets syn i dessa frågor.

För att nå ett långsiktigt hållbart trafiksystem behövs det inte bara bättre vägar och järnvägar utan också en bättre trafiksäkerhet och högre ambitioner för att miljöanpassa trafiksystemen. Jag kan i allt väsentligt instämma i det som tidigare har sagts från Johnny Gylling och Per-Richard Molén när det gäller trafiksäkerhet i största allmänhet.

För att klara de miljömål som riksdagen har ställt sig bakom måste användningen av fossila bränslen minskas. Och jag förutsätter att vi är eniga om detta i utskottet och i kammaren. Precis som nollvisionen på trafiksäkerhetens område bör också, enligt vår mening, en nollvision för användningen av fossila bränslen upprättas.

I Västeuropa innebär nu den allt intensivare trafiken att luftföroreningarna från vägtrafiken ger fler förtida döda än vad trafikolyckorna ger. Det framgår av en aktuell rapport från Världshälsoorganisationen.

Det är alltså dags att utarbeta en plan för hur fossila bränslen successivt ska minimeras och till sist fasas ut och ersättas med förnybara, miljöriktiga bränslen. Inför Sveriges ordförandeskap i EU år 2001 kan det vara lämpligt att anta utmaningen att utarbeta en tioårsplan för miljöriktiga drivmedel, en plan som drar upp riktlinjerna för hur vi i Sverige och Europa i ett första steg kan halvera användningen av bensin, olja och diesel. Det skulle vara väldigt intressant att höra vad Monica Öhman och representanterna för majoriteten tycker om den utmaningen, att också försöka forma en nollvision på detta område.

Men det är också dags att tala klarspråk om att bilen, älskad och hatad, behövs och kommer att behövas tillsammans med bussar, tåg, flyg och båt för att klara de fysiska förflyttningarna i framtidens allt transportintensivare samhälle. Men det ska vara trafiksäkra, miljöanpassade fordon med miljöriktiga bränslen och låg energianvändning. Och bilen ska främst användas där den behövs, på landsbygden och i mindre tätorter där gång- och cykeltrafik eller kollektivtrafik inte är ett rimligt alternativ.

Stockholm och andra större städer, som Per-Richard Molén talade om, ska självklart ha den bästa kollektivtrafiken. Den ska vara så bra att den är det naturliga förstahandsalternativet för de allra flesta som bor i Stockholmsregionen. Den ska vara modern, bekväm, punktlig och billig i jämförelse med att åka bil. Frågan om miljöstyrande vägavgifter för att dämpa bilismen i citykärnorna, vilket Per-Richard Molén tyvärr inte tog upp, bör vara en möjlighet som respektive kommun ska kunna använda och fatta beslut om. Från Centerpartiets sida hälsar vi med tillfredsställelse att miljöministern i denna fråga nu äntligen tagit bladet från munnen, tyvärr inte i en proposition utan i en debattartikel i Dagens Nyheter.

Däremot tycker vi inte att det är klokt att, som Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, nu höja dieselskatten och skrämma upp människor med utredningar som talar om en 50-procentig höjning av bensinskatten, samtidigt som bensinpriset i dagarna spränger 9-kronorsvallen. Det är inte särskilt konstruktivt för alla de människor runtom i vårt land som är oerhört beroende av bilen och bussen.

Löftet från regeringen om en skatteväxling på nivån 3 miljarder kronor har resulterat i en skattehöjning på energi utan motsvarande skattesänkningar. Resultatet av detta blir att alltfler människor och företag pressas allt hårdare.

Det är mycket anmärkningsvärt att dessa partier samtidigt varslar om att ta bort skattebefrielsen på biodrivmedel. Tvärtom tycker vi att en systematisk stimulans och introduktion av biodrivmedel är ett mycket viktigt led i att minska de klimatförändrande gaserna och miljöanpassa transportsystemet.

Centerpartiet är mot den höjda dieselskatten. Vi slår vakt om skattebefrielsen på biodrivmedel och arbetar för en systematisk introduktion av biodrivmedel. Vi tycker som sagt att det är ett viktigt led i att minska de klimatförändrande gaserna.

Vi vet att det på många håll i landet pågår ett väldigt ambitiöst arbete med att förverkliga de högt ställda målen om att bli fossilbränslefria kommuner. Detta tycker vi är väldigt positivt. En uthållig satsning på biodrivmedel förutsätter skattebefrielse vad gäller dessa drivmedel.

Sedan några ord om IT, som Johnny Gylling berörde.

Sverige har faktiskt förutsättningar att bli världsledande i utvecklingen av den nya informationstekniken. Det behövs snabbt konkreta förslag för att ge hela landet och alla medborgare tillgång till den nya tidens möjligheter – en digital allemansrätt, som vi i Centerpartiet säger.

En av statens grundläggande uppgifter är att garantera lika tillgång till infrastruktur för alla medborgare. Staten kan inte undandra sig ansvaret när det gäller den digitala infrastrukturen. Vi menar att det finns stora vinster i att skapa världens bästa infrastruktur för digitala kommunikationer och i att vara först med att skapa tillgänglighet till bredband åt alla. Staten bör därför stå som ägare till en heltäckande digital infrastruktur, byggd på fiber till hushåll och företag i hela landet.

Kabel-TV-bolagen är de aktörer som nu är mest aktiva för att erbjuda bredbandskommunikation men deras kablar räcker inte för framtiden. De etablerar dessutom lokala monopol som ger höga priser och som riskerar att bromsa utvecklingen.

Konkurrens måste i stället skapas kring innehållet, vad som ska förmedlas via dessa kablar. För att gynna tillväxten av fler tjänsteföretag och operatörer bör staten garantera lika tillgång till den infrastruktur som finns och tillförsäkra sig att ingen kan tillskansa sig monopol på att leverera tjänster till hushåll och företag, vilket i dag sker på många håll i storstadsområdena.

Den starka position som Sverige har, främst när det gäller ungdomars kunskaper om IT, bör vidareutvecklas med insatser för att ge alla invånare i Sverige möjlighet att bekanta sig med tekniken. Sverige bör skapa ett kunskapslyft inom IT, med målsättningen att alla människor ska ha förtrogenhet med den kontaktyta mot andra tjänster som informationstekniken utgör.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Tyvärr är svensk lagstiftning ännu inte anpassad till de stora omvälvningar som den tekniska utvecklingen för med sig. Därför måste vi nu inleda en omfattande översyn av detta. Jag förutsätter att det kommer som en del av den IT-proposition som jag, liksom Johnny Gylling och många andra, länge har väntat på.

Sedan några ord om en liten, men viktig, sak, nämligen Gotlandstrafiken.

För oss i Centerpartiet, som har en stark strävan att hela Sverige, inte bara fastlandet, ska leva, är rättvisa villkor för Gotlandstrafiken en viktig fråga.

För oss är det en självklar strävan att verka för att både person- och godstrafiken till och från Gotland kan bedrivas på villkor som vore Gotland en del av fastlandet.

Centerpartiet har varit pådrivande för att möjliggöra åretruntrafik med snabbfärjan. Vi välkomnar att en riksdagsmajoritet nu står bakom detta. Det innebär att förutsättningarna för persontrafiken har förbättrats och även förstärkt möjligheterna att utveckla turistnäringen på Gotland.

När det gäller godstransporterna kvarstår dock betydande problem att lösa. Den stegvisa avveckling av Gotlandstillägget som inletts har lett till höjda fraktpriser – enligt vissa beräkningar med upp till 15–20 %. Detta har naturligtvis varit en nackdel för näringslivet och skapat en osäkerhet och en oro kring villkor och prisnivåer för framtiden.

Dessutom har regeringen inte levt upp till riksdagsbeslutet om att vidta åtgärder för att motverka negativa effekter av neddragningen av Gotlandstillägget. Detta är allvarligt. Det innebär att godstransporter till och från Gotland har blivit dyrare.

I dagens betänkande finns det välvilliga skrivningar men ingenting med riktig substans innebärande att man sätter ned foten och säger ifrån. Man skyfflar ifrån sig frågan till Rikstrafiken som ska *utreda* – ett ord som gotlänningarna hört förut. Vi får avvakta också denna utredning, säger majoriteten.

Jag yrkar bifall till Centerpartiets reservation nr 39 där vi slår fast att fraktkostnaderna omedelbart ska återställas till den nivå som gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget. Självfallet står jag bakom alla övriga reservationer där Centerpartiet finns med men för tids vinnande yrkar jag inte här och nu bifall till dessa. Tack!

Anf. 4 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Sverige är ett modernt och högt utvecklat välfärdsland. Trots att många drabbas av bekymmer i form av arbetslöshet o.d. lever majoriteten av invånarna under tillfredsställande former.

För att välfärden ska kunna bibehållas och utvecklas också framöver krävs det ett väl utbyggt nät av infrastruktur i hela landet. Detta gäller delar av infrastruktursektorn, vare sig det är vägar eller sjöleder eller det är bredband som är kommunikationsvägarna.

Folkpartiet har under en rad år hävdad att trafikpolitiken är och förblir samhällets ryggrad och blodsystem. För oss liberaler är det den fria konkurrensen som ligger till grund för trafikpolitiken. Vi anser att endast med fri konkurrens tillgodoses den enskildes val av transportslag bäst, vare sig det gäller transport av gods eller det gäller personbefordran. Med

fri konkurrens inom *alla* transportslag kan vi bäst uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt.

Ett kännetecken för trafiksektorn är tyvärr fortfarande att det är alltför mycket av regleringar och monopolbildningar eller tendenser till bristande konkurrens.

Folkpartiet liberalerna vill främja konkurrens mellan olika företag för att konsumenternas behov ska tillgodoses till rimliga priser. Som det ser ut i dag är priserna inom många transportgrenar, framför allt tåg och flyg, alltför höga eftersom konkurrensen är eftersatt på grund av monopolliknande situationer där en aktör har alltför stort inflytande. Dessa höga priser inskränker allvarigt den enskildes möjligheter att använda en transport på det sätt som individen själv vill.

De statliga affärsverken och bolagen inom området bör möta mer konkurrens. Visserligen har de flesta områden, såsom telemarknaden, postväsendet och järnvägen, öppnats för alltmer konkurrens men det räcker inte. Förutom på teleområdet är det fortfarande så att det statliga verket eller bolaget har alltför stort inflytande. På bilprovningens områden har vi fortfarande de facto ett monopol. Det är viktigt att påpeka att privatiseringar måste genomföras på ett sådant sätt att konkurrensen verkligen främjas. Ett uppbrutet statligt monopol får under inga omständigheter innebära att ett privat monopol i stället uppstår.

För att gå vidare förordar Folkpartiet en utförsäljning av den svenska delen av SAS, SAS Sverige AB. Dessutom anser vi att Posten AB och SJ måste möta mer konkurrens.

Herr talman! Som jag redan antytt är transport och kommunikation nödvändiga ingredienser i all ekonomisk aktivitet var man än befinner sig på jordklotet. Att Sverige under det senaste århundradet haft en positiv välfärdsutveckling kan till stor del kopplas till ökad handel och därmed ökade transporter och ökad kommunikation. Handel över gränserna samt människors fria rätt att röra sig förutsätter att det finns god tillgång till transporter.

Konkurrenskraften inom landet, och därmed en ökad och tryggad sysselsättning och hänsyn till miljön, förutsätter både ökande och miljöanpassade transporter.

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Tillgång till bra kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar därmed möjligheterna att bo där man vill och att jobba på någon annan plats.

Svealands- och Mälarbanorna samt de s.k. västtågen mellan Göteborg och Skaraborg är bra exempel på att utbyggda kommunikationer ökar möjligheterna till pendling. En väl utformad trafikpolitik är därmed av allra största betydelse även i regionalpolitiskt hänseende.

Allt detta stämmer väl överens med Folkpartiets uttalande under en följd av år, att vi vill skapa ett samhälle där människor, idéer och varor kan resa, förmedlas och transporteras snabbt och effektivt.

Herr talman! Sedan det senaste årsskiftet återfinns trafikfrågorna i Näringsdepartementet. Det är både av godo och av ondo. Det är bra att trafikfrågorna på ett intimare sätt förknippas med de politikområden som de hör ihop med, t.ex. näringspolitiken. Men samtidigt finns risken att dessa frågor försvinner i det ”stora” departementet. Det bekräftas till viss del om man ser tillbaka på hösten och då upptäcker att det inte är många

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

propositioner som släppts ut från departementet. Intresset från departementschefens sida har inte varit det allra bästa när det gällt att hålla givna löften och genomföra inplanerade utbyggnader.

Samtidigt vet vi att trafikfrågorna har stor betydelse för en hel rad samhällsfrågor. Mot denna bakgrund bör riksdagen ge regeringen i uppdrag att till årsskiftet 2000/01 lägga fram en ny plan för hur trafikpolitiken ska bedrivas under de närmaste tio åren. En sådan plan från regeringens sida skulle kunna belysa vilken betydelse trafiken har ekonomiskt, näringsmässigt, bostadsmässigt och regionalpolitiskt.

I samband med att den senaste stora trafikpolitiska propositionen antogs våren 1998 beslutade riksdagen om olika transportpolitiska principer. Jag vill här passa på tillfället att förtydliga Folkpartiets inställning till vissa av dessa principer.

En av dessa principer är valfrihet. Det låter visserligen bra på pappret att det är de enskilda människorna och företagen som ska välja hur de organiserar sina transporter. Jag vill emellertid påpeka att ett sådant tänkande måste kombineras med en avreglering och fri konkurrens för att principen ska kunna genomföras och ge den effekt som regeringen påstår sig vilja ha och som Folkpartiet länge har eftersökt.

Att samhällsekonomisk prissättning ska råda inom trafikpolitiken borde vara en självklarhet. Dessvärre är det svårt att genomföra detta i verkligheten. För oss liberaler är det av grundläggande betydelse att trafikanter och transportköpare ges en större individuell valfrihet inom trafikområdet. Vi vill rensa i floran av administrativa regleringar och låta transportbesluten ske i decentraliserade och marknadsmässiga former. Då måste staten ta sitt ansvar för att skapa rättvisa konkurrensvillkor. Transportsektorn måste känna ett riktigt kostnadsansvar beräknat på samhällsekonomiska kalkyler så att rimlig hänsyn tas till trafikolyckor, miljöskador och trängsel.

Herr talman! Jag skulle också vilja ta upp en del frågor om luftfart. Passagerarutvecklingen på flyget följer i stora drag konjunkturutvecklingen. Vid högkonjunktur ökar flygtrafiken medan den minskar vid lågkonjunktur. Den avreglering av flygtrafiken som Folkpartiet liberalerna varit pådrivande för har ökat flygets attraktionskraft. Dessvärre har konkurrensen inte fungerat tillräckligt bra. SAS har fortfarande en alltför dominerande ställning på många sträckor i inrikestrafiken och i utrikestrafiken till och från Sverige.

Detta har lett till att biljettpriserna är orimligt höga på de sträckor där man inte har konkurrens jämfört med konkurrensutsatta sträckor. Folkpartiet ser gärna att fler lågprisflygbolag etablerar sig i Sverige och därigenom sätter press på biljettpriserna. Det är också viktigt att Luftfartsverket inte agerar konkurrenshämmande genom att ge bättre start- och landningstider till SAS.

En allt viktigare del inom luftfarten är flygsäkerheten. Jag lämnade själv en motion i detta ämne till det förra riksmötet. Motionen har resulterat i att utskottet haft en hearing om flygsäkerheten, vilket känns mycket bra.

Vid en ytlig betraktelse är flygsäkerheten hög i Sverige och i det svenska luftrummet. Inom linjefart och charter inträffade den senaste olyckan med omkomna 1989. Inom tung luftfart inträffade den senaste dödsolyckan 1977. Under 1997 inträffade ingen olycka med dödlig ut-

gång. Vid en internationell jämförelse av haverier med omkomna inom den tunga luftfarten under åren 1993–1997 står sig den norra delen av Europa väl. Enligt Luftfartsverket har de länder inom Europa som är fullvärdiga medlemmar i Joint Aviation Authority, vilket Sverige varit från början, ett betydligt lägre haveriutfall än övriga Europa. JAA-länderna har även ett bättre säkerhetsläge än USA när det gäller antalet haverier med omkomna per en miljon flygningar.

Av detta skulle det vara lätt att dra slutsatsen att det svenska flygsäkerhetsarbetet bedrivs på ett sätt som garanterar det ökande antalet människor som flyger maximal säkerhet i luften. Bilden är dock mer komplex än vad haveristatistiken visar. En mer omsorgsfull genomgång av statistiken visar att säkerheten för passagerare, personal och övriga medborgare lämnar mycket övrigt att önska.

Om man tittar på Statens haverikommissions, SHK, statistik över utredda flygolyckor blir bilden delvis en annan. Sedan 1990 har SHK ansett sig haft anledning att göra 50–100 utredningar varje år. Kriteriet för att SHK ska starta en utredning av ett tillbud är att detta kunnat leda till att en allvarlig olycka inträffat.

SHK:s statistik visar att antalet haverier i linjefart, charter, bruksflyg samt allmänt flyg i svensk luftfart har minskat mellan åren 1989 och 1995. När det gäller skolflyget under samma period har dock antalet haverier räknat per 100 000 flygtimmar mer än fördubblats.

Slutligen skulle jag vilja nämna något om vägarna och deras standard i min hembygd i Västsverige och i Sverige i stort. Samhället behöver ett väl fungerande vägnät av många skäl. Det kan synas självklart men måste ändå fastslås. Alltför många larmrapporter inkommer om att standarden på vägarna runtom i landet är bristfällig. Detta är ytterst allvarligt då ett välutbyggt och välunderhållet vägnät är av allra största vikt för att det svenska samhället ska kunna fungera och utvecklas.

Under den borgerliga regeringsperioden 1991–1994 satsades stora summor på att förbättra vägnätet. Detta var välkommet då vägarna länge hade eftersatts. Tyvärr måste man konstatera att efter Socialdemokraternas återkomst till makten 1994 har anslagen successivt minskat igen trots fagra löften om motsatsen.

Ett allvarligt flaskhalsproblem är den bristfälliga bärigheten hos många vägar som är av stor betydelse främst för skogsindustrins råvaruförsörjning men också för exempelvis åkerinäringen. Underhållet är av väsentlig betydelse i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är stora investeringar som görs i vägar, och därför ska vägarna vårdas väl så att de håller i många år. En väl underhållen väg är också av stor betydelse för framkomligheten. Detta illustreras varje år under tjallossningsperioden då problem med avstängda vägar kan uppstå i hela Norrland och ned genom Svealand till Dalsland i Götaland.

Vår förhoppning är dock att något snarast görs för att höja underhållet och standarden på de utsatta delarna av vägnätet för att erhålla en bättre bärighet med tanke på tunga transporter.

En riksväg av särskild vikt och betydelse i min hembygd är riksväg 44 som förbinder Tvåstad, Vänersborg och Trollhättan, med Uddevalla. Vägen tar emot stora trafikströmmar österifrån i riktning mot västkusten och Europaväg 6. Det är också betydande fordonstal från Dalsland norrut

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

via riksväg 45. Trafiken i motsatt riktning har nästan motsvarande volym.

Under de senaste åren har ytterligare belastning lagts på denna väg när transporter till Göteborgsområdet som kommer norrifrån på riksväg 45 kör riksväg 44 över Uddevalla och sedan E 6 ned mot Göteborg. Givetvis lättar detta på den tunga trafiken genom Trollhättan och söderut på riksväg 45, men eftersom riksväg 44 är smal och krokig med hög olycksfallsrisk är risken större för svåra olyckor på denna väg. E 6 söderut från Uddevalla klarar detta gott och väl. Däremot kan problem uppstå vid passage genom Tingstadstunneln vid infarten till Göteborg.

När det gäller vägarna i Bohuslän måste man också nämna E 6, skam vore det annars. Vägen måste byggas ut till motorväg genom hela Bohuslän. Denna utbyggnad är viktig inte minst i trafiksäkerhetsperspektiv, framför allt nu när Norge äntligen bestämt sig för en utbyggnad. En tänkbar väg till snabbare utbyggnad är att detta objekt omfattas av den alternativa finansieringen, den s.k. PPP.

Herr talman! För övrigt står vi givetvis bakom de reservationer som vi medverkat i, men jag yrkar inte bifall till någon av dem just nu.

Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag vill gärna instämma i det Kenth Skårvik säger om vägarnas tillstånd och behovet av att satsa mer pengar på detta.

Om jag har förstått saken rätt har Folkpartiet i sitt budgetförslag inte föreslagit mer pengar till det här området. Jag ställer frågan mot bakgrund av att en EU-parlamentariker från ert parti har gått ut i Svenska vägföreningens nyhetsbrev och sagt att Folkpartiet har mer pengar till vägarna. Finns det mer pengar någonstans som jag inte har upptäckt?

Anf. 6 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Herr talman! Sven Bergström vet mycket väl att ett litet parti som Folkpartiet inte har så stor möjlighet att påverka så värst mycket av besluten. Vi hoppas innerligt att den sittande majoriteten i vår riksdag ska komma fram med förslag om hur detta kan göras. I det läget kommer vi att se till att omfördela våra pengar så att vi kan vara med och bygga ut de vägar som behövs. Det är det svar jag kan ge i dag. Vi har diskuterat den här frågan väldigt noga. Vi stöttar en ombyggnad och mer pengar till dessa vägar.

Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Det vi debatterar i dag är ett budgetbetänkande. Jag skulle vilja lyfta debatten till en mer principiell nivå. Det som ska styra såväl det årliga budgetbetänkandet som övriga betänkanden från trafikutskottet är det transportpolitiska beslutet från 1998.

Inom ramen för ett långsiktigt hållbart samhälle ska följande delmål uppfyllas:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en positiv regional utveckling,

- en säker trafik,
- en god miljö.

Beträffande denna målformulering måste i varje fall ett begrepp preciserats för att fylla någon funktion. Det gäller hållbar utveckling. Ingen är mig vederlig för en ohållbar utveckling. Med hållbar utveckling avses en utveckling som inte inskränker på kommande generationers möjligheter att få sina behov tillgodosedda. Vägtrafiken i Sverige går till 99 % på fossila bränslen. Samma förhållande råder inom luftfarten. Eftersom dessa bränslen inte nybildas är situationen fullständigt ohållbar. Lufteffekterna av att förbränna fossila bränslen – klimathot, förorening, m.m. – äventyrar i hög grad kommande generationers livsbetingelser. För att åtgärda detta har Vänsterpartiet motionerat om en lagfäst tillgång till etanol på alla mackar senast år 2006. Biträder Centerpartiet detta krav?

Vad kan sägas om uppfyllandet av delmålen? När man tänker på begreppet tillgänglighet i transportsammanhang tänker man kanske spontant att ju större transportmöjligheter, desto större tillgänglighet. Lite eftertanke säger emellertid att tillgängligheten är en fråga om hur lätt vi når våra mål. Den tid en familj använder för att handla dagligvaror har inte minskat, eftersom antalet livsmedelsbutiker kraftigt har minskat i antal. Utbredningen av vägnätet har lett till att målet för vår färd blivit allt avlägsnare. För den knappa tredjedel av svenska hushåll som inte har tillgång till bil har uppfyllelsen av tillgänglighetsmålet blivit avlägsnare i takt med att postkontor, lanthandel m.fl. servicefunktioner slår igen och koncentreras till få platser.

En annan aspekt på tillgänglighet är i vilken utsträckning vissa grupper ökar rörlighet skett på bekostnad av andra gruppers rörlighet. I min barndom var det väldigt få som fick skjuts till skolan. De senaste årtiondena har de motoriserade trafikvolymerna ökat så kraftigt att barn av trafiksäkerhetsskäl blir skjutsade, vilket ökar intensiteten på vägarna så att de blir ännu mer trafikfarliga osv. Cyklisters tillgänglighet till vägsystemet inskränks av att det finns för många motorfordon i trafiken. Gångtrafikanter tillgänglighet i tätorterna inskränks av samma orsak, barns tillgänglighet till lektyr också.

Handikappades tillgänglighet till kollektivtrafiken är en av de aspekter som avsågs i det transportpolitiska beslutet 1998. Här återstår mycket innan vi kan vara nöjda. I Malmö har rullstolsbundna fått demonstrera för att få resa med stadsbussarna.

Jag skulle vilja att solidaritet blev ett begrepp i trafikplaneringen. Olika trafikantgrupper ska inte få breda ut sig på andras bekostnad. Även de som inte har råd att köpa bil ska kunna få sina transportbehov tillgodosedda utan att riskera liv och hälsa. I dag planeras trafiken i första hand för välbeställda och bilburna män i karriären.

Herr talman! När det gäller regional utveckling slogs målet fast 1998. Vi skulle ha en positiv regional utveckling. Även om det går att trixa med analysmetoder är det osannolikt att hävda att Sverige har en positiv regional utveckling. Utflyttningen från glesbygden har ökat och storstadsregionerna lider av överhettning. Åtskilliga ungdomar vill flytta till större orter med det ökade utbud av utbildningsmöjligheter etc. som de kan erbjuda. Flera undersökningar visar dock att nyblivna föräldrar vill

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

ge sina barn en tryggare uppväxtmiljö, mer natur och friskare luft än vad storstäderna kan erbjuda. Det bristande utbudet av arbetstillfällen hindrar folk från att bo var de vill.

Vad har då detta med transportpolitiken att göra? Sett i backspegeln har Sverige fått just den regionala utveckling som bäddades för när den förra investeringsplanen för infrastruktur antogs. Stora vägleder i södra Sverige, Mälardalsbanan etc. har gett de effekter som kunde förväntas. Samtidigt tillåter Sverige till skillnad från nästan alla andra industriländer att 60 tons lastbilar kör sönder vägarna i de delar av landet där människor är mest beroende av vägen för att förflytta sig.

Vad gäller Gotland finns ett annat transporthandikapp. Båttransporterna till fastlandet är gotlänningarnas väg. Här fortsätter vi vänsterpartister att envist hävda att staten måste ta ett större ansvar för att ge såväl invånare som näringsliv på vår största ö den tillgänglighet man behöver. Jag yrkar bifall till reservation 38, om Gotlandsstödet.

Den miljöomställning av transportsystemet som vi är tvungna att genomgå förr eller senare kommer att leda till att volymen fysiska transporter kommer att minska. Att satsa klokt inför framtiden, om målet om en positiv regional utveckling ska tas på allvar, vore att bygga ut möjligheterna till snabba IT-kommunikationer över hela landet.

Herr talman! Målet när det gäller säkerhet har utvecklats i riksdagsbeslutet om nollvisionen. En enig riksdag har ställt sig bakom detta mål. Till nollvisionen har fogats ett etappmål om att maximalt 400 personer ska omkomma i trafiken nästa år. I stället för att man närmar sig målet ökar antalet dödsoffer i trafiken. Är det då en naturlag att folk ska behöva dö i trafiken? Nej, men de åtgärder som behöver vidtas för att målet ska uppfyllas vidtas ej.

Föreställ er att nollvisionen hade hanterats på samma sätt som målet att sanera statens finanser. Tror någon att stabilitet hade kunnat uppnås av sig självt utan att inkomster och utgifter hade anpassats efter målet? Nej, givetvis inte. Samma sak gäller nollvisionen. Om hälften av dem som dör i en fordonsolycka saknar bilbälte hjälper det föga att klä in berg, vilket är en av de åtgärder Vägverket använder trafiksäkerhetspengarna till. Om hälften av de omkomna förarna i singelolyckor har alkohol eller andra droger i blodet, hjälper det då att dra ned på bilinspektörerna för att få råd med fler mittvagnar? Om vi vet att höga hastigheter är en av de viktigaste anledningarna till att människor omkommer i trafiken, hjälper det då att bredda vägarna så att folk kan köra ännu fortare, samtidigt som trafikpoliserna minskar i antal?

Vänsterpartiet vill öka trafikövervakningen, samt att säkrare kommunikationsmedel såsom järnväg och sjöfart i större utsträckning ska ombesörja transporterna av gods och människor. Först då har nollvisionen en chans att bli något annat än en tom fras.

Herr talman! Inte heller vad gäller miljön klarar transportsystemet i Sverige att uppfylla de beslutade målsättningarna. I Miljömålskommittén, där jag har förmånen att företräda Vänsterpartiet, kan snabbt konstateras att trafiken är det största hindret för att miljömålen ska realiseras. Klimathotet är av en annan dignitet än de andra målen. Blir forskarnas hotbilder sanna äventyras vår fysiska överlevnad. I Skåne var den gångna helgens orkan en tydlig illustration av det faktum att antalet extrema vädersituationer har ökat.

Cirka en miljon träd blåste ned. Värdena av allt som förstörts har ännu inte summerats, men det spekuleras om miljardbelopp som försäkringsbolagen ska betala ut. Det är ingen tillfällighet att försäkringsbolagen utövar kraftfulla påtryckningar för att begränsningar av växthusgaserna ska ske. Mot bakgrund av detta känns höjningen av dieselskatten med 25 öre för att påskynda miljöomställningen som alltför blygsam.

Under miljömålet ska även de hälsorelaterade aspekterna beaktas. Via Kemikalieutredningen vet vi nu att 95 % av de produkter som innehåller cancerframkallande ämnen härstammar från bränslen med petrokemiskt ursprung. Marknära ozon, som är en produkt av fordonsavgaser och solljus, leder till luftvägsbesvär, huvudvärk och skördeskador. Ozonmätningarna i år visar på nya, dystra rekord. I Helsingborg överskreds Naturvårdsverkets gränsvärde 563 gånger under årets första tio månader.

Herr talman! Vad väntar vi på? Det är nu dags att starta den ekologiska omställningen av trafiken! Vänsterpartiet sluter upp bakom de transportpolitiska mål som fattades 1998. Det är dags att vidta åtgärder för att de ska realiseras. Då gäller det att vända ökningarna av väg- och flygtrafiken till de volymminskningar som krävs för att framtiden ska bli hållbar. Någon smygfinansiering av nya vägar å la PPP vill vi inte veta av. De underlättar inte för uppfyllande av målen. Tvärtom skulle de sabotera försöken att uppfylla målen.

A och O om trafiken ska miljöomställas är tillämpningen av principen att förorenaren betalar. Då måste alla transportslag täcka de miljökostnader de ger upphov till. Detta förutsätter dock att ett båtregister upprättas så att även ägarna till fritidsbåtar kan beskattas. Jag yrkar härmed bifall till reservation 18, om båtregister.

Anf. 8 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith frågade hur Centerpartiet ser på frågan om lagfäst tillgång till etanol år 2006. Jag är naturligtvis glad över att Karin Svensson Smith ser Centerpartiet som det parti som det finns anledning att knyta förhoppningar till när det gäller miljöansvar och omställning, bort från miljöskadliga och hälsofarliga bränslen.

Jag sade redan i mitt inledningsanförande att vi tycker att det är rimligt att ta den här frågan på lika stort allvar som nollvisionen i trafiken, eftersom hälsoeffekterna av miljöutsläppen i trafiken svarar för förtida dödsfall i lika hög frekvens.

Jag återkommer gärna till en diskussion med Karin Svensson Smith. Jag hoppas att hon får med sig sina samarbetspartier på en offensiv hållning i dessa frågor. Det gäller att vi snabbt försöker hantera dem. Vi har föreslagit en tioårsplan för att introducera alternativa bränslen.

Låt mig fråga Karin Svensson Smith hur Vänsterpartiet kan ställa sig bakom ett väldigt märkligt inslag i årets budgetproposition, nämligen finansiering av Öresundsbron med höjda banavgifter runt om i landet, vilket drabbar alla tågresenärer över hela landet. Protester har också kommit från många olika håll.

Det ger ett underligt intryck att ena året sänka avgifter med motiveringen att underlätta för järnvägstrafiken och året därpå höja samma avgifter för att finansiera Öresundsbron, i strid med tidigare träffat avtal.

Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Vad gäller kostnaderna för Öresundsbron står vi för att användandet av den bron ska betala sina egna kostnader. Men det är i dag ingen rättvisa mellan transportslagen i Sverige. Man låter inte vägtrafiken betala sina egna kostnader. Dessa kostnader finansieras bl.a. av staten, som ska täcka de skador trafiken ger upphov till. Detta är det första som måste åtgärdas, om man ska kunna få rättvisa och hållbara principer för vägtrafiken.

Jag skulle också vilja svara på frågan om etanol. Vad gäller målet strävar vi nog åt samma håll, men jag skulle vilja hävda att vi anvisar en realistisk möjlighet att uppnå det genom att ordna en lagfäst infrastruktur av biobränslen. Centerpartiet m.fl. borgerliga partier har fortfarande en naiv tilltro till att detta ska ordnas av marknaden själv, men ni lyssnar i för liten utsträckning på marknaden. Transportbranschen och biltrafikanterna väddar till oss att tala om vilken infrastruktur som behövs för biobränslena i framtiden. Detta ansvar kan inte marknaden ta. Det måste statsmakterna göra.

Man har ingen chans att genom subventionering av biobränslen klara en miljöomställning av trafiken samtidigt som man protesterar mot att kostnaderna för de drivmedel som ska fasas ut höjs. Tyvärr saknar Centern trovärdighet, hur vällovliga mål man än har när det gäller biobränslena.

Anf. 10 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag tyckte mig höra en elak ton från Karin Svensson Smith riktad mot oss, som jag uppfattat att hon ser som partner när det gäller att driva på för omställning och miljöanpassning av trafiken. Jag vill erinra Karin Svensson Smith om att det var vårt parti och vår miljöminister som såg till att, med de medel som fanns att tillgå, få bort blyet ur bensinen. Det skedde också väldigt snabbt och effektivt.

Jag är övertygad om att vi måste använda alla de mekanismer som finns i marknadsekonomin, men vi tvingas kanske också tyvärr att ta till tvångsmetoder, lagstiftning, skatter, avgifter och annat för att driva på och snabba upp detta. Jag hoppas att också Karin Svensson Smith är beredd att använda all den dynamik som finns i marknadsekonomin och i marknadskrafterna för att åstadkomma en snabb omställning bort från miljöskadliga och hälsofarliga bränslen till miljöriktiga bränslen, där etanol har en väldigt viktig roll.

Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag lyssnar i högsta grad på vad näringen vill, och den säger nu entydigt att vi måste sätta ned foten och bestämma vilket biodrivmedel som ska finnas tillgängligt. Det är ganska rimligt att den som köper en ny bil ska kunna veta att den kan tankas över hela landet. Att besluta om vilket drivmedel som ska komma i fråga är faktiskt inte upp till marknaden. Där saknar marknaden kompetens. Vi måste faktiskt tala om vad som ska finnas att tillgå. Då kommer marknaden att tillverka de bilar som behövs för att de mål som såväl Centern som vi i det här sammanhanget eftersträvar ska kunna uppfyllas.

Anf. 12 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 26 och 27.

Miljöpartiet de gröna anser det självklart att goda kommunikationer är en viktig del av såväl livskvalitet som utveckling. Men vi är också väl medvetna om att såväl gods- som persontransporter kräver en resursförbrukning som tär på vår miljö i hela kedjan. Den största andelen av transportarbetet genomförs med användning av fossila bränslen. Från det att olja utvinns, raffinerats och transporteras till användare och slutligen förbränns sker ett stort slitage på miljön. Därför är det dags att trafikpolitiken inriktar sig på att förändra system för att nå långsiktiga hälso- och miljöeffekter.

Detta gäller även, och kanske än viktigare, beträffande styrmedlen för att nå miljömålen. Miljöpartiets politik innehåller ett väl avvägt styrmedelspaket, som inom ramen för en skatteväxling leder till en successiv höjning av energi- och miljörelaterade skatter och avgifter under det närmaste decenniet.

När det gäller vägtrafiken är en grön transportpolitik med nödvändighet inriktad på att miljön inte ska hotas ytterligare. Vägtrafiken står för en global såväl som lokal miljöpåverkan. Samtidigt som koldioxidutsläppen påverkar det globala klimatet med efterföljande konsekvenser förorsakar vägtrafiken varje år lidande för en stor mängd människor genom buller, genom allergier skapade av luftföroreningar, genom trafikolyckor och genom intrång i boendemiljön. Detta är i längden såväl socialt som ekologiskt ohållbart. Miljöpartiets trafikpolitik syftar såväl till att minska användningen av vägfordon som transportmedel som till att effektivisera den vägtrafik som trots allt är nödvändig, genom att marknaden utvecklar allt mer bränslesnåla fordon och alternativa drivmedel. Vägen dit är lång, men inte omöjlig.

Det är därför en framgång för nuvarande och framtida generationer att vi har fått acceptans för en höjning av skatten på diesel. Vad som måste prioriteras i kommande budgetar är givetvis en bensinskattehöjning.

Här har också våra storstadskommuner en viktig roll att spela. I och med vad som framhålls i den senaste rapporten från SIKA finns det fog för att hävda att Stockholm, Göteborg och andra större tätorter har ett stort ansvar för Sveriges möjligheter att nå miljömålen. Kommunerna föreslås kunna införa miljöstyrande vägavgifter. I och med detta får man det styrinstrument som av SIKA pekas ut som det mest effektiva sättet att undvika trafikökningen i större tätorter och därmed miljöfarliga utsläpp.

Miljöpartiet anser att det svenska vägnätet i huvudsak redan är tillräckligt utbyggt och hävdar att medel i stället uteslutande ska satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, på reinvesteringar i de delar av vägnätet som inte är asfalterade samt på förstärkning av vägar med hård belastning. Därför ser jag det som en förhandlingsframgång att anslaget för nationell investeringsplan har minskat rejält och att anslaget till drift och underhåll har ökat.

En annan framgång för Miljöpartiet är att stödet till färjetrafiken till och från Gotland har ökat.

I perspektivet att Gotland i första hand är till för dem som bor på Gotland är det väsentligt att kommunikationerna fungerar bra och till rimliga

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

priser. Tillgängligheten måste vara rimlig och restiden acceptabel. Under sommaren bedrivs trafik med såväl traditionell färja som snabbfärja. Det är ett rimligt betraktelsesätt att samma trafikslag ska användas även när turistströmmen är mindre och transporterna i första hand kommer att utnyttjas av dem som bor på Gotland och av det gotländska näringslivet.

Fungerande transporter till och från Gotland är inte en kostnad för staten utan en investering som leder till minskade kostnader för arbetslöshet och akuta regionalpolitiska uttryckningar. Det är därför mer än rimligt att vi gemensamt tar ansvar för att också de som bor på Gotland ges bra och prisvärda kommunikationer med fastlandet.

Flyget har expanderat kraftigt under senare tid. Det är ett mycket allvarligt hot mot miljön. Flyget är det sämsta färdmedlet vad gäller energiförbrukning per passagerare, och det orsakar också stora bullerproblem. Det omfattande flygresande som i första hand västvärlden svarar för måste starkt ifrågasättas från både energi- och miljösynpunkt och med hänsyn till den globala fördelningen.

Miljöpartiets bestämda uppfattning är att flygkapaciteten i Stockholmsregionen och i Sverige i stort är fullt tillräcklig för att klara de funktioner där flygtrafik är nödvändig. Vi har tidigare föreslagit en snabb avveckling av Bromma flygplats, då den ligger alldeles för nära bebyggelse och därmed är en stor hälsorisk och miljöstörning.

Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Vänsterpartiet delar den syn på flyget som Mikael Johansson gjorde sig till tolk för här i talarstolen. Därför undrar jag av vilken anledning Miljöpartiet inte gick med på utskottsmajoritetens förslag att höja avgifterna för flyget i Sverige?

Anf. 14 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Utskottet skriver i betänkandet: "Med hänsyn till den starka trafiktillväxten, som förväntas fortsätta under de närmare åren, samt till de stora investeringar i infrastruktur och miljöfrämjande åtgärder som Luftfartsverket står inför, anser utskottet att regeringen och Luftfartsverket borde överväga en generell höjning av avgiftsnivån." Det är ju precis det vi skriver i reservationen! I den pekar vi ut att inom Regeringskansliet pågår ett arbete, och vi hänvisar till ett uttalande från miljöminister Kjell Larsson. Därför är detta arbete redan på gång i Regeringskansliet. Jag förstår inte riktigt skillnaden mellan de här två skrivningarna!

Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Då ska jag förklara skillnaden. Skillnaden är att reservanterna säger: "Något initiativ från riksdagens sida är dock med hänvisning till det anförda inte erforderligt." Men den faktiska utvecklingen är den att flyget mer än något annat transportslag verkar från de miljöpolitiska målen och inte i riktning mot dem. Därför krävs det ett extra initiativ när det handlar om infrastruktur, avgifter osv. I dag finns det ingen möjlighet att nå miljömålen med nuvarande avgifter. Därför är ett riksdagsinitiativ välkommet, och det är också vad majoriteten i utskottet hävdar.

Anf. 16 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Det utskottet begär är att Luftfartsverket borde överväga en generell höjning av avgiftsnivån. Jag kan tänka mig att Karin Svensson Smith från Vänsterpartiet står för att man ska höja t.ex. landningsavgifter. Det står vi också för inom Miljöpartiet de gröna. Vi vet inte riktigt var Socialdemokraterna står där. Därför har man ett pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Det vore intressant att kanske senare i debatten höra representanter för Moderaterna stå för den åsikten, att höja landningsavgifterna. Kristdemokraterna, står de för den åsikten, att höja landningsavgifterna? Är det det som moderater och kristdemokrater menar med detta? Jag sätter mitt hopp till miljöminister Kjell Larsson, liksom jag gör vad gäller t.ex. miljöstyrande vägavgifter.

Anf. 17 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål preciseras i fem delmål: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Utifrån dessa mål och det ekonomiska läget är regeringens förslag till budget inom utgiftsområde 22, Kommunikationer, väl avvägt.

På en rad punkter har vi socialdemokrater flyttat fram positionerna i arbetet för att nå de transportpolitiska målen. Regeringen har föreslagit att ca 19 miljarder kronor ska avsättas under år 2000 för drift, underhåll och investeringar i vägar och järnvägar. Det gör det möjligt att genomföra drift och underhåll på ungefär 98 000 km statlig väg och ca 11 500 km statlig järnväg. På vägarna bedöms ca 30 % av det eftersläpande underhållet kunna återhämtas under åren 2000–2002. Därmed kommer den befintliga infrastrukturen att kunna nyttjas för att bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för människorna och för företagen i hela Sverige.

Under år 2000 kommer ett antal investeringsobjekt att färdigställas och öppnas för trafik. Dessa investeringar kommer att bidra till ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och ökad transportkvalitet. Investeringarna innebär också satsningar på regionala vägar och järnvägar och på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Hans Stenberg återkommer till vägarna lite längre fram i debatten, eftersom det här är ett område som har diskuterats väldigt mycket och tar upp en stor andel av budgeten. Jag tycker att det med all tydlighet har framgått hittills av diskussionen att vägarna är ett stort och arbetsamt område att diskutera, så den frågan återkommer Hans Stenberg till, och jag hoppas att övriga ledamöter respektive det också, så vi nu slipper ta den diskussionen två gånger.

Under 1990-talet har antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken minskat kraftigt, men denna positiva trafiksäkerhetsutveckling har i stort sett avstannat under åren 1996–1998. För att driva trafiksäkerheten framåt lade regeringen under våren fram sitt elvapunktsprogram för en ökad trafiksäkerhet. Ett led i arbetet för att förverkliga det här programmet är att 400 miljoner kronor per år under åren 1999–2003 omfördelas från administration och sektorsuppgifter till fysiska trafiksäkerhetsuppgifter.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

I april i år sattes den nya höghastighetsfärjan till Gotland i trafik. Det är en positiv åtgärd för Gotland. Senare har också regeringen diskuterat hur man ska klara vinterhalvåret. Vi kan se en passagerarökning och även godsökning till och från Gotland. Därför föreslår nu regeringen att vi ska tillskjuta ytterligare 21 miljoner kronor för att göra det möjligt att även köra på vinterhalvåret. Det här kommer att bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för människorna och företagen på Gotland och till och från Gotland – en positiv regional utveckling alltså.

Regeringen har i budgeten också föreslagit att förutsättningarna för alternativa finansieringar av infrastrukturprojekt bör utredas. Enligt regeringen kan alternativ finansiering ge lägre kostnader, ökad effektivitet, bättre kvalitet och en bättre anpassning av service till kundernas efterfrågan. Erfarenheter från andra länder visar att det finns möjlighet att göra effektivitetsvinster i storleksordningen 15 % vid alternativ finansiering. Regeringen anser därför att det är viktigt att man får utreda om dessa möjligheter finns att tillvarata även i Sverige, vilket tillstyrks av ett enigt utskott. Kristdemokraterna är de enda reservanterna i den här frågan, och man vänder sig inte mot principen. Däremot tycker man att det nu är dags att sätta i gång, och man vill sätta i gång med minst tio projekt. Därmed är ett enigt utskott överens om principen att jobba vidare.

Av de 41 reservationer som har fogats till det här betänkandet har inte Folkpartiet en enda egen reservation. 13 gånger har man reserverat sig. Man har gjort det tillsammans med moderaterna. Man har också gjort det tillsammans med något annat av de borgerliga partierna. Hur ska man egentligen tolka det här? Ska man tolka det så att Folkpartiet inte har någon egen trafikpolitik, eller är det så att Folkpartiet har blivit en än varmare moderatkramare än tidigare? Eller är det som Kenth Skårvik svarade Sven Bergström, att Folkpartiet är ett så litet parti att man inte har orkat med det här med trafikpolitik? Jag ser att Kenth Skårvik begär replik, så vi kanske får svar på frågan.

Men Folkpartiet är inte riktigt ensamma om att vilja vara tillsammans med moderaterna. Kristdemokraterna har också anslutit sig väldigt varmt. De har reserverat sig 19 gånger, och av dessa är 12 tillsammans med moderaterna.

Centerpartiet däremot försöker slå sig fritt. Man har fem reservationer varav två är egna, en tillsammans med Kristdemokraterna, en med de borgerliga partierna och en med Vänstern och Miljöpartiet.

Varför säger jag då allt det här? Jo, jag tycker faktiskt att det här ger en mycket intressant bild. Var finns det borgerliga alternativet? För mig är detta ett splittrat alternativ. Hur skulle det se ut om man skulle försöka förena sig i en borgerlig trafikpolitik?

Herr talman! Det moderata privatiseringsmantrat – bara vi privatiserar, bolagiserar och avreglerar löser vi alla problem – upprepas av Folkpartiet och Kristdemokraterna.

Förra året gick Moderaterna längst i sin privatiseringsiver, men i år har Folkpartiet ställt sig tätt intill. De båda partierna vill privatisera Arlanda, Sturup, Landvetter, SAS, Luftfartsverkets flygplatsdrift, Vägverkets produktionsverksamhet, den kommunala hamnverksamheten och de kommunala flygplatserna. Dessutom vill de bolagisera Banverkets anläggnings- och underhållsarbeten. Kristdemokraterna är något försikti-

gare. Det vill bara privatisera Vägverkets produktionsverksamhet och SJ samt bolagisera Banverkets anläggnings- och underhållsarbeten.

När det gäller synen på privatisering av statlig verksamhet finns en djup klyfta mellan oss socialdemokrater och det s.k. borgerliga alternativet. För oss är statligt ägande ett medel att nå våra politiska mål. Det är ett medel bland många andra. I andra sammanhang kan lagstiftning vara det effektivaste medlet, i ytterligare andra kan konkurrensutsättning, avreglering eller i vissa fall även privatiseringar vara det. De kan vara de effektivaste medlen. Men de är medel, och de kan inte bli annat än medel eller verktyg, för att nå de transportpolitiska och andra mål vi sätter upp. För de borgerliga är konkurrensutsättning, avreglering och slutligen privatisering och utförsäljning det ideologiska målet. Jag vill påminna moderaterna som vill använda pengarna till att exempelvis förbättra vägarna: Ni kan bara sälja dessa verksamheter en gång. Ni kan inte få in pengar årligen på det.

Herr talman! Som glesbygdsbo blir jag lite mörkrädd när jag läser moderaternas reservationer och deras särskilda yttrande. I reservation nr 2 skriver moderaterna att de vill ha en ökad marknadsstyrning som ska vara relaterad till nyttjandet av infrastrukturen. Syftet sägs vara att undvika investeringar som är beroende av subjektiva kriterier som är resultatet av alltför långtgående politisk inblandning.

Det är intressant att notera att marknadens kriterier tydligen är objektiva medan beslut fattade i en demokratiskt vald riksdag är subjektiva i moderaternas värld.

I stället för de subjektiva kriterier som Sveriges demokratiskt valda riksdag ställer upp vill moderaterna att trafikmängd, framkomlighet och slitage ska vara mer vägledande för investeringar och underhåll. Men vad betyder då detta i praktiken? Jo, det betyder att en större del av ny- och underhållsinvesteringarna kommer att styras från glesbygd till storstäder.

I sitt särskilda yttrande tar moderaterna upp utformningen av bidraget till kommunala flygplatser och ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice.

I stället för att utgå som driftsbidrag till kommunala flygplatser vill de att stödet ska gå till upphandling av trafik. Det är svårt att förstå hur det systemet för stöd ska fungera i praktiken. Har moderaterna tänkt sig att flygplanen ska gå till flygplatser utan terminaler och utan fungerande verksamhet? Det är drift och underhåll som de kommunala flygplatserna behöver stöd till, inte till något annat.

Skulle stödet i stället hamna hos flygbolagen skulle många glesbygdskommuner tvingas lägga ned sina flygplatser, och stora delar av landet skulle därmed förlora viktiga transportförsörjningar. Dessutom ska man komma ihåg att den nya myndighet – Rikstrafiken – som denna riksdag har beslutat om, numera även har rätt att upphandla flygtrafik. Jag vill även i detta stycke säga att Krister Örnfjäder återkommer lite grann till flygfrågorna.

Nästa område där moderaterna vill försämrå för oss som bor i glesbygden är lantbrevbärarnas kassaservice. I sitt särskilda yttrande skriver de att den statliga ersättningen till Postens betalnings- och kassaservice ska avskaffas. Det betyder att Posten tvingas dra in lantbrevbärarnas service i form av insättningar, uttag och enklare betalningsuppdrag för ca 700 000 människor och flera tusen småföretag.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Förslaget skulle slå hårt mot de människor som bor i glesbygd. Särskilt hårt skulle det drabba alla de äldre som bor i glesbygden långt från grannar, affärer och annan service.

Under många år har det blivit svårare att bo och leva i glesbygden. Skolor har lagts ned, affärer har stängt och den kommunala servicen har försämrats. Befolkningsstatistiken talar sitt tydliga språk: allt fler människor lämnar glesbygden och flyttar till städerna. Moderaternas politik skulle öka tempot och tvinga ut fler flyttlass på vägen. Den svenska glesbygden skulle utarmas.

För oss socialdemokrater är det självklart att det ska finnas möjlighet att bo i hela landet och inte bara i tätorterna. Det är en självklarhet att det ska finnas en god infrastruktur i form av vägar, flygplatser och väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

I sitt särskilda yttrande skriver moderaterna att de betraktar det årliga anslaget på 200 miljoner kronor som en förtäckt statlig subvention som bör avskaffas, men det går att upphandla om man är beredd att ta sitt samhällsansvar. Men genom att först ta bort ersättningen rycker moderaterna undan mattan för den rikstäckande kassaservicen. Utan ersättning kan varken Posten eller någon annan postoperatör sköta den rikstäckande kassaservicen eftersom den inte är möjlig att driva kommersiellt.

I motionen som ligger till grund för det särskilda yttranden skriver moderaterna: "Bakgrunden till våra förslag är vår syn på hur en effektiv infrastruktur skall vara utformad samt behovet av att genom sänkta statsutgifter och sänkta skatter åstadkomma bättre förutsättningar för företagande, tillväxt och nya jobb." Hur har moderaterna tänkt att de nya jobben ska kunna skapas och förutsättningarna för företagande och tillväxt kunna förbättras som de samtidigt vill ta bort möjligheterna att leva, arbeta och driva småföretag för människorna ute i den svenska glesbygden?

Moderaternas förslag är glesbygdssfientligt. Minskas nyinvesteringar och försämras underhållet av våra vägar, stängs de kommunala flygplatserna och dras lantbrevbärarnas service in kommer fler människor att drivas från glesbygden. I stället för att driva bort människorna från glesbygden måste vi slå vakt om möjligheten att leva och bo där om vi menar allvar med att hela Sverige ska kunna leva.

Herr talman! Vi socialdemokrater har vidtagit en rad åtgärder i arbetet för att förverkliga de transportpolitiska målen. Vi har bl.a. föreslagit stora investeringar och drift- och underhållsåtgärder i väg- och järnvägsnätet. Vi har föreslagit att ytterligare pengar ska satsas på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Vi har föreslagit att Gotland ska trafikeras med höghastighetsfärja även under vinterhalvåret.

Det borgerliga alternativet, eller kanske vi ska säga det moderata, har valt en annan väg. Det är ideologiska privatiseringar och åderlåtning av glesbygden. Till varje pris ska marknaden styra transportpolitiken. Marknaden ska styra även om det innebär att man drar undan mattan för hundratusentals människor och tusentals småföretag i glesbygd genom att dra in lantbrevbärarnas kassaservice, stänga flygplatserna, minska nyinvesteringar och försämra underhåll.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till reservation nr 27, vilken kommer att kommenteras närmare av Krister Örnfjäder. I övriga de-

lar yrkar jag bifall till utskottets hemställan i dess helhet och som en konsekvens av det avslag på samtliga övriga reservationer.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag får gå Monica Öhman till mötes och debattera vägtrafik med Hans Stenberg senare.

Monica Öhman säger att Centerpartiet försöker att slå sig fritt. Vi har inget behov av det. Vi är ett stabilt mittenparti i en position där vi kan samarbeta med andra partier, både till höger och till vänster, när vi har sakliga grunder för att göra det. Och detta illustreras väl i betänkandet där vi har egna reservationer men också reservationer tillsammans med andra.

Till att börja med vill jag ta upp frågan om Gotland. Nu får man en positiv regional utveckling på Gotland, säger Monica Öhman lite svepande.

Herr talman! Om jag läser rätt i betänkandet ska man utreda frågan, och man bör avvakta regeringens ställningstagande. Samtidigt vet vi att företagen på Gotland måste betala 15–20 % högre fraktpriser. Regeringen har inte levt upp till riksdagsbeslutet om att man ska vidta åtgärder för att motverka de negativa effekterna av neddragningen av Gotlandstillägget. Det är allvarligt, och det innebär att godstransporter till och från Gotland har blivit dyrare och kommer att vara dyrare ända tills det sägs någonting annat från detta hus eller från regeringen.

Monica Öhman har ju tillfälle att tillsammans med sin riksdagsgrupp gå med oss och besluta om ett tillkännagivande till regeringen om att man omedelbart måste justera priserna så att Gotland får rimliga konkurrensförutsättningar.

Jag skulle gärna vilja att Monica Öhman säger något också om Öresundsbron och broavgifterna. Det är så uppenbart fel att man lägger ut dessa 225 miljoner kronor årligen på trafikanter och tågresenärer över hela landet. Jag är övertygad om att Monica Öhman liksom jag har uppvaktats av väldigt bekymrade trafikutövare, inte minst från Norrland, som nu får höjda kostnader. I fjol sänktes banavgifterna, i år höjs de. Detta är som en slänggunga, och det är otillfredsställande.

Slutligen: Vad säger Monica Öhman om miljöstyrande vägavgifter? Kan vi räkna med att socialdemokraterna enhälligt driver den frågan, nu när miljöministern har tagit första steget?

Anf. 19 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Ja, det må jag säga, det var en intressant upplysning. Hur ska jag tolka detta med fristående mittenparti? Om man ska söka ett borgerligt regeringsalternativ har man tidigare använt sig av de fyra borgerliga partierna. Det betyder att Centern inte är med i det gänget längre, om jag uttrycker mig så. Då finns det bara tre borgerliga partier som utgör alternativet. Det är faktiskt det som Sven Bergström säger: "Vi är ett fristående mittenparti." Punkt, slut.

Jag tycker att Sven Bergström är lite orättvis i fråga om Gotland. Till att börja med fanns det ett beslut om avtrappning av stödet. Detta har bromsats upp just på grund av att man fick information om att fraktpriserna hade ökat. Sedan har vi tillsatt Rikstrafiken som har fått i uppdrag att utreda frågan vidare, och man kan ju i och för sig undra varför den

skulle gå in och bry sig. Vi skriver i betänkandet att vi förutsätter att denna fråga nu löses. Jag förstår gotlänningarna, men samtidigt vill jag ha ordentliga fakta.

När det gäller Öresundsbron var jag ju inte med i trafikutskottet då den diskuterades som mest intensivt, men jag kan dra mig till minnes att bilarna skulle betala sin del. Bilavgifter ingick så att säga i paketet. Sedan finns det ett avtal som säger att staterna, Danmark och Sverige, ska vara med och betala för tågtrafiken. Hade Sven Bergström pekat på någon annan möjlighet, hade vi kunnat diskutera den. Nu ligger det här förslaget, och jag är beredd att diskutera det.

Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Monica Öhman hör vad hon vill höra ibland. "Centern är ett fristående mittenparti. Punkt, slut.", säger hon. Så är det inte alls. Jag sade att vi är ett självständigt parti som har förmåga att samarbeta med andra när det finns sakliga grunder för det. Om Monica Öhman studerar historien finner hon att vi har samarbetat med Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna, och vi har som bekant samarbetat med Socialdemokraterna för att få ordning på Sveriges ekonomi. Och det har vi förmåga att fortsätta att göra, det kan jag försäkra Monica Öhman. Vi är inte dogmatiska på den punkten.

När det gäller Gotland finns det möjlighet att justera Gotlandstillägget och omedelbart se till att företag på Gotland får samma förutsättningar som andra företag. När vi ser att priserna är 15–20 % högre kan vi inte stillatigande åse detta. Det är därför som vi reserverar oss för ett återställande nu. Vi vill inte vänta, inte avvakta och inte utreda ett ytterligare antal gånger.

Det var tydligt utsagt i det avtal om Öresundsbron som slöts mellan Sverige och Danmark att bron skulle finansieras av dem som nyttjade den. Nu får tågresenärer över hela landet vara med och betala. Det är fullständigt orimligt. Jag är övertygad om att Monica Öhman, liksom jag, fick ett brev häromdagen från Arlanda Express där man protesterar väldigt högljutt. Man tycker inte att det är rimligt att alla trafikutövare ska betala för en nytthet som de inte efterfrågar och som de inte heller kan utnyttja. De är t.o.m. i avtal förhindrade att utnyttja Öresundsbron, och det vet Monica Öhman mycket väl.

Slutligen: Ett ord om miljöstyrande vägavgifter, tack!

Anf. 21 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Sven Bergström säger att Centerpartiet är berett att samarbeta med andra. Ja, det låter ju intressant. Ska ni hoppa från tuva till tuva, eller hur har ni tänkt att det ska gå till? Vad jag efterlyser är ett alternativ till den transportpolitik som nu har presenterats och som vi nu debatterar. Det går bra att hoppa i det läge som vi befinner oss i nu, men jag är ganska övertygad om att när vi närmar oss valet 2002, då måste Centern bestämma sig. Vilken transportpolitik vill ni ha? Vill ni ha den moderata politiken som är glesbygdsfientlig? Jag påstår att den är glesbygdsfientlig, och jag hittar alltför många ingredienser som pekar på det. Men Sven Bergström får väl återkomma i andra sammanhang och förklara sig.

När det gäller Öresundsbron hoppas jag innerligt att Sven Bergström liksom jag vill att folk ska nyttja tåget. Det är väldigt intressant att knyta ihop både biltrafik och järnvägstrafik över denna bro. För att möjliggöra detta kan inte allting läggas på dessa trafikanter, utan det handlar också om att man genom ett avtal har förbundit sig att stå för vissa kostnader, och då har vi valt den här modellen.

Jag kan hålla med om att det är olyckligt att vi ena året sänker kostnaden, men vi har inte hittat någon alternativ finansieringsmöjlighet, och vi tycker att det är angeläget att man använder tåget och inte bara kör bil över Öresundsbron.

Anf. 22 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! När någon människa är på dåligt humör på morgonen brukar vi i Norrland säga att hon har vaknat med galen ända. När man lyssnar på Monica Öhman får man en känsla av att någon morgon när hon satte sig vid datorn måste hon ha vaknat med galen ända, alltså varit på dåligt humör.

Det är intressant att höra beskrivningen av den moderata politiken. Uppenbarligen är den moderata trafikpolitiken så konsistent att den utgör ett hot mot det som socialdemokraterna företräder. Det förvånar mig att när vi behandlar ett betänkande om trafikpolitik omfattande 25 miljarder, så anser sig Björn Rosengren som ansvarigt statsråd inte ha tid att komma hit. Då kan man fråga sig: Hur prioriterar socialdemokraterna även i regeringsställning en viktig trafikpolitik?

Trafikpolitiken är väl avvägd, säger Monica Öhman. Den uppväger väl målet om ett tillgängligt transportsystem. Men kan man säga det i ena stunden och i andra stunden i betänkandet erkänna att vägnätet är eftersatt och att man måste rekonstruera de svenska vägarna? Någonting där brister rent logiskt.

Sedan gjorde Monica ett angrepp när det gällde glesbygden. Vi har noterat att standarden på vägarna faller i glesbygden. Vi borgerliga partier vill anslå mellan 500 och 750 miljoner kronor mera än vad socialdemokraterna anslår. Dessa pengar vill vi använda för att höja bärigheten i glesbygden. Om det är något som moderaterna står upp för, så är det verkligheten och ett stöd för att glesbygdsborna ska kunna ta sig ifrån sin glesbygd och leva på den skogsindustri som man har.

Anf. 23 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jag kan försäkra Per-Richard Molén om att jag vaknade pigg och utvilad i morse. Jag vaknade inte alls med fel ända, utan jag kände mig ganska nöjd med morgonen och dagen. Och den verkar ha börjat bra. Jag har tydligen trampat på en viss öm tå hos någon.

Jag upplever inte att det är något hot mot socialdemokraterna. Jag vidhåller att de förslag som ligger i era motioner och era reservationer är ett hot mot de människor som bor i svensk glesbygd. Det vidhåller jag. Jag har under de år som jag har varit i trafikutskottet vid ett flertal tillfällen sett skrivningar från moderaterna där man säger att pengar ska styras dit där trafikarbetet sker. Inte sjutton är det i Korpilombolo!

Vad tog Per-Richard Molén upp i sitt anförande? Jo, att staten nu måste ta ett ansvar för att lösa Stockholmsproblematiken. Det är inte glesbygden. Det är vår huvudstad. Jag kan dela uppfattningen att trafik-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

problematiken i Stockholm måste lösas, men glöm inte människorna ute i glesbygden, Per-Richard Molén.

Utifrån de förutsättningar vi har haft påstår jag att det är väl avvägt. Vi har gjort en sanering av Sveriges ekonomi som är gigantisk. Vem var det som skapade problemen?

När det gäller det som sades om regeringen vill jag säga att jag tyckte att det kändes en aning besvärande att Per-Richard Molén använde så lång tid av sitt anförande för att kritisera våra statsråd. Även om jag råkar vara utskottsordförande styr jag inte över regeringens arbete, så den debatten tar jag inte.

Anf. 24 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Vi glömmar inte glesbygden, säger trafikutskottets ordförande Monica Öhman. Men gör man inte det? Här finns det förslag från andra partier på mellan 500 miljoner och 750 miljoner kronor mer för 2000 för att rusta upp vägnätet. Det är inte bara i Stockholm, Monica Öhman, utan det är långt ute i glesbygden. Även där gäller det att rusta upp det enskilda vägnätet. Med en borgerlig politik hade vägnätet i dag inte varit så eftersatt och så i behov av rekonstruktion.

Så till en annan sak. Jag ställde några frågor i mitt inledningsanförande till Monica Öhman. Jag vore, fru talman, tacksam om hon på något sätt ville kommentera det önskemål som vi moderater har när det gäller att skapa en hearing om vägnätets kvalitet i Sverige. Det borde vi kunna vara överens om, eftersom det ändå rätt mycket gäller glesbygden.

Det vore också intressant att höra om det skulle vara möjligt att få Monica Öhmans stöd när det gäller en hearing om Stockholmsregionens trafikproblem. De är väl så stora. Det skulle i sin tur kunna ge upphov till ett initiativ från utskottets sida.

Anf. 25 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Det verkar som om det inte finns pengar till något annat än vägar i denna budget. Jag har försökt vädja till ledamöterna att avvakta med vägdiskussionen för att vi ska spara lite grann av kammarens tid, men den återkommer ständigt.

Får jag påminna Per-Richard Molén om att det inte är så att svensk vägstandard har rasat under 1999. Det är ett problem som har pågått under flera år. Jag har faktiskt roat mig med att ta fram en lista för att se hur moderaterna egentligen har prioriterat. För 2000 har man 500 miljoner mer. För 1999 hade man 335 miljoner mer. För 1998 hade man ± 0 . Man godkände alltså regeringens förslag. För 1997 hade man -450 miljoner. Inte har det varit så lysande siffror och så stora ambitioner.

Sedan vill jag också säga en annan sak, som för mig är väldigt grundläggande. Låt oss hålla fast vid det vi har åstadkommit vad gäller saneringen av svensk ekonomi. Låt ekonomin få fungera. Sluta prata skattesänkning och låt oss använda det vi skapar i form av resurser till angelägna områden i Sverige i stället.

Anf. 26 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Det är givet att ett litet parti inte har samma möjligheter, Monica Öhman, att förverkliga sina förslag och tankar som stora partier

har. Men vi har inte tappat framtidstron på något sätt därför att vi i dagens läge råkar vara mindre än vad vi har varit förut.

Nu verkar det som om den minister som sköter våra frågor har tappat framtidstron när det gäller infrastrukturen i Sverige. Vi hör väldigt lite av honom över huvud taget och det är ett dåligt intresse från departementet. Jag anser inte att s och regeringen gör vad som måste göras för att vi ska prioritera kommunikationsfrågorna i Sverige.

Jag tror också att ett samarbete ska kunna förverkligas mellan mittenpartier och moderater, som Monica Öhman tog upp, om det kommer fram förslag från mittenpartierna och Moderaterna som vi alla kan ställa oss bakom. Det tror jag att vi ska kunna göra. Vi har visat det förut, och vi kommer att kunna göra det nu också. Det säger jag som svar på den frågan.

Sedan kan jag få fråga vad socialdemokraterna kommer att göra i riksdagen för att få fart på utbyggnaden och förbättringarna av vägnätet i hela Sverige när nu inte ministern vill ta initiativ till det. Är det så att samarbetet med v och mp hämmar utvecklingen och framtidstron? Den framtidstro som socialdemokraterna har haft förut har tyvärr försvunnit.

Anf. 27 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Vad kommer socialdemokraterna att göra när ministern tydligen inte har något intresse? Jag vill nog påstå att ministern har ett intresse. Men jag måste säga att det är lite förvånansvärt, Kenth Skårvik, att Folkpartiet inte anslår ett öre mer än regeringen just på detta område i budgeten för 2000. Så är ju fallet. Om man inte lägger fram något alternativ uppfattar jag det som om man accepterar det förslag som finns.

Jag råkade i förra veckan i Norrländska Socialdemokraten se att Kenth Skårvik hade ställt en fråga till ministern om vad han tänkte göra för vägunderhållet i Norrlandslänen. Det gläder mig att Kenth Skårvik är intresserad av Norrlandslänen, men hur ska vi klara ut den businessen om moderaterna ska vara de som bestämmer? Det är dit jag vill komma. Moderaterna deklarerar tydligt att de har en bestämd uppfattning i transportpolitiken. Hur ska det gå med Norrland? Hur ska det gå med Dalsland? Vi har haft dalsläningar som har uppvaktat oss väldigt flitigt om sitt vägunderhåll.

Jag kommer för min del att fortsätta att kämpa för mer pengar till framför allt vägunderhållet, för det är oerhört viktigt. Vi har ett vägkapital som förfaller om vi inte gör något. Men allt kan inte göras på en gång. Jag upprepar gärna att detta inte är någonting som har skett under 1999. Det här har pågått i många år.

Anf. 28 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Det är det jag försöker säga. Vi har svårigheter, men vi måste få ha en framtidssyn och uttrycka vad vi tycker att man ska kunna göra i dessa frågor.

Jag har sagt det förut som svar på frågor. Vi har i och för sig lagt mer pengar i år på vägar än vad vi gjorde förra året, även om vi kanske balanserar på samma nivå som socialdemokraterna gör i detta läge. Men vi är helt klara över – jag har sagt det förut – att vi den dagen vi får ett förslag om att man kan bygga ut och göra något åt vägarna kommer att omför-

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

delar pengar. Det här har vi diskuterat, och vi har gjort klart att vi kommer att göra på detta sätt.

Men där kommer det faktum att vi är ett litet parti in i bilden. Vi kan inte förverkliga allting. Vi måste kunna samarbeta med andra för att få fram dessa förverkliganden.

Jag tror att vi ska försöka att lösa problemet. Jag är glad att artikeln har uppmärksammats, för jag tycker att det är anskrämligt att skogsnäringen där uppe ska behöva gå ut och säga att man nu inte kan tänka sig att fortsätta utbyggnaden eller satsa därför att man inte kan få ut sina produkter.

Det är ingen nyhet för i år att vi har sagt detta. Denna syn – att det är nödvändigt att satsa – har vi haft förut när det gäller skogsnäringen.

Anf. 29 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Det bådär gott för framtiden om Folkpartiet är berett är att gå in i diskussionen om hur vi nyttjar resurserna om vi tillskapar dem. Då måste man kanske överge lite grann av skattesänkarteorin. Vi måste försöka styra pengarna till den verksamhet som verkligen behöver dem. Det är inte bara trafikpolitiken. Det finns också mycket annat som vi behöver satsa pengar på. Jag tror att vi kan vara överens om det, men jag höjer som sagt ett varningens finger för det största borgerliga partiet.

Fru talman! Om inte Per-Richard Molén går ut genom draperiet just nu vill jag, eftersom jag ändå har lite tid kvar, kommentera det han sade angående offentliga utfrågningar.

Anf. 30 TREDJE VICE TALMANNEN:

Repliken gäller Kenth Skårvik.

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet har inom ramen för regeringssamarbetet kommit överens med socialdemokraterna om att höja dieselskatten med 25 öre. Det är en start på den skatteväxling som är en förutsättning för att man ska kunna miljöanpassa transporterna. Vi har också kommit överens om en neddragning av medlen till nya vägar samt resten av budgeten.

När det gäller PPP, *public private partnership*, är vi inte överens om mer än att vi ska utreda detta. Sedan dessa rader trycktes i budgetpropositionen har det i vårt östliga grannland blivit uppenbart vad det är fråga om. Den finska regeringen lovade i ett hemligt avtal Skanska att inte höja bränsleskatten eller vidta andra åtgärder för att minska det trafikunderlag som är en förutsättning för betalning av vägar.

Tycker Monica Öhman att det här är schyst? Anser Monica Öhman inte att de transportpolitiska målen ska vara överordnade i trafikpolitiken? På vilket sätt bidrar privat finansiering av nya vägar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen? Tror Monica Öhman att vägkonsortierna är intresserade av att bygga vägar i Norrlands inland?

Anf. 32 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag hade aldrig tänkt mig att man skulle använda alternativa finansieringar i Norrlands inland. Däremot tycker jag inte att vi ska blunda för att det finns vissa vägprojekt som är mycket angelägna. Det

gäller framför allt i de fall då man kanske har satt i gång ett arbete men inte har kunnat fullfölja så att det har blivit full effektivitet.

Det förvånar mig lite grann att Vänsterpartiet nu, när vi ska fatta beslut om budgeten, börjar ifrågasätta det här. I betänkandet är vi överens om att vi ska gå vidare och låta regeringen utreda om det här skulle kunna vara en modell för Sverige och vad det skulle innebära. De enda som deklarerar någon form av avvikande mening är kristdemokraterna. De säger inte nej till alternativa finansieringar, utan de säger att det är dags att vi startar nu och att det ska vara minst tio projekt. Vi övriga vill inte gå så snabbt fram, men vi tycker att det är viktigt att man går vidare och jobbar med det här. När vi justerade det här sades det inte något om detta från Vänsterpartiets sida.

Det är naturligtvis bra att få information från andra länder. Vi var i England. Och vi har t.ex. fått information från Finland. Men vi kan inte hundraprocentigt säga om detta är bra eller dåligt för Sverige om vi inte provar det på något område. Sedan ska vi själva följa utvecklingen. Vi ska se vad som händer med projektet och noga utvärdera det. Det är det bästa sättet för oss att vinna erfarenhet. Tack!

Anf. 33 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det är viktigt att dra lärdom av utländska erfarenheter. Jag lärde mig i England, fru talman, att byggande av nya vägar inte alls löser några av de problem som man har i dag i trafiken. Det var ett bestående intryck. Där har man dessutom höjt bränslepriserna, så att de ligger högst i Europa. Bensinen i Storbritannien kostar 11,30 kr per liter.

Men jag ska återgå till det som jag frågade om, nämligen privat finansiering av vägar. Det är faktiskt en ny budgetprincip. Vi fattar beslut i dag som sedan ska betalas av de beslutsfattare som kommer efter oss. Anledningen till att man har ifrågasatt den här principen i Finland har att göra med hur man uppfattar demokratin. Har vi något mandat att fatta beslut för dem som kommer efter oss? Hur ska man klara av att överföra mer pengar från investeringar till underhåll i framtiden – om man skulle vilja det – om man redan har tecknat in hela sitt utrymme i budgeten för återbetalning av de vägar som ens föräldrar har fattat beslut om? Detta tycker jag är ganska omoraliskt.

Vi gick med på att utreda det här eftersom det är på tapeten. Jag hade hoppats att utredningen skulle resultera i en avvägning när det gäller huruvida det här leder till en uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Jag undrar om Monica Öhman kan svara på frågan: På vilket sätt skulle PPP kunna bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen?

Anf. 34 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Jag kan hålla med Karin Svensson Smith om att vi låser upp kommande riksdagar och regeringar. Men jag höll på att säga: Gör vi inte det i dag? Alla de stora projekt som är i gång handlar om lånade pengar. På det sättet är de redan upplåsta. Vi har sett bilder på hur mycket som ska betalas varje år och hur det kommer att se ut framgent. Det är en ganska vanlig princip.

Man kan vända på frågan och säga så här: Av vilken anledning ska *en* generation betala ett stort infrastrukturprojekt som ska användas av flera generationer? En solidarisk betalning av flera generationer kanske är det

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

bästa. Sedan finns det naturligtvis ett bekymmer. Det ska vi inte sticka under stol med. Vi skulle behöva ha mycket mer pengar än vad vi har.

Låt oss, sedan man har utrett vilka förändringar som måste ske, prova det här! Vi har en budgetlagstiftning som man måste titta på. Vad behöver man eventuellt göra i det avseendet? Den här utredningen behövs alltså. Låt oss gå in i den här processen! Det känns på något sätt som om Vänsterpartiet vill stoppa det här för att det är ett hot och för att det byggs för många vägar i och med det. För mig är det viktigt att vi kan fullfölja en del av de projekt som ligger. Man får titta på vart och ett och se om det är lämpligt. Men förhoppningsvis kan det också bli någon krona mer till vägunderhåll om vi kan finansiera de nya sakerna på ett annat sätt.

Anf. 35 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Frågan var om trafikutskottets ordförande hade vaknat på fel sida. Det tycker inte jag. Jag tycker att hon är lika glad och trevlig som hon är i utskottet. Däremot vill jag bemöta några saker som Monica Öhman har sagt om oss kristdemokrater.

Monica Öhman säger att marknad, konkurrens, avreglering etc. är mål för de borgerliga partierna. För vår del är de inte bara mål. För kristdemokraterna är de också medel för att man ska komma fram till ökad välfärd, en bättre transportpolitik osv.

Monica Öhman frågar hur en borgerlig – jag skulle vilja säga icke-socialistisk – trafikpolitik skulle se ut. Vi har ju facit på detta från 1992–1994. Det var förvisso en mycket ansträngd ekonomi i Sverige, men vi hade en regering som insåg att det måste satsas på infrastrukturen för att det skulle bli bättre villkor för näringslivet och bli mer jobb i Sverige. Man kan jämföra hur mycket pengar som satsas på infrastrukturen i dag med hur mycket som satsades under den perioden.

Låt mig ge några exempel när det gäller glesbygden; jag vill sedan fråga Monica Öhman om det. Fyrpartiregeringen satsade 600 miljoner på Blekinge kustbana, en järnväg som har fått ett riktigt lyft. Tyvärr har inte Banverket lyckats använda pengarna på rätt sätt. Fjärrblockeringen är fortfarande inte färdigutbyggd, trots att pengarna kom för sex år sedan. Vilken regering drog i gång Inlandsbanan? Vem bryr sig om Norrlands inland, Monica Öhman? Vilket parti är det som i dag begär mer pengar till Inlandsbanan?

Anf. 36 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Man satsade mycket 1992–1994, säger Johnny Gylling. Det kanske man gjorde. Man hade höga ambitioner och ville mycket. Men hur såg det ut sedan när räkningarna började ramla fram ur skrivbordslådorna?

Det är klart att ingen – inte vi som enskilda personer, inte staten och inte någon annan – kan leva på krita hur länge som helst. Vi har haft ett jättejobb med att sanera den här ekonomin. Vi får verkligen se upp så att vi inte återigen hamnar i det läget. Det tror jag varken Johnny Gylling eller jag vill. Vi vill inte vara skuldsatta på det sättet, så att man inte kan göra någonting och inte har någon frihet.

Nu har vi vänt skutan. Nu kan vi se framåt. Låt oss då hålla fast vid den ekonomiska politiken och se till att det här fortsätter att bära! Då

kanske vi också kan få dessa pengar till det som vi från utskottets sida tycker är angeläget, nämligen infrastrukturen.

När det talas om Blekinge kustbana må jag i ärlighetens namn säga att det börjar bli detaljer. Det avstår jag från att kommentera.

Jag kan dock dra mig till minnes vem det var som diskuterade och hur det diskuterades när det gällde Inlandsbanan. Det var inte den dåvarande kommunikationsministern som var den aktive. Det kom också en lösning till stånd. Man har hittat en form för Inlandsbanan. Det är bara att gratulera IBAB, som i dag trafikerar den och som det går riktigt bra för.

Anf. 37 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag anser inte att satsningarna på infrastruktur ledde till de ekonomiska problemen för Sverige. Tvärtom hjälper ju infrastrukturen till att stärka näringslivet och skapa fler jobb i Sverige.

Men vi pratade om glesbygd. Monica Öhman menar att kristdemokraterna ansluter sig för mycket till moderaterna och att en sådan politik blir glesbygdsfientlig. Det var den anklagelse som kastades ut här. Då vill jag fortsätta med att fråga: Hur kan ni höja dieselskatten nu? Vad innebär det för exempelvis skogsbruket i Norrlands inland? Hur kan det hjälpa glesbygden?

Banavgifterna på Öresundsbron har diskuterats. Jag ska inte bli tjatig om detta, men hur kan det stärka glesbygden när man i framtiden får vara med och betala de avgifterna när man åker tåg i Norrland? Och hur ska ni kunna regera ihop med Vänsterpartiet och Miljöpartiet på trafikpolitikens område, när de två öppet och klart deklarerar att de vill dra ned på väganslagen och ni beklagar er över att pengarna inte räcker till för vägarna i glesbygden?

Anf. 38 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Nu är det ju inte jag och Johnny Gylling som avgör hur någon regering ska se ut – tror jag, i alla fall. Frågan om hur regeringsbildningar i framtiden ska se ut får skjutas på framtiden.

När det gäller dieselskatten hade jag faktiskt väntat på att få den frågan. Jag ska ärligt och uppriktigt säga vad jag tycker om den. Jag har sagt offentligt, och jag kan upprepa det så att det står i riksdagens protokoll, att jag tycker att detta kom vid fel tillfälle. Vi har en besvärlig situation när det gäller åkeriernas konkurrensmöjligheter gentemot framför allt andra länder. Vi har en besvärlig situation i glesbygden, där många människor måste köra långa sträckor för att få daglig service, för att komma till ett jobb osv. Men 25-öringen är en del av en helhet, bl.a. vårt utgiftsområdes budget. Jag accepterar helheten, och då får jag också ta den negativa del som 25-öringen innebär. Det är min syn på 25-öringen.

Till det kan läggas att bränslebolagen just nu är väldigt duktiga på att höja priserna.

Rent allmänt kan jag säga om detta med vägarna och vägstandarden att det blev precis som jag befarade. Vi hade inte så mycket mer att diskutera från trafikutskottets sida, utan det blev vägar. Nu kommer det väl en omgång vägar till, vad jag förstår. Jag vidhåller dock: Vi behöver göra vissa insatser när det gäller rena investeringar, men vi behöver framför allt se till att pengarna på underhållssidan ökar.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Anf. 39 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Sveriges framtid som en industrination där konkurrenskraft mäts i effektivitet och lönsamhet är mycket nära förknippad med vilket ansvar vi politiker tar för vårt infrastrukturnät. Sveriges handikapp på grund av avståndet till våra viktigaste kunder nere i Europa är betydande, och därför måste vi inte bara vara lika effektiva som omvärlden; vi måste vara ännu lite bättre för att inte redan i utgångsläget hamna i ett negativt konkurrensläge. Vägar och järnvägar av godtagbar standard krävs för att insatsvaror och färdiga produkter i rätt tid, till rätt pris och med minsta möjliga miljöpåverkan når sina kunder, samtidigt som trafik-säkerheten måste hållas på en hög nivå.

Från Moderata samlingspartiet har vi under en lång följd av år hävdad betydelsen av just detta, och i årets anslagsmotion understryker vi ytterligare vikten av ökade anslag till vägarna för att därmed bryta den trend av stagnation och tillbakagång som tyvärr alltför jämnt präglar regeringspolitiken. Tvärtemot vad som utlovats i regeringsdeklarationerna de senaste åren underlåter regeringen att genomföra det infrastrukturprogram som riksdagen redan beslutat om. Senaste vägplanen hann knappt lämna departementet förrän regeringen genom neddragningar och omdispositioner ändrade sina egna målsättningar. Vägplanens långsiktiga mål skjuts framåt i tiden, och redan trafikfarliga vägsträckor riskerar skörda nya offer därför att varken underhåll eller nyinvesteringar kan genomföras enligt fastställda planer.

Nollvisionens mål, som enhälligt har antagits här i kammaren, har hitintills inte närmat sig sitt förverkligande utan tenderar att vara en vision utan verklighetsförankring. Antalet döda i trafiken minskar inte, och alltför många olyckor inträffar på just sådana vägnivåer som sedan länge identifierats som farliga och därför självklart redan borde ha åtgärdats. Regeringens elvapunksprogram för ökad trafiksäkerhet är i och för sig ett vällovt försök med det gamla knepet att kasta in jästen efter degen i ugnen, men utan erforderlig medelstillsättning är denna åtgärd mera ägnad att försöka tillfredsställa en vresig opinion än att kraftfullt åtgärda försumligheter i vägunderhållet.

Fru talman! I vår motion till årets riksdag *Sverige på väg* lyfter vi fram vår syn på hur vi vill förändra den rådande vägpolitiken genom effektivisering och bolagisering av Vägverket och genom att med höjda anslag ge både det svenska näringslivet och privatbilismen tillgång till bättre vägar. Neddragningen av Vägverkets egen verksamhet, till förmån för ökad upphandling i konkurrens, har tydligt visat att kostnaderna för utfört underhåll och nyproduktion minskat. Vi har fått mer väg för varje insatt krona. Vägverket ska med vårt synsätt fortsätta avvecklingen av sin verksamhet i egen regi och i stället utvecklas till att vara en kompetent upphandlare av tjänster för behoven såväl på underhållssidan som vid nyproduktion. I reservation 3 tar vi upp problematiken kring just denna fråga.

Den socialdemokratiska vägpolitiken leder till en utarmning av vägstandarden, och den upprördhet som vi politiker möter från våra uppdragsgivare anser jag vara både förståelig och berättigad. Vid alla de uppvaktningar vi i trafikutskottet tar emot möts vi av företrädare från alla delar av landet som visar sin tydliga irritation över sakernas tillstånd. Utlovade projekt som inte genomförts, långa vägnivåer som inte klarar

bärigheten och alla de områden, såväl i norr som i söder, som inte klarar tjällossningen har vi i utskottet matats med under många år. Engagerade företrädare för näringslivet, nära lierade med lokala och regionala politiska företrädare, har berättat om bekymmer för den egna bygden och om industrins problem att klara nödvändiga transporter. Alla – säger alla – har fått återvända, vänligt bemötta men med det samlade beskedet att pengarna inte räcker till. Utskottet har inte kunnat ge några löften om snar bättring.

Fru talman! För ungefär en vecka sedan besökte utskottet Vägverket i Borlänge. Där fick vi lyssna till vittnesbörd från alla regionchefer ute i landet. Budskapet var kristallklart: Utan ökade anslag kan vi inte genomföra de planer som redan är beslutade, och det befintliga vägkapitalet håller på att devalveras. Allra störst är problemen i storstadsområdena och i de områden där vår viktigaste näringsgren, skogsindustrin, hämtar sina råvaror. I Norrlands inland, i Dalsland–Värmland-regionen och i Götalands inland, för att nämna några delar av landet, är problemen på detta område mycket stora. Avstängda vägar, med råvarubrist och stora logistikproblem för företagen som följd – och naturligtvis stora bekymmer även för de boende i dessa områden – är knappast den bästa förutsättningen för att utveckla eller ens behålla befintlig verksamhet. Boende i områdena, som inget hellre önskar än att kunna leva och verka i sin hembygd, drabbas naturligtvis av missmod. Talet om att hela Sverige ska leva klingar falskt bland alla dessa drabbade.

Näringslivets reaktioner låter inte heller vänta på sig. Nyligen redovisade en av landets stora skogskoncerner att man avvaktar med en tänkt miljardinvestering i Norrland, därför att råvaruförsörjningen på grund av det dåliga vägnätet inte kan garanteras. Därigenom hotas redan befintliga arbetsplatser, och det nytillskott av jobb som kunde kommit till uteblir. Om endast bråkdelar av den tvivelaktiga satsningen på Botniabanan använts på vägnätet i denna del av landet, kunde hela denna problematik redan ha lösts. När ska regeringen och Socialdemokraterna inse att tillväxt och nya jobb kräver bättre infrastruktur? Låt oss hoppas på att vi får något försök till svar på frågan under debattens gång.

Fru talman! Den pågående nedrustningen av det svenska vägnätet måste brytas. Investeringsnivån måste höjas och ökat anslag för underhåll av det befintliga vägnätet måste komma till stånd. Beskattningen av svenska bilister beräknas, beroende på vilka skatter som hänförs direkt till bilinnehav, biläggande och utnyttjande av fordonen, till någonstans mellan 45 och 60 miljarder kronor. Bilisters krav på rimliga proportioner mellan skatter och avgifter för utnyttjandet av det samlade vägsystemet och den jämförelsevis ringa satsning som statsmakten gör för att bibehålla och upprusta vägarna anser vi är förståeliga. Bilismen har utvecklats till att vara en pålitlig källa för nya och allt högre skatter utan att investeringstakten på vägområdet ökar.

Fru talman! Kraven på snabba och tillförlitliga transporter blir större allteftersom varuflödena ökar. De allt större godsvolymererna ger ytterligare belastningar på vägsystemet. Samtidigt stiger värdet av godset mätt i utförda tonkilometer. Detta ställer ytterligare krav på *just in time*-transporter.

Regeringens höjningar av skatter, typ den föreslagna höjningen av skatt på diesel som ju redan har diskuterats, avvisar vi som en framkom-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

lig metod. Ensidiga svenska skattepålager drabbar svensk åkerinäring och gynnar i stället konkurrenter från andra europeiska länder. Dessutom medför de en fördyring av våra exportprodukter med effekter på vår totala konkurrensförmåga gentemot omvärlden.

Effekterna av denna skattepolitik ser vi dagligen på våra vägar, där antalet utlandsregistrerade fordon ökar för varje dag. Att dessa fordon kör på ett bränsle med betydligt lägre miljöklass talar ytterligare för att den svenska skatte- och avgiftsmodellen är kontraproduktiv i flera avseenden. Att många av dessa utländska fordon dessutom framförs i strid med gällande svensk lagstiftning talar ytterligare för att åtgärder snabbt måste sättas in för att ge svensk åkerinäring en rimlig chans att överleva. Rapporter från såväl SIKA som Växjö Universitet understryker dessa slutsatser.

Regeringen har ett flertal gånger ställt i utsikt förändringar för att komma till rätta med just detta problem, men hitintills saknas åtgärder helt. Löften, fru talman, kan ha sitt värde, men om de inte förverkligas motverkar de sitt eget syfte. Men jag förutsätter att Hans Stenberg, som kan de här frågorna och som kommer senare i debatten, kan ge ett besked om vilka förbättringar partiet och regeringen är på väg att gå emot också på detta område.

Fru talman! I den moderata trafikmotionen har vi tagit upp frågor om hur vi vill förändra svensk vägpolitik och därigenom förbättra den dåliga vägstandard som vi har i dag, vilken redan har beskrivits, och samtidigt ge utrymme för nyinvesteringar.

Inledningsvis föreslår vi en höjning av väganslaget med 500 miljoner det närmaste budgetåret, vilket redan har kommenterats. För de därefter kommande två respektive tre åren vill vi öka väganslaget med ytterligare 500 miljoner per år. Summan blir alltså 3 miljarder högre för den närmaste treårsperioden än summan i det budgetalternativ som har presenterats.

Denna åtgärd ska kunna ses som en språngbräda för den större satsning som vi vill göra de därpå följande åren. Vi vill då, som också har redovisats, av medel som anvisas genom försäljning av statlig egendom direktfinansiera väginvesteringar på upp till 30 miljarder utöver nuvarande budgetanslag. Start för detta projekt kan ske nästkommande valperiod.

I den nya och mer framåtsyftande vägpolitik som vi moderater arbetar för kommer inte de finansieringsformer som vi i dag traditionellt använder att kunna motsvara efterfrågan på ett vägnät som uppfyller kraven. Nya finansieringsformer måste få prövas, och den diskussion som redan har startat i kammaren om den s.k. PPP-modellen måste nu flyttas ut från sammanträdesrummen för att kunna förverkligas.

Vi är fullt medvetna om att vägar och andra trafikanläggningar, projekterade och finansierade av privata aktörer, är en framtida kostnad som belastar statens budget. Men modellen, som prövats på olika håll i världen, bör ges en möjlighet att prövas också här i Sverige. Minskade anläggnings- och driftskostnader redovisas i de länder där metoden tillämpats. Detta i kombination med möjligheten att trafiksätta en väg ett antal år tidigare än planerat är de plusfaktorer som gör att försöket bör få en chans till förverkligande. Utskottets positiva skrivning om skyndsamhet i

regeringens ställningstagande i denna fråga understryker samsynen om behovet av dessa nya finansieringsformer.

Fru talman! Den stora trafikökning som vi redan i dag känner av, inte minst i våra storstäder, ställer krav på ytterligare finansieringsmodeller. Utöver vad som kan komma ut genom användandet av PPP eller liknande typ av finansiering kommer nya och berättigade krav på väginvesteringar att ställas av bilisterna.

I många länder används avgiftsfinansiering för att betala nya vägprojekt. Vi moderater har en beredskap för att pröva ett partnerskap mellan entreprenörer och väghållare för att på detta sätt kunna finansiera efterfrågade och nödvändiga vägprojekt. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett ställningstagande även i denna fråga.

Fru talman! Det eftersatta underhåll som vi konstaterar har vidlatit det allmänna vägnätet har till stor del också drabbat det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. Dessa nästan 75 000 km väg, som utgör en livsnerv för stora delar av den svenska landsbygden, har genom omläggningar av statsbidragen inte fått kompensation för den kostnadshöjning som drabbat dess verksamhet. I vår vägmotion belyser vi just den frågan, och utskottet ställer i utsikt att den av regeringen utlovade översynen av regelverket för just det enskilda vägnätet ska leda till en rimlig anslagshöjning. Enligt vår mening måste regeringen slutföra denna översyn snarast och därefter återvända till riksdagen med förslag om medelsförstärkning.

Fru talman! Med moderat infrastrukturpolitik vill vi bana väg för ett samhälle med tillväxt, framtidstro och nya jobb.

Låt mig avsluta, fru talman, med att instämma i Per-Richard Moléns yrkande.

Anf. 40 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Lars Björkman kritiserar de hittills vidtagna åtgärderna för att uppnå nollvisionen. Men jag förstår inte hur Moderaterna anser att målet ska nås med tanke på att hälften av de omkomna i fordonsolyckor saknade bilbälte. Många förare är drogpåverkade, och överskridande av hastighetsgränserna är snarare regel än undantag. Hur ska man kunna minska antalet dödsoffer med hjälp av ökade väginvesteringar?

Fru talman! Är Lars Björkman beredd att vaddera vägarna för att anpassas till berusade och bälteslösa bilister som kör för fort? Ska man ta nollvisionen på allvar måste man se vad som är orsaken till dödsolyckorna.

Vidare framgick det av Lars Björkmans anförande att transportökningar på vägarna är något eftersträvarsvärt. Men jag undrar om vägtrafiken är särskilt rationell i någon aspekt när genomsnittshastigheten på Essingeleden varje morgon och kväll är 6–7 kilometer i timmen och varje fordon i genomsnitt förbrukar 2 ½ liter bensin per mil, trots att vi har investerat miljarder för att försöka få vägarna i Stockholm att fungera. Är det inte dags att tänka om och se att det finns mer rationella och energisnåla sätt att förflytta människor till och från sina arbeten?

Om man ska värna om näringslivets transporter och *just in time*, måste biltrafiken i storstadsområdena minska. Är Lars Björkman beredd att vidta åtgärder för detta?

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Anf. 41 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Hur ska vi nå målet om nollvisionen? Den som sitter med lösningen är välkommen att presentera den.

Vårt bidrag i den debatten är i dag detsamma som det har varit under en följd av år, dvs. genom att bygga bort i första hand de mest trafikfarliga vägvagnsnitten vill vi medverka till att antalet olyckor kan sjunka. Det försök som regeringen och Vägverket har redovisat kan i och för sig vara en metod att åstadkomma effekter. Men det förutsätter, fru talman, att man är beredd att skicka med pengar. Utan pengar kommer inte fällorna att kunna byggas bort.

En rationell vägtrafik: Ja, fru talman, Karin Svensson Smith och vi moderater har i grunden helt olika uppfattningar om vägtrafikens möjligheter och villkor för att utvecklas. Vi menar att vägtrafik måste få utvecklas efter de behov som ställs på vägtrafik men naturligtvis inom rimliga gränser. Men vi avvisar definitivt den metod som innebär att med hjälp av lagstiftning eller tvångsskattemedel driva trafikanterna till att söka sig andra lösningar som kan vara orationella, oekonomiska och olämpliga. Att höja bensin- och dieselskatter till en nivå där man inte har råd att åka drabbar de betalningsgrupper som jag trodde Karin Svensson Smith gärna ville hålla om ryggen, nämligen de svagaste i samhället.

Anf. 42 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vi kan diskutera vad som är rationellt eller inte. Jag konstaterar att miljoner människor sitter morgon och kväll i en låda av plåt som väger ungefär ett ton och förflyttar sig med en hastighet som man lätt kan åstadkomma genom att gå. Priset är luftföroreningar, buller och olägenheter av en mängd andra slag. Det är inte ett rationellt sätt att förflytta sig. Moderna städer, t.ex. Singapore, inför trängselavgifter och välgavgifter för att människor ska göra mer ändamålsenliga transportval. Jag tror att varje modernt parti måste ansluta sig till detta.

Fru talman! Det är riktigt som moderaterna säger, nämligen att vi har helt olika syn på målet för transporterna. Vi tycker att de transportpolitiska mål som riksdagen har fattat beslut om ska gälla. Man ska inte behöva riskera att omkomma i trafiken. Lars Björkman hörde lika bra som jag hur Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör i Borlänge redovisade vad som är orsakerna till trafikdöden.

Då går det rimligen inte att framhärda att man med hjälp av vajrar eller inklädnad av berg ska klara nollvisionen om man samtidigt inte vidtar de åtgärder som behövs. De som omkommer i trafiken i dag motsvarar i antal en Estoniaolycka varje år. Borde inte moderaterna läsa på och återkomma med lite andra förslag om de verkligen menar allvar med att folk ska kunna färdas säkert på vägarna?

Anf. 43 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Till skillnad från den metod som Vänsterpartiet och Karin Svensson Smith vill använda sig av, nämligen att med tvångsmedel och lagstiftning styra trafiken i vissa riktningar, är vi på detta område, som på alla andra områden, uttalade anhängare av valfrihet. Människor ska så långt möjligt själva ha bestämmanderätten.

Vill man ta obehaget av att sitta i en bilkö, är det inte Karin Svensson Smith eller någon annan som ska säga: "Aja, baja, så får du inte göra. Du

måste anpassa dig till de regler vi vill stifta, nämligen att använda andra trafikmedel.”

Däremot – och där är vi överens – är vi beredda att satsa på en rationell kollektivtrafik. Den är nödvändig inte bara i storstäderna utan måste också upprätthållas över de allra största delarna av landet. Naturligtvis kan glesbygden i vissa fall undantas, eftersom det där inte går att bygga ett tillräckligt tätt kollektivtrafiknät. Men i övriga delar av landet går det att satsa på den delen. Så långt är vi helt överens.

Än en gång trafiksäkerhetsperspektivet: Vi har olika uppfattning om hur det ska lösas. Vi menar att de trafikfarligaste vägarna måste byggas bort. Det går att temporärt sätta ned hastigheten på kortare vägsträckor. Men att med hjälp av generellt sänkta hastigheter säga att vi därigenom når trafiksäkerhetsmålet är att underkänna den moderna utvecklingen – där bilen är en nödvändighet för såväl storstadsbor som glesbygdsbor. Vi tänker slå vakt om att den rättigheten bevaras.

Anf. 44 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är lätt att instämma i det mesta av vad Lars Björkman beskriver om läget på våra vägar runtom i landet. Där har både Centerpartiet och Moderaterna anslagit mer pengar. Jag lyssnade noga på Lars Björkman och Per-Richard Molén, och jag hörde väldigt lite om hur moderaterna ser på viktiga delar av transportpolitiken när det gäller att uppnå en god miljö och när det gäller att uppnå regionalpolitiska mål, som också är viktiga delar i de transportpolitiska målen.

Jag vill höra Lars Björkman säga något om vilka ambitioner moderaterna har på miljöområdet. Ställer ni upp på det förslag som vi från Centern har sagt om att forma en nollvision för fossila bränslen och successivt fasa ut, halvera, fossila bränslen och introducera miljöriktiga och hälsoriktiga bränslen under en tioårsperiod? Är moderaterna med på att höja ambitionerna på det området?

Jag tycker att det skymtar fram att moderaternas ambitioner inte är så hundraprocentiga när det gäller regionalpolitiken. Lars Björkman säger att det är tvivelaktiga satsningar på Botniabanan. Vi borde vara överens om att banan kommer att ha en oerhört stor betydelse för den regionala utvecklingen i den norra delen av vårt land.

Vad har Lars Björkman och moderaterna att säga när er starke man i Stockholm, Elver Nilsson, vill ha 30 miljarder kronor för att bygga kringfartsleder och återupprätta Dennispaketet för att satsa storskaligt? Vi fick ju höra att man i England inte längre tror på de storskaliga modellerna att bygga nya vägar för nya bilar och mer trafik. Förstod moderaterna samma sak som vi av det som framkom i England, dvs. att den tiden är förbi? Det är nu fråga om andra lösningar, dvs. satsningar på kollektivtrafik, satsningar på miljöstyrande vägavgifter och annat som kan lösa problemen. Jag är rädd för att om Elver Nilsson vill ha 30 miljarder kronor av den moderata budgeten blir det lite pengar över till det övriga landet.

Anf. 45 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag tror inte att Elver Nilsson är ensam om att vilja ha mer pengar till den region man företräder. Jag tror att samtliga politiska företrädare från samtliga politiska partier ställer sig upp i olika sammanhang och säger att just deras region behöver mer pengar. Jag ska inte stå

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

här och ha någon uppfattning om Elver Nilssons eller någon annans begäran är mer eller mindre berättigad. Men vi är helt klara över att storstadsområdena rent allmänt behöver – precis som övriga delar av landet – mer pengar för att klara de trafikproblem man redan i dag står inför. Vi kommer att driva vår politik åt det hållet.

Sven Bergström efterlyser de regionalpolitiska målen. Vi har en regionalpolitik där vi i första hand vill använda oss av de generella metoderna. En av de förutsättningar som krävs för de områden Sven Bergström håller under armarna, är att satsa på de glesbygdsvägar som i dag är hindret för att skogsindustrin ska våga bygga ut. Vi är överens. Det är den typen av generella regionalpolitiska målsättningar som vi jobbar mot. Vi ska med gemensamma krafter kunna nå ett sådant mål, där det ska vara en säkerhet i framförhållningen som ger optimism för det näringsliv vi är så beroende av ska utvecklas för framtiden.

Sedan var det nollvisionen för fossila bränslen. Just nu pågår en diskussion på olika nivåer i detta hus om det svenska ställningstagande kring hanteringen av skattefrågorna och det fossila bränslet. Om det finns en ekonomiskt rimlig förutsättning att vi kan använda inhemska fossila bränslen, kommer vi inte att agera bromskloss i de frågorna. Där kan vi ha en samsyn.

Fru talman! Vi vidhåller att det är tvivelaktiga satsningar på Botnia-banan. Om de pengarna fått användas för vägarna – det har talesmän från den region Sven Bergström representerar mycket tydligt uttryckt – hade det blivit en bättre regionalpolitisk effekt.

Anf. 46 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Lars Björkman säger rimliga ekonomiska förutsättningar. Jag utgår från att det var en felsägning när han sade inhemska fossila bränslen. Lars Björkman menar naturligtvis miljöriktiga bränslen, förnybara bränslen.

Vad är då rimliga ekonomiska villkor? Det är ju så att i ett inledningsskede måste man ha en politisk vilja för att åstadkomma någonting. Vad jag funderar över är: Har moderaterna en politisk vilja att på bred front introducera och ge förutsättningar för att få in dessa miljöriktiga bränslen som är bättre för hälsa och miljö än vad de gamla fossila bränslena är? Är ni beredda att vidta några åtgärder och inte bara lita på marknadsmekanismerna i den frågan?

Sedan säger Lars Björkman att vi håller de här områdena under armarna. Jag tycker inte att det är något särskilt kul uttryck. Vad Norrlandslänen och andra landsbygdslän begär är inte att någon ska hålla dem under armarna utan att man ges rättvisa villkor. Vi vet att dessa delar av vårt land bidrar med enorma rikedomar för den totala ekonomin här i landet när det gäller skogen, vattenkraften och gruvorna. Vi behöver inte hållas under armarna, men vi måste få rättvisa villkor. Vi borde kanske få tillbaka en del av de resurser vi bidrar med t.ex. när det gäller vattenkraften.

Anf. 47 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Låt mig på en punkt säga att jag är överens med Sven Bergström. Uttrycket hålla under armarna kan jag mycket väl skriva om till att vi ska ge näringslivet de förutsättningar som krävs för att man på

konkurrenskraftiga villkor ska kunna hävda sin existens gentemot konkurrenterna oavsett var i landet de finns. Låt oss glömma uttrycket som sådant.

Med politisk vilja, säger Sven Bergström, måste man tala om hur man vill styra utvecklingen. Låt mig säga att om det är så att det här bränslet visar sig ha den största ekonomiska nyttan just när vi gör om det till biobränslen, vilket ju inte på något sätt är klarlagt, då kan jag personligen säga att jag är beredd att ställa mig bakom en politik som innebär att vi ska pröva en ökad inblandning av biobränslen.

Men det gäller först när de här villkoren är uppfyllda. Det finns alltför många som i dag med högre eller lägre röstläge hävdar att det här är det enda riktiga sättet att använda de biobränsletillgångar vi har och som inte ska användas till att bygga spånplattor eller till att såga. Men så enkel är ju faktiskt inte problematiken. Det vet jag också att Sven Bergström mycket väl känner till. Det finns andra användningsområden för biobränslen. Först ska vi klarlägga om vi ska elda de fossila bränslena i de anläggningar som ger värme och möjligen kraft, om vi ska använda dem till att utveckla biobränslen eller om vi ska hitta andra områden där de är bättre lämpade och där vi kan göra det både bränsleeffektivt, miljöeffektivt och ekonomiskt.

Jag har inte det underlaget i dag att jag kan ge ett konkret svar. Men låt oss säga att vi är nyfikna på resultatet och följer det med spänning. Vi är positiva till en lösning som innebär att vi kan använda det inhemska biobränslet på det mest miljöriktiga sättet.

Anf. 48 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation nr 1 i den här delen av debatten, som handlar om vägtrafiken.

När det gäller vägtrafiken har Kristdemokraterna i det här betänkandet, som sagt, reserverat sig i reservation 1 som handlar om alternativ finansiering av infrastrukturen, det som kallas för PPP-modellen, och i reservation 3 som handlar om att vi anser att Vägverkets produktionsverksamhet bör ombildas till ett av staten helägt aktiebolag.

I ett särskilt yttrande anger vi, som Johnny Gylling tidigare sade, också att vi hade velat tillföra anslaget A2, Väghållning och statsbidrag, 300 miljoner kronor mer än majoriteten vill. Jag vill ge en bakgrund och motivering till att vi vill satsa extra på väghållningen och trafiksäkerheten och utveckla hur vi vill se PPP-modellen i snar funktion.

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter. Det är välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land ska kunna utveckla välståndet och öka sysselsättningen och tillväxten.

Transporterna belastar dock miljön, och därför måste vi göra ytterligare insatser för att framför allt minska de skadliga utsläppen. Vi föreslår t.ex. en kraftigt höjd skrotningspremie för att snabbare få bort de bilar som saknar katalysator och öka nybilsförsäljningen. Vi vill också ha större inblandning av etanol och metanol i bensinen. Däremot ställer vi oss avvisande till att chockhöja priset på bensin eller diesel.

Men, fru talman, det behövs ökade investeringar i vägarna också för trafiksäkerheten. Trots bättre fordon och vägar innebär den ökade trafiken att risken för olyckor ökar. Sedan 1950 har persontransportarbetet i

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Sverige femdubblats. Persontransporter med bil beräknas öka med 1,3 % per år fram till 2010.

Statistiken är alarmerande. Antalet dödade i trafiken har under åren 1996, 1997 och 1998 legat konstant kring 540 per år. 60 000 årligen skadas på något sätt, varav 3 000 invalidiseras för livet. Hälften av dem som dör före 30 års ålder gör det just i trafiken. Trafikskadorna kostar i dag samhället ca 40 miljarder kronor per år.

Detta är inte acceptabelt. Vägtrafiken kan inte årligen få skörda över 500 människoliv. Nollvisionen måste återupprättas. På hårt trafikerade vägsträckor vill vi kristdemokrater att fyrfiliga vägar med mitträcke byggs. För att klara av en snabb utbyggnad av olycksdrabbade vägsträckor bör alternativa finansieringssätt prövas. Regeringen har dock ännu inte satt i gång med detta arbete. Vi vill också fråga: Vad händer med väginspektionerna och påföljdssystemet? Vad händer med möjligheten för storstäderna att införa vägavgifter och på det viset reducera trängseln och miljöutsläppen?

Resurserna för att bygga och underhålla infrastruktur kan med sina 12,8 miljarder kronor synas väl tilltagna, men om man väger in de faktorer som jag nyss nämnt märks det att det inte är tillräckligt som görs. Att minska investeringarna i infrastrukturen straffar sig i längden. I flera länder har man slutat använda infrastrukturen som en restpost i budgeten. Det är, menar vi kristdemokrater, dags också för Sverige att anlägga ett långsiktigt perspektiv. Visserligen görs det rullande tioårsplaner, numera med starka regionala inslag, men ofta punkteras projekten av att anslagen minskas eller "fryses" under viss tid.

Ett konkret exempel på hur illa det kan bli är ju hanteringen av E 4 utanför Markaryd, som vi gång på gång har uppmärksammat i trafikdebatten. Efter en långdragen planeringsprocess med Vägverket, kommunen och flera hundra mark- och fastighetsägare inblandade, flyttade regeringen plötsligt projektmedlen till en annan plats. Vägverket, som planerat att bygga bort en farlig sträcka, stod plötsligt utan medel, och ombyggnaden har nu fördröjts väsentligt. Det har skett dödsfall, uppmärksammade i medierna, som inte hade behövt ske om det här hade blivit annorlunda. Berörda människors förtroende för statsmakten och myndigheter ökar inte efter sådana händelser.

Ett sätt att få en stabil ekonomisk grund för infrastrukturinvesteringar kan vara alternativa finansieringssätt av typen PPP, *Public Private Partnership*. I budgetpropositionen 1999/2000 skriver regeringen: "Regeringen anser det mycket angeläget att man skyndsamt prövar möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och avser att studera för- och nackdelar med alternativ finansiering av vissa infrastrukturprojekt." Vad väntar då regeringen på? Tre utredningar har gjorts, och trafikutskottet har dessutom tidigare i betänkande 1998/99:TU8 uttalat stöd för alternativa finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar:

För det första har Statskontoret 1998, efter samråd med Regeringskansliet, närmare studerat PPP-modellen och presenterat sin bedömning i rapporten *Privatfinansiering genom partnerskap*, 98:12. Statskontorets slutsats är att de positiva effekterna av PPP överväger.

För det andra har Vägverket på regeringens uppdrag utrett möjligheterna till och förutsättningarna för alternativ finansiering av väginvesteringar med direktavskrivning. Rapporten presenterades den 15 december

1998 och reviderades den 4 januari 1999. Enligt rapporten kan alternativ finansiering kombinerad med annan riskfördelning och nya incitament innebära förbättrad effektivitet i form av lägre kostnader och förbättrad kvalitet samtidigt som pengar temporärt frigörs för andra ändamål utan att det offentliga inflytandet över vägtjänsterna går förlorat.

För det tredje har Kommunikationsforskningsberedningen, KFB, i sin skriftserie om alternativ och idéer inom transportpolitiken i nr 1 i år publicerat docent Nils Bruzelius analys under titeln *Nya metoder för finansiering av vägar*. KFB:s eller Bruzelius slutsatser är övervägande positiva för att införa avbetalningsfinansiering av vägbyggen.

Vi har reserverat oss för en PPP-modell och säger att vi vill att minst tio projekt ska startas inom två år med alternativ finansiering enligt denna modell. Det ska inte, precis som utskottets ordförande sade, uppfattas så att vi skulle underkänna utskottets vilja, men vi vill gå snabbare fram. Snarare är det Vänsterpartiet, med sin här deklarerade uppfattning, som skulle ha reserverat sig.

Vi vill gå snabbare fram. Vi skulle i och för sig kunna finna oss i en lägre hastighet vad gäller de tio projekten, men inte med den bromskloss som utgörs av vad Karin Svensson Smith här deklarerat, att det här i själva verket inte är bra.

Nej, förutom de projekt som regeringen nämner som lämpliga att börja med, som riksväg 40 Jönköping–Borås, E 4 Sundsvall Syd, E 4 förbifart Uppsala, Malmbanans norra omlopp samt utbyggnad av E 6 i norra Bohuslän, vill vi ytterligare föra fram prioriterade projekt som väg E 22 Norrköping–Malmö. Jag skulle kunna nämna fler av Vägverket färdigplanerade sträckor. I Skåne kan nämnas Gårdstånga–Vä. I Blekinge finns en stark regional önskan att få en snabb utbyggnad av E 22 till fyrfilig väg med mittbarriär genom hela länet. Vi skulle kunna pröva E 20 i Västergötland, där olycksstatistiken för bl.a. sträckan norr om Skara genom norra Skaraborg upp mot motorvägen i Örebro län är alldeles oacceptabel. Vi förutsätter att E 4 förbifart Markaryd redan är prioriterad i planen. Annars menar vi att den ska ha en hög prioritet.

Den orimliga trafiksituationen i Stockholm måste också lösas. Enligt de förslag som nyligen lagts fram av Banverket, Vägverket och Stockholms stad handlar det om investeringar på 6,1–9,1 miljarder kronor enbart för att få bukt med trängseln kring Riddarholmen. Kanske man skulle kunna pröva ett PPP-projekt som ändå lämnade Riddarholmen intakt och inte förstörde den fina miljön.

I lagen 1996:1059 om statsbudgeten stadgas att infrastrukturella investeringar ska finansieras med anslag; så står det i 22 §. Vi kristdemokrater vill därför hos regeringen begära förslag till lagändring av denna paragraf, så att det blir möjligt att finansiera som PPP-projekt.

PPP-modellen måste för övrigt inte innebära att vi intecknar framtiden, såsom tidigare Karin Svensson Smith har angivit. Det går att bygga motorvägar finansierade med avgifter som i t.ex. Frankrike.

Vi kristdemokrater har ett arv att förvalta från Mats Odells tid. Vi får inte glömma att under den icke-socialistiska regeringen sattes såväl Arlandabanan som Öresundsbron i gång som projekt. De är byggda på det sättet att det är användarna som betalar anläggningarna.

Poängen med att vi kristdemokrater anser att det hastar att bruka PPP-pengar är att vi vill rädda fler människoliv. Det är inget självändamål att

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

betala pengar för att köra över Öresundsbron. Alla hade vi velat ha den betald och färdig utan att behöva avlägga någon avgift. Men det handlar om att den annars inte hade blivit byggd.

Då det finns vägsträckor som kostar människoliv är det ännu viktigare att binda ihop Köpenhamn och Malmö. Därför vill vi ta olägenheten av att finansiera över PPP. Det finns nackdelar med PPP-modellen, men vi vill ta olägenheterna för att rädda människoliv. Den finska motorvägen har nämnts tidigare. Den har byggts enligt PPP-modellen sju år tidigare än den annars hade byggts. Varje år innebär räddade människoliv. Den som reser sig upp och protesterar mot detta måste också försvara att människoliv går åt under tiden.

Anf. 49 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Nollvisionen ska förverkligas – det tycks vi vara överens om över partigränserna i kammaren. Men vi är inte överens om hur det ska gå till.

Visst var Tuve Skånberg med när vi besökte Vägverket i Borlänge. I vilket fall helst ska jag redovisa för er att trafiksäkerhetsdirektören Ulf Björnstig redovisade att 43 % av dem som omkom vid kollisioner mötte en lastbil. Den tunga lastbilstrafiken är kraftigt överrepresenterad. Ska vi klara av att nå nollvisionen måste man se till att få över gods från vägarna till järnvägstransporter och sjötransporter och låta lastbilstrafiken reserveras för de korta sträckorna fram till järnvägsstationer och hamnar. Det är en av anledningarna till att dieselskatten måste höjas. Det handlar om trafiksäkerhet.

Att bygga fler vägar leder till mer trafik. Man gynnar den trafik som är anledningen till att vi inte klarar nollvisionen. Vi hade en nedgång i dödsstatistiken när bälteslagen infördes. Nu har det hela planat ut, och den senaste statistiken talar t.o.m. om att antalet döda i trafiken ökar. Jag undrar om Tuve Skånberg närmare kan redogöra för på vilket sätt dessa väginvesteringar skulle minska risken för att ännu fler omkom i trafiken.

Vidare undrar jag om Tuve Skånberg kan förklara på vilket sätt bolagiseringen av Vägverkets produktion skulle leda till någonting som är eftersträvänsvärt, någon uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Anf. 50 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Till att börja med gäller det inte enbart att bygga ut vägarna. Det är viktigt, men det måste kombineras med andra åtgärder. Vi kristdemokrater har lagt en motion om trafiksäkerhet med 18 punkter, där vi noga går igenom förslag om att öka bilbältesanvändningen, att minska alkoholen till noll i trafiken, att få en differentierad och flexibel hastighetsbegränsning. Vi är beredda att pröva alkoholås. Vi vill utreda ett elektroniskt körkort. Vi vill pröva tanken på en medicinsk prövning av äldre förare, och många fler åtgärder. Nu föregriper jag kanske den debatt som vi kommer att få senare om trafiksäkerheten. Men tro mig, det är inte bara genom att bygga ut vägarna som vi får dem trafiksäkrare. Vi vet att motorvägarna innebär det trafiksäkraste sättet att köra bil på. Det är på annat än på motorvägar som de stora skördarna av dödsoffer sker. Det kan Karin Svensson Smith försäkra sig om genom att titta i den statistik som hon så ofta åberopar.

När det handlar om Vägverkets bolagisering tror vi helt enkelt att det är effektivare att kunna skilja producent och avnämare. Vi menar att det är en väl motiverad åtgärd.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 51 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Om vi ska klara trafiksäkerhetsmålet genom att det vägnät som nu finns ska byggas om så att det blir motorvägar, undrar jag i så fall hur Kristdemokraternas ekonomiska alternativ ser ut. Att låta vägtrafiken huvudsakligen gå på motorvägar är någonting som kräver medel som jag inte tror att ens Kristdemokraterna förfogar över. I alla fall skulle det krävas skattehöjningar som inte ens vi i Vänsterpartiet skulle kunna ställa oss bakom.

Sedan undrar jag apropå trafiksäkerheten och nollvisionen hur ni kan samarbeta med moderaterna, som enligt uppgift alldeles nyligen här i kammaren ville värna valfrihet och inte med tvångsmedel eller lagstiftning vill hindra folk från det trafikbeteende vi har nu. Går det ihop med de yrkanden som ni har i er trafiksäkerhetsmotion?

Anf. 52 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Varje parti svarar för sig. Det jag kan säga om samarbete med moderaterna är att de åren vi hade en icke-socialistisk regering var det inga problem att komma överens med dem. Det kan vara betydligt större problem att komma överens inom nuvarande regeringsunderlag för att hitta en vettig linje, men det är inte mitt problem.

När det handlar om att lösa trafiksäkerhetsproblemen ville vi inte bara bygga bort dem. Det var ett av flera olika skäl. Det är riktigt att vi inte har pengar att bygga bort hela vägunderhållet såsom det borde göras. Vi vill öka och gå i den riktningen, men vi klarar inte att finansiera det just nu. Men det är just därför att vi inte klarar att få fram pengar över statsbudgeten till vägunderhållet i tillräcklig utsträckning som vi menar att vi är tvungna att använda PPP-pengarna. Vi har inga andra alternativ. Annars får vi, precis som Karin Svensson Smith, acceptera nuvarande situation och liknöjt se att 500 personer dör i trafiken årligen. Det kan inte vi kristdemokrater acceptera.

Anf. 53 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag tycker att det som kristdemokraterna betonar är vällovligt, att vi ska rädda människoliv. Självklart ska vi göra det. Då tycker jag att vi i första hand bör kraftsamla för att få människor att leva upp till de regler som gäller i dag, att sätta på sig bältet, att respektera hastigheterna, att köra nyktert. Om vi får människor att göra detta klarar vi de mål vi har i nollvisionen över en natt. Så enkelt är det.

Jag tycker att Kristdemokraterna har en något lättsinnig – om jag får använda det uttrycket – inställning till PPP, precis som om det skulle vara något slags tulipanaros. Vi intecknar ju de facto framtida utrymme genom att satsa i stor skala på detta. Det är ingen tvekan om att vi gör det. Det ska ju betalas av någon vid någon tidpunkt.

Centerpartiet är liksom utskottets majoritet positivt till att i några pilotfall pröva alternativa sätt att finansiera angelägna infrastrukturprojekt. De erfarenheter som redovisats från England och Finland är blandade, och det är angeläget att vi i Sverige kan få egna erfarenheter av den s.k.

PPP-modellen. Man ska nog inte tro att PPP är en tulipanmaros som gör att staten kan få stora pengar över till andra angelägna områden. Modellen ger i bästa fall en ökad kostnadseffektivitet. I övrigt är den i huvudsak ett sätt att fördela kostnader över tiden.

Jag tycker också att det är väldigt viktigt att projekten ska vara de mest angelägna samhällspolitiskt och regionalpolitiskt. Det ska alltså inte vara projekt som kan stängas fram i storstadsregionerna för att forcera fram kringfartsleder och annat som vi vet att det finns ett stort tryck för.

Anf. 54 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Jag håller med. Jag förstår inte riktigt varför Sven Bergström begärde den här repliken. När det handlar om hastigheten, nykterheten och bältesanvändningen var det precis det här som jag sade. Det är prioriterat, och här får vi ned de stora siffrorna.

När det handlar om att PPP inte är en tulipanmaros som löser problemen sade jag mycket riktigt att PPP ensamt inte kan lösa problemen. Men ställda mot väggen, med fler än 500 människor som dör årligen, så måste något göras.

När det gäller att i någon utsträckning testa det hela så har ju vi fullskalemodeller – Arlandabanan och Öresundsbron. Där betalar faktiskt användarna, och inte framtida generationer. Vi kan mycket väl tänka oss att pressade i ett sådant här läge ha motorvägar som användarna får betala direkt. I den utsträckning det går ska det kunna ske på ett sådant sätt att det inte för med sig olägenheter.

Någonting måste ske! Vägmaterialen blir sämre och sämre. Det vi gör är inte att inteckna våra barns framtid, utan vi omöjliggör ju våra barns framtid när vi inte skaffar fram pengar på ett eller annat vis för att lösa de här stora problemen.

Anf. 55 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Tuve Skånberg exemplifierade med Öresundsbron. Där ser vi att det inte är användaren som får betala, utan när det krisar till sig är det trafikanterna i hela landet som får vara med och pytsa in pengar för att man ska kunna köra på Öresundsbron. Där ser vi hur det går med de vällovliga ambitionerna att lägga ut kostnaden för bron på dem som trafikerar den. Det sprack direkt när det gäller Öresundsbron!

Vi har pratat om att inteckna framtida utrymme. Tuve Skånberg, liksom hela trafikutskottet, har ju sett de redovisningar vi har fått när vi har haft hearingar kring denna fråga. Det är klart att man intecknar ett framtida utrymme genom att sjösätta en rad olika projekt, som Kristdemokraterna vill göra. Vi har inte oändliga tillgångar. Därför säger det sig självt att vi får pruta i framtiden. Vi begränsar alltså handlingsutrymmet i framtiden om vi gör som Kristdemokraterna vill och sjösätter detta på bred front.

Anf. 56 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! När det handlar om Öresundsbron, som finansieras delvis med skattemedel, delar jag Sven Bergströms irritation över att detta sker. Så var det inte tänkt från början. När Kristdemokraterna var med om att sätta detta skepp i sjön fanns inte det med i kalkylerna. Jag protesterade mot risken att det skulle bli så här, och jag gör det gärna igen. Inte desto

mindre gäller det huvudparten. I en framtid, kanske med ett annat regeringsunderlag, kanske det kan ordnas så att trafikanterna själva får betala.

Vi har inte sagt att motorvägarna måste intecknas med framtida medel. Det går att göra som i Frankrike, nämligen att man betalar för att man kör på motorvägarna. Jag erkänner villigt att det är ett obekvämt sätt att ta sig fram på, att människor blir irriterade av det och att det inte är det bästa. Men där vi är nödda och tvungna att hitta alternativa finansieringar av sällsynt farliga vägsträckor är Kristdemokraterna beredda att pröva denna tanke.

Anf. 57 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Fru talman! För oss som inte deltar i arbetet i trafikutskottet vill jag betona att det är utomordentligt viktiga frågor som utskottet arbetar med. Därför är det intressant att få delta i debatten.

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 26, 29 och 35.

För min del ska jag beröra medlen till drift och underhåll, situationen för enskilda vägar, flygtrafiken och avslutningsvis en liten fråga kring Holmötrafiken.

Vi borde tillsammans och gemensamt i denna kammare inse behovet av ökade medel till drift och underhåll av vägnätet. Det gäller alla vägar, såväl allmänna som enskilda. Det som sker med vägunderhållet i Sverige i dag är att likna vid en gigantisk Ebberöds bank. Vi kan se hur det bristfälliga underhållet i snabb takt underminerar och bryter ned vägarna. Det vältras över på framtiden att ta hand om bekymren. Sven Bergström har här tidigare i kammaren gett många konkreta exempel på hur illa läget är.

Från Centerpartiets sida anser vi det vara samhällsekonomiskt lättsinne att rulla framför oss ett allt större behov av drift, underhåll och reparationer. Det är lika illa som att i årtal missköta det löpande underhållet av hus och hem. Man kan spara en slant kortsiktigt, men förlorar mångdubbelt på längre sikt.

Fru talman! Tvärt emot vad utskottsmajoriteten säger i betänkandet ökar alltså eftersläpningen av åtgärder på våra vägar. Verkligheten hos Vägverkets regionkontor bekräftar detta. Inom den största regionen, Region Norr, räknar man med att klara av tre fjärdedelar av behovet för detta år. För 2000, dvs. nästa år, räknar man med att klara av endast 62 %. Detta är kalla fakta. Fru talman! Det är inte rimligt.

Dessutom finns det i dag samhällsekonomiska beräkningar som visar att det är lönsamt att tjälsäkra vägarna i de aktuella områdena. Vi får inte glömma i denna debatt att det svenska skogsbruket är vår i särklass största nettoexportnäring. Det behöver bättre vägar, och det har jag också tidigare framfört här i kammaren.

Från Centerpartiets sida sett är våra vägar en högt prioriterad fråga. Samhällsekonomin är bättre nu, och Centerpartiet har deltagit och högst påtagligt varit med och tagit ansvar för att detta resultat har kunnat uppnås. Medborgare och näringsliv i hela landet förväntar sig ett bättre vägnät, och framkomlighet året runt. Det är ett berättigat krav. De vill inte ha höjda bensin- och dieselskatter. Låt mig säga, fru talman, att merkostnaden för dieselskattehöjningen i det län där jag bor, Västerbotten – som är det län som har störst antal mil allmänna vägar – exklusive alla privatbilar är 32,9 miljoner per år.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Fru talman! Jag ska säga några ord om enskilda vägar – denna märkliga benämning på en resurs som är enskild, och som sköts enskilt, men som får brukas av alla. Detta vägnät lider mycket stor brist på medel för drift och underhåll samt för bärighetshöjande åtgärder, vilket tyvärr har tagits bort från bidragsunderlaget för något år sedan. Det är lika med systematisk kapitalförstörelse att inte ha medel till bärighetshöjande åtgärder. Med hänsyn till fjolårets debatt kring frågan om medel till enskilda vägar noterar jag ändå med tillfredsställelse att utskottsordförandens löfte om ett återställande av budgetbeloppet för enskilda vägar har hållits. Trots detta ligger beloppet klart lägre än 1997, vilket vi från Centerpartiets sida vill rätta till.

När det gäller flyget måste vi konstatera att avregleringen inte gett önskade effekter. Vi har i dag ett läge där SAS-monopolet utökats till flera linjer. Såvitt det går att beräkna ligger Sverige i dag i topp när det gäller höga inrikespriser. Låt mig säga att det i dag är billigare att flyga från Stockholm till New York tur och retur än från Umeå till Karlstad tur och retur.

Det finns enligt vår mening starka skäl för att se över förutsättningarna för ett system med utjämning av kostnaderna för inrikesflyget, att med flyget göra Sverige rundare. Även andra inrikesflygfrågor, som exempelvis Bromma, måste få en lösning. Här vill jag hänvisa till vår motion som är gemensam med Vänstern och Miljöpartiet.

Slutligen, fru talman, vill jag ställa en fråga till majoriteten beträffande skrivningen kring trafiken till Holmön, denna pärla i Bottenviken. Enligt betänkandet – jag vill återge detta – har Vägverket begärt ett klarläggande av regeringen när det gäller huvudmannaskapet för åretruntrafik till ön. Samtidigt har det berörda departementet avskrivit frågan från vidare handläggning med hänsyn till Vägverkets prövning.

Vi politiker har stundom ord om oss att inte vara särskilt tydliga. Med hänvisning till det jag återgivit ur betänkandet är min stilla undran till majoriteten: Hur är läget? När kan Holmöborna få något besked?

Tack!

Anf. 58 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller vägstandarden och vägunderhållet i Sverige är Vänsterpartiet också mycket intresserat av att vi ska kunna få en förbättring till stånd. Men för att kunna få det måste man ha en analys av varför vägunderhållet inte fungerar som det ska, varför vägarna är gropiga och varför det är så illa som så många av oss i trafikutskottet vittnar om.

Jag kan upplysa Åke Sandström om att vi på vårt förra sammanträde hade information om vad som är fallet i USA, där man har bra mycket mer godstransporter än vi har. En stor skillnad är att man inte tillåter så tunga lastbilstransporter som vi gör i Sverige. Det normala i industrialiserade länder är att lastbilarna får väga max 40 ton och att de får vara max 18 meter långa. För Sveriges del har vi specialregler. Vi tillåter 60-tonnare och 25 meter långa lastbilar. Detta är inte en oväsentlig orsak till att vägarna, särskilt i de områden som drabbas av tjälskador, så lätt går sönder.

Då undrar jag om ambitionerna från Centerpartiets sida att slå vakt om vägunderhållet sträcker sig så långt att ni kan tänka er att ställa upp

på det initiativ som vi har tagit i vår motion, att man ska utreda en begränsning av lastbilarna just med tanke på att värna såväl vägstandarden som trafiksäkerheten.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 59 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Att inte underhållet fungerar behöver vi som åker mycket ute i landet inte någon närmare utredning om. Kalla fakta är att det fattas pengar.

Tjälsäkring har helt kort att göra med att de av skogsbrukets och gruvindustrins transporter som sker vintertid går på tjälade vägar, som har en helt annan bärighet än som skulle ha varit fallet om man kört på otjälade vägar. Det är för att klara detta som man måste satsa på mer underhåll och bärighetshöjande åtgärder.

Det fanns beräkningar som sade vad det skulle kosta att begränsa fordonsvikter och fordonslängder. Det skulle vara gigantiska belopp enbart för skogsbruket. På den punkten vill jag inte just nu delta i en sådan uppläggning. Det tror jag inte att vår situation skulle klara av.

Anf. 60 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag hade förmånen att delta i Kommunikationskommitténs arbete, och den redovisning vi fick där säger att det på vissa ställen i de tjälskadade områdena krävs ny vägbeläggning varje år om vägarna ska klara 60-tonnarna. Detta är det orimligt att få fram pengar till.

Om man ska slå vakt om att vägnas standard är sådan att människor som är beroende av vägen för sina nödvändiga transporter ska kunna ha ett acceptabelt sätt att förflytta sig, måste man begränsa lastbilarnas möjlighet att förstöra vägarna. Vi behöver lastbilar i vårt glesa land. Men de här stora lastbilarna går i stor utsträckning från norr till söder, i stället för att på ett mer rationellt sätt köra till närmaste järnvägsstation eller hamn och låta järnvägstransporter och sjötransporter klara de långa avstånden, medan vägtransporterna står för de korta avstånden. Då hade det på ett rimligt ekonomiskt sätt varit möjligt att klara av att hålla den vägstandard som man behöver för att kunna förflytta sig på det sätt som är önskvärt.

Jag tycker att det är beklagligt att Centerpartiet inte kan inse att man inte bara kan låta mer skattemedel gå till att klara av de skador som vi faktiskt inte behöver stå ut med.

Anf. 61 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Har man ett riktigt underlag i en väg behöver man inte ny beläggning varje år. Det är fullkomligt klart. Jag vet också att åkerinringen har förbättrat logistiken enormt mycket de senaste tio åren. Att det skulle vara jättemycket trafik i nordsydlig riktning vill jag inte hålla med om.

Självklart ska man göra allt man kan på teknikområdet. Det finns tekniska innovationer som har tillförts lastbilsåkerierna, t.ex. nya boggisystem. Jag råkar själv ha både trafikkort och busskort och vet ungefär vad jag talar om.

Att det, som sagt, fattas pengar till vägunderhållet är helt klart. Att man med begränsat axeltryck måste ta hänsyn till hur vägkroppen ser ut är också fullkomligt självklart. Men till de övriga frågorna får vi återkomma senare.

Anf. 62 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Kommunikation är något positivt. I Sverige reser vi mycket. Antalet bilar har på några få år fördubblats. Tågen kör säkrare och snabbare. Vårt dagliga resande har på en hundraårsperiod ökat lika mycket, dvs. hundra gånger. Från att i slutet av 1800-talet vara knappt en halv kilometer per medborgare och dag är vi nu uppe runt 40–50 kilometer per medborgare och dag.

Huvuddelen av persontransporterna sker och kommer under över-skådlig tid att ske med egen privat bil. Åtta av tio resor sker på sådant sätt, medan den återstående femtedelen sker med tåg, buss, båt, spårvagn eller flyg. Detta leder till en enkel slutsats, att våra vägar är det mest centrala i de fysiska kommunikationslederna.

I ett glesbebyggt land som Sverige är det inte möjligt med kollektiva trafiklösningar på så många ställen. Arbetsresor, sjuktransporter, daglig-resande för inköp, för att inte tala om barnfamiljernas stora behov av ett eget transportmedel till och från skola och fritidsaktiviteter leder till att bilbehovet i de flesta familjer är mycket stort. Nu är utvecklingen dessutom sådan att alltför många bilförare är kvinnor, vilket breddar bilden ytterligare.

Jag har, fru talman, i annat sammanhang pläderat för att vi borde genomlysa hela kommunikationssidan, dess behov och effekter, i en särskild bilsocial utredning. Även om den hör hemma i en annan debatt tror jag att det är viktigt att den nämns också här. Kostnadssidan för resenärerna inte att förglömma.

I trafikutskottets betänkande nr 1, som vi nu behandlar, finns det en intressant pedagogisk tillrättavisning. Den drabbar regeringen, då utskottet påminner om att vid behandlingen av förra årets budgetproposition gavs det tydliga beskedet från riksdagen att mål och resultatstyrningen skulle förbättras genom ett fortsatt utvecklingsarbete. Det har till dels skett. Men intressant är att utskottet är mycket tydligt med att säga att budgetpropositionen måste bli bättre och öka i klarhet och begriplighet. Utskottet beordrar regeringen ett fortsatt arbete med att förbättra läsbarheten. Bra, fru talman!

På samma tema kan man säga att bannbullen når departementet när det gäller att presentera medelsanvisningen och så långt möjligt behandla anslagen samlat. Det erinras om att t.ex. vissa utgiftsområden kommer från flera olika anslag. Jag tror att det är ett viktigt påpekande, och möjligen skulle man kunna säga att det är anmärkningsvärt att det ska behöva upprepas.

Det har skett en i förhållande till trafikarbetet dramatisk neddragning av satsningen på förstärkt infrastruktur och nybyggnad. Statens budget har inte räckt till för att säkerställa ett transportsystem som svarar mot tidens krav på miljö, trafiksäkerhet och tidssäkra transporter.

Under senare tid har PPP-modellen, *Public and Private Partnership*, vuxit sig allt starkare som en intressant finansieringsmöjlighet. Erfarenheterna från både Finland och England gör att de som tidigare varit skeptiska har blivit alltmer positiva. Modellen gör nu sitt intåg även i Sverige i och med att regeringen i statsbudgeten ställt sig positiv till att den provas också här. För mig som kommer från det nya länet Västra Götaland är det flera projekt som väl skulle kunna lämpa sig. Jag menar att regeringen, inte minst av trafiksäkerhetsskäl, snarast borde pröva modellen på

riksväg 40 Göteborg–Jönköping. Andra vägsträckor som skulle kunna komma i fråga är riksvägarna 44 och 45, som båda på grund av det starka trafikflödet är i akut behov av utbyggnad och upprustning – för att nu inte tala om Europaväg 6 från Uddevalla och norrut; den nya Svinnesundsbron och de oerhört svåra vägsträckorna på den nordliga sträckningen av E 6 genom Bohuslän måste skyndsamt färdigställas. Det är med andra ord, fru talman, bråttom.

Det finns intressanta iakttagelser som visar att PPP-modellen innebär större effektivitet och lägre kostnader. Statens risker är i sammanhanget mycket små, och man vet ganska väl vad och när man får något för pengarna. Det kan sägas att Vägverkets uppgifter kanske blir lite annorlunda men definitivt inte färre.

Regeringen har ändå tagit ett viktigt steg i budgeten. Trafikutskottet späder på i betänkandet, och man kan säga att bollen har rullat tillbaka till regeringen för att ta nästa steg i praktisk handling. Genom att använda PPP-modellen för ombyggnad av de mest utsatta vägavsnitten med mycket tungt trafikflöde skulle vi ta ytterligare steg mot ett trafiksäkrare och miljövänligare vägsystem.

Självfallet kan alla landsdelar tala om sina behov av förbättrade kommunikationer. Men det finns ändå anledning att nämna något specifikt för Västra Götaland, som inte bara är Sveriges utan också Nordens främsta transportregion. Regionen har ett internationellt inriktat näringsliv, och regionen fungerar som en motor i svensk ekonomi. Hela området är starkt industriinriktat. Verksamheter inom livsmedelssektorn såväl på land som till sjöss dominerar i länet i jämförelse med övriga delar av landet. Godstransporterna har kraftigt ökat. De stora biltillverkande företagen Saab och Volvo har ett oerhört trafikflöde både i godstransporter och i tiotusentals arbetsresor.

I den regionala utvecklingsstrategin, RUS, för Västra Götaland redovisas ett investeringsbehov under en tioårsperiod motsvarande ungefär 50 miljarder kronor. Det är ingen tvekan om att det är oerhört mycket pengar, men det skulle också betyda en stark ekonomisk tillväxt och en bättre miljö i ett skandinaviskt både nationellt och regionalt perspektiv. Också där påpekas möjligheten att med nya finansieringsmöjligheter pröva sig fram som ett komplement till traditionell finansiering. Tre länders vitala kommunikationer drar genom västkusten och binder samman Oslo och Köpenhamn. Utbyggnaden av såväl E 6 som Nordlänken på järnvägssidan är ytterst angelägen. När vi får en situation att restiderna från Göteborg till Oslo eller Köpenhamn rör sig om bara drygt ett par timmar vardera skulle det innebära en oerhörd förstärkning av konkurrensen för den spårbundna trafiken.

Utbyggnad av 45:an och järnvägen i Götaälvdalen bör samordnas, och Västkustbanans slutliga färdigställande behöver ske snabbt och Västra stambanan uppgraderas. Jag har redan nämnt riksväg 40 men också Europaväg 20 Göteborg–Stockholm inklusive en förbindelseled från E 20 till Landvetters flygplats. Det regionala området Göteborg, Borås, Skövde, Uddevalla–Trollhättan–Vänersborg bör knytas samman till en pendlingsregion med snabba förbindelser. Den ökande tillgängligheten till arbete och utbildning skulle innebära att det kunde hanteras i en av de största utvecklingsfrågorna i regionen, dvs. näringslivets kompe-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

tensförsörjning. Därtill kommer regionens tyngd, som är stor och dynamisk.

Fru talman! Det jag nu sagt innebär inte att man kan lämna det mindre vägnätet i regionens glesbygdsdelar. Kenth Skårvik har redan tagit upp behovet av ökad bärighet och att skogslänen, särskilt Dalsland, behöver tjälsäkras. Utan att i detalj gå in på sjöfarten är också hamnarnas roll ur transportsynpunkt i detta västkustområde stor, och Vänersjöfarten har en viktig roll i transportförsörjningen och behöver säkras.

Jag ska sluta mitt anförande med något som skulle kunna kallas en sidosynpunkt. Det gäller statens ansvar för kärnverksamheten. Vi har ju vant oss vid – och det har varit en oomstridd policy – att staten ska garantera vissa verksamheter. Det gäller arbetsmarknadspolitiken. Det gäller rättsväsende och polis. Det gäller utbildningsfrågor, framför allt på högskolesidan, forskning och utveckling, för att nämna några, och sist men inte minst de fysiska kommunikationerna.

Nu pågår det ett slags allmän utarmning av flera inslag i kärnverksamheten. Det innebär att medborgarna får en allt sämre närservice från statsmaktens sida som i sin tur leder till två saker. Det ena är att man tvingas resa långa sträckor, vilket i sin tur adderar behovet av bra kommunikationer, men då också med en kostnad och tidsförlust för medborgaren. Men den uttunning som skett och pågår inom vitala verksamhetsområden som staten ansvarar för innebär också ytterligare en trafikbelastning. För detta har staten också ett ansvar. Därför är det, fru talman, viktigt att vi som parlamentariker bevakar de här frågorna så att människor kan bo och verka där man ser att det vore önskvärt och motiverat. I det sammanhanget har trafikpolitiken och trafikuskottets agerande stor betydelse.

I fråga om olika inslag kan vi lägga tyngdpunkten något åtskilt. Men den allmänna färdriktningen från utskottets dominerande delar drar ändå åt samma håll, med både en förnyelse i finansieringsfrågor och en het önskan om en upprustning och ett förbättrat underhåll. Men då gäller det att också andra politikområden fungerar, att näringslivets villkor och arbetsmarknadens funktionssätt fungerar väl. Skulle det på dessa områden ske en förbättring kommer det kommunikationsväsendet till förstärkt del. Människors behov av en förbättrad och rationell trafikföring finns det anledning att ta fasta på.

Anf. 63 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Elver Jonsson förespråkar PPP som finansieringsmodell. Då undrar jag hur logiken ser ut. Många folkpartister som jag har mött i debatter brukar berömma sig av att stå för minskade anslag till fysisk infrastruktur därför att man värnar så mycket om vård, skola och omsorg. Det är hjärtefrågor för Folkpartiet, och då får andra investeringar stå tillbaka. Jag kan förstå ett sådant uttalande, men jag förstår inte hur det hänger ihop med att man i dag skulle låna pengar för att finansiera nya vägar, som sedan ska betalas av kommande generationer. Om de också skulle vilja satsa på vård, skola och omsorg, hur ska de då göra? Ska de strunta i återbetalning av de lån vi har tagit? Det kan de förmodligen inte göra. Eller bedömer Folkpartiet att behoven inom vård, skola och omsorg minskar så mycket i framtiden att budgetutrymmet i stället ska användas för att betala tillbaka lånen för de vägar som vi i dag skulle besluta om?

Eller är Folkpartiets variant den som Kristdemokraterna redovisade tidigare här i kammaren, att man ska låta vägtrafikanterna betala själva? Det finns internationella exempel som visar hur det kan gå. Antingen går de här vägbolagen i konkurs, eller också blir det som i Spanien, där lastbilschaufförer väljer mindre grusvägar som inte kostar pengar i stället för att köra på de fina vägarna som betalas med avgifter.

Det skulle vara intressant att höra Folkpartiet redovisa vilken av dessa varianter som gäller och hur PPP går ihop med Folkpartiets satsning på vård, skola och omsorg.

Anf. 64 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Det Karin Svensson Smith nu säger är ju en retorik som man självfallet kan använda här. Jag blir särskilt förvånad när hon säger att hon inte vet hur PPP-modellen hänger ihop. Trafikutskottet har haft undervisning i detta, och Karin Svensson Smith får väl ta en förnyad kurs.

När man talar om att lägga kostnaderna på kommande generationer är det poänglöst att säga att det inte skulle kunna finansieras på något annat sätt. Vad är statsskulden annat än att lägga kostnaderna på andra generationer? Vänsterpartiet har inte, vare sig man kallat sig v eller vpk genom åren, varit särskilt knussligt när det gällt att späda på den typen av utgifter.

Vi har från Folkpartiets sida gjort en stark uppräknings av väganslaget och kommer att fortsätta med det.

En orsak till att vi inte har råd att kosta på oss vitala saker är den massarbetslöshet som denna majoritet delvis bär skuld till.

Skulle vi bara kunna förbättra näringslivet och arbetsmarknaden med någon enstaka procentenhet skulle vi frigöra nya miljarder. Därför är Folkpartiets modell för hur vi vill finansiera nödvändiga utgifter att vi måste se det som en helhet och också se till att de delar som kan bli närande och betalande blir större. Det betyder att bidragskollektivet i Sverige måste bli mindre och skattebasen bredare. Det är vår lösning för att finansiera vitala framtida utgifter.

Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag förstår att ens verklighetsuppfattning lätt kan färgas av det parti man tillhör. Men att påstå att detta rödgröna regeringssamarbete skulle leda till massarbetslöshet tycker jag är att något förvanska verkligheten. Arbetslösheten är bra mycket lägre nu än när det borgerliga regeringssamarbetet pågick.

Just därför att jag deltog i det seminarium som vi hade om PPP i trafikutskottet är jag så pass aktiv i kammaren när det gäller dessa frågor. Jag är mycket oroad över det omoraliska beteende som jag finner vara fallet när man vill teckna in kommande beslutsfattares utrymme genom att i dag ta upp lån och sedan kalla det PPP och låtsas att det är något privat när alla dessa modeller i själva verket bygger på att man skickar räkningen till staten, till skattebetalarna, längre fram.

Statskontorets utredning visade att ett genomförande av PPP kräver ändring av budgetlagen. I praktiken innebär det att vi skulle skapa en gräddfil för infrastrukturinvesteringar vid sidan av allt annat som vi, valda representanter för Sveriges folk, vill använda skatteintäkterna till.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Jag tycker inte att man ska lösa trafikproblemen på det sättet. Och jag tycker att vi har ansvar för bra mycket mer än människors behov av att förflytta sig. Vi har ansvar för att vård, undervisning och omsorg fungerar. Det är nog hjärtefrågor som vi inom Vänsterpartiet tar mer på allvar än vad ni som förespråkar PPP tycks göra.

Anf. 66 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Det omoraliska beteendet delar vi i så fall med många. Karin Svensson Smith får väl tala med regeringen som hon numera har ett mycket nära samarbete med. Klart är ju att regeringen för sin del är mycket tydligt inställd på detta. Och utskottet har ju gett sitt stöd för att man fortsätter med det.

Jag tror att Karin Svensson Smiths häftiga invändning här har att göra med att man från Vänsterpartiet så många gånger är emot en god trafikföring. Det må gälla utbyggnad av vägar, särskilt motorvägar, och det må gälla broar, där Karin Svensson Smith har agerat för att man ska om inte riva så ändå förhindra nybyggnader.

Karin Svensson Smith tycker att det är fel att ta upp massarbetslösheten som en orsak till att vi inte kan bygga vägar. Hennes partikamrat sade i går i denna kammare att vi har en besvärande massarbetslöshet. Och när var tionde eller var tolfte person i arbetsför ålder i landet står utanför arbetsmarknaden, då har vi ett för stort bidragskollektiv. Men om Karin Svensson Smith inte vill göra den kopplingen när det ändå handlar om samma statskassa har jag kanske inte förmåga att övertyga henne om det. Men jag tycker att det finns anledning att i debatten ändå påtala den ihållighet som Karin Svensson Smith mobiliserar här genom att inte låta ekonomin ha samband.

Sedan kan man hitta på olika modeller för hur man betalar och finansierar, och där kan vi ha en öppenhet. Men klart är att PPP-modellen är mycket intressant i vårt ekonomiskt tunga läge.

Anf. 67 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja fråga Elver Jonsson om järnvägsinvesteringarna och banhållningen. Jag får inte ihop detta riktigt. Banhållningsanslaget ligger på drygt 6 miljarder kronor. Folkpartiet vill minska detta med drygt 1 ½ miljarder kronor. Jag antar att det gäller även inom Västra Götalands sektor. Vill då Folkpartiet att det ska minskas på drift och underhåll av järnvägarna? Ska investeringar i järnvägar utebli? Ska ni ta bort det regionala järnvägsinvesteringsanslaget helt? Hur har ni tänkt er detta? Detta måste ju även Elver Jonsson kunna förespråka inom Västra Götaland, eftersom det ligger järnvägsprojekt även där. Det vore intressant att höra.

Anf. 68 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! När det gäller järnvägsinvesteringar sade jag att vi inte kan ha järnvägar i hela landet. Men det finns områden där det är särskilt viktigt och där det finns gods- och trafikflöden där det är motiverat.

Även regeringen, som Mikael Johansson har ett nära samarbete med, har hållit tillbaka i fråga om detta. Och när det gäller just Norge–Vänerlänken finns det också där anledning att föra den diskussionen med Regeringskansliet.

Men för oss i Folkpartiet är det på samma sätt som för regeringen och för andra partier, nämligen att vi har för lite pengar. Det är därför som jag, Mikael Johansson, för in resonemanget om att vi måste få förstärkta samhällsintäkter, t.ex. att fler människor kommer i arbete. Vi kommer inte runt den frågan, även om en v-ledamot alldeles nyss menade att det tydligen var försumbart, utan detta måste kopplas ihop. Och från Folkpartiets sida är vi beredda att göra rejäla uppräkningsomgångar om vi kan få stöd för att vi nu går ut och breddar den arbetsmarknad som är för smal och där för få medborgare deltar.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 69 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Arbetsmarknadsskäl är bra. Det är också Västra Götalands problem. Det finns faktiskt alternativ för arbetarna på Saab att ta sig från framför allt kanske Göteborg, och det är järnvägen. Då undrar naturligtvis väljarna i Västra Götaland och i övriga Sverige vilka järnvägsprojekt och vilka minskningar av drift och underhåll som det handlar om. Och vill ni slopa de regionala järnvägsinvesteringarna? Detta är ju besked som väljarna måste få om det ska vara trovärdighet i Folkpartiets politik på trafikområdet.

Anf. 70 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag har inte mer att tillägga. Jag har tidigare sagt att vi i Sverige totalt sett har för svaga investeringar både på järnvägar och på vägar. Detta behöver uppräknas. Såvitt jag förstår är det inget parti som fullt ut orkar med det. Det är därför som jag i debatten här i dag har sagt hur viktigt det är att intäktsidan förstärks. Om vi kunde minska vår arbetslöshet med en enstaka procentenhet skulle vi kunna tillföra miljarder kronor till investeringar i infrastrukturen. Då skulle självfallet så vitala områden som det västsvenska trafiknätet komma i fråga mycket tidigt. Det är de besked som jag för stunden kan ge.

Anf. 71 STURE ARNESSON (v):

Fru talman! Först en kommentar till Folkpartiet. Det är intressant att höra en representant för det parti som under de senaste två åren har velat anslå minst pengar i statsbudgeten till vägarna stå här framme och tala sig varm för satsningar på vägarna. Jag förstår inte hur det går ihop.

Fru talman! I budgeten ökar anslaget A2, Väghållning och statsbidrag, med 350 miljoner kronor. Vi är ense med regeringen om att medel för drift och underhåll bör prioriteras inom ramen för anslaget och att den del av anslaget som används för drift och underhåll nästa år ska öka med drygt 430 miljoner kronor jämfört med det belopp som angavs i regleringsbrevet för innevarande år.

Vänsterpartiet vill inte göra några nya stora och kostbara satsningar på motorvägar. Däremot har vi en del hårt trafikerade vägar där det sker många olyckor. Här anser vi att trefilsvägar med ett separerande mitt-räcke kan vara en bra och betydligt billigare lösning. Det är Vänsterpartiets bestämda uppfattning att det under de närmaste åren bör ske en kraftig satsning på det vägnät som under de senaste åren har fått stå tillbaka för andra åtgärder. Det gäller framför allt vägarna i inlandet från Dalsland ända upp till Lappland.

Här räcker det inte med pengar till drift och underhåll, utan många av de här vägarna behöver rekonstrueras ordentligt, tjälsäkras och få bättre bärighet. Oframkomliga och avstängda vägar under tjällossningen kostar skogsnäringen stora pengar varje år. Och produktion och arbetstillfällen hotas.

Som framgått säger Vänsterpartiet nej till PPP-finansiering av vägar. Genom upplåning och medverkan av privata företag kan man starta nya vägprojekt tidigare, men notan får staten ändå i slutändan betala. Vi anser att det här är en smygväg att förbigå systemet med utgiftstak. Visserligen kritiserar vi detta hårt, men vi har det budgetsystemet nu, och om vi ska bryta taket så anser vi att det finns angelägnare projekt att satsa på, t.ex. på den sociala sidan. Vi tillstyrker, som sagt, att frågan utreds.

Vi välkomnade mycket, som Göran Persson sade i regeringsförklaringen, att regeringen vill arbeta för att föra över gods från väg till miljövänligare transportslag som järnväg och sjöfart. Samtidigt vet vi att lastbilen är, och kommer att förbli, huvudtransportör av gods för långa tider framöver. Framför allt är lastbilen oslagbar för kortare transporter. Dessutom behövs den i glesbygden.

Moderaterna vill anslå mer pengar till vägsektorn. Men när man samtidigt kraftigt vill minska på anslagen till Banverket med 1,4 miljarder tycker vi att man är fel ute. Vägtrafiken ökar ju kraftigt. Bara i år har lastbilstrafiken ökat med 6 %. För övrig trafik står det stilla vad gäller ökningstakten. Nollvisionens mål uppfylls inte. Vårt åtagande vid Kyotokonferensen om att minska vår koldioxidförbrukning tycks vi heller inte nå. Att då, Lars Björkman, kraftigt dra in pengar från vårt, näst efter cykeln, miljövänligaste trafiksätt är något som inger farhågor för framtiden.

Vi välkomnar också miljöminister Kjell Larssons uttalande om trafiken i Stockholm. Vänsterpartiet har länge hävdats att ringleder runt Stockholm inte löser trafikproblemen i innerstan – senast bekräftat av SIKA:s analys.

Vi tror att vägavgifter är rätta vägen att gå, samtidigt som vi satsar på kollektivtrafiken och gör den attraktivare. Beträffande de två alternativ som Banverket föreslagit i fråga om tredje spåret i Stockholm har nu Vänsterpartiet tagit ställning och förespråkar det alternativ som är mest positivt för miljön runt Riddarholmen, nämligen att tredje spåret byggs och att biltrafiken på Centralbron flyttar till en tunnel under Stockholms ström.

En väldigt liten del av allt gods till och från Stockholm går på järnväg. Genom tredje spårets tillkomst finns det återigen kapacitet att utnyttja Tomtebodas godsbangård.

Vi i Vänsterpartiet är villiga att diskutera lättnader för att flytta gods-transporter på väg till järnväg och sjöfart. Om något ska transporteras, t.ex. från Lycksele till Lübeck, vill vi gärna premiera den åkare som kör godset från Lycksele till Holmsund för vidare transport med båt mellan Holmsund och Lübeck, något som är vida miljövänligare än transport med lastbil hela vägen. Jag delar inte Åke Sandströms bedömning när det gäller lastbilsförekomsten på E 4:an längs Norrlandskusten.

Det här skulle också vara bra för svensk åkerinäring, som vi gärna vill värna. På sträckan Lycksele–Holmsund behöver våra svenska åkare inte frukta någon konkurrens från öststatsbilar körda på dåligt bränsle.

Det sker i dag mycket intressanta saker när det gäller kombitrafiken. Inte minst hälsar vi med glädje budgetpropositionens skrivning om att Banverket ska ha ett övergripande ansvar för terminalverksamheten.

Varför är det då så viktigt att mer gods flyttas över till järnväg och sjöfart? Ja, vi ser tre skäl: trafiksäkerheten, miljön och kostnaden för slitage på vägarna.

När någon dör vid en krock med två eller fler fordon är en lastbil inblandad i 43 % av olyckorna. Säkerheten i våra personbilar förbättras ständigt men när de tunga krafter som finns i en lastbil är inblandade hjälper inga krockkuddar och sidokrockskydd i världen.

Jag har ett exempel från hemma i Värmland, nämligen väg 45 – en mycket olycksbelastad väg där tunga skogstransporter och, i många fall, oerfarna bilister på väg till fjällen ska samsas på isiga vintervägar. De åkare som jag har kontakt med talar om dagliga incidenter.

Ytterst sällan är det yrkesförare som orsakar de här olyckorna – det ska sägas – utan framför allt orsakas olyckorna av bilister som inte är vana vid att köra om de 25 meter långa och 60 ton tunga fordonen på smala vägar, ofta under dåliga väderförhållanden.

I ljuset av detta tycker vi att regeringen bör överväga att minska maximilängden och maximivikten på långtradare i Sverige till EU-nivå. I USA, där maximilängden är 18 meter, fraktas inte mindre än 50 % av det långväga godset på järnväg, mycket just av nämnda orsak.

Sedan gäller det trafiksäkerheten. Riksdagens beslut om att antalet döda i vägtrafiken ska minskas till högst 400 dödade år 2000 kommer inte att uppfyllas.

Vi i Vänsterpartiet ordnade nyligen en hearing om trafiksäkerheten eftersom vi känner oro för att målet för år 2000 inte kommer att nås. Hearingen samlade många av landets ledande trafikexperter, motororganisationer, ett antal riksdagspartier och företrädare för Näringsdepartementet. Det elvapunktersprogram från mars 1999 som regeringen genomfört visade sig ha stora brister. Det räcker alltså inte.

Orsakerna till olyckorna är väl dokumenterade: Man håller för hög fart. Bilbältet används inte. Föraren är onykter.

Det förvånar mig mycket att regeringen, och för den delen också delar av oppositionen, tycks tro att det går att med fysiska åtgärder lösa detta problem. En mittbarriär här och hinderfria slänter där liksom inklädning av stolpar och berg är naturligtvis bra åtgärder men enligt alla experterna på hearingen är det helt otillräckligt. Vill man på kort sikt få ned dödstalen bör man, det är vi övertygade om, satsa på ökad övervakning via hastighetskameror och fler poliser på vägarna. Vi vill höja böterna för den som inte har bilbältet på sig. Jag tror att det räcker att hålla de hastigheter som vi i dag har. Om vi gör det flyter trafiken i lugnt och lagom tempo och många omkörningsolyckor förhindras.

När det gäller miljön tycker jag att det är rätt att höja dieselskatten med 25 öre. Vi har inte speciellt hög skatt jämfört med övriga länder i Europa. Storbritannien ligger mycket högre. Tyskland och Holland ligger också högre, även efter vår höjning. Framför allt i Tyskland talar man om årliga rejäla höjningar av dieselskatten. Det märks redan att det kommer in gamla risiga dieselsbilar från Tyskland till Sverige och detta är inte bra. Det är inte heller bra att taxi i så stor utsträckning kör på diesel i storstäderna.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Det som är så oroväckande med dieseln är de larmrapporter som kommer om partikelutsläpp från dieselmotorer. Cancer är den näst vanligaste dödsorsaken i Sverige. En statlig utredning som nu arbetar har konstaterat att petroleumindustrin ligger bakom det mycket höga procenttalet när det gäller dödsfallen i cancer.

När det slutligen gäller vägslitaget visar forskningen att det är de riktigt tunga fordonen som sliter vägarna oerhört mycket. Motorvägen runt Västerås, E 18, är t.ex. slut i förtid på grund av alla tunga transporter. Det är då inte fråga om ytbeläggningar utan om att hela vägkroppen tagit skada. Detta är också ett skäl till att överväga att sänka maxivikten för lastbilar i Sverige.

Fru talman! Allra sist ber jag att få yrka bifall till reservation 4.

Anf. 72 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag börjar med det som jag känner mest sympati för när det gäller Sture Arnessons anförande, nämligen talet om nollvisionen och att det som hittills skett här är otillräckligt. Möjligen överdrev han sin kritik när det gäller de rent fysiska insatserna, för även de behövs.

Som jag tolkar anförandet är också den mänskliga hanteringen i trafiksäkerheten viktig. Det gäller då attityder och beteende. Det gäller också utbildning och behovet av fler poliser på vägarna – inte för att sätta fast utan för att se till att vi får en lugn och säker trafik. Dessutom gäller det något som Sture Arnesson kanske inte sade, nämligen att vi hårdare hävdar den helnyktra trafiken. Där tror jag att det finns väldigt mycket att vinna när vi vill komma åt de höga olyckstalen.

Sedan gällde det PPP-resonemanget. Nu börjar jag förstå att det finns ett ideologiskt motstånd i Arnessons parti mot detta. Först trodde jag att det bara var det trafikpolitiska yrvädet Karin Svensson Smith som hade den uppfattningen. Men när nu Sture Arnesson säger det förstår jag att det är en partiståndpunkt.

Jag skulle vilja ställa en fråga. Om man nu ogillar detta så mycket, hur kommer det sig då att Vänsterpartiet är med och backar upp Botniabanans tillkomst? Det är ju ett mycket starkt inslag av PPP för att den ska komma till stånd.

Anf. 73 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Först välkomnar jag Elver Jonssons instämmande när det gäller trafiksäkerhet. Det tycker jag är bra. Jag tror inte att det bara behövs polisövervakning och folk efter vägarna, utan det gäller också att vi försöker sprida detta att man inte dricker när man kör, att man tar på sig bältet och att man försöker hålla hastigheten i samhället. Man kan börja med detta redan i förskolan och sedan fortsätta att diskutera detta på arbetsplatser osv. Det finns bra exempel från Lidköping på hur man har gjort detta.

Botniabanan är delvis ett PPP-projekt. Det kan jag hålla med om. Det är en satsning som jag trots allt anser är mycket motiverad. Här sades att den inte skulle fylla en funktion. Jag är övertygad om att den kommer att göra det. Assi Domän har redan börjat flytta över sina transporter till järnväg. Om man kan nå stora miljöeffekter kan vi tycka att det är intressant.

Anf. 74 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tycker att det låter hoppfullt här. Arnesson gläntar ju ordentligt på dörren till PPP-projekt bara han tycker att de är trafikpolitiskt motiverade. Då är det inte alls detta tvärstopp som hans partikamrat uttalade tidigare.

Sedan har jag ånyo ett instämmande. Vi kan väl ta varandra i hand på att den mänskliga hanteringen av trafiksäkerheten är väldigt betydelsefull. Det är viktigt att den får starta tidigt. Vi är ju egentligen alla trafikanter från koltåldern och så länge vi kan vara med i trafiken.

Till sist gällde det vårt låga trafikanslag. Arnesson sade att det var det minsta. Låt mig då säga så att inget annat parti har gjort en så stor uppräkning. För att citera löpsedeln hos en kvällsavisa här i Stockholm: Nu ökar vi mest.

Anf. 75 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Det är klart att om man har dragit ned på anslaget väldigt mycket blir också ökningen väldigt stor. Jag noterar att ni gjorde ökning-
ar redan i fjolårets vårbudget. Det var inget fel.

Anf. 76 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Det är en händelse som ser ut som en tanke att först kommer Karin Svensson Smith och sedan Sture Arnesson och angriper regeringen som om ni hade reserverat er, medan det är vi kristdemokrater, som faktiskt har reserverat oss, som försvarar PPP-modellen. Har ni återfallit i oppositionstagen från den tid då de icke-socialistiska partierna satt i regeringsställning? Då opponerade och reserverade ni er mot allt.

Sture Arnesson sade att partiet vill satsa på den sociala sidan och därmed inte PPP. Vad kan vara mer socialt än att rädda människoliv? Hur kan man vara mer asocial än att acceptera trafikdöden med över 500 döda per år? Vi vill inte klämmas in i en definition av PPP som bara innebär att senarelägga betalningen. Det finns också en variant med avgiftsfinansierade vägar och broar såsom man har sett i Frankrike och såsom t.ex. Öresundsbron och Arlandabanan är finansierade.

Sedan vill jag också höra Sture Arnessons synpunkter på det näringsministern sade vid en dragning. Efter ett antal år tillfaller ju de här anläggningarna staten. Detta är i själva verket ett av de mest socialistiska projekt man kan syssla med. Kapitalet bygger, och så småningom tillfaller det landet och staten genom en automatisk socialisering. Är inte detta tillräckligt socialistiskt? Vilken väg vill Sture Arnesson gå? Vill han ha en ännu mycket raskare socialiseringsprocess?

Anf. 77 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! När det gäller PPP talar vi om en utredning och ingenting annat. Vi har gått med på att detta undersöks av regeringen. Vi har inte gjort några som helst utfästelser.

Vad kunde vara mer angeläget än att rädda människoliv på vägarna? Vi tror inte att PPP räddar dessa människoliv. Vi tror att de åtgärder som vi vill sätta in med fler poliser och mer övervakning ger ett omedelbart resultat. Därför vill vi satsa på det.

Sedan måste väl ändå Kristdemokraterna hålla med om att det finns andra saker i samhället som också har fått stå tillbaka. Jag kan nämna

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

högkostnadsskydd och pensionärernas situation. Där har vi inte kunnat göra förbättringar eftersom vi har ett utgiftstak. Men vi kan kanske få med Kristdemokraterna på att låna upp pengar till sådana saker. Det vore kanske inte så dumt.

Det är riktigt att väginvesteringarna tillfaller staten. Men i många av dessa PPP-fall är det faktiskt staten som får stå för huvuddelen av investeringarna ändå. Man lånar upp pengarna, men man får betala det på sikt.

Jag tror inte på era förslag om ett totalt PPP-projekt där vägavgifter ska finansiera det hela. Jag tror att vi får ett klassamhälle då där vissa åker på dessa vägar och människor som har fullt sjå att ha en bil tar de andra vägarna. Det är inte heller någon miljöinvestering. Vi kan se exempel på det från Spanien osv.

Anf. 78 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Det skulle i så fall innebära att den avgörande invändningen mot Öresundsbron och Arlandabanan skulle vara att inte de fattigaste av de fattiga kan åka på dem. Det har vi inte hört tidigare. Är det verkligen på det viset, Sture Arnesson? Klargör det! Vänder ni er mot Arlandabanan därför att de fattigaste inte skulle kunna åka på den? Är det inte i stället en väldigt bra lösning? Är det inte bättre att de fattigaste fattiga, proletariatet, kan överleva på vägarna vid en omkörning av en lastbil än att de inte gör det?

Vi kan ta den bild som målades upp av snömodd och en lång lastbil. Var kör Sture Arnesson helst om, på en fyrfilig motorväg eller någonsans där det är mycket begränsad framkomlighet? Det är kanske t.o.m. så att man får avstå från att köra om i sådana lägen. Så långt möjligt vi kan finansiera det vill vi bygga ut så att vi skiljer körbanorna åt.

Sedan blev Sture Arnesson mig svaret skyldig när det gällde polemiseringen mot regeringen. Stöder Vänsterpartiet egentligen regeringen, eller gör Kristdemokraterna det i större utsträckning, trots att det är vi som har reserverat oss?

Anf. 79 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vill erinra om att vi från första början har varit emot Öresundsbron. Jag tycker inte att vi ska stå till svars för det som Öresundsbron har fört med sig.

Var föredrar jag att dessa bilar går? Jag föredrar att de människor som åker här åker med den järnväg som går parallellt med vägen. Jag hoppas att det framgick väldigt tydligt av mitt tidigare inlägg.

Vi har inte sagt nej till en utredning av PPP. Men inom partiet har vi kommit fram till – och det finns förankrat även hos vårt folk i finansutskottet – att säga nej till PPP.

Anf. 80 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Arnesson ondgjorde sig över att vi satsar kraftfullt på vägar, men var missnöjd över att vi inte gör motsvarande satsningar på järnvägen.

Låt mig säga att vi har hållit tillbaka socialdemokraternas och regeringens förslag vad gäller en kraftig sänkning av banavgifterna därför att vi vill ha konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

Vi kan ju redan nu konstatera att kurvorna för de olika trafikslagen visar att lastbilstrafiken i och för sig ökar kraftigt därför att kraven på snabba och säkra transporter med dyra produkter ökar. Det har jag redan berört. Järnvägstrafiken ökar mycket svagt, medan framför allt de sjötransporter som inrikes konkurrerar med järnvägstrafiken kraftigt minskar eftersom man har subventionerat järnvägstrafiken så mycket som man har gjort. Därför vill vi balansera banavgifterna till den nivå som gällde tidigare.

Däremot har vi sagt nej till finansieringen av Öresundsbrodelen. Uppenbarligen står vänstern bakom den delen av banavgifterna. Det kanske Sture Arnesson kan passa på att reda ut.

Sedan låter det väldigt intressant med engagemanget för trafiksäkerhet och miljöanpassning. Jag tror att det är äkta menat. Men Arnesson och övriga vänsterpartister får ursäkta när det gäller bilden av isiga vintervägar där man möter lastbilar och orutinerade ”sörortsmänniskor” som ska upp till fjällvärlden. Hur fungerar det tillsammans med förslaget om att sänka lastbils längden ned till 18 meter? På det sättet näst intill fördubblas ni ju antalet lastbilar på det svenska vägnätet. Jag tror att det är en fråga som många ställer sig. Hur ska ni möta det ökade antal lastbilar som blir följden av ert förslag, miljömässigt och trafikmässigt?

Anf. 81 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Det var många frågor. Jag ska försöka svara.

Konkurrensneutralitet värnar Lars Björkman om. Jag tror nog att vi kan ställa upp på det. Vi är ganska övertygade om att biltrafiken inte betalar sina utsläpp i dag. Skulle vi väga in allt detta tror jag att vägtrafiken skulle beskattas hårdare.

Lars Björkman pratar om valfrihet. Jag tycker att moderaterna rycker på axlarna åt de internationella åtaganden vi gör när det gäller växthuseffekt, koldioxidutsläpp, osv. Lars Björkman säger att man får sitta i en bil och köra i sex kilometer i timmen på Essingeleden om man har lust med det.

Jag förstår inte hur man kan resonera så när hela jordens framtid står på spel. Vad ska vi med en massa fina vägar till när det skyddande ozonlagret tar slut?

Sedan gällde det Öresundsbron. Vi har inte varit glada över det här med banavgifter på Öresundsbron, det kan jag säga. Men jag säger som Monica Öhman: Vi har inte hittat något annat sätt att lösa finansieringen på, och då har det blivit så.

Tanken med att få ned lastbilarnas längd från 25 meter till 18 meter är att minska olyckorna, att minska vägslitaget och att minska transportarbetet med lastbilar och föra över det till järnväg och sjöfart där så är möjligt.

Anf. 82 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag har fortfarande inte uppfattat hur man möter den ökade trafik som ändå uppstår. Vi hade i utskottet för någon vecka sedan representanter för skogsnäringen. De – låt mig säga det försiktigt – log lite grann åt förslaget, med tanke på alla de effekter på just skogstransporterna som det skulle få.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Jag vet att Sture Arnesson representerar en bygd som är skogrik, där skogsnäringen är av vital betydelse. Det är kanske angeläget att man förklarar för människorna där att antalet lastbilar måste öka med närmast hälften därför att ni vill korta ekipagelängden. Att säga att de transporterna skulle kunna ersättas av sjötransporter eller järnvägstransporter är att försöka vilseleda en opinion som möjligen inte vet hur det ser ut i skogsbygdsvägnätet. Några tåg lär väl aldrig ha en möjlighet att hämta virke där. Och att ytterligare försämra svensk konkurrenskraft på det området tycker jag inte är trovärdigt.

Miljöeffekter av trafiken tar Sture Arnesson upp. Jag noterar att vi slåss på lite olika villkor. Sture Arnesson höjer med glädje dieselskatten. Han konstaterar samtidigt – eller borde i varje fall konstatera – att de utländska åkarna fortsätter att köra i Sverige på en miljöklass som är avsevärt mycket sämre än den vi har i Sverige i stället för att kunna tanka prisvärd miljödiesel här i Sverige. Det är inte särskilt vällovligt.

Samtidigt stänger man från Vänsterpartiets sida kärnkraftverk med stor glädje och försurar luften genom att köpa kolkraft tillverkad i Danmark. Det är inte särskilt miljövänligt, Sture Arnesson.

Anf. 83 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Lars Björkman värnar skogsnäringen. Visst är den viktig för vår export, men just i dag rullar den verksamheten med oerhört stora överskott. Och var hamnar pengarna? Jo, de hamnar i fickorna hos ett antal aktieägare. Jag tycker faktiskt att det inte är mer än rätt att de är med och betalar lite grann för det som de ställer till med på vägarna.

Jag upprepar att i USA – som ändå lär vara Lars Björkmans stora föregångsland på transportområdet – uppgår godstrafik på järnväg till 50 %, tack vare åtgärder. Det kanske vore något att snegla på även för moderaterna.

När det gäller pratet om glesbygd håller jag fullständigt med Monica Öhman. När man ser er budget i övrigt och ser vad ni vill göra för glesbygden tror jag inte att ni ska komma och säga så mycket om att ni värnar glesbygden.

Sedan har vi ett bra förslag, tycker jag, när det gäller utländska åkare: kör korta sträckor i Sverige till järnväg och sjöfart. Jag skulle vilja se den polack som kör mellan Lycksele och Holmsund.

Anf. 84 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag vill ha en kort replik med anledning av att Arnesson hänvisade till mitt replikskifte med Karin Svensson Smith. Jag har aldrig sagt att det inte går lastbilar på E 4:an. Det måste vara en missuppfattning. Visst gör det det. Det är ju inte på E 4:an som tjälsäkring är ett problem.

Jag har uppfattat Vänsterpartiets inställning i de här frågorna så att man i princip kapitulerar inför behovet av mer driftspengar och underhållspengar. Man säger direkt ja till att drastiskt sänka längd och vikt för den tunga lastbilstrafiken.

Det vore totalt förödande. Vi har i dag mycket bra vägbyggnadsmaterial och ny vägbyggnadsteknik, liksom ny fordonsteknik. Och som sagt, det här skulle vi inte klara av i det land som heter Sverige. Vi kan inte jämföra oss med Amerika. Jag har varit där ett år, men jag fick inte

några sådana erfarenheter att situationen när det gäller vägbyggnad och vägar går att jämföra med det skogrika och älvdalsslignande landskap som vi har här.

Beträffande höjningen av dieselskatten vill jag bara fråga Arnesson om han har någon beräkning på vad det kostar. Vad är merkostnaden i Värmlands län på den punkten?

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 85 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att vi är ense så långt att vi vill göra en gemensam satsning på det sämre vägnätet i inlandet.

Sedan har jag försökt att förklara det här med 18 meter. Det är av trafiksäkerhetsskäl. De sista 16 tonen sliter oerhört på vägarna.

Jag vill också säga att vi är öppna för att om dieselskatten i fortsättningen ska höjas göra undantag för glesbygden, där man är beroende av bilen.

Anf. 86 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Bara helt kort. Jag konstaterar att våra verklighetsuppfattningar skiljer sig åt. Om vi får 40 % fler lastbilar i snörök på våra landsvägar delar jag Björkmans uppfattning att det inte är rimligt att då tala om en förbättrad trafiksituation. Större delen av timmer- och massa-transporterna sker vintertid på tjälade vägar, och då är det här problemet inte så stort som man kanske teoretiskt kan påvisa i vissa beräkningar.

Anf. 87 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Också jag konstaterar att vi inte har riktigt samma uppfattning. Jag hävdar ändå att det är en väldig skillnad mellan att köra om en 25 meter lång lastbil och att köra om en som är 18 meter lång.

Anf. 88 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Som vanligt när vi här i riksdagen behandlar trafikutskottets budgetbetänkande har det väckts ett ganska stort antal motioner med förslag till olika angelägna satsningar på vägområdet. Vi har också hört rätt mycket om det i debatten i dag.

Vägarna är utan tvivel den viktigaste beståndsdel i ett väl fungerande infrastrukturnät. Sverige har ett väldigt stort vägnät i förhållande till vår relativt lilla befolkning. Det råder inte heller något tvivel om att det finns väldigt starka önskemål från folk ute i landet och från ledamöter här i kammaren om upprustning av och investeringar i vägnätet.

Det är klart att man som politiker tycker att det är roligt att arbeta med ett område som väcker ett så stort intresse både bland medborgarna och bland riksdagsledamöterna. Det är inte fullt lika roligt att ständigt tvingas konstatera att de ekonomiska resurserna inte räcker till för alla de satsningar vi skulle vilja göra. På det området precis som på alla andra politikområden tvingas vi att göra prioriteringar, alltså välja det som är viktigast.

Det är också mycket tacksamt att vara oppositionspolitiker på detta område. Det råder inget tvivel om att oavsett hur stora anslag som vi än skulle kunna skaka fram på vägområdet, finns det alltid möjlighet att här

i kammaren peka på nya angelägna projekt som man skulle behöva satsa pengar på.

Fru talman! I debatten har moderaterna, bl.a. Lars Björkman, försökt ge sken av att moderaternas politik skulle ha givit en betydligt bättre vägstandard. Så kan det naturligtvis se ut vid det första påseendet. För år 2000 satsar man 500 miljoner kronor mer på vägarna. Men vi kan då titta på hur anslagen tidigare har sett ut. Jag har suttit i riksdagen sedan 1991, och varje år med undantag av de två senaste har moderaterna i bästa fall anvisat lika mycket vägpengar som vi socialdemokrater och i de flesta fall faktiskt betydligt mindre.

Det är den ena beståndsdel. Den andra är att man måste se moderaternas satsning på vägnätet kopplad till den starka neddragning som de gör på järnvägssidan. De vill minska anslagen till järnvägarna med 1 400 miljoner kronor. Det innebär i praktiken en kraftig överskjutning av både gods- och persontrafik från järnvägen till vägarna. Självklart leder det till ett kraftigt ökat vägslitage och på sikt en sämre vägstandard.

Jag ifrågasätter starkt om dessa 500 miljoner kronor över huvud taget räcker för att klara det ökade vägslitage som den föreslagna överflyttningen av gods från järnväg till väg innebär.

Fru talman! Om det är svårt att se någon riktig logik i moderaternas politik, är det ännu svårare att se något sammanhang i den politik som folkpartisterna företräder. De föreslår en besparing om 1,6 miljarder kronor på järnvägen, som med precis samma resonemang som nyss fördes om moderaternas politik självklart innebär en överflyttning av trafik från järnväg till väg. Samtidigt vill man inte lägga ned en krona mer på vägarna här i riksdagen, men i den allmänna debatten och faktiskt även i riksdagen i dag uppträder man som alla goda gåvors givare och yrkar på mer pengar till i stort sett alla vägområden.

Sven Bergström nämnde tidigare Svenska vägföreningens informationsblad "Sverige i rörelse", där Marit Paulsen, Folkpartiets nya flaggskepp, helt framt påstår att Folkpartiet vill ha 2 miljarder extra till vägarna. Om det nu är så att Folkpartiet vill ha det, varför lägger ni då inte fram förslaget i riksdagen? Må vara att Folkpartiet är ett litet parti och inte har så stor betydelse, men ni borde väl ändå ha så mycket självförtroende att ni lade fram förslagen för riksdagen, så att den fick möjlighet att ta ställning till dem.

Fru talman! När det sedan gäller moderaternas – låt mig säga så – sedvanliga förslag att Vägverket ska omvandlas till ett affärsverk och att finansieringen av Vägverket direkt ska kopplas till vägtrafiken har vi socialdemokrater starka invändningar mot en sådan uppläggning, både från transportpolitiska och från statsfinansiella synpunkter.

Vi menar att drift, underhåll och investeringar i vägnätet i huvudsak ska finansieras över statsbudgeten utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. Det finns inte heller någonting i den nuvarande verksamhetsformen som förhindrar att man ger Vägverket ett tydligt resultat- och ledningsansvar. Jag har över huvud taget väldigt svårt att se några fördelar med moderaternas förslag på det här området.

Vi vänder oss också mot förslagen från samtliga borgerliga partier utom Centern om bolagisering och privatisering av Vägverkets produktionsdivision. Vägverket Produktion är en av många aktörer som verkar på marknaden på helt konkurrensutsatta villkor och på strikt företagseko-

nomisk grund. Man får inte heller några subventioner från Vägverket i övrigt.

Verksamheten är helt konkurrensutsatt, och som jag ser det fyller Vägverket Produktion en viktig uppgift dels genom att skapa en bredare konkurrens på anläggningsmarknaden, dels genom att se till att staten får en insyn i prisbildningen. Riksrevisionsverkets granskningar har visat att Vägverket på ett bra sätt har lyckats att utforma ett upphandlingssystem som är neutralt mellan Vägverket Produktion och dess privata konkurrenter.

För oss socialdemokrater är det viktigt att staten också fortsättningsvis äger Vägverket Produktion för att även i framtiden ha insyn i och inflytande över utvecklingen och kostnadsbilden när det gäller vägunderhållet.

Sedan kan man naturligtvis diskutera om produktionsverksamheten ska bedrivas som i dag eller i bolagsform. Det finns för- och nackdelar med båda verksamhetsformerna. Det pågår just nu inom Regeringskansliet en översyn av den framtida organisationsformen för Vägverkets produktionsverksamhet. Innan den översynen är klar vill vi inte ta ställning till om produktionsverksamheten ska bedrivas i verksform eller i bolagsform. Att staten ska vara ägaren är vi dock helt övertygade om.

Fru talman! Ett ständigt bekymmer i transportpolitiken är finansieringen av infrastruktursystemet. Hittills har vi i Sverige med några få undantag valt att direktfinansiera alla investeringar över statsbudgeten. I vissa andra länder har man provat andra finansieringsformer med ganska goda resultat. Det mest intressanta, som har diskuterats väldigt livligt här i kammaren i dag, är det engelska PPP-systemet, där man uppdrar åt ett privat konsortium att bygga och sköta vägar under en viss tid.

Konsortiet ersätts sedan efter trafikvolym och efter den service som man upprätthåller.

De viktigaste fördelarna med PPP-systemet är bl.a. att belastningen på statsbudgeten jämnas ut när man kan sprida ut utgifterna över hela kontraktstiden. Det borde också vara så att ett sammanhållet ansvar för projektering, byggande, underhåll och drift skulle ge möjlighet till effektivitetsvinster. Samtidigt finns det naturligtvis nackdelar med systemet, och den viktigaste nackdelen är ju att man låser en del av de framtida väganslagen när man PPP-finansierar. En annan nackdel är att det kan bli kostsamt att bygga upp en driftorganisation för ett särskilt avgränsat vägnät. Normalt krävs det att man sammanför drift och underhåll till ett större område med olika typer av vägkategorier för att få en effektiv verksamhet. Det är den andra nackdelen med det här systemet.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen att man noga kommer att överväga möjligheterna till alternativ finansiering också här i Sverige. Om det visar sig att det är lämpligt återkommer regeringen till riksdagen med de projekt som kan bli aktuella för alternativ finansiering.

Jag tycker att det skulle vara intressant att få prova några projekt med alternativ finansiering för att se om det faktiskt i verkligheten är möjligt att göra samma effektivitetsvinster här i Sverige som man har erfarenhet av från andra länder. Men för att vi ska kunna göra det måste vi först vara klara över vilka konsekvenser det kan få för annan svensk lagstiftning och hur det påverkar det framtida budgetutrymmet.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Därför är det nog klokt att följa regeringens linje, och jag har svårt att se fördelarna med kristdemokraternas förslag om att omedelbart upphandla ett stort antal projekt med PPP-finansiering. Det skulle vara intressant att få en närmare belysning från kristdemokraterna av hur de tänker sig att budgetlagen ska hanteras om man genomför deras förslag.

Kanske kunde vi också få en redovisning av vilka projekt som ska finansieras direkt med vägavgifter. Det går inte att utläsa av någon motion, men det har ju framkommit här i debatten i dag att kd mycket väl kan tänka sig vägavgifter. Det vore väl intressant för de människor som bor nära de aktuella projekten och ska använda de vägarna att veta att det kommer upp vägtullar om kd:s politik genomförs.

Fru talman! Jag vill avsluta med en fråga till Vänsterpartiet, och den gäller det förslag man har lagt fram i sin motion när det gäller minskning av både längden och vikten på långtradare. Om man kortsiktigt ser till järnvägens konkurrenssituation skulle det här kanske vara ett bra förslag, men om man bara en smula funderar över konsekvenserna för svensk industri framstår det ju som en fullkomligt omöjlig politik. Jag måste därför fråga Vänsterpartiets representanter här i kammaren – det blir väl Sture Arnesson i första hand – om man över huvud taget har gjort någon analys av de konsekvenser det skulle få för exempelvis den svenska skogsindustrin.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag instämma i Monica Öhmans yrkande när det gäller hemställanspunkterna.

Anf. 89 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Det var intressant och roligt att åter få upprepat att regeringssidan vill pröva några projekt. Vi sade tio stycken, och skillnaden är inte så stor mellan några och tio. Av den här debatten har det framkommit att vi som reserverade oss står betydligt närmare majoriteten och regeringen här än vad Vänsterpartiet gjorde som ville avvisa PPP, som jag fick konstatera tidigare, av hänsyn till proletariatet. Det gör att jag inte har samma behov av att polemisera och debattera just frågan om PPP med Hans Stenberg.

När det gäller just på vilka vägar som vägavgifter kan bli aktuella skulle jag vilja säga att det är där behoven är störst, där dödsrisken är störst och där det efterfrågas mest. Det måste naturligtvis vara de som bor i närheten av vägarna och som utnyttjar dem som känner att de kommer till en smärtgräns då trafiksituationen är så pass plågsam att de är beredda att ta den här nackdelen. För en nackdel är det – det ska inte stickas under stol med det – precis som det är en nackdel att åka över Öresundsbron och vara tvungen att betala den avgiften.

Men jag vill resa en annan fråga, och det är frågan om väginspektionerna. Vägverket begär att flyginspektionerna ska halveras så att man inte tar de alltför tunga fordonen, dem som är onyktra förare och dem som kör för fort. Man menar att man tar för få, och tror att det går att få fast lika många fastän man halverar inspektionerna. Sanningen är ju att de är förebyggande. Hur ser Hans Stenberg på det?

Anf. 90 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Om jag då börjar med väginspektionerna tror jag att det skulle vara olyckligt att dra ned på dessa på det sätt som Vägverket före-

slår. Det här är ju en fråga som väl regeringen får ta ställning till i sitt regleringsbrev när man ska hantera den frågan framöver.

Sedan är det ju så att kristdemokraterna här i praktiken i kammaren föreslår vägtullar. Det är klart att man alltid kan diskutera vägtullar, men man har ju gjort några försök med avgiftsfinansierade vägar i det här landet, t.ex. Rödöbron i Jämtland, och det slutade med att vi tog bort denna avgiftsfinansiering eftersom det upplevs som väldigt orättvist om man har avgiftsfinansiering på bara ett eller några få ställen i landet.

Öresundsbron är inte riktigt samma sak. Där åker man ju faktiskt inte inom landet utan på väg ut ur landet, så det är en lite annorlunda situation där.

Jag skulle ändå vilja ha ett besked om vilka vägar det skulle handla om där man ska ha vägtullar, därför att jag tror att detta kan bli väldigt omstritt.

Sedan vill jag också avslutningsvis påpeka för Tuve Skånberg att när jag säger några projekt så är det en väldig skillnad på det och tio projekt. Vad jag menar när jag säger några projekt är att det vore olyckligt att prova med bara ett. Det behöver kanske vara två eller möjligen tre, men inte tio på direkten. Då blir det plötsligt inte försöksverksamhet, utan då blir det fullskaleverksamhet. Vad vi skulle vilja göra är att testa på ett par projekt och sedan noga utvärdera hur det ser ut: Har man fått effektivitetsvinster? Är det här någonting för framtiden? Sedan kan man gå vidare.

Anf. 91 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Naturligtvis har vi ingenting emot att detta testas, men det testas ju i full skala i och med Arlandabanan och nu Öresundsbron. När det handlar om att människor blir orättvist behandlade därför att de är tvungna att betala, så tänk på Malmö- och Köpenhamnsborna som nu bor i samma region och får ett integrerat näringsliv osv. Naturligtvis är det en nackdel att betala för att åka över bron. De, precis som vi alla, vill ju köra gratis. Men när det inte finns några andra sätt att finansiera, det är då man kan tänka sig en vägtull. När människor dör i så stort antal som hundratal och vi vet att det här skulle kunna bidra till att vi fick fyrfiliga vägar; det är då man kan pröva det. Behovet måste styra. Det måste vara där det finns människor som säger: Vi är beredda att ta nackdelarna därför att det är så farligt att köra runt eller igenom vårt samhälle eller på den här sträckan. Vägtullar bör det alltså vara där det finns en stor efterfrågan på dem, och det bör det finnas, med tanke på att det är så många människor som dör i trafiken. Det är ju det som är anledningen till att vi är beredda att pröva tanken.

Det gäller också det som finansieras med PPP så att säga traditionellt över statsbudgeten. Där finns det större utrymme än bara två eller tre anläggningar. Vi vill se det göras fortare och grundligare än vad regeringssidan vill göra, men vi är med på riktningen och backar upp den.

Anf. 92 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag kan bara konstatera att vi har olika uppfattningar om vad vi menar med försöksverksamhet. En försöksverksamhet ska vara att man gör ett prov och måste vara väldigt avgränsad. Det kristdemokraterna föreslår är egentligen fullskaleverksamhet. När man tittar på den lista

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

som kristdemokraterna har lagt fram måste det röra sig om väldigt många miljarder, även om jag inte har räknat igenom detta. Man tecknar ju egentligen in allt investeringsutrymme bara genom de projekten för väldigt lång tid framåt, så den vägen vill inte vi gå.

Anf. 93 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Hans Stenberg säger att det är tacksamt att vara oppositionspolitiker när så många människor vill ha mer pengar till ett visst område, och i det här fallet vägarna. Så är det naturligtvis. I Centerpartiets fall har vi föreslagit både totalt sett mer pengar till utgiftsområdet, 1,4 miljarder kronor, och specifikt 750 miljoner kronor mer varje år till just vägar. Jag tar gärna en debatt med Hans Stenberg i de frågorna.

Bekymret är att majoriteten, regeringspartiet och dess samarbetspartier, går ifrån det beslut som fattades i riksdagen i mars 1997 där vi sade att vi långsiktigt under tio år ska satsa 190 miljarder på området. När vi nu kan se facit för de tre första åren blir utfallet 4 ½ miljarder kronor lägre än vad vi bestämde i långsiktsplanen. Det är klart att människor blir bekymrade och tycker att vi inte uppfyller de löften som getts.

Jag tog tidigare upp exemplet med skogsindustrierna. Dåliga vägar kostar 900 miljoner kronor. I Hans Stenbergs och min hemregion – Region Mitt med Gävleborgs län, Dalarnas län, Västernorrlands län och Jämtlands län – beräknas skogsnäringen förlora 440 miljoner kronor per år på detta. Det måste väl ändå Hans Stenberg uppleva som ett bekymmer? Jag hoppas att vi kan vara överens om att det är angeläget att nu i fortsättningen arbeta oerhört kraftfullt för att få fram mer pengar till detta område.

Jag vill ta upp två saker till. Jag fick inte något svar av Monica Öhman på min fråga om miljöstyrande vägavgifter. Kan Hans Stenberg säga något positivt om detta, som miljöministern förtjänstfullt tog upp i en debattartikel i DN häromdagen. Slutligen frågan om Holmön, som Åke Sandström tog upp. Kan vi få något besked där? Enligt betänkandet har Vägverket begärt ett klarläggande av regeringen när det gäller huvudmannaskapet. När kan Holmöborna få något besked?

Anf. 94 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag börjar med det lättaste, höll jag på att säga, nämligen Holmön. Regeringen har konstaterat att det är en fråga för Vägverket. Det finns en strikt gränsdragning mellan vad Vägverket ska göra och vad regeringen har att besluta om, och detta ligger på Vägverkets bord. Frågan är returnerad till Vägverket. Jag hoppas att det fattar ett beslut så fort som möjligt.

När det gäller miljöstyrande avgifter har vi från Socialdemokraternas sida tidigare sagt att man nog behöver ett system med miljöstyrande vägavgifter i storstadsområdena. Men man måste vara väldigt klar över att vad vi från regeringens och riksdagens sida kan ställa upp med är ett system, en lagstiftning, som gör det möjligt för de kommuner som så vill att själva besluta om införandet. Det är ingenting som vi från statens sida ska tvinga på människor ute i kommunerna. Det måste växa fram lokalt. Men visst bör vi jobba fram en lagstiftning som gör det möjligt för kommunerna att hantera detta om de så vill.

Vi kan väl vara överens om att det behövs mer pengar till vägnätet. Jag bor själv i en region där vi säger – och vi som bor där är alldeles säkra på att vi har rätt – att vi har landets sämsta vägar. Det känns i varje fall så varje gång jag åker på dem. Vi har också en väldigt stor skogsindustri som är oerhört beroende av ett fungerade vägnät. Jag och vi socialdemokrater utgår ifrån att det tioåriga inriktningsbeslutet ligger fast. Vi har legat under målet de första åren. Men det måste återställas så att vi klarar det under perioden.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Anf. 95 SVEN BERGSTROM (c) replik:

Fru talman! Jag tackar för beskedet både om Holmön och de miljöstyrande vägavgifterna. Det förefaller som att vi lutar åt samma håll. Centerpartiet tycker självklart också att det ska vara en möjlighet för kommuner att införa sådana avgifter inte att det ska vara ett diktat uppi-från från riksdag och regering.

Jag skulle vara ganska bekymrad som jag vore i Hans Stenbergs kläder när man under de första tre åren har tappat 4 ½ miljard av vägpengarna. Det blir en väldigt tung barlast att bära med sig de närmaste åren. Det är ett stort åtagande, 190 miljarder kronor under tio år, och vi har tappat 4 ½ miljard under de första åren. Både Hans Stenberg och jag vet naturligtvis att det är stora behov, inte minst i Mellansverige i mittregionen med Dalarna, Gävleborg, Västernorrland och Jämtland.

Efter dessa besked från Hans Stenberg utgår jag ifrån att det kommer att vara en högprioriterad uppgift i det fortsatta arbetet med den kommande vårbudgeten och nästa års budget. Vi kommer från Centerpartiets sida noga att bevaka detta. Vi föreslår mer pengar i vår budget. Regeringssidan måste leva upp till löftena till alla människor, både näringsidkare och enskilda människor, som lider och tappar pengar på grund av de dåliga vägarna.

Anf. 96 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Självklart är det ett bekymmer att vi inte har kunnat hålla nivån under början av den tioåriga perioden. Det hänger naturligtvis samman med den budgetlag med ett utgiftstak som antagits av riksdagen i väldigt stor enighet. Det har varit väldigt svårt att rymma dessa åtgärder inom utgiftstaket.

Vi har varit i en situation där det funnits oerhört stora behov inom kommuner och landsting när det gäller skolan, sjukvården, äldreomsorgen och barnomsorgen. För att få utrymme att satsa på dessa områden har vi varit tvungna att hålla igen på vägsidan och på hela infrastruktursidan.

Nu är vi i ett läge där statsbudgeten och utrymmet förbättras stadigt. I och med det räknar jag med att vi ska få utrymme att återställa nivåerna framöver. Det går säkert inte att klara allting i nästa års budget. Men vi måste under den tid som är kvar av tioårsperioden återställa så att vi når nivån inom tio år.

Anf. 97 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Först ska jag upprepa en fråga som i inledningen av debatten ställdes till utskottets ordförande, nämligen om det finns ett intresse från socialdemokraterna att ägna så mycket uppmärksamhet åt

vägfrågorna att man skulle kunna satsa på en hearing om hela vägområdet.

Den frågan blev hängande i luften. Vi kanske kan få ett svar av Hans Stenberg. Tycker ni att vägarna är så viktiga att ni är beredda att ta en förutsättningslös diskussion just på detta område? Tycker ni det är vi tacksamma för besked. Då kan vi gemensamt anstränga oss för att genomföra en sådan.

Fru talman! Sedan angriper Hans Stenberg hela oppositionen och alla partier rakt över för en politik som han inte är särskilt förtjust i. Jag kan i och för sig förstå taktiken. Den använder Hans Stenberg vid varje tillfälle vi för diskussionerna, eftersom han själv kommer tomhänt till debatten.

Han har inte med ett enda ord redogjort för den socialdemokratiska strategin för hur man vill lösa de stora frågorna och hur man vill se transportnätet, då framför allt vägnätet. Det är en av de strategiskt viktigaste frågorna för att svenskt näringsliv ska kunna byggas ut, vi ska kunna säkra jobben och kanske t.o.m. skaffa fram fler jobb.

I stället raljerar han över, eller är i varje fall mycket kritisk till, att några av oss i de s.k. oppositionspartierna tacksamt använder vägområdet för att driva någon sorts opportunistisk politik. Hans Stenberg skulle kunna ägna 2 minuter, eller kanske 2 gånger 4 minuter, som han har i repliktid till att beskriva vad socialdemokraterna vill i fråga om strategisk vägpolitik. Jag tror att många efterlyser svaret på den frågan.

Anf. 98 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag börjar med frågan om hearingen. Kammaren är kanske inte det bästa stället att planera utskottets arbete. Det är nämligen så att Per-Richard Molén tog upp frågan i höstas och fick en uppmaning att återkomma med hur man hade tänkt sig upplägget för ett sådant program. Sedan har Per-Richard Molén inte återkommit med ett sådant förslag. Den frågan får vi ta i det vanliga utskottsarbetet.

Bekymret är inte att vi inte vet hur det ser ut på vägarna. Jag tror att vi alla som sitter i trafikutskottet är ganska väl medvetna om att behoven är stora. Det är inte kunskapen som fattas, utan det är pengarna. En hearing ger tyvärr inga pengar.

Sedan efterlyste Lars Björkman vår syn på trafikpolitiken. Det handlar om att rusta både ett vägnät och ett järnvägsnät som kan fungera för både gods- och persontrafik. Jag konstaterar, Lars Björkman, att när man tittar på vad vi är beredda att satsa på transportområdet tycker faktiskt ni moderater att vi socialdemokrater satsar för mycket. Så måste det uppenbarligen vara, eftersom ni har ett lägre anslag på området än vad vi har.

Ni vill göra stora besparingar på järnvägssidan som i förlängningen faktiskt innebär en sämre standard på vägarna, en ökad trängsel och ett ökat slitage.

Jag tycker inte att vi socialdemokrater behöver skämmas för vår transportpolitik, även om jag skulle önska mer pengar. Vi vet ganska väl vad som behöver göras, men det är svårt att få pengar inom budgetramen.

Anf. 99 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag svarade redan på Sture Arnessons inlägg när det gäller vår finansiering av järnvägen. Vi har sagt nej till sänkningen av banavgifterna, den del som ger ca 690 miljoner. Sedan vill vi vidta effektivi-

seringsåtgärder, där vi faktiskt har fått medhåll från Banverkets generaldirektör. Dessa effektiviseringsåtgärder är befogade därför att man i dag i alla lägen inte fullt ut är konkurrenskraftig och effektiv. Det var det svar som vi fick – lite förenklat, det kan jag medge – när Vägverkets generaldirektör deltog i utskottets utfrågning för någon vecka sedan.

Det här handlar kanske mera om anslaget på vägsidan. Vi vill bygga vägar, därför att näringslivet ställer sådana krav, därför att bilisterna rent allmänt har behov av ett vägnät som fungerar och håller hela Sverige i gång. Vad gör socialdemokraterna då? Jo, man hukar och säger att vi inte lägger tillräckligt mycket pengar på järnvägen. Hans Stenberg måste ursäkta mig, men jag tycker att det är en försvarsmetod, som i och för sig kan vara framgångsrik debattekniskt, men den ger inte särskilt stor utdelning i form av ett bättre vägsystem.

Är det så att ni vill bygga nya vägar och satsa mer, varför då inte anvisa pengar i den flerårsbudget som just nu ligger för behandling? Jag kan inte spåra den optimism och den förhoppning om mer pengar som Hans Stenberg lite försiktigt antyder när han säger att man kan tänka sig satsningar framöver. Nej, i stället vill man ha skattehöjningar och pålagor på dem som finns på vägarna som ställs i utsikt. När kommer nästa dieselskattehöjning och bensinskattehöjning, Hans Stenberg? Det skulle vara intressant att få veta.

Anf. 100 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Moderaterna har en väldigt märklig syn på transportsystemet. Man ser bara vägarna. De är i och för sig den viktigaste beståndsdelen – det kan jag hålla med om – men det finns också andra oerhört viktiga beståndsdelar. Vi behöver faktiskt en fungerande infrastruktur över huvud taget i det här landet på alla områden, när det gäller tele- och datakommunikation, posten, järnvägarna, flyget, sjöfarten osv.

Vi vill satsa mer på vägarna framöver, men vi vill inte göra det till vilket pris som helst. Moderaterna föreslår att man ska slå sönder den infrastruktur som vi har på postområdet genom att dra in bidraget till rikstäckande betalnings- och kassaservice för att få pengar till vägarna. Den politiken ställer vi inte upp på. Det får inte vara så att man offrar människorna i glesbygden och deras behov av postservice för att få pengar till vägarna. Det får inte heller vara så att man stoppar viktiga och angelägna järnvägsprojekt för att få pengar till vägarna. Vi måste försöka att klara både–och.

Jag konstaterar än en gång, Lars Björkman, att vi socialdemokrater, trots att ni kritiserar oss för att vi inte är nog framsynta och inte satsar nog mycket på det här området, satsar betydligt mer än vad moderaterna vill göra på transportområdet, om man ser till järnvägssidan och vägsidan tillsammans.

Anf. 101 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Att vara ett litet parti innebär inte alltid att man är betydelselös. Jag har en känsla av att även socialdemokraterna ibland tycker att det kan vara trevligt att ha oss med i bilden. Man kan ju undra hur ni ser det från er sida.

Hans Stenberg var kanske inte närvarande när vi diskuterade frågan tidigare, för då hade Stenberg fått besked om vår budget. Vi har i år i vår

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

budget ökat med 2 miljarder kronor med inriktning på vägar. De pengar som vi vill flytta över från järnvägen gäller inte trafiksidan utan det gäller administration och produktion. Detta står klart och tydligt i vår motion.

Vi har uttalat att vi vill ha betydligt fler försök med PPP-projekt. Det vill vi också ge pengar till i denna vårbudget. Vi vill prova detta på ett helt annat sätt än vad socialdemokraterna vill göra. Vi får se om vi får besked om det över huvud taget blir någonting. Det ska ju först tillsättas en utredning.

Anf. 102 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är inte jag som säger att Folkpartiet är betydelselöst. Det är ni själva som framställer det så. Ni säger att ni inte behöver lägga fram några förslag eftersom ni är ett sådant litet parti. Jag tycker att även ett litet parti är skyldigt att redovisa sina förslag till riksdagen. Då kan man inte först lägga fram ett förslag i riksdagen, som innebär samma väganslag som regeringen föreslår, och sedan skicka ut en av sina främsta företrädare i medierna där han säger att Folkpartiet vill ha ytterligare 2 miljarder till vägarna. Det får väl vara någon måtta och någon anständighet med hur man agerar.

När det gäller PPP-frågan går det inte heller att utläsa av Folkpartiets politik att ni vill ha så mycket större satsningar än vad vi är beredda att satsa. Om jag har fattat det hela rätt har vi varit ganska överens i utskottet om att man ska prova med några begränsade projekt för att sedan utvärdera och se hur det fungerar. Nu uppfattar jag det som att Kenth Skårvik är beredd att gå på Kristdemokraternas linje med en massiv satsning på PPP, vilket medför en stor upplåning. Detta är en nyhet för mig.

Anf. 103 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Vi är givetvis med på de försök som ska genomföras, men vi vill ha fler projekt även i fortsättningen. Det är inte säkert att det måste vara två projekt för att det ska räknas som ett försök. Det kan ju vara ganska många olika projekt på olika ställen i landet som får pröva detta.

Sedan tycker jag att det är lite löjligt att hänvisa till uttalanden som har gjorts. Jag skulle också kunna säga samma sak, att vi vill ha betydligt mer pengar till vägar, men nu har vi inte det, så då får vi följa den budget som vi har lagt fram.

Men jag säger ytterligare en gång: Vi har i år betydligt mer pengar till vägar och vägbyggen än vad vi haft tidigare. Dessa pengar flyttar vi över från järnvägarna, men inte från järnvägstrafiken, som det gavs sken av. I ett läge där vi får möjligheter att bygga fler vägar eller tjälsäkra fler vägar ska vi kunna prioritera inom vår budget. Det har jag klart och tydligt sagt vid flera tillfällen, och det kan vara bra för er att veta.

Anf. 104 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är ju naturligtvis välkommet att Folkpartiet har höjt sin budget från den mycket låga nivå där man låg tidigare. Dessutom är man angelägen att prioritera några år framåt. Men det innebär ju de facto att de pengar som ni i framtiden kan tänka er att omprioritera till väg-

sidan använder ni på något annat utgiftsområde i dag. Som jag ser det är ni då inte hederliga mot väljarna.

Man kan inte satsa pengarna på ett utgiftsområde och sedan på fullt allvar hävda i debatten att vi ska komma med förslag till hur pengarna ska användas. Det är därför som jag tycker att Folkpartiet i onödan nedgraderar sin egen betydelse. Ni är ett riksdagsparti precis som alla andra, och då kräver jag att ni redovisar era förslag i riksdagen precis som alla andra partier får göra.

Anf. 105 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Det gäller vår motion om 18 meters längd för lastbilar. Jag vill påminna om att vi vill att det ska tillsättas en utredning. Vi vill att regeringen tittar på det här för att eventuellt på sikt införa en maximal längd på 18 meter.

Jag tycker att vi i vårt parti försöker att ställa upp för skogsnäringens behov. Vi vill investera miljarder i dag i järnvägar för att Stora t.ex. ska kunna köra sina boxar med större volym från Borlänge till Göteborg.

När jag träffar företrädare för dessa industrier säger de så här: Vi satsar på ekonomin. Det är det man vill göra. Det är ekonomin som styr dem. Då tycker jag att vi i riksdagen måste ta ansvar för de transportpolitiska målen, för det gör inte skogsindustrin, dvs. god miljö, säker trafik osv. Det bryr sig dessa bolag inte om.

Sedan skulle jag vilja fråga vad Hans Stenberg och hans parti vill göra för att förverkliga det som Göran Persson säger i regeringsdeklarationen. Hur vill ni överföra mera gods till järnväg och sjöfart?

Anf. 106 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Ett exempel är att vi i dag för fullt bygger Botniabanan. Vi har rätt betydande satsningar på järnvägssidan. Man skulle naturligtvis önska mer, men det är på järnvägssidan som på vägsidan – det finns begränsat utrymme.

Bekymret med ert förslag när det gäller lastbilarna är att alternativet järnväg inte finns för en väldigt stor del av trafiken. Det finns de facto inte. Speciellt för skogsindustrin finns inte det alternativet. Visst gäller det när man ska frakta ut de färdiga produkterna från fabriken, och i vissa fall också när virket ska in.

Jag kan gå till mitt eget län och se hur det ser ut. I modern skogsindustri måste en stor del av råvaran vara färsk – högst två veckor gammal. En väldigt stor del av det andra virket tar man in från andra sidan Östersjön därför att det faktiskt är billigare än att frakta det från Jämtland, t.ex. Det innebär att vi har skogar som är fullt avverkningsbara – naturresurser som vi skulle kunna ta vara på – som inte utnyttjas därför att transportekonomin inte tillåter det.

Att sedan öka kostnaderna så kraftigt som skulle bli fallet om man övergick till kortare bilar skulle göra det i längden omöjligt att bedriva verksamheten på dessa ställen, tror jag. Risker för att nästa investering för dessa industrier inte sker i Sverige är uppenbar. Den sker på de håll varifrån man i dag tar virket.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Anf. 107 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Hur klarar USA detta? USA har ett betydligt glesare järnvägsnät än vad vi har i Sverige. Hur klarar alla övriga länder detta? Det är bara Sverige och Finland som har dessa långa lastbilar. Alla övriga länder i västvärlden har 18 meter långa bilar.

Så vill jag också erinra om att jag sade att vi tänker stödja den trafik som kör till järnväg och sjöfart. Vi har Inlandsbanan genom hela Norrland. Vi har i förhandlingarna med regeringen framhållit Inlandsbanan och försökt få mera pengar till den men hittills inte lyckats. Varför inte göra en större satsning på Inlandsbanan nu? Det finns massor med järnvägssystem uppe i Norrland där man redan fraktar, men det går att utnyttja Inlandsbanans tvärbanor också. Vi är som sagt villiga att ställa upp och förbilliga transporterna till järnväg.

Anf. 108 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Hur mycket man än förbilligar transporterna på järnväg kommer ändå en väldigt stor del av skogsindustrins transporter att vara tvungna att gå med lastbil. Alla som har ägnat sig lite åt transportekonomi vet att transporter på under 20 mil blir oerhört mycket dyrare om man ska lasta om flera gånger. Då blir det helt enkelt inte konkurrenskraftigt.

USA klarar det. Varför klarar inte vi det, frågar Sture Arnesson. För det första är Sverige ett rätt unikt land såtillvida att vi har väldigt långa transportavstånd till våra marknader, på ett annat vis än nästan något utvecklat industriland. Vi har längre transporter än de allra flesta. Vi har också ett väldigt glesbefolkat land, vilket gör att t.ex. cellulosaindustrin – vi pratar ju om skogsindustrin – inte alls på samma vis som andra producenter kan använda returfibrer. Bara det är ett stort handikapp för vår industri. Till det kommer de långa avstånden.

Det gör att man helt enkelt inte kommer att tåla en sådan belastning som ni föreslår. Ni föreslår det naturligtvis i all välmening, men det är inte övertänkt. Jag är glad att det bara är en utredning ni föreslår, men jag är helt övertygad om att vi inte kan gå den vägen.

Anf. 109 BIRGITTA WISTRAND (m):

Fru talman! När vi arbetade för att bevara Bromma flygplats var argumentet alltid att *Sverige* behövde flygplatsen. Det var inte Stockholm det handlade om i första hand, utan det var förbindelser inom Sverige och till Sveriges huvudstad det handlade om. Det var alltså en fråga för hela landet och för hela landets gemensamma välbefinnande – inte bra för Stockholm. Alternativen ligger inte på några andra platser i landet, utan de ligger i andra länder.

Region Stockholm intar faktiskt 14:e plats bland Europas 200 regioner när det gäller BRP per capita och kommer t.o.m. före regioner som Hamburg och Bremen. I dessa regioner och många andra regioner ute i Europa kan man använda tåg eller personbil som fullvärdiga alternativ för transport, men i Sverige måste vi använda flyg för att nå Stockholmsregionen.

Det finns flera skäl till detta. Ett är det perifera läget. Ett annat är att Stockholm är en knutpunkt i ett land med väldigt stora avstånd och med väldigt gles befolkning. Det har vi hört tidigare i dag. Detta, fru talman,

menar jag betyder att flygkapacitet och tillväxtmöjligheter i Stockholmsregionen hänger intimt samman. Dessutom är vårt näringsliv väldigt starkt internationaliserat. Det kräver också tillgång till internationella förbindelser.

När man har hört på debatten i dag har man kunnat tro att det bara är elände i Sverige, och det är det faktiskt inte. Det finns faktiskt en hel del positiva saker, tycker jag, att säga om dagens situation. Bromma flygfält finns faktiskt kvar. Tacka oss moderater för det. Arlandas tredje bana håller på att byggas. Den 23 november invigde kungen A-banan – A-train – som vi också har hört om tidigare i dag.

Det var intressant att höra statssekreterare Birgitta Heijer tala om det som ett socialdemokratiskt projekt. Förra kommunikationsministern Odell och jag stod bredvid varandra och hörde detta, och han blev alltmer förvånad när han hörde hennes tal om hur socialdemokraterna hade lett fram detta projekt till sitt lyckliga slutförande. Vi som var med då vet hur socialdemokraterna faktiskt försökte att på olika sätt stoppa projektet.

En annan glädjande sak är att man på Skavsta, med privat ägare, håller på att bygga ut sina landningsbanor.

Sedan är det också faktiskt så att man i Stockholmsregionen har möjligheter att bygga fler flygplatser. Det finns möjlighet både att bygga en fjärde och en femte bana. Det är minsann väldigt annorlunda i andra regioner ute i Europa. Kastrup kan t.ex. bara bygga nya terminaler. På Heathrow och i Frankfurt är det samma sak. Ute i Europa är trängseln mycket stor. För svensk del är det bekymmersamt eftersom SAS arbetar i den s.k. Star Alliance och har Lufthansa som sin samarbetspartner. När man ser på expansionsmöjligheterna förvånar det mig att SAS satsar så mycket på Kastrup.

Expansion är faktiskt ett centralt ord när vi talar om flyg. Enligt IATA kommer passagerartrafiken att öka med 20 % fram till år 2002. 2017 kommer den att ha tredubblats. I Sverige talar man om en ökning på 5–8 %. Och resorna blir allt längre och allt snabbare. De nya globala allianserna har medverkat till att den europeiska flygmarknaden alltmer börjar likna den amerikanska. Bolagen arbetar nu faktiskt som om det redan finns en gemensam marknad. I dag är hindren faktiskt inte kommersiella, utan de är politiska. Marknaden är inte avreglerad mellan USA och Europa, men den är det inom EU. Jag menar att det måste bli möjligt att ta över aktiemajoriteten i andra länders flygbolag, så att vi blir av med kopplingen mellan de nationella bolagen och den egna staten. Det här arbetar vi för både här hemma och inom EU.

Det svenska flyget kan man se i många olika perspektiv: svenskt, nordiskt, baltiskt, europeiskt och globalt. Frågan är vilket perspektiv vi politiker ska ta ansvar för och utveckla. Jag menar att flygmarknaden, på samma sätt som alla andra avreglerade marknader, måste börja utvecklas fritt, så att konkurrensen blir effektiv. Än har detta inte skett, särskilt inte inom Sverige. Jag återkommer till det.

När det gäller Arlanda flygplats, navet i Sverige, får vi ju faktiskt den tredje banan. Men studier visar att det redan 2006–2007 kommer att vara brister under s.k. *peak*-tider, dvs. de tider då det är högtrafik. Därför har staten tillsatt utredningar. Dessa studier har pågått i ett par år. Tyvärr har dessa utredningar utgått från att flyget och allt runtomkring – flygplatsdrift, flygledning m.m. – ska vara organiserat och se ut som i dag, trots

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

att branschen genomgår en fantastiskt stor förändring. Man tittar på lägen och trafikströmmar i olika konstellationer. Men jag menar att det för att det ska bli ett framtida effektivt flyg är ännu viktigare hur strukturen ser ut, hur ägandet ser ut och hur driften ser ut. Sverige måste följa med i utvecklingen i den övriga världen. Det tycker vi är viktigt i alla andra sammanhang, och det tycker vi även när det gäller flyget. Är det t.ex. rimligt att ha en sammanhållen organisation för hela den civila luftfarten, som vi har i Sverige? I de flesta länder skiljer man t.ex. mellan produktionsfunktionerna och myndighetsrollen. Det tycker jag att vi ska göra i Sverige också.

En förutsättning för ett fungerande flyg är att det finns bra transporter på marken. På den europeiska kontinenten har det talats om att tåg är lösningen. Man har t.ex. också vid de stora flygplatserna i Asien byggt ordentliga tågförbindelser. Lufthansa använder både Münchens flygplats och Frankfurts flygplats som huvudflygplatser med hjälp av tåg. Och det här har vi ju börjat med i Sverige i och med att vi har fått A-banan. Men fortfarande saknar vi snabba kommunikationer söderut, från Arlanda genom Stockholm ut på Södertörn, ned till Skavsta och till Linköping och Norrköping. Det tycker jag blir en allt intressantare region. I det här sammanhanget finns det PPP-projekt, som vi har hört mycket om i dag, fru talman. Det handlar om att man ska börja bygga en del av den tilltänkta Europabanan söder om Stockholm. Men för att vi ska få den att fungera krävs snart – jag skulle vilja säga för länge sedan – ett tredje spår genom Stockholm. Då kan vi få snabba genomfarter genom Stockholm. Att ordna det här är en politisk uppgift. Däremot är det inte en uppgift som stat och kommun behöver genomföra. Jag tror att det finns möjlighet att genomföra PPP-projekt, så att Stockholmsregionen äntligen ska kunna få en ordentlig utveckling av sin trafik. Jag skulle också vilja titta på regionen i ett lite större sammanhang. Det handlar om Mälardalen, Uppsala och Linköping. Vi kan ju se vad Mälardalsbanan har betytt när det gäller att knyta samman Mälardalen med Stockholm.

Vi svenskar vill gärna se Arlanda flygplats som en interkontinental flygplats. Det är den inte. Arlanda flygplats är möjligen en internationell flygplats. Den är ett nav för det svenska inrikesflyget och en lokal flygplats i Stockholmsregionen. Där startar vi svenskar våra internationella resor. Arlanda flygplats har många direktlinjer till huvudstäderna i Norden men har däremot få direktlinjer till andra huvudstäder i världen. Faktum kvarstår. Arlanda flygplats är en regional flygplats i norra Europa och en matarflygplats gentemot de interkontinentala flygplatserna ute i Europa. Därför har många med mig inte kunnat räkna med att åka direkt ut i världen. Vi har i stället fått stiga upp tidigt på morgonen för att flyga till Amsterdam, London eller Frankfurt. Där har vi fått gå omkring och vänta för att sedan flyga vidare till Delhi, San Francisco eller Hongkong. Det har talats mycket om den rapport som NUTEK gjorde om varför företag flyttar från Sverige. I den tar man faktiskt fram den här olägenheten som ett viktigt skäl till att man flyttar. Det handlar alltså inte bara om vad vd:n vill ha i lön. Då kan man fråga sig vilka flygbolag som vill göra någonting åt det här.

Om vi bara tittar på Helsingfors flygplats kan vi se att man där har tre gånger så många direkflygningar i världen som man har på Arlanda flygplats. Jag anser därför att Arlanda flygplats borde uppgraderas och

bli en flygplats med fler interkontinentala linjer. Nya flygplanstyper och kundernas krav på direktlinjer betyder också att det finns möjligheter att införa dessa nya destinationer.

Fru talman! Det handlar inte bara om att man ska kunna resa ut från Sverige. Det handlar också om att man ska kunna resa till Sverige. Om Sverige och Stockholm ska bli en intressant och attraktiv region för utländska företag måste det också gå att resa hit på ett någotsånär bekvämt sätt.

Lågprislinjer och trafik från stora städers sekundärflygplatser i konkurrens med alliansbolagen är två flygkoncept som börjar prövas nu här i Sverige. Ryanair på Skavsta flygplats är ett väldigt bra exempel på lågprisflyg. Däremot har man inte lyckats få till stånd en operatör som vill flyga inom Sverige. Det tycker jag är oerhört synd. Nu har faktiskt det statsägda SAS och det statliga Luftfartsverket undergrävt nästan alla möjligheter för andra bolag att ta sig in i Sverige. Den konkurrens som Bromma flygplats erbjöd har nu nästan försvunnit. SAS har lagt sin stora starka hand över annan trafik genom blockeringar, hot och bonus. Nog är det väl konstigt att Sverige har världens högsta inrikespriser. Vad säger ni om att flyga tur och retur till Luleå för 4 187 kr eller till Norrköping för 3 618 kr? För de pengarna blir det många resor till London för 775 kr. Det här kan alltså inte fortsätta. Jag skulle verkligen välkomna en ny operatör som kunde utmana SAS. Det går bara om villkoren är någotsånär lika. Björn Rosengren har lovat att ta tag i saken, men jag väntar fortfarande på besked, fru talman.

Ett första steg mot ökad effektivitet och bättre priser är att staten säljer sina aktier i SAS. SAS bör privatiseras med ett brett nordiskt ägande. En förbättrad konkurrens talar också för fler flygplatser i Stockholmsregionen som kan utmana SAS navposition och prisbild på Arlanda flygplats nu när Braathens på Bromma flygplats tycks ha tappat gnistan.

För att öka och förbättra konkurrensmöjligheterna bör vi också genomföra en rad andra förändringar. Luftfartsverket bör behålla sin sektorsuppgift. Däremot bör inspektionen skiljas ut från verket. Vi bör privatisera våra flygplatser – det ska inte vara några statliga aktiebolag, utan det ska vara ett privat brett ägande. Vi kan titta på Copenhagen Airport, Kastrup, som är delprivatiserat till 49 %. Privat ägande blir nu allt vanligare ute i Europa och i andra världsdelar. Copenhagen Airport deltar t.ex. i ett konsortium som bygger flygplatser i Mexico. Skälen till den här utvecklingen är många. Ett är att stater står under allt starkare press när det gäller att reducera utgifter. Andra anser att de offentliga organen inte är särskilt effektiva s.k. *service providers*. Dessutom står hela världens flygverksamhet inför stora investeringar. Enligt ICAO behövs ytterligare 350 miljarder dollar i flygplatsinvesteringar fram till år 2010. Då kan det låta lite med 5 miljarder för den nuvarande utbyggnaden av Arlanda flygplats och 5 ytterligare miljarder för den tillkommande. Men det finns gott om riskkapital, eftersom det är lönsamt med flygplatsdrift. Därför vill vi till en början privatisera flygplatserna vid Arlanda, Landvetter och Sturup. Därefter vill vi fortsätta med övriga statliga flygplatser.

Vi tycker inte heller att kommuner ska ägna sig åt affärsverksamhet. I dag drivs ofta de kommunala flygplatserna som bolag. Därför bör också de få ett privat ägande. Statens roll bör vara att köpa trafik så att hela Sverige kan flyga, inte att äga och driva flygplatser.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Nästa steg är att vi också privatiserar flygtrafiktjänsten. Detta görs också i alltfler länder och av samma skäl, nämligen att det behövs stora investeringar och att man har fått en ny syn på flygtrafiktjänsten. Förut var det en myndighetsuppgift; numera är det en marknadsorienterad och kundstyrd verksamhet.

I linje med det resonemanget anser jag det också naturligt att om det finns tillräckligt kommersiellt intresse för att ordna en flygplats söder om Stockholm kommer det också att finnas finansiärer för att både bygga och driva en sådan flygplats. Stat och kommun anvisar plats och ställer upp spelregler, men sedan bör privata intressen ta över. Om den framtida ägaren av Arlanda vill bygga en fjärde eller femte bana bör även detta kunna vara möjligt om det finns nödvändiga tillstånd. Skavsta är redan privatägt och kan med nya markförbindelser bli en viktig spelare i den framtida flygtrafiken, särskilt med nya operatörer. Flygplatserna i Västerås och Kjøla/Eskilstuna får inte glömmas bort. Vem vill driva dem till lönsamhet, öka flygförbindelserna och därmed förstärka utvecklingen av Sverige och Stockholmsregionen?

Anf. 110 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till Birgitta Wistrand från Moderaterna. Det finns en majoritetsskrivning från utskottet där det sägs att regeringen och Luftfartsverket borde överväga en generell höjning av avgiftsnivån. Detta syftar bl.a. på vad Moderaterna pekar på i sin motion, nämligen att landningsavgifterna ligger på en relativt låg nivå internationellt sett. Jag skulle kanske här i dagens debatt kunna få ett klarläggande: Är det så att Moderaterna står för åsikten att landningsavgifterna bör höjas?

Anf. 111 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Vi anser att de *kan* höjas. Vi tror på den här typen av miljöavgifter. Vi är ju oerhört mycket emot nya skatter.

Vad vi också tror på, innan man tar ut de högre avgifterna, är att faktiskt ställa större krav på flygplanstillverkarna. Vi vet ju att hela den nya trafiken på Bromma kunde genomföras tack vare att man fick nya flygplan, nya flygplanstyper som såg ut på ett helt annat sätt.

Vi är inte för några avgiftshöjningar så där rätt av, men om man kan få ett mer miljövänligt flyg genom detta kan vi mycket väl tänka oss att det är möjligt.

Nu är det ju bara vid Arlanda och i Schweiz som man har de här avgifterna. Det kan alltså vara viktigt att se på utvecklingen.

Anf. 112 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Om de här avgifterna ska användas till att styra miljöutvecklingen hade det varit intressant om Moderaterna i sin motion hade resonerat lite grann om hur miljöutvecklingen annars skulle kunna påverka flygets utveckling. I Birgitta Wistrands inlägg pratades det bara om en utvidgning av flygtrafiken. Därför vore det av vikt att vi kanske satte ned klackarna innan vi gick in med utbyggnad, såsom Moderaterna vill men emot vad vi i Miljöpartiet tycker. Det vore intressant att höra: Vad finns det för tankar om alternativ till höjda landningsavgifter?

Anf. 113 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Jag har faktiskt just sagt det. Det första alternativet tycker jag är att titta på hur flygplanen ser ut, i och med att vi där har sett en sådan dramatisk utveckling. Om man bygger lättare flygplan kommer de att kräva mindre bensin.

Vi är ju väldigt mycket för att låta människor och företag bestämma själva. Vi tror inte på det här med att begränsa flyget. Jag minns att jag förra året hade en debatt med Vänsterpartiet om att man skulle ta krafttag *mot* flyget, men vi är mycket *för* flyg. Vi tror att det är viktigt. Vi ser att det är en mätare på välståndet i världen.

Däremot har vi t.ex. i Europaparlamentet och inom EU över huvud taget diskussioner om *hush kits*. Hur ska man förhålla sig till dem när det gäller Amerika? Ska man kräva att de ska tas bort eller inte? Det är klart att vi kräva så bra flyg som möjligt, men det här handlar inte bara om skatter och avgifter utan också om teknisk utveckling. Vi tror på teknisk utveckling i första hand – sedan kommer avgifterna.

Vi ska självklart utveckla detta mer om det finns intresse för det. Vi har rätt genomtänkta synpunkter på det här.

Anf. 114 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! I alla tider har vi människor sökt kontakt med varandra. Vi har därför upprättat handelsleder och vägar. Vi har utnyttjat djurens, vindens och vattnets krafter för att underlätta möten och utbyte av idéer.

Detta mänskliga behov av relationer och utbyte av varor och tjänster har lett till ett flertal stora kommunikationsrevolutioner. Värt att nämna är uppbyggnaden av vägar, vattenleder, järnvägar, telekommunikation, flyget och nu, under det senaste decenniet, Internet. Alla dessa kommunikationsrevolutioner har lett till ökad handel, ökade kontakter mellan människor och – förhoppningsvis – ökad förståelse mellan olika individer och kulturer.

Samtidigt som dessa kontakter och kommunikationer för med sig stora fördelar kan vi inte komma ifrån att det även finns problem med det resursutnyttjande och den miljöbelastning som den moderna civilisationen tillåter sig. Särskilt tydligt blir detta inom luftfarten. Alla inser de stora fördelar som flyget har och hur flyget drastiskt har minskat avståndet på jorden i tid. Många av oss har själva använt flyget för att hinna med olika engagemang på kort tid. Samtidigt innebär flyget höga utsläpp och stora problem med buller.

För att komma åt detta vill utskottsmajoriteten, bestående av de fyra borgerliga partierna och Vänstern, agera ännu hårdare och med höjda miljödifferenterade landningsavgifter införa tydligare incitament för de bolag som väljer att använda sig av tystare maskiner och maskiner som ger så lite utsläpp som möjligt.

Det gläder oss kristdemokrater att vi på detta sätt fått igenom en av våra motioner. Men det är också med viss förvåning som vi ser att Socialdemokraterna och Miljöpartiet väljer att reservera sig mot utskottsmajoriteten. I utskottet har vi vid flera tillfällen i andra frågor visat stor öppenhet mot varandra, och i denna viktiga miljöfråga anser vi att det hade varit oerhört bra om utskottet enigt ställt sig bakom kraven på en fortsatt skärpt miljöpolitik för flyget.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Fru talman! Vi kristdemokrater är positiva till att flyget avreglerats och getts bättre möjligheter att fungera enligt traditionella marknadsprinciper. Samtidigt är det ett faktum att de stora flygplatserna troligtvis har större möjligheter än de mindre och medelstora flygplatserna att klara sig på rent affärsmässiga grunder. Här är det enligt vår mening viktigt att vidare förändringar och eventuella utförsäljningar sker på ett sådant sätt att de kommer hela landet till godo.

Vi vill dock se en minskning av SAS dominerande ställning. Detta bör framför allt lösas genom ökad konkurrens. Olika former av lågprisflyg bör därför uppmuntras och inte bromsas. Vi ställer oss också positiva till att SAS på sikt säljs ut.

Ytterligare förändringar som vi anser gagnar konkurrensen på lika villkor är att Luftfartsverkets affärsdrivande delar skiljs från dess myndighetsutövande delar. En självständig luftfartsinspektion är därför enligt vår mening ytterligare ett steg mot att tydliggöra dessa olika roller.

Fru talman! Under de senaste åren har alltför många kommuner och företag börjat arbeta för en utbyggnad av de lokala flygplatserna. Inte alltför sällan sker det trots att grannkommunen genomför samma projektering och planering. Vi har därför i vår motion påpekat att denna utveckling måste ses över. Samtidigt kan vi konstatera att det sker en prövning i och med de miljöprövningar som sker. Vi anser att detta är bra och bör fortsätta. Det är dock viktigt att dessa prövningar sker på ett sådant sätt att konkurrensen inte hämmas och att alla operatörer på marknaden bedöms utifrån likvärdiga grunder.

När det gäller Stockholmsregionen är det i dag ett faktum att Arlanda inte kan lösa hela den efterfrågan som existerar. Även med en fullt utbyggd tredje bana finns det behov av ytterligare minst en flygplats i regionen.

Bromma, som i dag står för en stor del av inrikesflygtrafiken till och från Stockholm, bör enligt vår mening få finnas kvar så länge som inget fullvärdigt alternativ tas fram, även om det innebär fortsatt flygtrafik efter 2011.

När det gäller säkerheten på våra flygplatser och inom flygtrafiken finns det enligt vår mening mycket kvar att göra. Det handlar om en utökad kontroll samt en förbättrad kartläggning av varför privatflyg så ofta drabbas av olyckor samtidigt som det övriga kommersiella flyget drabbas av förhållandevis få olyckor.

Enligt vår mening är det viktigt att vi har som mål att det inte ska ske en enda olycka med dödlig utgång inom flyget, oavsett vilken del av flyget som det handlar om.

Förutom säkerheten vid själva flygningarna är det även vår mening att säkerheten vid våra flygplatser förstärks. Det är inte tillfredsställande att rutinerna har förändrats så att vem som helst under de dagar då kontroll sker kan se att i dag utförs en säkerhetskontroll.

Även mindre flygplatser måste ha en trafiksäkerhet som inte enbart blir ett uppfyllande av statistiska mål utan ger en relevant säkerhet för flygresenärerna. Samspelet mellan flygplatser, polis och Luftfartsverket måste fungera bättre så att säkerhet kan garanteras.

Fru talman! Jag yrkar med detta avslag på reservation 27 och därmed bifall till utskottets hemställan under detta moment.

Anf. 115 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Magnus Jacobsson talar om att det är ett antal partier som vill höja landningsavgifterna. Vi fick ett tydligt och klart besked av Birgitta Wistrand om att moderaterna kan tänka sig en höjning. I deras motion görs inte minsta antydning om att de vill höja landningsavgifterna. Jag försöker läsa kristdemokraternas motion, och jag ser heller inte där någon antydning om att Kristdemokraterna vill höja landningsavgifterna.

Det som står i utskottets text är att regeringen och Luftfartsverket borde överväga en generell höjning av avgiftsnivån. Jag anser att skillnaden är marginell i texten i reservationen, där det sägs att inom Regeringskansliet överväger man frågan om Sverige kan gå före i denna fråga. Resultatet av dessa överväganden bör avvaktas.

I båda fallen skjuts ju frågan över till Regeringskansliet. Miljöpartiet vill höja landningsavgifterna och även Vänstern. Några andra partier har, vad jag har sett, inte uttryckt något sådant och inte nu heller Magnus Jacobsson, Kristdemokraterna.

Anf. 116 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Om det vore så liten skillnad rätt igenom som Mikael Johansson säger, så är Mikael Johansson välkommen över till vår sida. Det som är mer tydligt än det som Mikael Johansson kommer att reservera sig till förman för är just skrivningen att regeringen tillsammans med Luftfartsverket bör överväga en höjning. Det är väl en mer positiv skrivning än att bara "titta på".

Sedan är det väl ingen hemlighet att vi kristdemokrater ställer oss positiva just till höjningar av differentierade miljöavgifter som ett incitament gentemot marknaden och för att gynna dem som har bra flyg – med bra flyg menar jag inte enbart snabba, fräcka och häftiga utan också miljömessigt bra flyg – och faktiskt också för att missgynna dem som har ett dåligt flyg. Detta torde väl vara en politik som ni miljöpartister skulle kunna ställa upp på.

Anf. 117 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Som sagt kan jag inte i motionen hitta någon antydning om att kristdemokraterna vill höja landningsavgifterna.

Jag tycker ändå att det är en skillnad här, för vi ska nämligen bifalla de hemställanspunkter som moderaterna och kristdemokraterna har i sina motioner. I vår reservation talar vi om att överväga en höjning av avgiftsnivån. Det är samma sak som ni påstår ska gälla. Skillnaden är alltså oerhört marginell. Men jag vill inte bifalla moderaternas motion i frågan efter det anförande som Birgitta Wistrand nyss har hållit, och kanske knappast heller kristdemokraternas. Däremot är jag spänd på vad regeringen ska komma fram till.

Anf. 118 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Vi väntar alla med spänning. Medan Mikael Johansson står och överväger och överväger vill jag återigen säga att han är välkommen till vår sida. Om det bara handlar om att Mikael Johansson är rädd för moderaterna, kan jag berätta något glädjande: De är rätt trevliga att jobba ihop med. Jag skulle nog vara mer rädd för att jobba ihop med en del av Mikael Johanssons vänner.

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Anf. 119 STIG ERIKSSON (v):

Fru talman! Så var det dags för debatt kring ett av de transportmedel som får många av oss att lyfta, nämligen flyget. Vem av oss har inte ett flertal gånger, trots våra kunskaper om flyget, förundrats över hur den tunga plåtfiguren lyckas ta sig upp i luften, hålla sig där och dessutom ta sig ned på marken på ett anständigt sätt?

För många delar av landet är goda flygförbindelser till rimliga priser en överlevnadsfråga. Jag tänker då i första hand på Gotland och på hela Norrlands inland. I dessa delar av landet utgör flyget en viktig faktor för utveckling av näringslivet, den offentliga sektorn, de nya distansjobben, osv. Här saknas dessutom ett klart alternativ för persontransporter till t.ex. Stockholm.

Under fjolåret motionerade Vänsterpartiet om en översyn av avregleringen. Avregleringen av flyget 1992 har för dessa bygder tyvärr inte fått effekten lägre priser eller ett bättre utbud – nej, snarare tvärtom. Priserna har på många håll ökat kraftigt, med nära 70 %. Det känns faktiskt ofattbart att en biljett tur och retur Arvidsjaur–Malmö ska kosta drygt 8 000 kr. Med andra ord är det knappast avregleringen eller konkurrensen som får gotlänningar eller norrlänningar att hoppa högt.

Vi hörde moderaterna och likaså kristdemokraterna här från talarstolen tala sig varma om avreglering och konkurrens. Men det skulle vara intressant att höra hur den där konkurrensen ska se ut för att den ska förbilliga eller skapa ett bättre utbud när det gäller flyget mellan t.ex. Gällivare och Stockholm när passagerarantalet knappt är tillräckligt för en operatör.

Det är med glädje som jag hör att regeringen uppmärksammat frågan om avregleringens problematik. Mina förhoppningar är att regeringen återkommer med konkreta förslag på hur man kan skapa lägre priser och ett bättre utbud för delar av landet som Gotland och Norrlands inland.

Fru talman! Samtidigt som vi inser vikten av ett bra inrikesflyg, måste vi också ta i beaktande att flyget faktiskt utgör ett hot mot vår miljö. Enligt prognoser kommer inrikesflyget att öka med ca 5 % årligen. Det innebär att flygets negativa inverkan på miljön inte kommer att minska trots bättre motorer, mindre buller, ökad miljömedvetenhet på flygplatser osv. Det är därför viktigt att Sverige fortsätter att målmedvetet arbeta för att minska flygets negativa konsekvenser för miljön. Luftfartsverkets egna beräkningar visar att med den väntade trafiktillväxten, utan teknisk utveckling, kommer koldioxidutsläppen till år 2005 att öka med ca 50 % och kväveoxidutsläppen med drygt 40 %. Detta bör ge oss alla en tankeställare. Därför anser vi i Vänsterpartiet att det är viktigt att se över flygets expansion.

Även inom EU diskuteras i dag strategier för att minska flygets negativa miljöpåverkan. Som underlag ligger en rapport som visar att koldioxidutsläppen från flyget ökar med drygt 3 % årligen. Inom EU talas om en ny miljöavgift, skatt på flyget, med utgångspunkt från flygsträcka, start och landning. EU anser också att denna avgift bör införas senast år 2001.

Vi är dock glada att betänkandet kraftigt betonar vikten av en översyn av avgifterna för t.ex. landning med hänsyn till den ökade trafiktillväxten samt ett ökat miljöarbete i Luftfartsverket. Vår uppfattning är att höjda

avgifter på flyget ska vara ett instrument för luftfarten att uppnå miljömålen.

Med vetskap om de negativa följder på miljön som flyget medverkar till är det både tråkigt och förvånansvärt att utskottet inte bromsar en ökad trafik på Bromma och i stället inleder en avveckling av densamma. En avveckling bör också vara möjlig i och med att tredje banan på Arlanda färdigställs samtidigt som flygtrafiken på Skavsta utvecklas.

Fru talman! Jag vill med detta yrka bifall till reservation 26.

Med detta vill jag övergå till att tala om fördelning av *slot*-tider. Det är en fråga som rätt löst kan ha positiv påverkan både för flyget regionalt och för miljön. I dag fördelas "sloter" enligt EU-rådets förordning nr 195/193. Praktiskt sker detta i Sverige genom en förening bestående av svenska flygbolag och Luftfartsverket. Utdelningen sker sedan via SAS.

Problemet med "sloter" är högtrafikperioderna kl. 7–9 på morgnarna samt på eftermiddagarna. *Grandfather's rights* innebär att den operatör som har fått en *slot* har evig företrädesrätt till denna. Det kan innebära att framför allt små flygbolag som flyger för de mindre kommunala flygbolagen missgynnas. Samtidigt ger EU-förordningen möjlighet att undanta "sloter" för regionalpolitiska syften. Det finns i artikel 9 *Regional services*. Den har tyvärr inte nyttjats i Sverige. Därför har vi i Vänsterpartiet motionerat och påtalat problemet med *slot*-tider från den regionalpolitiska aspekten. Vi begär att den regionalpolitiska utredningen ser över problemet.

Vänsterpartiet anser också att "sloterna" bör och kan användas till att möta anhopningen av flyg till vissa tider och på så sätt minska miljöbelastningen. Detta kan ske med priset som regulator på "sloter".

Fru talman! För att klara flygets miljöolägenhet samtidigt som vi klarar flygets viktiga del ur regionalpolitiskt perspektiv anser vi i Vänsterpartiet att det kanske är dags att se över hela vår flygpolitik. Inriktningen ska vara ett nationellt ansvar likt järnvägen och vägarna, inte en ökad privatisering à la moderaterna. Det skulle innebära att staten driver ett basnät av flygplatser, inräknat de i dag befintliga kommunala flygplatserna, via Luftfartsverket, investeringar och drift bekostas via anslag från statsbudgeten, beslut om prioriteringar av investeringar baseras på samhällsekonomiska beräkningar och politiska prioriteringar. Olika avgifter för landning, start, flygplanstyp, aktuell sträcka osv. tas ut som en skatt för de merkostnader som flyget åsamkar miljön. Fördelningen och pris-sättningen av *slots* sker både av miljöhänseende och av regionalpolitiskt hänseende. Viktiga flygförbindelser, t.ex. regionalpolitiskt för Gotland och Norrlands inland, och som inte når lönsamhet upphandlas via Riks-
trafiken. En sådan lösning, fru talman, skulle ge en sammanhållen flygpolitik som kan utveckla flyget och samtidigt begränsa flygets negativa miljökonsekvenser. Luftfartsverkets roll skulle förändras från den kommersiella aktören i dag till en aktör med en uppgift att uppnå de transportpolitiska målen.

Anf. 120 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Stig Eriksson tog fram några resonemang jag hade i mitt anförande, nämligen om att han vill begränsa flyget. Men det är någon annan än företaget som ska bestämma om man ska flyga eller ej. Stig

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Eriksson vill att staten ska bestämma det. Stig Eriksson vill också att staten ska bestämma var det ska finnas flygplatser.

Det är en utveckling helt emot den i övriga världen. Ska Sverige bli ett isolerat land även för flyget? Ska vi få flyga från Sverige, eller ska allt detta bara gälla flyg inom Sverige? Hur ser Stig Eriksson på det internationella och interkontinentala flyget?

Anf. 121 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Jag har nog knappast sagt i mitt anförande att vi inte ska få flyga, vare sig inom, ut ur eller in i Sverige. Däremot säger Vänsterpartiet klart och tydligt att flygets olägenhet för miljön måste begränsas. Ett exempel är naturligtvis att styra via avgifterna, men vi måste också våga fråga oss om vi ska flyga på korta sträckor, under 30–40 mil. Ska vi använda oss av det som Birgitta Wistrand också var inne på, dvs. de miljövänligare transportmedlen som tåg? Vi måste våga ta i frågan.

Frågan diskuteras redan inom EU och i Europa. Hur ska miljön klaras? Det är knappast troligt att miljöåtagandena klaras med den ökning av flyget som nu sker om vi inte vågar ta i frågan.

Anf. 122 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Betyder detta att Stig Eriksson inte tror på möjligheterna inom den tekniska utvecklingen? Kan inte de större krav som ställs på flygplan inom EU få effekt? Kraven fick effekt när det gäller flyget till Bromma. Stig Eriksson tror att detta bara kan göras genom begränsningar och lagstiftning.

Anf. 123 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Jag tror faktiskt att tekniken går framåt, den har hittills inte stått still. Men jag tror inte att tekniken i dag förmår att begränsa de miljökonsekvenser som flyget trots allt ger. Det är fråga om både teknik och till viss del begränsad flygtrafik.

Anf. 124 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag tänkte inte ta upp frågan om flyget. Birgitta Wistrand har tidigare på ett föredömligt sätt redogjort för de moderata ståndpunkterna. Jag tänkte däremot ta upp några reflexioner från dagens debatt.

Vi ska återigen ta ställning till ett budgetbetänkande inom trafikutskottets område. När vi hör regeringens representanter och alla andra organisationer som är beroende av vårt vägnät, vill jag gärna tro att vi alla med gemensamma krafter kommer att vidta kraftiga åtgärder som förbättrar den situation som vägstandarden befinner sig i. Tyvärr är det stor skillnad på prat och handling.

Det känns lite förvirrande när man hör socialdemokrater och deras koalitionsbröder i utskottet. Många gånger upplever jag att även majoriteten vill påstå att de sitter i opposition. Vi blir dagligen påmind i utskottet från alla håll i vårt land om den ohållbara situation som råder i framför allt vägnätet. Vilket budskap ger majoriteten i trafikutskottet? Jo, alltsomoftast sägs det att om bara vi i utskottet hade mer att säga till om skulle det bli mer pengar. Majoriteten säger att om de får mer pengar och kan övertyga regeringen, ja då blir det bra. Det är ni som är i majoritet.

Det vore åtminstone lite mer smakligt om ni även i den dagliga diskussionen med öppna ögon kunde erkänna att ni gör andra prioriteringar än att satsa pengar som behövs till våra vägar. Nu skyller ni på att ni inte får gehör från regeringen. Det är ju ni och era företrädare som har majoritet.

Fru talman! Det pratas mycket om att hela Sverige ska leva. Vi kan samtidigt se att landets glesbygd tappat invånare. Invånarna har tröttnat på att leva i områden som inte har ett fungerande vägnät. Vi ser samtidigt hur stora industrier i dag avstår från miljardinvesteringar på grund av ett alltför dåligt vägnät. Nu senast i raden var det SCA. De finner ingen möjlighet att göra tänkta investeringar, utan dessa uteblir på grund av att SCA inte kan få fram råvaran som behövs till industrin i rätt tid.

Hela Sverige ska leva, sägs det i många sammanhang. Och det tror jag är en uppriktig mening hos samtliga partier. Men vad sker? Vägunderhållet på såväl det statliga som det enskilda vägnätet sjunker till en helt oacceptabel nivå. Arbetet med att knyta ihop olika regioner i vårt land genom väginvesteringar försenas.

Det talas mycket om turismens betydelse i vår glesbygd. Det talas mycket om att vi ska ha ett fungerande näringsliv i vår glesbygd. Det talas mycket om att folk ska kunna leva, verka och bo även i glesbygd. Jag själv kommer från utpräglad glesbygd. Att då få uppleva att yrkesinspektionen i dag känner sig nödgad att gå ut och göra besiktningar på delar av vårt riksvägnät för att se om det över huvud taget är möjligt att bedriva yrkesmässig trafik där känns beklämmande, det måste jag säga, på 1990-talet.

Det är lätt att förstå utskottsmajoriteten när de säger att de jobbar med frågan. De jobbar säkert med frågan. Men återigen: Det är långt mellan ord och handling.

Fru talman! Jag vill också ta upp en annan fråga. Vi moderater har länge försökt förmå majoriteten med socialdemokrater i spetsen att bolagisera Vägverket Produktion. Jag själv har haft frågor till ansvarig minister, men intresset för att ta initiativ därifrån har tyvärr inte funnits.

Vad kan få denna regering att agera? Oftast ingenting. Men ibland kan det börja röra på sig, och det är när medierna avslöjar hur det är ställt inom myndighetsområdet. Socialdemokraterna har ivrigt motsatt sig en bolagisering av Vägverket Produktion, men när medierna i somras avslöjade hur de hanterat anbudsförfaranden, då började det röra på sig – även om det rör sig sakta.

Det man nu kan önska sig är att det inte bara blir ett evigt utredande av Vägverket Produktion utan att Socialdemokraterna kommer fram till någon typ av ställningstagande. Att tidigare höra socialdemokrater här i debatten tala väl om Vägverket Produktion förvånade mig verkligen. Man säger i denna talarstol att Vägverket Produktion fungerar till fullo i dag och är fullt konkurrensutsatt och att det inte är några problem. Frågan är vilken information man då tar till sig när man sitter under granskningens lupp just i dag.

Fru talman! Jag hade velat avsluta mitt anförande genom att på något sätt ge en positiv reaktion på majoritetens agerande inom vägområdet. Men tyvärr: Det finns alltför mycket dysterhet och alltför få positiva saker som jag kan se för att skönja en ljusning i framtiden, så det har jag inga möjligheter att ge.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Vi ska alltså i dag ta ställning till utgiftsområde 22, som handlar om drygt 25 miljarder kronor. Per-Richard Molén tog tidigare upp problemen med vårt superdepartement. Jag håller till fullo med om de synpunkterna. Jag måste säga att det är beklagligt att se att statsrådets stolar har varit tomma hela dagen. Det tycker jag visar hur prioriteringen är.

Per-Richard Molén tog också upp en fråga angående en offentlig hearing. Utskottsordföranden var tyst. Vi fick inget svar därifrån. Det gick vidare till nästa socialdemokrat som då sade, och jag blev väldigt förvånad, att Per-Richard Molén bör komma tillbaka i frågan. Det var det han skulle göra. Det var ju precis vad han i dag gjorde! Han kom tillbaka i frågan och undrade hur Socialdemokraterna ställer sig till en offentlig hearing om vårt vägnät.

Nu har vi Krister Örnfjäder kvar. Krister Örnfjäder kanske vet hur övriga socialdemokrater i trafikutskottet ställer sig till att vi genomför en offentlig hearing kring vägnätets situation så att vi kan få detta klarlagt här i dag.

Fru talman! Jag står givetvis bakom alla moderata reservationer, och jag ställer mig också bakom Per-Richard Moléns yrkande.

Anf. 125 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Först vill jag kommentera samarbetet mellan regeringen, Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Vi har inte ett organiserat samarbete mer än på fem prioriterade områden. Vägarna hör inte dit. Nu är det så att vi har rätt stor samstämmighet i våra åsikter när det gäller det här. Men vi har inget organiserat samarbete när det gäller vägarna.

Jag vet inte hur Jan-Evert Rådström ska få det här att gå ihop. Han vill satsa lite mer pengar än vi vill göra, men han vill göra stora utbyggnader av motorvägar och stora satsningar på riksnätet i Sverige. Vi säger att vi vill göra en satsning med de pengar vi har, i väldigt stor utsträckning i glesbygden. Då vill jag rikta en fråga till Jan-Evert Rådström: Är Jan-Evert Rådström t.ex. beredd att prioritera vägar i norra Värmland framför att E 18 byggs ut med motorväg mellan Kristinehamn och Karlstad?

Anf. 126 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Utbyggnaden av E 18 är en mycket viktig fråga för att vi ska kunna få ett fungerande kommunikationsnät och en infrastruktur som fungerar. Det är lika viktigt att vi får fungerade vägar i norra Värmland. Problemet för Sture Arnesson är ju att man inte har pengar så det räcker till. Om han kom över på vår kant skulle det finnas möjligheter både för vägarna i Nordvärmland och för E 18.

Anf. 127 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Det är ju så enkelt, Jan-Evert Rådström, att om ni har satsat en massa pengar på motorvägar runtom i Sverige, då har ni inget kvar till glesbygden. Vi vill prioritera utifrån en summa som är lite lägre än den ni vill lägga på vägarna totalt, och jag är övertygad om att vi vill satsa mer på det här.

Anf. 128 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det är Sture Arnessons ord att Moderata samlingspartiet endast vill satsa på motorvägar. Det är fel. Vi vill satsa på det trafiksystem som vi måste ha i vårt land. Det är ett argument som har fötts av Vänsterpartiet och som ni försöker få genomslag för. Men det är felaktigt. Vi vill satsa på alla typer av vägar, inte endast motorvägar.

Anf. 129 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vet inte riktigt hur Jan-Evert Rådström har uppfattat att jag har uttryckt mig i utskottet vad gäller att stå för de saker som utskottet kommer fram till. Vi har varit inbjudna till debatter av svenska åkerinäringen och av bussbranschen. I alla de sammanhangen har jag framfört vad Miljöpartiet har tyckt. Det gäller både vad jag har uttryckt i utskottet och vad jag har sagt i offentliga debatter.

Jag sade även i dag att Miljöpartiet anser att det svenska vägnätet i huvudsak redan är tillräckligt utbyggt och hävdar i stället att medel uteslutande ska satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, både investeringar i de delar av vägnätet som inte är asfalterade och förstärkningar av vägar med hård belastning. Därför såg jag det som en förhandlingsframgång att anslaget för nationella investeringsplaner, dvs. de stora vägarna, har minskat rejält och att anslaget till drift och underhåll har ökat, som skulle gynna det som Rådström efterlyser, vägarna i skogslänen där det är glesbygd.

Anf. 130 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Miljöpartiet har inga problem med denna budget vad gäller att det är en snål budget. Miljöpartiet tycker ju, precis som Mikael Johansson säger, att det är alldeles för mycket pengar inom detta område. För er är det ganska enkelt.

Anf. 131 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström klagar över att statsrådets stolar står tomma. Själv har han suttit här och följt debatten, men det märks inte när man hör hans inlägg. Här påstås en rad saker som inte jag har sagt och inte hört någon annan heller yttra i debatten. Det påstås att det här på något vis skulle vara i opposition till regeringen. Så är det inte. Vad jag försökte påvisa var att det finns en skillnad mellan vad man vill göra och vad man kan göra med de ekonomiska resurser som finns, oavsett vilket parti man hör till.

Nu råkar moderaterna under två år ha haft några kronor mer till vägar. Så sent som 1997 tyckte ni att vi satsade onödigt mycket pengar på vägarna. Jag tror inte att vägnätet har förstörts totalt mellan 1997 när ni tyckte att vi satsade för mycket och i dag när Rådström står här och skäller som en bandhund över situationen på vägarna. De ser ungefär likadana ut nu som de gjorde för två år sedan. Det vill jag gärna påstå.

Vad gäller infrastrukturen är det moderaterna som ska fråga sig vad de vill göra där. Här vill ni satsa 1 400 miljoner mindre på järnvägssidan. Ni vill dra in 200 miljoner till postservicen i glesbygden. Vad säger Rådströms bekanta hemma i Värmland om det?

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

Så råkar man ha 500 miljoner mer till vägarna något enstaka år. Med det låter det som att bara moderaterna fick styra skulle man klara allt. Så är det inte. Det är ohederligt att påstå något sådant.

Anf. 132 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det kanske är lämpligt att vi talar om framtiden. Jag tycker att socialdemokraterna ofta vill försöka tala om dåtid. När vi står här om två år igen måste vi konstatera att det hade varit bättre om vi hade haft mer pengar till vägarna. Det kan Stenberg säkert hålla med om.

Se framåt! Moderata samlingspartiet har 3 miljarder kronor mer de närmaste åren till vårt vägnät.

Vad gäller det här med att dra in 200 miljoner till Posten vet Stenberg mycket väl att moderaterna ser att det är ett förtäckt bidrag till Posten centralt och att detta icke är att vi lägger ned någon glesbygdsservice. Det har vi aldrig sagt, och det står inte någonstans, utan det är ett förtäckt stöd som vi inte tycker att Posten ska ha.

Anf. 133 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Att dra in 1 400 miljoner från järnvägssidan och höja banavgifterna på järnvägen innebär ofrånkomligen att man för över både gods- och persontrafik från järnväg till väg. Det innebär i sin tur ökat vägslitage, som förmodligen – det är svårt att räkna på det – innebär att moderaternas förslag totalt sett medför en sämre vägstandard än det regeringen har lagt fram och som vi socialdemokrater står bakom. Man kan inte låtsas att man kan ta bort 1 400 miljoner från trafikområdet utan att det får några effekter. Ni satsar faktiskt mindre än vad vi gör på området totalt sett.

Om man drar in ersättningen för att upprätthålla postservicen kommer det faktiskt att innebära att servicen försvinner.

Anf. 134 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Stenberg fick en god redogörelse förut när det gäller banavgifter och våra förslag på höjning av banavgifter med drygt 600 miljoner kronor. Socialdemokraterna säger att vi på något sätt flyttar över trafik. Jag tycker att socialdemokraterna ska fundera på den situation som vi faktiskt befinner oss i i dag när vi t.o.m. flyttar trafik från sjö till järnväg på grund av att vi har sänkt banavgifterna så drastiskt.

Jag kan nämna för Stenberg, som är en stor anhängare av de banavgifter som vi i dag har, att det kan innebära att det är sista spiken i kistan som slagits när det gäller Vänersjöfarten. SSAB har nyligen, enligt vad jag har erfarit, tagit beslut om att nu gå ifrån sjöfart på Väneren för att gå över till transport med järnväg ut till ostkusten – detta på grund av att vi har alldeles felaktiga banavgifter som icke bär kostnaderna. Det är konsekvensen, Stenberg, av att vi med er politik t.o.m. kanske redan nu har ödelagt Vänersjöfarten.

Anf. 135 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Jag ska inte ha en så hög röstnivå som föregående talare. Jag ska försöka använda bra argument i stället för en hög röstnivå.

Jag vill inleda med att säga att den svenska konjunkturen är stark. Det innebär att ökningen i flygtrafiken fortsätter. T.o.m. oktober månad har ökningen för inrikestrafiken varit 6 % och för utrikestrafiken 5 %.

Från flygbranschens sida tror man att ökningstakten kommer att hålla i sig året ut. De ekonomiska bedömarna förutser en fortsatt bra konjunktur under de närmaste åren. Det innebär att efterfrågan på flyg kommer att fortsätta att öka.

Affärsresandet ökar eftersom den höga aktiviteten i ekonomin gör att alltfler har behov av att resa i tjänsten. Privatresandet ökar eftersom många människor får alltmer pengar över för privat konsumtion. Allt detta tillsammans gör att den prognos som Luftfartsverket gjort, med en ökning på ca 5 % per år under de närmaste åren, kan komma att överträffas.

Fru talman! Att flygtrafiken utvecklas på detta sätt tycker jag är positivt, men det är långt ifrån problemfritt. Utvecklingen innebär att behovet av investeringar ökar. Större flygplatser med mer kapacitet både på banor och på terminaler behövs. Det är därför bra att vi i riksdagen har tagit beslut om ett bidrag till de kommunala flygplatserna som ger förutsättningar för dem att upprätthålla denna välbehövliga flygplatskapacitet.

När det gäller det statliga nätet av flygplatser som har Arlanda som nav för hela Sveriges flygtrafik anser vi socialdemokrater att nuvarande system med en resultatutjämnning mellan de få flygplatser som ger överskott och övriga flygplatser är en förutsättning för att hela landet ska ha godtagbara flygförbindelser.

Tyvärr innebär utvecklingen att flygets påverkan på miljön också riskerar att öka. Det är därför nödvändigt att Sverige som land och Luftfartsverket som myndighet fortsätter sitt kraftfulla engagemang i de olika internationella organ som beslutar i miljöfrågor. Flygets miljöproblem kan inte lösas lokalt. Det är därför nödvändigt att få till internationella överenskommelser.

Fru talman! Det är med förvåning som jag mot bakgrund av Sveriges framträdande roll i de internationella miljöorganen inom flyget i dagens betänkande på s. 81 kan läsa att utskottsmajoriteten anser att Sverige bör eftersträva en ledande position på miljöområdet. Skälet till min förvåning är att Sverige redan har en sådan position – i själva verket så ledande på detta område att Sverige måste vänta in de andra länderna för att få så många med oss att våra förslag kan bli verklighet.

Några exempel som jag här vill nämna är Sveriges och Schweiz förslag till skärpning av certifieringsnormer för kväveoxidutsläpp, och Sveriges förslag, som vi har arbetat med sedan 1996, om att använda *en route*-avgiften som påtryckning inom miljösektorn.

Fru talman! Listan på miljöfrågor som Sverige genom Luftfartsverket driver i flygets internationella organ skulle kunna göras längre. Men jag tycker att min poäng redan är tillräckligt klar: Det som majoriteten, bestående av de borgerliga partierna och Vänsterpartiet, vill att Sverige ska bli är Sverige redan.

Fru talman! Jag vill även ta upp ett annat förslag som de borgerliga partierna och Vänsterpartiet lagt fram. Det står också skrivet på s. 81. De vill att regeringen och Luftfartsverket ska överväga en generell höjning av avgiftsnivån. Skälet till det är enligt uppgift de stora investeringar i infrastruktur och miljöfrämjande åtgärder som Luftfartsverket står inför.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

Men, fru talman, dessa saker har vi ju redan tagit hänsyn till på s. 71 och 72, när vi har godkänt mål och investeringsplan för Luftfartsverket.

Finns det möjligtvis något annat som driver de fem partier som ingått alliansen? På s. 81 säger de att de delar uppfattningen i en moderat motion om att de svenska landningsavgifterna är låga i en internationell jämförelse. Moderaterna brukar vara för låga avgifter och låga skatter. Hela motionen på tio sidor handlar enligt min uppfattning om privatisering. Detta förslag har Vänsterpartiet lånat sig till. Ändamålet är enligt min åsikt inte realpolitik. Syftet är i stället att få till ett tillkännagivande gentemot regeringen.

Fru talman! Jag har fortfarande ganska gott om tid kvar, så jag tänkte passa på tillfället och kommentera några saker som har nämnts av dem som har talat tidigare när det gäller flygfrågor.

Jag börjar med Birgitta Wistrand, som sade att den socialdemokratiska regeringen försökte stoppa Arlandabanan. Det är helt fel! Däremot försökte vi att i inledningsskedet stoppa det dåliga avtal som man ville skriva. När det sen inte gick, och det blev regimskifte, gick den nya regeringen i form av Socialdemokraterna in och omförhandlade det tidigare avtalet så långt som man kunde. Civilrättsligt var man nämligen bunden av det avtal som den tidigare kommunikationsministern hade skrivit under ett par dagar före valet. Till viss del lyckades man också med detta. Det är felaktigt att påstå att vi försökte stoppa Arlandabanan. Vi försökte bara få bästa möjliga lösning för Sverige, och inte för dem som ska driva banan.

När det gäller de eftersträlvade nya internationella linjerna från Arlanda finns det ingenting som säger att vi på något sätt har försökt motarbeta dem. Vi vill ha sådana! Luftfartsverket har det ständiga uppdraget att få sådana till stånd.

Birgitta Wistrand påstod att SAS och Luftfartsverket har undergrävt möjligheterna att få in nya bolag i Sverige. I vilken mån SAS har gjort det låter jag vara osagt, eftersom jag inte har någon insyn i det. Däremot kan jag säga att Luftfartsverket inte på något sätt har undergrävt några möjligheter.

Magnus Jacobsson tog upp frågan om att lågprisflyg inte bör bromsas. Det har heller aldrig gjorts.

Stig Eriksson tog upp frågan om flygpriserna inom landet. Det är helt riktigt som han sade. Men jag tror inte att flygpriserna blir lägre av högre avgifter. Han menar att man kan bromsa utvecklingen på Bromma och att det hela kan klaras med hjälp av det nytillskott som en tredje bana på Arlanda kommer att innebära. Det är helt fel. Luftfartsverket gjorde vissa prognoser 1996. Det visar sig att de förmodligen kommer att falla in om utvecklingen fortsätter. Vi ligger redan över den nivå som man räknade med när den tredje banan på Arlanda projekterades. Om prognoserna kommer att infalla innebär det att den trafik som finns ute på Arlanda mer än väl kommer att kräva den ytterligare resurs som en tredje bana innebär. Det finns alltså inget utrymme att flytta den nuvarande flygtrafiken från Bromma ut till Arlanda.

Slot-tider ska användas. Man ska sälja ut dem, och använda priset som regulator. Men jag tror inte att det skulle vara speciellt lätt att vara boende i Norrlands inland efter tidpunkten för detta. Sådana orter, och mindre plan, är de som kommer att få lida mest av ett sådant system. Att

sätta en gräns på 30–40 mil för vart det kan vara lämpligt att flyga kan nog göras. Men då tycker jag att man ska se till att alternativen är klara innan man lägger ned den transportmöjlighet som finns i dag.

Till slut gäller det hearingen om vägfrågor, som Jan-Evert Rådström frågade om. Hans Stenberg har lämnat besked – det är bara att lyssna på vad som är sagt.

Anf. 136 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Krister Örnfjäder undrar över anledningen till att vi har anslutit oss till de borgerliga partierna i den här frågan. Skillnaden mellan er och oss är att vi anser att det behövs en generell höjning av avgifterna.

Motivet för det är att flyget skiljer sig från vägtrafiken i ett avseende. Rent tekniskt sett finns det en mycket stor press på att man ska göra flygplanen mer bränsleeffektiva. Inget flygbolag vill ha fyllda bränsletankar när de åker över Atlanten. Där har den tekniska utvecklingen av andra skäl gått längre än vad den har när det gäller vägfordonen.

Det innebär att det som behöver göras nu – eftersom de luftföroreningar som flyget står för är ett mycket allvarligt bidragande hot mot miljön – är att på något sätt tala om att vi inte kan expandera luftfarten hur mycket som helst. Det behövs ytterligare åtgärder, t.ex. när det gäller att ställa om bränslet och att försöka satsa på biobaserade bränslen. Det kan man bara tala om med hjälp av en sådan här avgift tills vidare, förutom med det arbete som Sverige bedriver i ICAO och andra internationella organ.

På det viset skiljer sig Luftfartsverket också från Vägverket. Vägverket har onekligen använt en del av sina medel till att försöka miljöanpassa transporterna. Luftfartsverket har förvisso jobbat internationellt, men i Sverige har verket deltagit i propagandaorganisationen Svenskt Flyg och på inget sätt visat att man för svensk del är intresserad av att fundera på om man kan vidta andra åtgärder för att nå miljömålen om man nu inte med tekniska medel kan klara flygets miljöproblem.

Alternativen finns, Krister Örnfjäder, för de flesta av oss som inte ska åka mer än 30–40 mil. Krister Örnfjäder och andra i Sveriges riksdag har sett till att vi har byggt ut järnvägskapaciteten i Sverige. Den ska användas, och då ska inte flyget subventioneras på något sätt.

Anf. 137 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag ska naturligtvis försöka fatta mig så kort som möjligt.

Det beror helt enkelt på var i landet man bor om man har det alternativet. Det är inte så att alla har tillgång till tåg som i dag har bra tillgång till flyg.

Att Luftfartsverket skulle ha en annan roll än Vägverket stämmer faktiskt. Det är så. Men det hänger helt och hållet ihop med att flyg på ett helt annat sätt än vägar är en internationell företeelse.

Det innebär alltså att ska man kunna få ordning på den situation som jag förstår att man från Vänsterpartiet vill komma åt, måste man göra det genom internationella avtal. Man klarar inte att göra det nationellt.

Vi kan gå tillbaka till den diskussion som fördes tidigare. Det som Karin Svensson Smith är förespråkare för är alltså inte moderaternas förespråkare för. Ändå kan man ställa sig bakom samma reservation. Det

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

tycker jag egentligen säger allt. Jag tror nog i slutändan att Karin Svensson Smith skulle nå mycket längre genom att söka andra samarbetspartner än exempelvis moderaterna.

Anf. 138 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller andra transportslag gör vi det också, så det behöver Krister Örnfjäder inte oroa sig för.

Dessutom är det här inte en reservation, utan det är ett utskottsbetänkande. Det är de som står för en reservation, det är vi som står för en majoritet.

När det gäller flygets avgifter är det stora problemet den avreglering som har skett och effekterna av den. Det eventuella förslag som regeringen återkommer med när det gäller luftfartens avgifter tror jag tyvärr inte på något sätt kan kompensera för de olikheter som uppstått sedan avregleringen av flyget. De har lett till att vi som bor i södra Sverige nu har tillgång till billiga och täta flygförbindelser. Samma sak vad gäller järnvägen. Medan de som är mest beroende av flyget för sina transporter har fått ökade avgifter.

Det här är något som vi har tagit upp när det gäller *slot*-tider, som säkert Stig Eriksson kommenterar mer sedan. Det kan man inte lösa på något vis genom att låta bli att ta ut de avgifter på flyget som på något sätt står i paritet till den förstörelse av miljön man åstadkommer.

Skillnaden mellan Luftfartsverket och Vägverket? Ja, Vägverket kan kanske agera internationellt, men det viktigaste är vad man gör här hemma i Sverige. Där finns det betydligt mer för Luftfartsverket att göra. Jag vet via Miljömålskommittén att ansträngningarna inte är alldeles på topp, utan där gäller det att återkomma från Luftfartsverkets sida.

Anf. 139 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Det är tråkigt att de ansträngningar som görs inte faller Karin Svensson Smith i smaken. Man gör alltså mycket stora ansträngningar.

Men ska man komma åt grundproblemet måste man lösa detta internationellt. Det räcker alltså inte med att vi sätter gränser för enbart de svenska bolagen, eftersom de vistas i en internationell miljö och inte bara flyger i Sverige. Reglerna måste alltså vara lika för alla.

Vi kan inte i dagsläget ålägga de internationella bolagen de saker som vi skulle kunna ålägga svenska bolag. Men vi vill inte göra det omöjligt för svenska bolag att kunna fortsätta trafikera både Sverige och andra länder. Vi vill även ha den verksamheten kvar. Därför menar vi att enda sättet att lösa problemet är att lösa det tillsammans med andra länder, i första hand i Europa, eftersom det är vår förstahandsmarknad.

Anf. 140 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Krister Örnfjäder har själv dragit upp riktlinjerna för den här diskussionen när han säger att de här frågorna ska lösas internationellt.

Vi vill ju väldigt gärna från moderaternas sida se ett mycket mindre luftfartsverk. Vi tror nämligen inte att vi ska ha så mycket luftfartsverk i Sverige, utan att de här frågorna just ska avgöras internationellt. Trots detta säger Krister Örnfjäder: Det har Luftfartsverket bestämt.

Krister Örnfjäder vet själv att Luftfartsverket inte kan få hit några nya linjer. Det är flygbolagen själva som bestämmer.

Krister Örnfjäder säger också att Luftfartsverket inte har hindrat priserna. Det beror ju på att vi har så dålig konkurrens.

Här är frågan: Hur ser Krister Örnfjäder på Luftfartsverkets roll?

När vi säger att Sverige måste få en mer framträdande ställning kan det bero på att Luftfartsverket agerar fel, kanske ska regeringen gå in på ett annat sätt. Det finns helt andra möjligheter än att stirra sig blind på det här statliga verket. Vi tror att ordentliga krav på företagen har mycket större effekt än statliga myndigheter.

Anf. 141 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Uppdraget som Luftfartsverket har i dag är att bidra till att vi har en bra flygtrafik till och från Sverige och naturligtvis även inom landet. Men nu tänker jag i första hand på till och från.

Det innebär att när vi på de platser där vi har en dålig regularitet ser att det börjar bli ett stort underlag – många svenskar åker t.ex. ned till Köpenhamn, Frankfurt, Amsterdam eller vart det nu är för att sedan åka vidare ut i världen – går Luftfartsverket direkt på de olika bolagen och presenterar det underlag som finns och försöker få dem att etablera sig i Sverige, så att man slipper de här mellanlandningarna. Det tror inte jag att ett enskilt bolag skulle bekymra sig om. De skulle nog mer se på var någonstans de möter minst konkurrens.

Anf. 142 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! När Krister Örnfjäder säger vi talar han för Luftfartsverket. Jag vet att han är vice ordförande i Luftfartsverket.

Från Helsingfors i Finland, som är ett mycket mindre land än Sverige, har man många fler interkontinentala förbindelser ut i Europa än vi har från Stockholm ut i världen. Någonstans lyckas luftfartsverket i Finland bättre än Luftfartsverket i Sverige. Då kan man fråga sig: Hur kan det komma sig?

Anf. 143 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag vill inte uttala mig om hur man lyckas eller misslyckas i andra länder. Jag kan bara säga att det väl måste glädja Birgitta Wistrand att Finnair i så hög utsträckning börjar lokalisera sin verksamhet till Arlanda.

Anf. 144 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Det är egentligen tre bitar jag vill ta upp. När det gäller själva miljödiskussionen hänvisar jag till det jag redan tidigare har sagt och känner mig nöjd med det.

Däremot försöker Krister Örnfjäder citera att långtidsflyget ”bör inte bromsas”, eller som jag själv säger ”bör uppmuntras och inte bromsas”. Han slår hårt fast att så icke är fallet.

Jag kan bara konstatera att sedan jag i våras började få ta ansvar för flygfrågorna i mitt parti har flera stycken vänt sig till mig och sagt: Vi känner oss bromsade. Jag citerar inte dessa personer, jag lyfter inte fram

dem, utan jag konstaterar bara lite försiktigt i mitt anförande att vi nog bör titta närmare på detta. Med det lämnar jag den diskussionen.

Om det är ett faktum att så inte är fallet gläder det mig. Men det verkar inte som om människor där ute, utanför det här huset, som jobbar med dessa frågor i vardagen upplever det så.

Det jag kanske skulle vilja ställa en fråga om, som är lite mer intressant, gör jag utifrån lyssnandet här i debatten. Det verkar ändå som om socialdemokratin har en positiv syn på flyget, medan era goda vänner lite vänsterut inte verkar ha samma positiva syn.

Själv är jag i grunden historiker och kan konstatera att när vatten och väg mötte varandra växte städer, byar och kultur fram. När sedan järnväg drogs in växte detta vidare. Nu för tiden befinner vi oss i den underbara situationen att flyget växer fram och på andra områden växer annat.

Hur som haver innebär detta mer kontakter, mer resande, mer umgänge, på sikt kanske mer fred och mer vänlighet.

Min grundfråga blir då: Är socialdemokratin positiv till flyg, eller är den ungefär som Vänstern, som jag upplever i grunden är väldigt negativ till flyg? Det vore intressant för mig att veta.

Anf. 145 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Ja, jag vill nog påstå att vi som parti är positiva till flyg. Däremot är vi mycket uppmärksamma på de negativa skadeverkningar som flyg medför. Vi är kanske mer intresserade än andra partier som är positiva till flyg av att försöka rätta till de felaktigheterna.

Anf. 146 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Jag vet inte om Krister Örnfjäder lyssnade dåligt. Han säger att Vänsterpartiet bara pratar om att höja priset på *slot*-tider och att det skulle få svåra konsekvenser för det regionala flyget. Men det jag nämnde i mitt anförande var också att man skulle undanta *slot*-tider för just det regionala flyget.

Min fråga till Krister Örnfjäder blir: Kommer Krister Örnfjäder att aktivt arbeta för att *slot*-tider för det regionala flyget undantas? Det ges också möjlighet till det i den EU-förordning som finns.

Anf. 147 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Det är en synpunkt som jag över huvud taget inte har tänkt på. Vad jag har försökt inrikta mig på i mitt arbete är att se till att det finns tillräcklig kapacitet både i de regioner och orter som folk flyger från och på de platser, framför allt Arlanda, dit de flesta vill komma. Det är vad jag har ägnat mitt huvudsakliga arbete åt så här långt.

Anf. 148 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Det är just på Arlanda som problemet uppstår. Det är under högtrafikperioderna på morgonen mellan kl. 7 och 9 som de små kommunala flygbolagen behöver *slot*-tiden. Det är för den tidpunkten som jag undrar om Krister Örnfjäder är beredd att arbeta så att man undantar vissa tider just för det regionala flyget.

Anf. 149 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Det är jag inte utan vidare beredd att göra. Det beror på, om vi pratar om den nuvarande situationen, att det vid den tiden redan landar plan där. Man måste ju vara säker på att konsekvenserna inte blir värre när man försöker lösa detta problem. Jag ger inte ett uttalat stöd till en sådan lösning i dagsläget.

Om det däremot är så att vi tillskapar kapacitet är jag fullt beredd att vara med och jobba för att de som i dag har sämre förutsättningar och sämre tider ska kunna få de bästa förutsättningarna i den nya kapaciteten.

Anf. 150 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Fru talman! Det kunde vara intressant att föra flygdiskussionerna vidare. Jag ska emellertid inte göra det, utan jag ska i stället hålla mig till jordbunden trafik.

Om jag inte minns fel var det den dåvarande socialdemokratiska regeringen som tog initiativ till att lösa storstädernas trafikproblem någon gång i slutet av 80-talet. I Stockholm kom de lokala parterna och statsmakterna överens om att lösa problemen genom den s.k. Dennisöverenskommelsen.

Vi vet hur det gick. Den socialdemokratiska regeringen efter 1994 års val punkterade överenskommelsen, bröt avtalet och svek sina avtalspartner.

Trafikproblemen finns dock kvar! Alltfler talar om trafikinfarkt. Många talar om det på tunnelbanan. Stockholmarna åker nämligen väldigt mycket kollektivtrafik till jobbet.

73 % av stockholmarna tar kollektivtrafiken till jobbet. Det är europeiskt rekord. För Zürich, som ofta brukar nämnas som föredöme, är motsvarande siffra 65 %. Med den siffran är Zürich tvåa i den europeiska kollektivresarligan. I Stockholm sviktar tunnelbanan under belastningen. Kapacitetstaket har nåtts för många av pulsåderna i regionen.

Trafikstockningarna leder inte bara till problem i form av dålig framkomlighet och stopp i tunnelbanan. Miljön försämras av köerna. Utsläppen av miljöföroreningar är 3–5 gånger större i bilköerna än om trafiken får löpa fritt, enligt undersökningar gjorda av Svensk Bilprovning under nuvarande höst.

Under de senaste 30 åren har inte någon ny överfart tillkommit över Mälaren – denna vallgrav, som både tekniskt och socialt delar Stockholm mer och mer i två skilda städer. Stockholm har under samma tid ökat med 300 000 invånare. Stockholmarna tvingas tillbringa en arbetsvecka längre per år på sina arbetsresor än svensken i allmänhet.

Trots att sveket i hanteringen av Dennispaketet ledde till katastrofala skador i förtroendet i trafikfrågor mellan de stora partierna i Stockholms fullmäktige spirar det nu försök till samförstånd mellan blocken. Det är någonting som man måste hälsa med tillfredsställelse.

Jag förmodar att det är mycket tillfredsställande även för ledamöter av regeringen. Statsråden Rosengren och Lövdén har i olika interpellationsdebatter under hösten båda, från lite olika utgångspunkter, efterfrågat ökat samförstånd i trafikfrågorna mellan partierna i Stockholm och har dessutom i ord intagit en positiv inställning till att man måste lösa trafikproblemen i Stockholmsregionen. Handling väntar vi dock fortfarande på.

I den här situationen, fru talman, dundrar regeringen i form av statsrådet Larsson in i debatten, med gårdagens debattartikel i DN. Taktiskt är det helt hänsynslöst. Tidpunkten kunde inte vara mer felaktigt vald. Sättet kunde knappast vara mer felaktigt. Förslagen bakom orden kunde inte vara mer nedslående.

Det kan inte ha varit så lustigt för miljöministern att i TV i går kväll få höra den socialdemokratiska ledaren och tidigare gatuborgarrådet i Stockholm klaga över att artikeln kom utan kontakt med de stockholmska socialdemokraterna och att timingen var mycket dålig för inlägget. Kan en partikamrat i ansvarsfull ställning avspisa ett statsråd på tydligare sätt?

Man kan rent av fråga sig om statsrådet Larssons avsikt var att stödja strävandena i Stockholm eller om ambitionerna i stället var de motsatta.

Miljöministern påstår sig vilja med kraftiga bilavgifter minska koldioxidutsläppen i tätorterna, på samma gång som regeringen genom stoppet för Barsebäck ökat potentialen för koldioxidutsläpp på ett gigantiskt sätt. Är det verkligen koldioxidbegränsningen som är motivet?

Statsrådet Larsson hänvisar till den s.k. SIKA-rapporten för sitt ställningstagande. SIKA-rapporten bygger bl.a. på en delrapport som heter *Storstaden och dess transporter*, som räknar med individuellt satellitövervakad fordonstrafik – en rymdpolis som garanterar att en avgift på upp till 8 kr/km kan tas ut av de resande och att stat och kommun erhåller 5 miljarder i nya årliga skatteinkomster. Vilka inkomster blir inte det när man för ut metoden till andra tätorter?

Fru talman! Det innebär, förutom högre bensinavgifter, 80 kr i skatt för att köra en mil. Det innebär i sin tur 400 kr för en enkel resa till Sigtuna med egen bil och 800 kr tur och retur. Den tidigare Kommunikationskommittén nöjde sig ändå med 60 kr/mil som högsta avgift, om jag inte minns fel. Med transportskatter upp i dessa rymder, utan att en enda ny vägstump kommer till, har man lämnat den verklighet där vanliga vardagsmänniskor befinner sig.

Jag håller gärna med om att det i samband med indrivning av parkeringsböter befunnits att det finns personer som är beredda att ta på sig vilka kostnader som helst för att köra bil, och företagen som har möjlighet att dra av transportkostnader kan klara relativt stora avgifter. Men hur går det för den som ”så väl behöver bilen”, för att använda de ord som Sven Bergström tog i sin mun i morse på tal om glesbygdstrafiken?

Hur går det för barnfamiljerna? Hur går det för den ensamma mamman som måste till dagis med sina barn eller exempelvis den lätt rörelsehindrade pensionären? De grupperna kommer inte att ha råd att klara vardagsbestyren om det ska kosta upp till 80 kr/mil utöver alla andra avgifter och kostnader för bilen.

Fru talman! Jag kan inte avstå från att instämma i de önskemål som har framförts från talarstolen tidigare om att trafikutskottet verkligen borde satsa på att få till stånd en offentlig hearing om trafiksituationen i Stockholm som kan reda ut problemen. Jag vet att det finns många här i kammaren som från olika principiella utgångspunkter välkomnar bilavgifter.

Men med en hearing kanske man kan reda ut många av de konsekvenser som detta skulle medföra. Och det borde väl finnas någon socialdemokrat i kammaren som kan ge ett klart besked att man är beredd att

anordna en sådan hearing. Men även om vi inte har en hearing just för dörren, tycker jag nog att man kunde ha förväntat sig att regeringens miljöminister tagit reda på konsekvenserna innan han gick ut och manade remissinstanserna till instämmande i ett utredningsförslag vars följder inte alls har redovisats.

Även om det är ett statsråd som påstås vara ett av de minsta i tyngd i regeringen, är det mycket olyckligt för förutsättningarna att med de ringa resurser som budgeten anvisar reda upp trafiksituationen när regeringen genom statsrådet Larsson agerar på detta sätt. Det innebär att man skadskjuter samarbetssträvandena i Stockholm.

Även om jag av naturliga skäl tycker att de moderata budgetförslagen är mycket bättre än regeringens försämrar miljöministerns utspel möjligheterna att nå bästa möjliga resultat med de medel som regeringen anvisar. Framkomligheten blir sämre, och miljön tar skada.

Fru talman! Jag vill än en gång erinra om behovet av en hearing om Stockholmstrafiken. Men i övrigt vill jag med detta instämma i de yrkanden som tidigare har framställts av Per-Richard Molén.

Anf. 151 ROY HANSSON (m):

Fru talman! Jag kommer att uppehålla mig vid Gotlandstrafiken i detta anförande. Det är ingen ny fråga, utan denna fråga har varit föremål för debatt i denna kammare flera gånger. Skälet till detta är naturligtvis att det är en viktig fråga för ett helt län i Sverige, låt vara det minsta länet.

Trafiken till och från en ö är som alla förstår särskilt viktig, eftersom det finns begränsat med alternativ för den som är beroende av förbindelsen.

Fru talman! Den viktigaste delen av frågan om trafiken till och från Gotland gäller frakterna, och det är dels kostnaden, dels tillgängligheten. Det har blivit mer betydelsefullt nu med andra krav på snabba transporter. Det är i stort så att dagens produktion transporteras på natten till nästa led i produktionskedjan. Livsmedel som packas på eftermiddagen ska finnas i butiksdiskarna nästa morgon över i stort sett hela landet.

Naturligtvis är möjligheten för gotländska företag att konkurrera helt beroende av tillräckligt bra transporter. Naturligtvis är även kostnaden i högsta grad styrande för konkurrensförhållandena. Självfallet är det inte möjligt för gotländska företag att konkurrera om varorna belastas av onormala fraktkostnader. Det gäller särskilt varor med relativt lågt förädlingsvärde, t.ex. morötter.

Fru talman! När jag talar om merkostnader menar jag de kostnader som uppkommer genom att det finns förbindelse enbart en gång per dygn. Detta förhållande innebär med nödvändighet att det blir väntetider för såväl personal som fordon som inte kan utnyttjas i produktionen. Det är vidare så att åkerier i Gotlandstrafiken måste ha extra fordon och släp för att kunna säkerställa transportbehoven, vilket medför extra kostnader. Läger man därtill att färjeavgiften för bil med släp är 4 044 kr plus moms inses lätt att denna fraktrafik belastas av extra kostnader.

Fru talman! Det är ett starkt önskemål på Gotland, särskilt då bland företagarna, att det kommer ett långsiktigt beslut om hur fraktrafiken till och från Gotland ska utformas. Varje gång det blir dröjsmål eller tvek-

Prot.

1999/2000:42

8 december

Kommunikationer

samhet förmärks en pessimism, och lika tydligt märks en optimism när det kommer signaler om en snar lösning.

NUTEK hade i uppdrag att lämna förslag till hur trafiken skulle utformas. Bara det att det fanns ett förslag från NUTEK ökade företagets investeringsvilja. Besvikelsen blev naturligtvis stor när NUTEK-förslaget inte omsattes utan det kom nya utredningar.

Moderata samlingspartiet har i en kommittémotion krävt att det läggs fram en långsiktig lösning till nästa halvårsskifte. Samma krav finns i flera motioner, och jag har framfört samma krav i en enskild motion. Detta finns i reservation 37, och det är angeläget att regeringen återkommer om detta.

Fru talman! Nu finns det glädjeämnen även i Gotlandstrafiken. Jag tänker då på den nya snabbfärjan som varit i trafik över sommaren. Det var bra att det blev möjligt att förlänga tidtabellen fram till den 15 november i år.

Det är vidare så att nästa års tidtabell med snabbfärjan är ytterligare något utökad, och även detta är bra.

Den nya snabbfärjan har öppnat nya resmöjligheter. Det är nu möjligt att åka från Visby på morgonen, vara i Stockholm på dagen, och mot kvällen åka tillbaka och vara hemma på Gotland på kvällen.

Detta har påtagligt ökat resandet till och från Gotland. Jag vet många som nu väljer att åka till Gotland på en fredagseftermiddag och vara på Gotland över veckoslutet. Det är onekligen en viss skillnad att komma fram till Visby på fredag kväll i stället för på lördag morgon.

Det har även skett en allmän ökning av trafiken. Under november i år åkte mer än 56 000 människor till och från Gotland. Som mest var det den 7 november på sträckan Visby–Nynäshamn då 1 500 personer åkte med Gotlandstrafiken. Fredagen den 5 november fick min dotter den sista biljetten på snabbfärjan, vilket innebär att över 700 personer åkte med den turen, och detta var i november månad.

Jag fick just reda på att det är fullt på båten till Gotland nu på söndag kväll. Jag hade tänkt åka till Visby för att vara med på ett kommunfullmäktigesammanträde på måndag. Naturligtvis tycker jag att det är bra att det är många som åker. Men det ställer också ökade krav på trafikutformningen.

Fru talman! Jag vill avslutningsvis peka på vissa svårigheter när det gäller passagerartrafik. Det är inte alltid som det är möjligt att göra det rationellt fullt ut.

Om det en dag åker 300 passagerare från Visby till Nynäshamn, och om det är 800 passagerare som ska åka tillbaka från Nynäshamn till Visby, så måste besättningen av säkerhetsskäl anpassas till det större passagerarantalet. Självfallet innebär det kostnader som jag inte ser någon möjlighet att komma ifrån.

Fru talman! Jag vill instämma i Moderata samlingspartiets yrkanden, och jag hoppas att det kommer ett förslag till lösning senast till halvårsskiftet om hur man långsiktigt ska lösa frågan om trafiken till och från Gotland.

Anf. 152 LENNART KOLLMATS (fp):

Fru talman! Vi har alla våra kommunikationssträckor att krama, så även jag, även om jag ibland inte blir riktigt klok på hur och när motion-

erna behandlas i riksdagen. Bakgrunden till det är att jag i höstas skrev en motion om riksväg 40, men den är inte med i trafikutskottets betänkande som vi behandlar i dag. Men det finns väl någon högre visdom som avgör det. Men jag tycker ändå att debatten hör hemma här i dag.

Jag ska ge en kort beskrivning av riksväg 40 för dem som inte är helt familjära med geografin och förutsättningarna. Den startar ju i Göteborg och går till Jönköping. Det är möjligt att den sedan fortsätter in i Småland någonstans. Men de flesta lämnar den i Jönköping, åtminstone när de kör mot Stockholm.

Apropå just detta att köra mot Stockholm vill jag säga att om man är i Göteborg, eller om man kommer till Göteborg söderifrån via E 6:an eller med färjor, ska man om man följer skyltarna mot Stockholm köra över Alingsås, Mariestad och Örebro, dvs. E 20. Den som har gjort det och som också någon gång har kört via Borås, Jönköping och Norrköping tänker sig för nästa gång. Varför? Jo, från Göteborg till Borås är det numera motorväg. Sedan är det inte det till Jönköping, men därefter är det numera motorväg resten av sträckan till Stockholm. Den sista sträckan söder om Mjölby blev klar för några veckor sedan. Detta är det många som har upptäckt. Och jag har fått siffror över trafikutvecklingen som gäller trafiken mellan Borås och Jönköping. Och efter det att motorvägen Göteborg–Borås blev klar har den tunga trafiken ökat med 37 % mot 20 % för hela Sverige. Och det totala trafikarbetet, alltså inklusive personbilarna, har ökat med 12 % mot 7 % för hela riket. Detta visar ju tydligt att inte minst lastbilsförarna också insett realiteten, dvs. att vägen mellan Göteborg och Stockholm via Jönköping är avsevärt mycket bättre och säkrare än E 20.

Sedan finns det en skönhetsfläck mellan Borås och Jönköping med avsevärda olycksrisker, trots långa 70-sträckor, framför allt på sträckan Borås–Ulricehamn. Det är mycket angeläget att den byggs ut till motorväg, så att våra två största städer i Sverige är sammanbundna med en så säker trafikled som möjligt.

Det bästa hade naturligtvis varit om godset gick på järnväg men när nu verkligheten inte är sådan är ett motorvägsbygge det näst bästa när det gäller att spara liv.

Till sist, fru talman: Man borde kanske uppdra åt Vägverket – eller vem det nu är som svarar för vägskyllningen – att anvisa vägen över Jönköping mellan Göteborg och Stockholm, och vice versa, och kanske döpa om den sträckan till E 20.

Jag har inget att yrka bifall till men motionen lär komma tillbaka till våren. Då blir det tillfälle till ytterligare argumentering för att nämnda sträcka blir motorväg.

Anf. 153 GUDRUN LINDVALL (mp):

Fru talman! Även jag har motioner i detta betänkande, närmare bestämt tre motioner. De har tyvärr inte föranlett utskottet att dela min uppfattning genom tillkännagivanden. Inte heller har de lett till några reservationer. I de här frågorna återkommer jag därför på annat sätt. Jag vill ändå helt kort här plädera för några av de frågor som jag har tagit upp.

Vägverket genomför nu en förändring av vägskylltar – en förändring som jag tycker är av ondo. Man tycks förutsätta att Sverige, och kanske

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

även Europa, är på väg in i en situation där människor inte längre kan vare sig alfabetet eller siffror. Så är det faktiskt inte. Vi är tvärtom väldigt läskunniga i det här landet.

Vad man gör är att man ersätter 50-skylden med en skylt som visar en stadssilhuett. Man gör som tidigare då man bara skyltat med motorvägs-tecknet för motorvägar. Vi ska tydligen förstå att symbolerna betyder något annat än det som står på skyltarna. Stadssilhuetten betyder alltså att vi ska köra 50 kilometer i timmen.

Jag måste säga att jag tycker att det är ett konstigt sätt att krångla till det för folk. Eller är det en sorts "märkvärdisering"? Jag vet inte. Jag har svårt att förstå vitsen med att skapa ett bildspråk när den 50-skylt som vi i dag har inte kan misstolkas.

Motiveringen i betänkandet till att man avstyrker motionen gör mig ännu mer betänksam. Jag hoppas att det finns någon ansvarig som kan svara på en del frågor som jag har.

Man skriver att om det står 50 i början av en tätort måste det upprepas gång på gång inne i tätorten för annars kanske folk inte förstår att det fortfarande är 50 som man ska köra. Det står nämligen att om det inte upprepas kan det vara ett problem om man vill utkräva straff. Men – hör och häpna! – om det finns en liten skylt som visar en stadssilhuett räcker det med en sådan skylt när man kör in i tätorten. Därmed tycks alla människor i framtiden förstå att man ska köra 50 i hela stan. Detta är fullkomligt obegripligt. Kan någon förklara detta för mig?

Varför skulle det i så fall inte räcka med en 50-skylt i början av tätorten – då skulle alla veta att det var 50 i hela stan – om det nu ska räcka med en skylt med en stadssilhuett och alla sedan ska veta att det är 50 i hela stan? Detta är, som sagt, obegripligt.

Dessutom säger man: Vi sparar pengar genom att vi kan plocka ned 75 000 onödiga 50-skyltar. Kan någon förklara för mig hur Vägverket kan spara pengar genom att skicka ut folk för att ta ned skyltar? Hur man på det sättet kan spara pengar skulle jag gärna vilja veta. Jag kan inte se annat än att detta är ett sätt att krångla till det hela. Dessutom blir det, menar jag, svårt för människor att följa de nödvändiga trafikreglerna, nämligen de om att hålla hastighetsbegränsningen.

Jag vet själv med mig att jag många gånger när jag kört ut på en motorväg funderat: Hur var det nu? Är det 110 eller 120? Jag saknar faktiskt en skylt som i siffror talar om hur fort man får köra. Jag är övertygad om att jag inte är ensam i det fallet. Dessutom är jag övertygad om att det kommer att vara många som funderar: Hur är det nu i den här stan? Är det 50 eller 30 här?

Varför inte använda en skylt som klart och entydigt talar om hur hög hastigheten får vara? Jag tycker alltså att det är en dålig reform och kommer att fortsätta att driva frågan på annat sätt.

Jag har också en motion som handlar om en flygplats på Södertörn – ett hotande spöke för oss som bor söder om Stockholm. Hittills har vi varit förskonade från en stor flygplats, med de miljö- och bullerproblem som en sådan skulle orsaka. Men nu finns det alltså planer på att lägga en flygplats på Södertörn, och det är ingen liten flygplats som det är fråga om. Tanken är att flygplatsen i framtiden ska bli lika stor som dagens Arlanda.

Den här frågan är än så länge inte avgjord. Naturligtvis kommer mycket vatten att rinna under broarna innan frågan avgörs. För att få en diskussion med ministern har jag i dag lämnat in en interpellation. Jag vill alltså att man verkligen ska fundera på om det här är ett vettigt förslag. Det intressanta är att SAS inte vill ha det på nämnda sätt. Flygbolagen vill inte det, för man anser att det inte alls kommer att gynna flyget om flyget i Stockholm delas på två orter i stället för att ha flyget på en ort.

Av miljöskäl kan man verkligen fundera på om detta är riktigt. Vi vet att flyget är ett av de stora problemen när det gäller miljöförstöringen. Vi vet också att utsläppen från flyget rejält påverkar klimatsituationen. Frågan är om vi verkligen ska satsa rejält på flyget.

Vi hörde här från Krister Örnfjäder att vi i Sverige inte kan påverka om det flygs eller inte. Jag vill absolut påstå motsatsen. Man kan ju se hur X 2000 mellan Stockholm och Göteborg och X 2000 mellan Stockholm och Malmö rejält påverkar hur mycket människor flyger. Numera går det nämligen bra att åka tåg. Ibland är det så många som tar tåget att det är väldigt svårt att få en plats. Jag menar att det är just genom politiska beslut som vi kan se till att flygtätheten inrikes påverkas. Den påverkar ju också miljön.

Det finns mycket som talar mot en flygplats på Södertörn – inte bara det faktum att en flygplats där bullermässigt skulle störa många människor i södra Storstockholm, dvs. i Botkyrka, Södertälje och Nykvarn, utan också det faktum att flygplatsen skulle hamna mitt i ett område med mycket flyttfågel och i ett område som i dag mycket utnyttjas för rekreation för dem som bor i södra Storstockholm. Här finns det alltså mycket orörd natur.

Härnästens kom en utredning som visar att människor som bor under bullermattorna i Arlanda har högt blodtryck i högre grad än andra. Med tanke på den typen av hälsostörningar finns det all anledning att fundera på hur man ska ha det med flygplatser i Storstockholmsområdet.

Jag kommer att agera för motionen på annat sätt därför att det, menar jag, är väldigt angeläget att vi i Sverige får en flygtrafik som i kombination med tåget ger oss en så bra miljösituation som möjligt. Jag kommer alltså inte att yrka bifall till mina motioner med anledning av betänkandet, utan jag återkommer i annat sammanhang.

Anf. 154 HANS KARLSSON (s):

Fru talman! Jag ska undanhålla kammaren mina ruelser över vilken hastighet jag ska hålla när jag kör ut på en motorväg, eller vad det nu är för väg.

Jag uppfattar att alla politiska partier är överens om att hela Sverige ska leva. Om man har den inställningen uppfordrar det till att också leva upp till detta. I det sammanhanget vill jag peka på situationen när det gäller vägnätet på landsbygden, alltså de mindre vägarna. Dessa behöver underhållas.

Det är viktigt att de förbättringsinsatserna görs innan förfallet har gått så långt att det blir väldigt dyrt att återställa. Under den tid som vägnätet är i ett väldigt dåligt skick försämrar dessutom möjligheterna för människor som bor och lever på landsbygden att vara kvar där och att ha kvar sin verksamhet där. Det motverkar också möjligheterna att få nya etable-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

ringar i glesbygden därför att det blir mycket svårt och dyrt att transportera de produkter som tillverkas. Det är helt enkelt fråga om tillgänglighet, och det gäller då hela Sverige.

I och med den utveckling som vi har sett under ett antal årtionden har biltrafiken på landsbygden blivit allt viktigare. Behovet av att kunna färdas – det gäller både persontransporter och varutransporter – har blivit allt viktigare.

Det handlar också om möjligheterna för äldre att komma till sjukvård och läkare när man behöver det. Det handlar om att skolbarnen på ett säkert sätt och inom rimlig tid ska kunna ta sig till skolan. Det handlar om att få livsnödvändiga varor distribuerade. Det handlar om att kunna få post och att kunna besöka grannar, släkt och vänner. Till detta kan man naturligtvis också lägga behovet av tyngre transporter i t.ex. skogsbruket.

Förbättrade vägar och bättre underhållna vägar har också betydelse för lantbruket, för bra mjölk- och djurtransporter och för att man ska kunna ha kvar djurbesättningar och hålla landskapet öppet.

Fru talman! Jag tycker därför att det är viktigt att så snart som möjligt göra insatser för att förbättra underhållet och rusta upp de vägar som är hårt slitna. Det kan säkert ibland ske inom ramen för det underhåll och de medel som finns. Men jag tror faktiskt att vi ska fundera över om vi inte bör göra särskilda och riktade insatser för att återställa de brister och det förfall som har uppstått på vägnätet på landsbygden under de senaste åren när vi har haft andra nödvändiga prioriteringar att göra. I det här läget, när det faktiskt går lite bättre för kungariket Sverige, finns det skäl att fundera över om vi inte ska avsätta lite mer pengar för att återställa kvaliteten på vägarna i glesbygden.

Anf. 155 PER LAGER (mp):

Fru talman! I det här anförandet kommer jag att ta upp två motioner som jag har skrivit och som finns med i betänkandet. Det handlar dels om det obligatoriska båtregistret för större fritidsbåtar, dels om skärpta regler till sjöss. Det är frågor som jag har sysslat med länge och drivit här i riksdagen.

Jag är av den åsikten att ett obligatoriskt båtregister är till gagn för oss alla, för Kustbevakningen, sjöpolisen, sjöräddningen och inte minst för båtägarna själva och de hamnansvariga som ska hålla ordning i hamnarna osv.

Då kan man undra varför det inte blir så här. Det finns självfallet motstånd. Vi vet att den borgerliga regeringen rev upp det obligatoriska register vi hade 1992. Sedan dess har det inte kommit till något nytt.

Det har varit en märklig behandling av den här frågan. Jag tycker att det är mycket anmärkningsvärt. Det är nämligen så att i 1998 års budgetproposition lovade regeringen att se över frågan om registrering av fritidsbåtar. I förra årets budgetproposition, dvs. den som gäller för det här året, lovade näringsministern att återkomma under 1999 med ett konkret förslag till hur en registrering borde genomföras. Jag tror att vi var väldigt många som förlitade oss på det. Det bekräftades inte minst under debatten om betänkandet angående sjötransporter och fritidsbåtsverksamhet den 24 mars i år. Detta var en klar beställning från den socialdemokratiska kongressen. Det gjorde inte saken svårare.

Men döm om min förvåning, fru talman. Vid en frågedebatt med näringsministern som jag hade den 29 april sade näringsministern att han inte tänkte komma med något förslag. Det föranledde mig att skriva en interpellation för att mer diskutera varför han plötsligt hade vänt i denna fråga. Under interpellationsdebatten – det var den 31 maj – säger näringsministern till mig: ”Jag avser att följa den tidsplan som regeringen utlovade i budgetpropositionen och återkomma till riksdagen under hösten med ett förslag till hur registrering av fritidsbåtar bör genomföras.” Var finns det förslaget? Nu är hösten snart slut.

Detta är väldigt anmärkningsvärt. Om man nu läser budgetpropositionen för år 2000 står det där att ett allmänt register bör bygga vidare på det frivilliga fritidsbåtsregistret. En obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar kommer också att övervägas av regeringen. Därmed skulle det skapas en möjlighet för försäkringsgivarna att lämna kontrolluppgifter om fritidsbåtsinnehav till skattemyndigheterna. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med dessa frågor. Det är precis samma sak som utskottet sade för ett år sedan. Man förutsätter att regeringen återkommer.

Regeringen har inte återkommit, och nu har den ett förslag som handlar om en ansvarsförsäkring. Det är någonting helt annat. Sedan säger man att försäkringsgivarna ska kunna meddela detta till skattemyndigheterna. Då undrar man vad det är man är rädd för. Varför inför man inte ett obligatoriskt båtregister? Det är ju till för sjösäkerheten i första hand och för att stoppa tjuvar och miljömarodörer. Att det sedan kan vara grund för en båtskatt tycker jag är mycket naturligt. Vi har ju skatt på bilar, husvagnar, fritidsfastigheter osv. Varför skulle vi inte ha det på större fritidsbåtar? Lägg märke till att jag säger större fritidsbåtar. Ingen behöver replikera och tala om kanoter och små jollar.

Detta är mycket märkligt. Jag anser att regeringen bör återkomma omedelbart med ett förslag till obligatoriskt båtregister. Man kan inte hålla på och tröskla på det sätt som man gör. Jag önskar att näringsministern hade varit här och kunnat svara på det här rakt upp och ned. Tyvärr är han inte det. Med anledning av att Vänsterpartiet har en reservation som liknar mitt yrkande i motionen kommer jag att ställa mig bakom Vänsterpartiets reservation nr 18.

Sedan gäller det en annan motion som heter T607 som jag är ansvarig för. Den handlar om skärpta regler till sjöss. Just fritidsbåtarna är befriade från de regler som vi har till lands. Man behöver inte vara 15 år för att köra en båt som går i 10–20 knop. Det behövs inget förarbevis. Det är frivilligt. Man behöver inte ens vara nykter för att köra. Det är t.o.m. så att det inte finns några fartgränser i stora delar av vår skärgård. Detta skapar enorma problem för alla som vistas i skärgården, inte bara för människorna utan framför allt för faunan och floran.

Därför menar jag att det behövs en utredning för att gå igenom vilka regler vi ska ha till sjöss. Det är nämligen så att fritidsbåtsverksamheten växer otroligt snabbt. Om vi ska kunna stävja den dåliga effekten av den här verksamheten, som för övrigt är väldigt trevlig, måste vi ha klara och skärpta regler.

Fru talman! Eftersom vi inte har någon reservation i det här ärendet och jag befarar att jag bara skulle få med mig en liten minoritet i en om-

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kommunikationer

röstning yrkar jag inte bifall till min motion vid det här tillfället. Jag kommer att återkomma i frågan även nästa år, som jag gjort tidigare.

Anf. 156 LARS WEGENDAL (s):

Fru talman! Jag hade egentligen inte tänkt att gå upp i denna debatt. Men eftersom det, angående den motion som jag skrivit om kommunal tillståndsgivning att sätta upp vägvisningsskyltar, hänvisas till ett beredningsarbete ser jag möjligheten att påverka detta arbete genom att från talarstolen uttrycka min uppfattning.

Jag tror att de flesta partier är överens om vikten av att arbeta för att hela Sverige ska leva. Det är inte minst viktigt i dag när vi ser hur befolkningstalen minskar i de flesta mindre kommuner i landet.

Ett problem, som kan synas marginellt men som är stort ute i bygderna och som ställer till mycket irritation, är hur man ska få transporter och människor att hitta rätt ute på landsbygden. Det är ju faktiskt så att det fortfarande bor folk ute i glesbygden, och det finns t.o.m. företagare som är beredda att etablera verksamhet i glesbygden.

Ett problem som då uppstår är att om ingen vägvisning finns så har kunder och leverantörer svårt att hitta till de etablerade företagen. Detta är ett stort problem. För att få sätta upp vägvisningsskyltar måste man ha Vägverkets tillstånd. Min erfarenhet hemifrån Kronobergs län är att det är oerhört svårt att få dessa tillstånd. Och är det så att man får tillstånd innebär de kostnader som är helt orimliga.

Jag har förståelse för att man måste ha en viss enhetlighet i utseendet av vägvisningsskyltar, men det får inte gå till överdrift. Visst borde kommunerna själva kunna avgöra utseendet på skyltarna utan att det för den skull blir förvirrande för bilisterna. Och visst borde kommunerna kunna avgöra placeringen. Kommunerna arbetar ju även i dag med trafiksäkerhetsfrågor.

Man skulle även i detta sammanhang kunna nämna vägvisningsskyltar i de större tätorterna, t.ex. i Stockholm. Här är det ju en total djungel som bilisterna har att ta sig igenom och registrera. I det avseendet är oviljan att sätta upp vägvisningsskyltar ute i glesbygden helt oförståelig.

Ett exempel: Ett vandrarhem i Södra Ljunga i Ljungby kommun ansökte om tillstånd att sätta upp skyltar så att deras kunder skulle kunna hitta till vandrarhemmet. Först fick man ett nej av Vägverket, men efter en överklagan fick man beslutet ändrat. Prislappen för en vägs skylt sattes till 200 000 kr, vilket naturligtvis var helt orimligt för vandrarhemmet att betala.

Det finns i vårt län ett flertal liknande exempel som motarbetar vår vilja att underlätta för företag att etablera sig i glesbygd. Min förhoppning är att den remissbehandling av Vägverkets förslag som nu görs och som utskottet hänvisar till ska ge ett klart svar i vägvisningsfrågan. Visst vore det rimligt att den lokala planmyndigheten ska ha ett avgörande inflytande på dessa praktiska frågor, och visst vore det rimligt att de beslut som överklagas inte ska överklagas till samma myndighet som fattat det för den enskilde negativa beslutet.

Fru talman! Jag har inget yrkande utan får finna mig i utskottets hantering av min motion. Men jag hoppas innerligt att utskottet verkligen tar denna fråga på allvar eftersom den har så stor betydelse för de mindre

företagen ute i glesbygden och därigenom även för de människor som fortfarande bor kvar utanför tätorterna.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 8 §.)

Prot.
1999/2000:42
8 december

7 § Kultur, medier, trossamfund och fritid

Föredrogs
kulturutskottets betänkande 1999/2000:KrU1
Utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid
(prop. 1999/2000:1 delvis).

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 157 INGER DAVIDSON (kd):

Fru talman! Kulturområdet omfattar många viktiga frågor, och inte ens under budgetdebatten hinner vi diskutera dem alla. Ungdoms- och idrottspolitiken har vi haft uppe för ett par veckor sedan, och filmområdet har också fått en ordentlig genomgång under hösten i samband med utskottets betänkande med anledning av det nya filmavtalet. Jag ska nu i min inledning ta upp några av de frågor jag tycker att vi har anledning att lyfta fram särskilt här i dag, och ytterligare några frågor kommer ett par andra kristdemokrater att ta upp senare under debatten.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet står tillsammans bakom majoritetstexten i betänkandet och har alltså anslutit sig till den budgetram som regeringen föreslog och som tidigare har antagits av riksdagen. Övriga partiets ramförslag har avvisats. För att kunna ge en samlad bild av hur de olika partierna vill fördela de tillgängliga medlen inom den ram de föreslagit har varje parti lagt ett särskilt yttrande där alla förslag som påverkar budgeten är samlade. Det finns också frågor som behandlas i betänkandet där det inte finns pengar inblandade, eller där besluten inte påverkar nästa års budgetramar. I sådana frågor har vi som vanligt reserverat oss där vi har en annan uppfattning än majoriteten. För kristdemokraternas del vill jag därför redan nu yrka bifall till reservation 1, som vi nöjer oss med att rösta på.

Fru talman! Först några frågor där hela utskottet är enigt. Jag vill betona det positiva i att klimatet i utskottsarbetet är sådant att vi kan komma överens tvärsöver partigränserna utan några onödiga prestigelåsningar i frågor som inte är av direkt ideologisk karaktär. Det handlar ofta om beslut som kan betyda mycket för de personer som finns ute i verksamheter av olika slag, även om förändringen kan verka marginell. Vi tillämpar också ett arbetssätt som går ut på att i så stor utsträckning som möjligt lyssna på dem som är närmast berörda av våra beslut.

Under förra riksdagsåret avslog utskottet ett förslag från regeringen att använda ytterligare 2 % av verksamhetsbidraget till teatrar och museer på stads-, läns- och regionnivå till riktade bidrag. Vi hänvisade till den ekonomiska situation teatrarna och museerna befinner sig i och påpekade det orimliga i att de först ska avstå medel från den ordinarie verksamheten för att sedan ägna tid och kraft åt att ansöka om att få tillbaka samma medel. Utskottet uppdrog då åt regeringen att göra en utvärdering av vilka effekter det riktade stödet fått för institutionernas ordinarie verk-

samhet och sedan återkomma till riksdagen med förslag om hur systemet ska utformas i framtiden.

I årets budgetförslag kunde vi konstatera att regeringen som svar på det gjort en omläggning som innebär att en särskild anslagspost inrättas för riktade insatser och att de i framtiden inte kommer att belasta verksamhetsbidragen. Det ser utskottet naturligtvis mycket positivt på.

Fru talman! När det gäller frågan om tillsättning av styrelser för Konsthälsnämnden och Sveriges bildkonsthälsnämnd konstaterar utskottet däremot med förvåning att regeringen inte följt riksdagens beslut. Med anledning av en kommittémotion från Kristdemokraterna och enskilda motioner från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet återkommer därför utskottet med ett tillkännagivande till regeringen att snarast se över frågan om hur konstnärernas förslagsrätt ska kunna utvidgas när det gäller att utse ledamöter i de två nämnda styrelserna. Utskottet vidhåller att det inte är tillfredsställande att styrelserna, som i dag, utses efter nomineringar av bara ett visst antal konstnärorganisationer. Vi förväntar oss till nästa år en redovisning av hur regeringen tänker öka kretsen av organisationer som tillåts komma med nomineringar. Det borde, som sagt, redan ha gjorts i år, och det är faktiskt anmärkningsvärt att regeringen tydligen inte anser sig behöva följa riksdagens beslut.

Även när det gäller frågan om var ledningen för Statens sjöhistoriska museer ska lokaliseras har regeringen frångått riksdagens tidigare beslut. Redan hösten 1996 begärde riksdagen en redovisning av förutsättningarna för en lokalisering till Karlskrona. Den organisationskommitté som tillsattes konstaterade att en lokalisering till Karlskrona var i linje med statsmakternas intentioner att öka den geografiska spridningen av ansvarsfunktioner inom museiområdet. Våren 1998 angav kulturutskottet ett antal skäl för att lokalisera SSHM:s ledning till Karlskrona, och riksdagen beslutade att det skulle bli så. Även det riksdagsbeslutet vägrar regeringen att följa med hänvisning till att förutsättningarna för en flytt enligt regeringen förändrats. Om det här är en princip som ska knäslättas kan man undra vart vi är på väg. De fall jag redovisat här är visserligen inte av avgörande betydelse för Sverige, men det är ändå oroväckande att regeringen, i det här fallet kulturministern, anser sig kunna stå över riksdagens beslut. Vilka frågor kommer härnäst? Utskottet står kvar vid sin bedömning att ledningen för SSHM ska lokaliseras till Karlskrona och ger regeringen till känna att det ska skapas ekonomiskt utrymme i nästa års vårproposition för en flyttning. Jag vill gärna höra kulturministerns kommentar till det här så småningom.

Fru talman! Så vill jag ta upp några frågor där vi kristdemokrater har särskilda synpunkter, och jag börjar med stödet till allmänna samlingslokaler.

Man kan lugnt konstatera att vindarna blåser åt lite olika håll i den frågan. I förra årets budget ville regeringen plötsligt skära bort hela anslagsposten och överlåta det ekonomiska ansvaret till kommunerna, som vi vet på många håll är hårt pressade. En majoritet i utskottet ville anslunda och lyckades genom omprioriteringar behålla en liten del av stödet – 15 miljoner kronor. Döm om vår förvåning när stödet till allmänna samlingslokaler plötsligt lyfts fram som en högt prioriterad fråga av självaste statsministern i årets regeringsförklaring. Visserligen utökas inte stödet, men de 15 miljoner som ena året blev kvar med hjälp av en

räddningsaktion i riksdagen, mot regeringens uttalade vilja, tilldelas nästa år en viktig demokratisk funktion.

Det är dags att regeringen bestämmer sig för att det behövs ett statligt stöd i botten för att det ska vara möjligt att ha ett nät av lokaler över hela landet som för en billig penning är tillgängliga för alla människor att träffas i. Även människor med funktionshinder ska kunna delta i möten av olika slag. De senaste åren har statsbidragen så gott som uteslutande använts just till handikappanpassning. Av kristdemokraternas särskilda yttrande framgår att vi anser att det statliga stödet till allmänna samlingslokaler bör höjas med 10 miljoner kronor.

Så några ord om Operan och Dramaten. De har båda brottats med stora ekonomiska problem de senaste åren. Regeringen har uppmärksammat detta och utökar budgetramen för Operan med 5,9 miljoner kronor. 2 miljoner av de 5,9 miljonerna tillkommer för att möjliggöra en högre avsättning för upprustningsåtgärder. Den utökade medelsramen gör det också möjligt att utöka antalet föreställningar på Drottningholms-teatern, som dessutom tilldelas ytterligare 1 miljon kronor. Detta gläder oss kristdemokrater särskilt, eftersom det var precis vad vi motionerade om förra året.

Dramaten tilldelas däremot endast ett tillfälligt stöd för inkomstbortfallet under den ombyggnad som pågår av Lilla scenen. Dessutom vill regeringen ha 4,9 miljoner till sin disposition under A2-anslaget för att kunna användas till inkomstbortfall för Dramaten under år 2000.

Frågan är varför de två nationalscenerna behandlas så olika. Med tanke på de genomgripande strukturförändringar som genomförts på Dramaten och den belastning som det tillfälliga lån som nu ska amorteras till staten utgör anser vi att även Dramaten borde få en permanent medelsuppräknings motsvarande den till Operan just för upprustningsåtgärder. Det framgår av vårt särskilda yttrande att vi har avsatt ytterligare 2 miljoner för det ändamålet i vårt budgetförslag.

Operan och Dramaten är, även om de geografiskt är placerade i Stockholm, nationella institutioner. Det kan man däremot inte säga om Stockholms Spårvägsmäns Musikkår, SSM. Inte desto mindre är den värd några ord i det här sammanhanget. Det är den enda professionella blåsorkester i Sverige som inte får statligt stöd. Musikerna kan därför inte heltidsanställas utan måste ha andra jobb vid sidan om alla åtaganden som orkestern har. Det här är en olycklig konsekvens av att Stockholms län inte ingick i länsmusikavtalet med staten år 1986.

Det kulturpolitiska ansvaret för SSM har överförts från SL till landstinget, som anslår 6,6 miljoner per år till orkestern fr.o.m. den 1 januari 2000. SL garanterar dessutom spelningar för orkestern i fleråriga avtal. Detta regionala ansvarstagande är helt i enlighet med de förutsättningar som krävs för statsbidrag. För att orkestern ska överleva som professionell i ordets rätta bemärkelse återstår nu bara att den också får statsbidrag.

Nu har utskottet enats om skrivningar som borde vara tillräckligt tydliga för att skapa förutsättningar för en omprövning i frågan. Landstinget kommer att ta kontakt med regeringen för att få en lösning som är långsiktigt hållbar. Eftersom vi bedömer att en sådan lösning är i sikte, avstår vi från att reservera oss i år. Däremot vill jag påminna om att kristdemokraterna föreslagit att tillfälliga medel skulle anslås för år 2000 i avvaktan på att en uppgörelse med staten kommer till stånd.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Vi har också föreslagit en uppräknig av bidraget till regionala och lokala teater-, dans- och musikinstitutioner med 15 miljoner kronor. Det finns många kvalitetsverksamheter, för att inte säga klenoder, som med mycket knappa medel klarar att genomföra unika satsningar som dock inte uppmärksammas tillräckligt på nationell nivå och därför lever under ständigt hot om nedläggning. Jag dristar mig till att nämna två av dem: Dalhalla och Vadstena-Akademien.

När det gäller Vadstena-Akademien har utskottet förutsatt att akademins behov beaktas av regeringen i kommande budgetpropositioner. Vi kristdemokrater anser dessutom att Dalhalla, som utvecklats till en internationell festspelsarena, uppfyller förutsättningarna för att bli en musikteaterinstitution.

När vi är inne på musikområdet vill jag bara understryka att vi är glada över att Sveriges musik- och kulturskoleråd, SMOK, tilldelats ett nationellt uppdrag. Musik- och kulturskolornas verksamhet har stor betydelse för tiotusentals ungdomar i Sverige. Den behöver få möjlighet att utvecklas ytterligare; inte i första hand för exportindustrins skull – det vill jag gärna säga – utan för det värde som ligger i att barn och ungdomar får möjlighet att delta i musik-, dans- och teaterverksamhet under sin uppväxt.

Fru talman! Nästa fråga som jag vill ta upp handlar om böcker. Jag skulle kunna tala länge om bokens betydelse som kulturbärare och om varför tillgängligheten måste öka. Men nu under budgetdebatten koncentrerar jag mig på att tala om hur priset kan sänkas.

Böcker är dyra. Den ekonomiska situationen för många familjer är sådan att de inte kan prioritera inköp av böcker, utan andra utgifter måste gå före. Eftersom böcker i dag har en momssats på 25 %, är skatten en stor del av priset. Vi är ganska ensamma i Europa om att belägga böcker med maximal moms. År 1994 sänktes bokmomsen i Finland med 10 procentenheter. Det ledde till att försäljningen ökade med 10 %. I Finland har man därför genomfört ytterligare en sänkning och är nu nere i 8 %. Också Sverige borde kunna anpassa sig till omvärlden genom att sänka bokmomsen.

Jag vet att det här i första hand är en fråga för skatteutskottet, men tillgången till böcker är också i högsta grad en kulturfråga. När skatteutskottet behandlade frågan tidigare i år avstyrktes kristdemokraternas motion med hänvisning till de skattesamtal som pågick. Jag tror inte att de pågår längre. Sedan dess har ingenting hänt utom att handeln med böcker över Internet har ökat stadigt och snabbt, vilket ger de svenska bokhandlarna en missgynnad situation i konkurrenshänseende. Den utvecklingen är ytterligare ett argument för att anpassa momssatsen på böcker till en mer normal nivå.

Vi kristdemokrater kommer att fortsätta att driva frågan och har anvisat pengar för det i vår budgetmotion. Fr.o.m. år 2001 anser vi att det finns utrymme för att sänka bokmomsen till 6 %. Vad anser kulturministern?

Även om det dröjer en god stund innan kulturministern får ordet, hoppas jag att jag kommer att få svar på mina frågor angående nomineringsförfarandet till konstnärsnämnderna, lokaliseringen av ledningen för Statens sjöhistoriska museer, hur ministern ser på det statliga stödet till

samlingslokaler och när ministern anser att det finns utrymme för en sänkning av bokmomsen.

Anf. 158 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Fru talman! Låt mig inledningsvis hänvisa till Moderata samlingspartiets beslut att avstå från att reservera sig mot majoritetens riksdagsbeslut den 18 november i år beträffande ramarna för de olika utgiftsområdena. I stället har vi valt att i ett särskilt yttrande redovisa vår syn på alternativ finansiering av kulturpolitiken.

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Vi förordar en större enskild sektor med målsättningen att såväl människor som företag ska ges förutsättningar att växa. Antalet arbetstillfällen ska öka, ordentliga skattesänkningar, speciellt för låg- och medelinkomsttagare, ska föreslås. På så sätt ökar den enskildes valfrihet samtidigt som också statens inkomster kan växa. Det allmännas ansvar för de svaga i samhället står fast. De gamlas, de sjukas och de handikappades välfärd måste vara allas vårt ansvar.

För nästa budgetår, 2000, förordar vi en minskning om totalt 1,4 miljarder kronor av ramen för utgiftsområde 17. I samma ögonblick vill jag slå fast att av denna summa utgörs den största delen av en överföring till utgiftsområde 16, utbildningsområdet. Således är det inte någon reell minskning utan en överföring till ett annat ansvarsområde. Jan Backman kommer där att framföra våra synpunkter.

Vi föreslår vidare en ytterligare överföring om 25 miljoner till utgiftsområde 16, och den gäller forskning på kulturområdet.

Vi menar att vissa delar av denna forskning hållit för låg standard och att resurserna bör sortera under det humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsområdet i stället.

Fru talman! Kulturen har ett värde i sig. Kulturpolitiken ska inriktas på att erbjuda alternativ av hög kvalitet och presentera olika kulturyttringar, inte på att med politiska beslut och med skattemedel styra människornas val.

Det växande internationella kulturklimatet har givit den svenska kulturen och det svenska kulturarvet, trots många befarade risker för det motsatta, en allt större betydelse som grund för vår identitet.

Vi moderater i kulturutskottet har fördelat uppgifterna mellan oss, och mina kolleger kommer senare i debatten att redovisa våra ställningstaganden och förslag på sina respektive ansvarsområden.

Ansvar på kulturområdet måste enligt vår mening renodlas. Det är viktigt att här från början slå fast att den största delen av kostnaderna för den s.k. kulturkonsumtionen redan i dag axlas av de enskilda människorna själva. Ca 75 % står dessa för, och betalas av dem direkt och ur egna fickor, eller som kanske någon sade: av egna, beskattade pengar. Samtidigt måste också sägas att staten har ett stort och nödvändigt ansvar för finansiering av vissa övergripande gemensamma frågor, inte minst kulturarvet. Som lärare under många år kan jag inte låta bli att påminna om vikten av att det framtida kulturintresset och människors engagemang grundläggs mycket tidigt i livet. Ansvar vilar här på föräldrar, förskola och skola. Mycket väsentligt är också att kulturen blir fast förankrad i lärarytbildningen.

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Vad beträffar den allmänna kulturverksamheten har vi moderater under en följd av år framfört kritik mot Kulturrådets dominerande roll. Vi är av den meningen att konstruktionen av Kulturrådet inte ger reell möjlighet till normalt utkrävande av politiskt ansvar. Vi ställer oss kritiska till att bidragen fördelas av bedömningsgrupper vars medlemmar ofta har en personlig relation till de verksamhetsfält som de är satta att ta ställning till.

Vi ställer oss också kritiska till socialdemokratisk behandling av Stiftelsen Framtidens kultur, som inrättades av den borgerliga regeringen och som tillkom just med avsikt att bli ett helt oberoende organ. Jag skulle nästan vilja kalla det sedvanlig socialdemokratisk klåfingrighet att inte kunna låta Stiftelsen Framtidens kultur fortsätta så som avsikten var.

Under en följd av år har vi föreslagit inrättandet av en kulturfond med uppgift att stödja en nyskapande kulturverksamhet som inte på annat sätt erhåller stöd från offentliga medel. Fondens uppgift skulle vara att anvisa medel motsvarande de resurser som tillkommit genom bidrag, sponsorinsatser eller på annat sätt. Inledningsvis har vi föreslagit att fonden skulle tillföras 100 miljoner. Att de samverkande partierna på vänsterkanten avvisar ett sådant förslag med en från statsmakterna fristående fond till nytta för kulturen förvånar mig inte. Däremot hade jag kanske förväntat mig ett annorlunda ställningstagande från övriga partier.

Också på litteraturområdet föreslår vi ett par minskningar av anslagen. Vi menar, liksom tidigare år, att vuxenutgivningen av En bok för alla kan upphöra. Däremot är en fortsatt utgivning av barnböcker befogad, både på grund av den stora betydelse som vi alla konstaterar att läsandet har för barnen och på grund av att kostnadsläget för barnböcker är högt. Det ska bli intressant att se vad den enligt uppgift av kulturministern aviserade utredningen om En bok för alla ska leda fram till. Förhoppningsvis ska det visa sig inom en snar framtid.

I oktober i år väckte vi moderater en kommittémotion – Inger Davidsson har här redan nämnt ärendet – om bokmomsen. Det är motion Sk664, som ännu inte är behandlad. Jag tar mig dock friheten att tala om vad den innebär. Vi konstaterar att det finns kulturella verksamheter som är helt momsbefriade. Teater, konst och operaföreställningar har 6-procentig moms. Bokmomsen är 25 %. Högre har inget annat land. Vår motion utmynnar naturligtvis i att vi hoppas att riksdagen ska besluta att en utredning om kultur moms i stort ska göras.

Tillgången i Sverige på klassiker i bokhandeln är låg. Sedan ett antal år utges en klassikerserie för gymnasieskolan av flera företag i samverkan. Vi efterlyser att denna serie ska bli tillgänglig i bokhandeln för alla som så önskar, således inte bara för intressenter i gymnasieskolan.

Beträffande lånecentraler och depåbibliotek har utvecklingen gått i en riktning som gör att vi har den uppfattningen att den tekniska utvecklingen, som den ser ut, underlättar sökmöjligheterna och motiverar en utplacering av de böcker som finns på depåer och lånecentraler och att vi därför kan överföra en del till regionalt ansvar.

Vad beträffar talboks- och punktskriftsbiblioteket, som jag tidigare har varit inblandad i under gångna år, lämnar jag det i dag till Anne-Katrine Dunker, som kommer att ta upp den frågan.

Fru talman! Jag har redovisat några punkter av det moderata budgetförslaget. En rad punkter återstår, och kommer, som jag nämnde i början

av mitt anförande, att behandlas i tur och ordning av mina kolleger Lennart Fridén, Jan Backman, Roy Hansson och Anne-Katrine Dunker. Som vanligt, fru talman, begränsar vi oss för tids sparande till att yrka bifall till en reservation, och jag yrkar då bifall till reservation 15, men som vanligt står vi naturligtvis bakom alla reservationer där vårt namn finns med.

Men, fru talman, jag har några ord till. Jag är ensam om en reservation. Det är reservation 7, där jag ensam har reserverat mig till förmån för det förslag som kulturministern har lagt fram i budgetpropositionen, nämligen förslaget gällande Statens sjöhistoriska museer. Kulturministern har där framfört en uppfattning om att ledningsförflyttandet skulle skjutas till nästa budgetår, då kulturministern avser att komma med förslag. Jag instämmer med henne, men jag kan också tala om för kulturministern att jag vet att jag är den enda om reservationen. Jag hoppas att hon uppskattar det stöd hon får av mig, och vi får se vad hon anser det vara värt. Jag är däremot övertygad om att flera, vid en eventuell voting, som jag inte själv tänker begära, kommer att stödja kulturministern och mig i det ärendet.

Anf. 159 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Det är alltid trevligt med oheliga allianser!

Jag vill göra en kort replik bara, eftersom Elisabeth Fleetwood vände sig till övriga partier när det gäller kulturfonden. Det är inte helt lätt, måste jag säga, att komma överens med moderaterna när det gäller budgeten på kultursidan för oss övriga. Var vi skulle få de 100 miljonerna ifrån är en gåta, eftersom vi gör en helt annan fördelning och inte delar den uppfattning som moderaterna har i andra delar av kulturbudgeten, så det är helt enkelt det som är förklaringen. Jag tycker inte annars att idén är helt tokig, men det handlar också om att ha pengar till den förutom till allt det andra som man vill satsa på på kulturområdet.

Sedan undrar jag när det gäller bokmomsen varför ni moderater inte bestämmer er för att anslå medel för en sänkning för att driva frågan ytterligare framåt. Jag tror knappast att det behövs ytterligare en utredning.

Anf. 160 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Beträffande de 100 miljonerna har vi haft det förslaget tidigare och kunnat inlemma det i vårt totala förslag. Jag är fortfarande lite förvånad. Jag tror att flera partier i grunden tycker att det kan vara ett bra förslag. Men det kan vara så att vi inte har varit tillräckligt skickliga att sälja det förslag vi kommit med.

Det skulle på något sätt kunna ersätta den fadäs som jag tycker man begått när man inlemmade Framtidens kultur i den allmänna budgeten. Jag står fast vid att vi ska fortsätta att arbeta för denna kulturfond. Jag hoppas att så småningom alla partier, helst en enig riksdag, står bakom en fond som helt står fri från statligt ansvar, kommunalt ansvar eller landstingsansvar.

Anf. 161 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v):

Fru talman! Elisabeth Fleetwood kräver en större enskild sektor och mer välgörenhet till de svaga i samhället. Hon kräver låga skatter. Låt var

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

och en köpa sin egen kultur. Vi i Vänstern menar att den enskilda marknaden inte klarar av att uppfylla alla de krav vi ställer i den statliga kulturpolitiken och de kulturpolitiska mål vi har. Vi menar att kulturell tillgänglighet måste finnas för alla oavsett tjocklek på plånbok, handikapp eller vad det kan vara. Det krävs en god tillgänglighet för att vi ska kunna värna vår demokrati.

Kultur ger möjlighet för oss alla att använda oss av yttrandefriheten: tal, skrift, bild, form, teater, dans, sång men också doft och smak. Allt det kan användas till att uttrycka sin mening och kommunicera. Kulturen, konsten, hjälper oss att förstå verklighet och sammanhang. I kulturen ställs bl.a. frågor om varför samhället är som det är, hur och varför. Kulturen, konstnärerna, konsten kan hjälpa oss urskilja de problem som finns i samhället. Det ger oss också kraft och verktyg att göra något åt dem.

Kultur är också ett verktyg i integrationsprocessen, i arbetet för ett mer rättvist samhälle. Man kan, fru talman, ställa sig frågan: Vad vore livet utan böcker, musik, dans, bild, etc.? Hur fattigt skulle inte livet vara? Därför, fru talman, är det så viktigt att vi värnar ett statligt generöst kulturstöd.

Vänsterpartiet strävar efter en kulturpolitik som ger människor möjlighet att lära och uppleva, få del av nya kunskaper, färdigheter och känslor på jämlika villkor. Kultur berikar och vidgar livet. Den ger möjlighet att till andra förmedla sådant som man vill säga eller uttrycka på annat sätt. Kulturen är också miljövänlig.

Kulturen skapar möten. Där kan självförtroende och kraft att ifrågasätta och förändra växa. Genom kulturen lär du din historia och förmedlar också traditioner vidare till nya generationer. Allt detta, fru talman, har betydelse för demokratin och människans aktiva deltagande och för människors politiska resurser.

Man kan fråga sig om det är det som gör att moderaterna skiljer ut sig så markant i kulturpolitiken. De anser ju att politiker inte ska lägga sig i sådant som politiker gör i dagsläget. Det anser man sköts bättre av tjänstemän eller av den enskilde själv. Jag och Vänsterpartiet vill däremot hävda att vi alla är politiska varelser, människor vilkas kollektiva erfarenheter bör tas till vara och inte individualiseras bort. Vårt gemensamma kollektiva minne bör därför tas till vara och värnas i en statlig kulturpolitik.

Fru talman! Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna är till största delen överens om kulturbudgeten. Visst hade vi önskat att få mer pengar, men förhandlingarna räckte inte ända fram. Viktiga frågor för oss är särskilt *public service*, allmänhetens radio och TV, den nya tekniken och kvaliteten och innehållet i radio och TV. Vårt resonemang utvecklas i reservation 11.

Andra viktiga delar för oss i en statlig kulturpolitik är tillgänglighet och allas möjlighet till deltagande. I det perspektivet är det viktigt att kulturbidragen utformas på ett sådant sätt att de inte urholkar verksamheten i sig och inte heller urholkar arrangörsstöden. Resonemang om detta återfinns i reservationerna 5 och 6.

Folkbildningen är ett annat väldigt viktigt område som vi har lyft fram i förhandlingarna. Jag kan nämna att vi i budgeten har lagt tillbaka de 10 miljoner kronor i reformmedel som frös inne förra året. Jag yrkar härmed bifall till reservationerna 5 och 11. Senare på talarlistan är Tasso

Staflid och Willy Söderdahl, som kommer att närmare utveckla en del av vår kulturpolitik.

Man kan se en samstämmighet mellan de samverkande partierna Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet och oppositionspartierna Folkpartiet, Centern och Kristdemokraterna. Men Moderaterna skiljer ut sig på väldigt många sätt. Jag ställer mig frågan: Hur ska ni borgerliga partier kunna bli överens om en kulturbudget, ni som har så väldigt olika syn vad gäller allmänhetens radio och TV, Riksteatern, Rikskonserter och många andra frågor?

Moderaterna kräver stora nedskärningar: 586 miljoner kronor, varav 300 miljoner kronor på folkbildningen. Vidare föreslår man en överflyttning av 850 miljoner kronor till utbildningsutskottet. Det ger totalt en nedskärning på 1 miljard 436 miljoner kronor på utgiftsområdet kultur. Jag kan nämna att totalt har kulturbudgeten enbart 7 miljarder 570 miljoner kronor. Det är alltså ett väldigt stort belopp det handlar om.

Jag mottar gärna kommentarer utöver dem som Inger Davidson redan har givit i sitt föregående inlägg om hur en borgerlig kulturpolitik skulle kunna se ut. De övriga borgerliga partierna har krävt ytterligare ökningar i kulturbudgeten, vilket ännu mer vidgar den stora klyfta som finns mellan era förslag vad gäller kulturbudgeten.

Jag och Vänsterpartiet tror att vi med moderaternas kulturpolitik får ett mycket torftigt samhälle där den själsliga odlingen bara kommer ett fåtal till del. I stället för en statlig kulturpolitik föreslår moderaterna att en kulturfond ska inrättas med uppgift att stödja nyskapande verksamhet inom kulturområdet. Det är verksamhet som inte på annat sätt uppbär stöd av offentliga medel. Fonden bör tillföras 100 miljoner kronor, men märk väl att man först vill ta bort nära 600 miljoner kronor.

Vänsterpartiet tror att det vore en dödsstöt för en statlig kulturpolitik. Vi tror att det behövs institutioner med varaktig, långsiktig kulturverksamhet för ökad tillgänglighet och aktivt deltagande. Det krävs för ett livaktigt samhälle. Vi tycker att det är bra att staten, landstinget och kommuner gemensamt finansierar denna verksamhet. Vi vill utveckla stödet ännu mer genom ökat lokalt och regionalt deltagande i hur pengarna ska fördelas. Och allt detta i syfte att statens kulturpolitik och de kulturpolitiska målen ska genomsyra kulturellt skapande för ökad delaktighet ända ned på lokal nivå och individnivå.

Vänsterpartiet anser att det är viktigt att delaktighet i kulturaktiviteter minskas när det gäller de olika samhällsklasserna. Om vi ser till förändringar från 80-talets början och i ett längre tidsperspektiv finner vi att klasskillnaderna minskat när det gäller att skriva själv, att besöka bibliotek, att gå på konserter, att spela musikinstrument, att läsa böcker och att gå på teater.

Jag är helt övertygad om att den infrastruktur som byggdes upp på grundval av 1974 års kulturpolitik har minskat dessa klyftor och att En bok för alla, kultur i arbetslivet, arbetsplatsbibliotek avsevärt har bidragit till minskade klasskillnader inom kulturområdet. Jag är också helt övertygad om att den moderata kulturpolitiken, som vill skära i alla dessa delar, mycket snabbt skulle öka klyftorna igen.

Vi i utskottet är överens om att vidhålla riksdagens tidigare ställningstagande att Statens sjöhistoriska museers ledning ska flyttas till

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Karlskrona – förutom Elisabeth Fleetwood som vill vänta och se vad utredningen på museiområdet kommer fram till.

Vi har här gått emot regeringens budgetförslag. Likaledes gäller ställningstagandet angående Konstnärsnämndens styrelse. Det vore särskilt intressant, nu när vi har kulturministern här, om vi kunde få höra lite närmare om hur ni ser på den här frågan. Hur många gånger behöver riksdagen fatta ett beslut innan den verkställande makten genomför det som vi har beslutat? Jag tycker att det är anmärkningsvärt att våra beslut inte redan har blivit genomförda.

Anf. 162 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! I och för sig blir jag ju inte alls förvånad över att Charlotta L Bjälkebring med en sådan överlägsenhet talar om välgörenhet. Nu är det ju inte fråga om annat än en välgörenhet i yttersta kanten.

Men vi kan ta reda på vad t.ex. Margareta Björnstads stiftelse Kultur utan gränser har betytt. Jag har haft glädjen att få vara med där och delta i arbetet med Bosnien och Kosovo för att hjälpa till att återuppbygga byggnader som har raserats av kriget. Jag kan inte förstå hur Charlotta Bjälkebring kan tycka att detta är någonting negativt som man behöver tala om med en sådan överlägsenhet.

Apropå kultur och näringsliv var det flera av oss som var närvarande vid årsmötet. Vi såg alla den glädje som visades från representanterna för Dalhalla, från Sjöhistoriska museet och Nordiska museet för de utmärkelser som de fick för mycket fina insatser på kulturområdet. Jag har föga förståelse för att man kan kalla sådant för välgörenhet.

När det gäller vår politik kan jag inte låta bli att tala om att vi bl.a. för de handikappades räkning har satsat mer än vad majoriteten har gjort och mer än vad Charlotta Bjälkebring och hennes parti har gjort. Vi har plusat på 10 miljoner till punktskrifts- och talboksändamål – och detta kommer Anne-Katrine Dunker att ta upp senare.

När man jämför summorna är det några få procent som skiljer oss åt.

Anf. 163 TALMANNEN:

Talartiden är slut.

Anf. 164 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! Här handlar det inte ytterst om stiftelseformer, även om min inställning är att den formen inte är särskilt bra. Det finns andra stiftelser som i mer demokratisk ordning kan betala ut kulturstöd, t.ex. Framtidens kultur.

Moderaterna vill skära 18 miljoner av totalt 35 ½ miljoner på kulturområdet – det rör sig alltså om en halvering av stödet. Det skulle avsevärt försämma Kulturrådets möjlighet till uppföljning och utvärdering, vilket ger Kulturrådet en roll som Vänsterpartiet däremot anser bör utvecklas.

Moderaterna vill genomföra en dryg halvering av bidraget till allmän kulturverksamhet från 116 miljoner till 56 miljoner. I fråga om Operan och Dramaten har man inget att invända, men man föreslår en neddragning på Riksteatern med 131 miljoner.

Moderaterna föreslår vidare en nedskärning med 11 miljoner i regional biblioteksverksamhet. Man vill minska litteraturstödet med 30 miljoner, man vill minska stödet till bokhandel med nära 10 miljoner och

man vill ge 11 miljoner mindre till konstnärlig gestaltning av den gemensamma miljön. Vidare föreslår ni att bidraget till En bok för alla ska upphöra och att biblioteksanslaget och Skådebanan helt enkelt ska slopas.

I perspektivet av detta ifrågasätter jag hur mycket de 100 miljonerna i er stiftelseform ska kunna väga upp allt som ni raserar.

Anf. 165 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Naturligtvis har Charlotta L Bjälkebring, precis som vi andra, skrivit sitt anförande innan hon lyssnade på det som sades i kam-maren.

Det är riktigt att vi skär ned på Kulturrådet, och det gör vi av den anledningen att vi anser att normalt politiskt ansvar inte kan utkrävas. Det vill vi ändra på från demokratisk synpunkt. Jag hade hoppats att Charlotta Bjälkebring kunde vara överens med mig om att det skulle behövas, men det är hon tydligen inte.

Normalt utkrävande av ansvar gäller också En bok för alla. Vi har föreslagit att man ska avskaffa En bok för alla för vuxna. Det ska bli intressant att höra vad kulturministern säger om den utredning som kulturministern enligt uppgift har tillsatt för att se på hur man ska utforma En bok för alla för vuxna.

Charlotta Bjälkebring nämnde inte barnböckerna. Men där står vi fast vid att den utgivningen ska fortsätta.

Anf. 166 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! Nu när riksdagen åter samlas för votering kan jag bara kort konstatera att jag inte ser mycket gott i moderat kulturpolitik, även om ni vill öka satsningarna på barnböcker, men det vill vi också.

Anf. 167 TALMANNEN:

Då är detta replikskifte avslutat, och vi avbryter tillfälligt debatten för den kommande voteringen. Nästa replikskifte kommer efter voteringen, och sedan fortsätter debatten i enlighet med talarlistan.

(forts. 9 §)

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

8 § Beslut om utskottsbetänkande som slutdebatterats vid dagens sammanträde

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Mom. 2 (alternativ finansiering av infrastruktur)

1. utskottet

2. res. 1 (kd)

Votering:

270 för utskottet

39 för res. 1

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 115 s, 73 m, 38 v, 15 c, 14 fp, 15 mp

För res. 1: 38 kd, 1 fp

Frånvarande: 16 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 7 (ombildning av Vägverket till affärsverk)

1. utskottet

2. res. 2 (m)

Votering:

236 för utskottet

74 för res. 2

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 38 v, 37 kd, 15 c, 15 fp, 15 mp

För res. 2: 73 m, 1 kd

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 13 (fordonsdimensioner)

1. utskottet

2. res. 4 (v)

Votering:

271 för utskottet

39 för res. 4

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 73 m, 38 kd, 15 c, 15 fp, 14 mp

För res. 4: 38 v, 1 mp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 30 (andra åtgärder till stöd för svensk sjöfart)

1. utskottet

2. res. 12 (kd)

Votering:

272 för utskottet

38 för res. 12

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 116 s, 73 m, 38 v, 15 c, 15 fp, 15 mp
För res. 12: 38 kd
Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Prot.
1999/2000:42
8 december

Mom. 37 (ett statligt båtregister)

1. utskottet
2. res. 18 (v)

Votering:

130 för utskottet

49 för res. 18

130 avstod

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 112 s, 1 m, 1 kd, 13 c, 3 mp

För res. 18: 1 s, 38 v, 10 mp

Avstod: 3 s, 72 m, 37 kd, 2 c, 15 fp, 1 mp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 2 mp

Marianne Jönsson (s) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Mom. 47 (flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet)

1. utskottet
2. res. 26 (c, v, mp)

Votering:

128 för utskottet

66 för res. 26

113 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 114 s, 1 kd, 13 fp

För res. 26: 38 v, 13 c, 15 mp

Avstod: 73 m, 37 kd, 1 c, 2 fp

Frånvarande: 17 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 4 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 48 (Luftfartsverkets miljöarbete)

1. utskottet
2. res. 27 (s, mp)

Votering:

179 för utskottet

130 för res. 27

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 73 m, 38 v, 38 kd, 14 c, 15 fp

För res. 27: 115 s, 15 mp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 4 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 52 (vissa trafikfrågor)

1. utskottet

2. res. 29 (c)

Votering:

293 för utskottet

16 för res. 29

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 73 m, 38 v, 37 kd, 15 fp, 14 mp

För res. 29: 15 c, 1 mp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 5 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 72 (persontrafiken i Norrlands inland)

1. utskottet

2. res. 35 (c, kd)

Votering:

255 för utskottet

54 för res. 35

1 avstod

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 73 m, 38 v, 14 fp, 14 mp

För res. 35: 38 kd, 15 c, 1 mp

Avstod: 1 fp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 1 mp

Mom. 78 (det framtida stödet till Gotlandstrafiken)

1. utskottet

2. res. 38 (v)

3. res. 39 (c)

Förberedande votering:

Kammaren biträdde res. 38 med acklamation.

Huvudvotering:

125 för utskottet

41 för res. 38

142 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 1 v, 1 fp, 7 mp

För res. 38: 37 v, 4 mp

Avstod: 73 m, 38 kd, 15 c, 14 fp, 2 mp

Frånvarande: 15 s, 9 m, 5 v, 4 kd, 3 c, 2 fp, 3 mp

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Anf. 168 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Jag begärde ordet för att jag ville lugna Charlotta Bjälkebring. Hon oroade sig för hur det skulle gå för de borgerliga partierna att samarbeta. Jag kan säga att det kommer att gå alldeles utmärkt.

Hennes egen erfarenhet borde ju säga henne att det är läge för att profilera det egna partiet och att vara väldigt tydlig i olika frågor när man befinner sig i opposition. När man befinner sig i regeringsställning eller i ett läge motsvarande regeringsställning, där jag menar att ni befinner er, handlar det om att kompromissa och hitta varandra. Det har gått utmärkt tidigare. Jag kan också tala om för Charlotta Bjälkebring att kulturområdet var ett område som fick mer statligt stöd med Birgit Friggebo som kulturminister under den borgerliga regeringen. Det gick alltså alldeles utmärkt.

Nu har jag en fråga: På vilket sätt har Charlotta Bjälkebring och hennes partivänner drivit frågan om bokmomsen i förhandlingarna med regeringen? Jag vet att Vänsterpartiet vill ha en sänkning av bokmomsen. Hur har det gått med det här i förhandlingarna?

Anf. 169 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! Jag är lite förkyld – jag är alltså inte arrogant – så jag hör inte riktigt om det jag säger kommer ut i högtalarna.

Jag vet inte om jag är särskilt lugnad av Inger Davidsons försäkran om att en kulturpolitik skulle få mer statligt stöd vid en borgerlig samverkan. Även om man, som Inger Davidson säger, i opposition försöker driva sin egen politik in absurdum är glappet när det gäller de borgerliga partierna och Moderaterna så ohyggligt stort. Jag tror att det kan bli väldigt svårt att komma överens, särskilt när Moderaterna är det största partiet i en sådan regeringssamverkan.

Frågan om bokmomsen har framför allt drivits i skatteförhandlingarna. Vi har inte nått så långt i den här frågan. Vi får kanske återkomma och ställa samma fråga till kulturministern. Men även Vänsterpartiet förespråkar alltså en låg bokmoms. Vi vill helst också ha en låg kulturmoms på 6 %. Vår modell är en sexprocentig bokmoms för allmänlitteratur. Vi kan också tänka oss en bokmomssänkning lik den i Finland. Där sänker man gradvis bokmomsen i flera steg.

Vi får fortsätta förhandlingarna och kanske tillsätta en utredning på det här området för att se vad som passar bäst i Sverige. Tack!

Anf. 170 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Om Charlotta Bjälkebring inte litar på mitt ord får jag föreslå att hon går tillbaka till den dokumentation som finns från regeringsåren 1991–1994 och ser hur kulturpolitiken behandlades under den perioden. Då tror jag faktiskt att hon kan känna sig lugnad.

Jag kan i alla fall konstatera att det vore betydligt svårare att arbeta tillsammans med Vänsterpartiet – att instämma i att allt ska vara statligt och ta avstånd från all form av stiftelseverksamhet, som Charlotta Bjälkebring stod och gjorde alldeles nyss. Det är en politik som jag inte skulle kunna ställa mig bakom på något sätt. Vi behöver olika stöd även

för kulturen. Stiftelseform passar i vissa fall, i andra statliga grundbidrag eller kommunala, regionala osv. Här skulle det inte gå att komma överens med Vänsterpartiet.

Jag förstår att bokmomsfrågan inte har drivits av Vänsterns representant i skatteutskottet, och det tycker jag är att beklaga. Går man ut och driver detta hårt som ett politiskt krav och sedan har möjlighet att påverka det tycker jag också att man ska ta den chansen.

Anf. 171 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! Ansvar vad gäller bokmomsfrågan är ju inte bara Vänsterpartiets. Alla partier sitter med i skatteförhandlingarna, så den kritiken tar jag faktiskt inte alls på mig.

Vänsterpartiet har inte heller yrkat avslag på att Framtidens kultur ska läggas ned. Man kan alltså inte säga att vi definitivt säger nej till allting som heter stiftelser. Däremot finns det väldigt många andra former – Kooperationer, kommuner, landsting, stat, kulturråd osv. – för fördelning av kulturstöd. Vi tycker att den struktur vi har i dag behöver vidareutvecklas – inte raderas, vilket jag anser blir följden av den moderata politiken.

Anf. 172 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Utanför protokollet skulle jag vilja nämna att det är väldigt besvärligt med ljudet när inte högtalarna fungerar i stolarna. Jag har sagt till om detta tidigare, men det åtgärdades inte. Jag hoppas att det kommer att göras i framtiden.

Fru talman! I ett särskilt yttrande i betänkandet tar jag upp alla budgetavvikelser som vi hade önskat få genomförda. Jag kommer bara att nämna några av dem nu i mitt anförande. Många angelägna frågor har vi enats om redan i utskottet. Inger Davidson har nämnt dem tidigare, och därför lyfter jag inte fram dem i mitt anförande.

Kulturen påverkar människans växande och därmed också samhällets utveckling. Ett rikt och intressant kulturliv är, på samma sätt som t.ex. goda kommunikationer och en hög kvalitet i skolan, en faktor att räkna med när människor väljer bostadsort. Därför måste vi hjälpa till med att ge medborgarna möjligheter att ta del av kulturevenemang av hög kvalitet. Vi i kulturutskottet kan hjälpa till att sprida bra kulturevenemang genom att öka bidragen till olika aktiviteter, exempelvis Riksteaterns turnerande.

Det är också viktigt att stödja det egna initiativet som växer fram i samhället, något vi tydligt kan se genom att bygderörelserna ökar kraftigt. Människors behov av att träffas och aktivera sig i vad som händer i hembygden är stort. Tidigare har man gjort det genom att aktivera sig politiskt, men i dag verkar medborgarna i större utsträckning ägna sig åt bygderörelserna. Kanhända beror det på att kommunerna är för stora. Man upplever sig inte kunna påverka politiken, men sin närmiljö kan man påverka genom att engagera sig i bygden.

Den kreativitet som finns bland medborgarna är väldigt viktig att stödja. Vi i Centerpartiet har gjort det i vårt budgetförslag. Vi föreslog nämligen att bidraget till samlingslokaler skulle vara 40 miljoner i stället för de 15 miljoner som regeringen föreslagit. Dessa ansågs för övrigt av statsministern i regeringsförklaringen som en stor satsning. Vi

tycker att de 40 miljoner som vi föreslår är för lite. Centerpartiet har rötterna i folkrörelsen och vet att lokaler är ett måste för att kunna samla medborgare till olika aktiviteter. Det gäller både i glesbygd och i tätort.

”Ungdom! Ungdom! Det finns absolut ingenting annat i världen som är värt att ha!” Dessa ord har Oscar Wilde uttalat. Jag är benägen att hålla med honom, även om jag förstås också ser andra värden här i livet.

Fru talman! Ungdomarna är värda att få växa upp i ett samhälle som lyssnar till deras önskemål om aktiviteter. Vi har visserligen nyligen diskuterat ungdomspropositionen, men jag vill ändå ägna en liten stund åt ungdomarna. Vi vuxna måste våga släppa taget och i stället släppa fram de ungas idéer. Alltför ofta erbjuder vi ungdomar aktiviteter som vi tror att de vill ha. Ungdomarna har egna idéer. Därför är det viktigt att vi inte degraderar ungdomarna till rollen som deltagare i olika kulturprojekt utan i stället ser till att de har rollen som initiativtagare.

Vi vuxna har alltför lätt att anse att vi med vår erfarenhet kan fixa det mesta. Vi ordnar lokaler, vi söker pengar, vi skriver bidragsansökningar, vi kan regelsystemet. Men en sak kan vi inte, och det är ung kultur. Därför måste vi, i stället för att ordna allt i bästa välvilja, låta ungdomarna själva bestämma vilka aktiviteter de vill ha. Vad vi däremot kan bistå dem med är att se till att regelsystemet blir enklare.

Vi i Centerpartiet har i vårt budgetförslag anslagit 65 miljoner extra till Ungdomsstyrelsen, just för att göra en extra satsning på ungdomarnas egna projekt – för unga, av unga, med unga. Även de som inte tillhör någon förening bör få ta del av de pengarna, anser vi.

Ungdomar vill ha snabba besked när de har kläckt en strålande idé. Då är det svårt att vänta till nästa års budget, för då finns risken att entusiasmen har lagt sig och ebbat ut. Därför är det viktigt att smida medan järnet är varmt. Ungdomars egna initiativ till kultur- och fritidsverksamhet kräver ofta ganska låga belopp för att komma i gång. De myndigheter och organisationer som ger stöd till ungdomskultur bör ha förmåga till snabba beslut.

Fru talman! Det finns exempel på kommuner som har lyckats med aktiva ungdomssatsningar – t.ex. Gällivare, Jönköping och, inte att förglömma, Ludvika, som har blivit 1999 års ungdomskommun. Trots en kärv ekonomi har kommunen satsat på ett utvecklingsarbete som ger ungdomarna inflytande och som tar till vara ungdomarnas egna initiativ och deras egen kraft. Man har bl.a. inrättat ett ungdomsting där alla högstadies- och gymnasieelever får träffa kommunpolitiker och diskutera hur kommunen kan bli bättre att leva och bo i.

Om ungdomar får vara med och ta ansvar växer de. Det finns fina exempel på det. För att bara nämna några kan jag säga Urkraft i Skellefteå, Fryshuset i Stockholm och Rosteriet i Luleå. Vår övertygelse i Centerpartiet är att aktiva ungdomar som själva får vara med och ta ansvar inte förstör och inte slås. De vårdar i stället det som de har fått ansvaret att förvalta.

De ungdomar som har upplevt en bra uppväxtmiljö med meningsfulla fritidsaktiviteter och ett gott kulturutbud kommer med all säkerhet att vilja att deras egna barn ska få växa upp i samma miljö som de själva gjorde. Det tror vi blir en positiv spiral för orter ute i landet där avfolkningen i dag är stor.

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Fru talman! Skolan är vår största och viktigaste kulturinstitution eftersom den omfattar alla barn och ungdomar. De nedskärningar som har drabbat skolan under 90-talet har inneburit stora påfrestningar på den kulturella verksamheten. Många kommuner har delat upp de resurser som skolorna har för att köpa teater och annan kultur på de enskilda skolorna. Det har lett till att varje enskild skolas påse med pengar har blivit så liten att man inte har råd att köpa in föreställningar. Det är en av anledningarna till att vi vill att Riksteatern ska få ökat bidrag till turnerande.

Centerpartiet har länge framhållit att en växande andel av all kulturverksamhet måste inriktas mot barn och ungdomar. Vi anser att 25 % av de statliga resurserna i kulturanslaget ska öronmärkas för kultur till barn och ungdomar.

Centerpartiet anser också att skapande verksamhet bör vara en integrerad del av alla barns skolgång. Den kulturella verksamheten i skolan bör också syfta till att stärka elevernas identitet och trygghet i sin egen kultur. Där har dramapedagogiken en stor betydelse. Eleverna får insikt om sig själva, samtidigt som de lär sig att förstå hur andra har det. Deras självförtroende stärks, vilket också kan hjälpa till att motverka mobbning.

Vi vill vidare lyfta fram betydelsen av arbete med bild i skolan. Det är naturligt att arbeta med bild när vi har flyktingbarn i Sverige. Då arbetas det med bild för att bearbeta deras trauman. Det bör vara lika naturligt att alla barn kan få den möjligheten. Man behöver inte komma som flykting från ett krigsdrabbat land för att ha olika trauman att bearbeta. I läroplanen står det: "Bild och konst ger tillfälle till reflektioner kring människors sätt att tänka och uppleva olika tider och kulturer och är en viktig del av kulturarvet att förmedla."

Eftersom vi tycker att det är viktigt att framhålla kulturverksamheten i skolan, är det positivt att regeringen har tillsatt en arbetsgrupp som ska lyfta fram kulturen i skolan. Arbetsgruppen, som ska jobba ihop med Kulturrådet och Skolverket, ska vara klar 2001.

Fru talman! Den nya kulturpolitiken ska leda oss in i det nya årtusendet. I Centerpartiet anser vi att den måste innehålla tydliga signaler om att kvinnors historia och kulturella gärningar ska synliggöras. Kvinnorna är osynliga i skolans historieböcker, förutom några som den heliga Birgitta, kung Byxlös och drottning Kristina. Kvinnorna är också osynliga på museerna. Vi måste på ett genomgripande sätt se till att kvinnoperspektivet blir lika synligt som mansperspektivet. Vi anser att ett landsomfattande projekt med uppgift att belysa och framhålla kvinnans roll och betydelse inom kultursektorn bör genomföras.

Fru talman! Det finns många andra områden inom kulturen som jag skulle vilja ägna mer tid till att tala om, men jag har förbrukat en stor del av min talartid. Därför nämner jag bara i korta ordalag vikten av kulturen i regionalpolitiken.

En kommuns eller regions kulturella dragningskraft är viktig för att få människor att stanna i en ort. Kulturen är också viktig för att dra till sig investeringar och välutbildad arbetskraft. Den bidrar till att skapa sysselsättning, inte minst inom kulturturismen. Mycket av det som vi söker när vi reser runtom i Sverige finns i våra traditioner och i vår historia. Vi kan

som turistland erbjuda upplevelser som naturen, det svenska landskapet, vildmarksäventyr, den svenska maten och tystnaden.

Fru talman! En motion som jag vill yrka bifall till är Kr319 beträffande ett nationellt uppdrag för Bildens Hus i Sundsvall. Det är ett museum som skildrar fototeknikens utveckling. Det kan utvecklas till ett kunskapscentrum för fotografi och ska kunna göra den dokumentära bilden tillgänglig för många människor. Jag yrkar alltså bifall till reservation 3.

Jag yrkar också bifall till reservation 6, som handlar om Eric Sahlström-institutet i Tobo. Där undervisas elever som spelar nyckelharpa. Man fick förra året pengar via arrangörsstödet. Men det är inte lätt att bygga upp en kvalificerad undervisning om man vet att man har en ekonomi som inte är tryggad mer än ett år i taget. Därför anser vi att institutet bör få ett anslag som tryggar dess fortsatta verksamhet. Senare under debatten kommer Rigmor Stenmark att föra resonemanget vidare om Tobo och Eric Sahlström-institutet.

Jag står bakom mina andra reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall bara till reservationerna 3 och 6.

Jag är, precis som övriga talare här, intresserad av att få veta vad kulturministern säger om att regeringen har ändrat på det som riksdagen tidigare har fattat beslut om vad gäller Konstnärsnämnden och utlokaliseringen av Sjöhistoriskas ledning till Karlskrona.

Anf. 173 LENNART KOLLMATS (fp):

Fru talman! Först och främst tycker jag att det är trevligt att kulturministern är här. Jag deltog lite grann i en tidigare debatt i dag där berörd minister inte behagade närvara. Det förhöjer ju onekligen stämningen att ha ansvarig minister på plats.

Vi har i Folkpartiet i höst diskuterat fram ett nytt kulturprogram som vårt landsmöte antog för några veckor sedan. Det har varit ett spännande och roligt arbete, som bl.a. ledde fram till att vi vill ifrågasätta och omarbета de nationella kulturmålen. Nu kommer denna del av motionen inte upp till debatt i dag, så jag ber att få återkomma lite utförligare vid ett senare tillfälle.

Dock helt kort: Ett skäl till att vi vill ta upp målfrågorna är att vi tycker att man i viss mån blandar mål och medel i de nuvarande. Grunderna i vårt nya program finns i vår motion, men jag är rädd att alla inte har läst den så noga. Jag kommer naturligtvis att ta upp en del frågor i den. Vår utgångspunkt är liberalismen och individen, och mot den bakgrunden har vi tagit fram tre mål som är mer utvecklade och som jag återkommer till under mandatperioden. De tre kulturmålen är frihet, mångfald och kvalitet.

En bärande tanke i vårt program är också regionaliseringen. Vi vill i hög grad stärka regionernas möjlighet att utveckla sin kulturpolitik och mer strikt avgränsa det som är nationellt till den statliga nivån och därmed också låta den regionala demokratin få större inflytande över den regionala kulturen. Detta är inte ett besparingsprojekt utan en medveten politik för att hela landet ska leva, även kulturellt. Det är det som tar sig uttryck i förändringar i uppdragen till både Riksteatern och Riksställningar.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Under hösten har kulturministern kommit med en del, som jag tycker, märkliga uttalanden kring regionernas kulturpolitik. Hon ser regionerna som en risk och anser att vi mer eller mindre kan lägga ned den nationella kulturen om regionerna får för mycket att säga till om. Vilken tilltro till regionernas demokrati och kulturella drivkraft!

Jag hade hoppats att Åke Gustavsson, som är vice ordförande i utskottet, skulle vara här, men det är han inte. Jag hade nämligen tänkt fråga om inte han tror att t.ex. Jönköpings läns landsting självt skulle ha förmågan att utveckla den småländska kulturen utan en massa pekpinnar och prövningar från staten via departement och Statens kulturråd. När jag talar om Småland vill jag säga att jag mycket väl vet att Jönköpings läns landsting inte har mandat över Kronoberg och Kalmar.

Vi kan också titta i häftet *Kulturen i ett regionalt perspektiv*, som Statens kulturråd har gett ut 1998, och fundera över fördelningen till de olika länen. Då står det nog klart varför det måste ske en revidering av fördelningen av pengarna. Både Statens kulturråd och regeringen anser att det är svårt att få fram en totalbild av de statliga utgifterna per län men att detta på sikt skulle bli möjligt i ett fortsatt utvecklingsarbete, om jag har läst budgetpropositionen rätt.

Nu tvingas utskottet konstatera att man får utgå från att regeringen i nästa budgetproposition presenterar den analys av den regionala fördelningen som riksdagen faktiskt begärde 1996.

Jag vet inte, men jag får känslan av att regeringen inte upplever det som särskilt angeläget att presentera en analys. Man kanske ska anlita en konsult för uppdraget. Det verkar ju populärt inom departementet.

I Halland finns Länsteater Halland. Den har under förra året arbetat med experimentell teater i form av omarbetning av klassiker till clownform. Den har fått extra bidrag från Kulturrådet. Det är väl bra i sig. Men jag kan inte inse att inte regionen hade klarat det, även om regionen hade fått en s.k. kulturpåse. Det hade funnits mer att fördela, och dessutom går det att omfördela från annat. På så sätt hade teatern haft möjlighet att utveckla sig på längre sikt. Nu vet man inte hur det går från år till år. Vid en omfördelning hade något annat fått ligga på is eller vänta, eller kanske intresset hade blivit t.o.m. större att satsa regionala pengar på verksamheten. Man ska inte underskatta regionernas intresse för och insikt om kulturens betydelse, inte bara för identiteten men också för utvecklingen vad gäller kulturmiljö, teater, musik och andra kulturella företeelser.

Regionerna är också väl medvetna om ökningen av intresset för kulturarvet, och de tar också möjligheten att kombinera det med turismen. Vi fick häromdagen en redovisning på Riksantikvarieämbetets höstmöte. Det var många spännande ting som kom fram där, inte minst från områden utanför Stockholm och om 1900-talets industrihistoria.

En och annan kan få för sig att Folkpartiet genom diskussionerna kring regionerna skulle vara fientligt inställt till nationalscenerna. Jag vill göra helt klart att så inte är fallet. Vi anser att de ska finnas, att de behövs, att de har bra besökssiffror inklusive besökare från övriga landet utanför Stockholm. Vi har också ställt upp på regeringens förslag om ökning av anslagen till några av nationalscenerna.

Samtidigt måste vi inse att det utvecklas scener på andra ställen som också behöver uppmärksamhet – inte minst ekonomiskt. Jag tänker speciellt på Göteborgsoperan. Den har utvecklats på ett enormt sätt på kort

tid och har haft stora framgångar, både konstnärligt och publikt. Beträffande det senare kan jag konstatera att man under 1998 hade 13 000 fler besökare än Kungliga Operan, att beläggningen var 85 %, att antalet besökare i snitt per föreställning var över 700, att statsbidraget var 49 miljoner kronor mot Kungliga Operans 276 miljoner kronor, att självfinansieringsgraden var 39 % mot 18 %. Allt pekar mot en fördelning som är orimligt sned. Därför borde anslaget till Göteborgsoperan vara högre, och det har vi i Folkpartiet föreslagit i vår kulturmotion. Nu har vår budgetram fallit tidigare i höst, men vi kommer att återkomma om Göteborgsoperan.

Jag fortsätter inom musikens område. Vi vill i år, liksom förra året, satsa ytterligare 25 miljoner kronor till den regionala musiken. Vi anser fortfarande att man tog för mycket från länsmusikorganisationen när man skar i anslaget för några år sedan. Dessutom anser vi att det är rimligt att även Stockholms län har en länsmusik. Om vårt anslag hade gått igenom hade även SSM, Stockholms Spårvägsmäns Musikkår, rymts inom det beloppet.

Såvitt jag förstår ställer Stockholms läns landsting upp med medel till SSM, och det borde även innebära att man uppfyller villkoren för bidrag. Men om Länsmusiken totalt inte tillförs ytterligare medel innebär det att man får tulla ännu mer från övriga län, och det är inte rimligt.

Sedan är det med viss förvåning jag som ny ledamot konstaterar hur regeringen, och därmed kulturministern, ibland behandlar riksdagens ställningstaganden. Inger Davidson och Birgitta Sellén har varit inne på den frågan. Jag vet inte om det är en medveten nonchalans eller om det är ett "missförstånd". Det finns nu två aktuella ärenden, och det ena gäller lokaliseringen av ledningen av sjöhistoriska museerna till Karlskrona. Här har ju utskottet och riksdagen i tydliga ordalag framfört sin mening flera gånger. Det intressanta är hur ett nästan enigt utskott uppenbarligen måste ta i, och så långt jag förstår är det med utskottets diplomatiska språk en kraftig reprimand mot kulturministern. T.o.m. några av kulturministerns egna partikamrater tycker att det är anmärkningsvärt att regeringen inte fullföljer riksdagens tillkännagivande. Regeringen skriver i propositionen att det skulle kosta pengar att flytta ledningen. För att gardera den frågan har vi i Folkpartiet i vår motion tillfört ytterligare 1 miljon kronor i övergångspengar. Därmed går det inte att hänvisa till bristande resurser för flyttningen. Om jag är rätt underrättad har en anställd nyligen slutat sin tjänst, varför det är en mindre som behöver få sin arbetsplats flyttad – om det är det som är skälet till oviljan att fullfölja riksdagens ställningstagande.

Den andra frågan om bristande följsamhet handlar om förslagsrätten vid utseende av styrelse för Konstnärsnämnden och Sveriges bildkonstnärsfond. Även här vidhåller utskottet sin uppfattning från tidigare, och sannolikheten är ganska stor att riksdagen åter kommer att ge regeringen till känna sin mening i frågan. Då skulle det vara intressant att höra om kulturministern också står fast vid sin uppfattning att regeringen kan strunta i riksdagens ställningstagande.

Vi har i vår motion skrivit att när det gäller samarbete med olika konstnärsorganisationer är det av yttersta vikt att detta samarbete inte leder till gynnande av en speciell sammanslutning framför en annan. Sammansättning av styrelser som beviljar stöd och ger andra förmåner

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

måste vara bredaste möjliga, och insyn måste garanteras. I t.ex. BUS, Bildkonst Upphovsrätt i Sverige, ska gränserna vara tydliga mellan särintressen och beslutsfattare, och neutraliteten mellan olika organisationers medlemmar ska upprätthållas. Jag tror att detta med all önskvärd tydlighet presenterar Folkpartiets syn i den frågan.

Vi har i vår motion också tagit upp resonemang om bildningens betydelse i vårt samhälle. Här finns många aktörer som medverkar, inte minst studieförbund och bibliotek. Även om vi nyligen hade en debatt om litteraturen, vill jag slå ett slag för böckerna. I vår motion har vi anvisat en möjlig väg till ökad försäljning av böcker, nämligen att sänka bokmomsen. Vi skrev medvetet försiktigt när vi väckte motionen, men nu tog vi vid vårt landsmöte i november med klar majoritet ställning för att bokmomsen bör sänkas till 6 %. Det känns mycket tillfredsställande, inte minst mot bakgrund av att Sverige har en jämförelsevis hög bokmoms. Elisabeth Fleetwood nämnde att den är högst här. Internethandeln med böcker på andra språk ökar eftersom Norge och England har 0 % i bokmoms. Det är inte till gagn för bokhandlarna i Sverige.

Så över till några andra konkreta ärenden. Beträffande Nordiska akvarellmuseet konstaterar jag att utskottet inte på något sätt kan tänka sig att stödja det, varken såsom vi föreslår det i vår motion eller som kristdemokraterna föreslår. Inte ens tanken att uppdra åt regeringen att till Nordiska rådet hemställa om drifts- och investeringsstöd attraherar utskottet, och jag beklagar att så har blivit fallet. Likaså gäller det att utskottet inte kan tänka sig att utöka de nationella uppdragen för att säkerställa uppdraget till Textilmuseet i Borås. Det har inte minst i höst visat prov på utomordentlig kompetens och framåtanda.

Det finns en hel del ytterligare jag hade velat kommentera, men uppläggningsen av debatten ger inte utrymme för det. Kultur är så mångfasetterat och så spännande att arbeta med, men ämnen som Sahlströminstitut, TV-avgifter och liknande får jag överlåta till partier med fler representanter än Folkpartiet, eftersom vi har gemensamma reservationer.

I vår motion finns också avsnitt om film, ungdom och idrott och bidrag till politiska ungdomsförbund. Men eftersom de ärendena nyligen har behandlats i kammaren ska jag inte närmare orda om dem. Vi har också förslag om ökning av anslaget till Marionetteatern med 1 miljon kronor och till trossamfunden med 3 ½ miljoner kronor – och en hel del annat.

Jag kan inte undgå att fundera över moderaternas njugga kulturpolitik. Det är i en del fall inget fel i en ändrad inriktning, men jag tycker att problemet är att moderaterna använder ändringar för besparingar i tämligen stor utsträckning. Det är många områden som berörs, framför allt folkbildningen. Där vill ni dra ned anslaget med nästan 20 % på ett år. Det betecknar jag som förödande för folkbildningen och den dubbla uppgiften som kunskapsförmedlare och kulturförmedlare.

På ett par ställen i moderaternas särskilda yttrande hänvisar man till ett regionalt ansvar eller att det finns ett regionalt teaterutbud etc. Detta gör man klart medveten om att man samtidigt vill slopa den demokratiska regionala nivån. I landstingen agerar man så att moderaterna vill minska på kulturpengarna.

Jag begriper alltså inte logiken i att dels spara pengar i den nationella kulturbudgeten, för att det är regionala uppgifter, dels också spara ute i regionerna.

Charlotta Bjälkebring hade ju vissa funderingar omkring hur detta går ihop i en borgerlig kulturpolitik. Jag måste säga att spåren förskräcker definitivt inte. Det har, när det har varit borgerlig regering, alltid varit folktopartistiska kulturministrar.

Allra sist, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 8 under mom. 28 men står självfallet också bakom övriga reservationer från Folkpartiet. (forts.)

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 17.49 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

9 § (forts.) Kultur, medier, trossamfund och fritid (forts. KrU1)

Anf. 174 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Miljöpartiet tror på kulturell tillväxt. Vi har gått till val på ökad kulturell tillväxt. Vi vill att mer kultur ska växa till. Restprodukten, mänsklig tillväxt, ser vi som mycket återvinningsbar.

Nu när läns- och kommuninvånarna formulerat sina lokala tillväxtavtal är det oerhört viktigt att granska hur de satsar på den kulturella tillväxten. I värsta fall kan det bli som i Stockholm, där samma gubbgång som kört herrklubb de senaste decennierna fortsätter med det utan att lyfta blicken. Det är Lédel, Cederschiöld, Handelskammaren, SAS, Vägverket m.m. Kultur definieras som IT-satsningar.

Vi tar ofta kultur för given utan att alla gånger tänka på att det krävs politiska och ekonomiska satsningar bakom. Kultur är ett mycket vidsträckt begrepp, och det borde också kulturpolitiken vara. Vår kultur är inte bara böcker och pjäser utan det sätt vi lever på tillsammans. Mycket av kulturen är privat och måste få stanna inom den privata sfären. Men när du hör pojkar på en skolgård använda kvinnors könsorgan som förolämpning emot dem, inser du den språkliga kulturens betydelse. I det här fallet är det en kulturell företeelse som måste bemötas.

Ett demokratiskt samhällssystem kräver för att fungera att varje enskild individ har möjlighet att fritt kunna uttrycka sig i den offentliga debatten. Linus Brohult har nu fått agera symbol för att så inte är fallet i Sverige 1999. Hans dom blev ett års fängelse. Hans brott är ett uttalat stöd för organisationer och rörelser som arbetar med direkta aktioner och civil olydnad. Hans åsikter bedöms som uppvigling. Inget annat land i västvärlden har så allvarligt inskränkt yttrandefriheten som Sverige.

Miljöpartiet fördömer detta angrepp mot demokratin. Vi undrar nu vad Marita Ulvskog anser. Kulturministern har ju vid flertalet tillfällen hissat fanan för den svenska yttrandefriheten. I dag vajar den på halv stång. Hur ser kulturministern på domen?

Fru talman! Den kulturella friheten är demokratis livslust. Demokrati är inte endast att rösta. Demokrati är att leva och skapa fritt. Miljöpartiets kulturpolitik är att värna och stärka denna frihet, att göra de kulturella uttrycken fria från beroende av politisk hänsyn, myndigheter eller påtvingat marknadstänkande. I den gröna ideologin utgörs inte det kulturella subjektet av institutioner, av stat eller företag utan av den enskilda människan.

I det här sammanhanget är det faktiskt nödvändigt att kommentera Kinneviks samarbete med organ i Stockholm inför nyårsfirandet. Kinnevik har helt enkelt köpt Gamla stan millennienatten. Tji fick alla ungdomar som tänkte ta sig in till staden för att se på fyrverkerier. Tji fick alla boende som tänkte ha egen fest. Tji fick alla restauranger som vill kunna ta emot strögäster, och de som redan i dag vet hur många gäster de kan ha kanske kan få tag på någon biljett innan de tar slut. Jag tror förresten att de redan är slut. Du är alltså inte längre fru i eget hus, om man säger så. Spontanfestare göre sig icke besvär.

100 000 biljetter ska delas ut, och de är alltså redan slut. Den s.k. allmänheten, dvs. vi, har fått oss tilldelade 20 % av dem. Resten går till sponsorer, Club Metro, TV 3 och förbeställda restauranger. Jag undrar hur Kinneviks vakter ska agera när vanligt folk strömmar till. Ska de köpa in kravallstängsel? De har fortfarande inte fått något tillstånd från polisen. Går det att hitta något tydligare exempel på inskränkning av fri kulturyttring än denna? Gamla stan privatiseras över en natt. Kapitalet styr. Har kulturministern någon kommentar till den här avarten?

Visst har vi kommunalt självstyre, men vi har också krav på att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, den s.k. likställighetsprincipen. Att köpa en hel stadsdel och stänga den kan inte anses likställt anser jag, och jag lovar att jag inte är ensam om det. Kulturen görs här till en ren marknadsprodukt i stället för en del av samhället.

Miljöpartiet anser att det är hög tid att tydliggöra rollfördelningen mellan nationell och regional kulturpolitik. Som stockholmare känns det extra angeläget att lyfta diskussionen till riksdagen. Vi har en bibliotekslag. För Stockholms del är den tandlös. Bibliotek läggs ned och säljs ut. Ungdomsgårdar stängs, och det skedde samtidigt som vi här i kammaren antog betänkandet *På ungdomars villkor*. Vi lovordade en politik för rättvisa och framtidstro samtidigt som ungdomar i Stockholm går miste om sina gårdar och barnen sina parklekar. Vad ger det för framtidstro?

De lokaler som är förutsättningar för möten, de möten som är själva grunden för kulturell tillväxt, stängs. Studieförbunden kan också räkna med en tuff avveckling. Men den moderata politiken känner vi redan till härifrån riksdagen, men här är moderaterna ensamma om den. Synen på Kulturhuset som datasal och att avknoppa Liljevalchs till marknaden är i alla fall en ny typ av moderat politik, som inte jag tidigare varit förtrogen med. Den kallas nyliberalism och är långt fjärran från socialliberalismen.

När pengarna till stadens stadsdelar är fördelade finns det endast en pott som är rörlig, och det är kulturpotten. Eftersom kultur inte är

lagstadgad verksamhet används den potten som ett dragspel. Dragspelet spelar hela tiden i moll, och snart har luften helt gått ur. Jag vill varna för smittan av denna extremvariant av moderat kulturpolitik, som härjar som pesten i huvudstaden.

Fru talman! Ett demokratiskt samhälle har ett nationellt kulturansvar. Det innebär att varje människa, oavsett var hon bor i landet, ska ha tillgång till kultur. Tillgången är avgörande. Här ska det inte vara plånboken explicit som avgör.

Professionalism och amatörism är för oss två syskon. Det är i deras möte som verkligt intressanta saker kan hända. Därför är det lika viktigt att ge våra nationalscener och Nationalmuseum tillräckligt ekonomiskt stöd så att de kan fullfölja sina nationella uppdrag som att ge tillräckligt stöd till länsmusik, länsteatrar och läns museer. Vi får inte glömma bort de fria teatergrupperna. Att hålla deras stöd konstant är faktiskt samma sak som att minska det. Det gäller också Riksteatern. De fria teatergruppernas turnéstöd måste också utvecklas.

Kulturrådet har på tok för lite pengar att fördela till de olika ordinarie verksamheterna samtidigt som deras arbete alltmer kommer att styras av utvärderingar och uppföljningar av politiska beslut.

Vi gick till val på ökad kulturell tillväxt, vilket innebär att Miljöpartiet vill öka den totala budgetramen.

Det nya filmavtalet gav många nya sköna slantar till ökad svensk kvalitetsproduktion. Nu vill vi gå vidare. I sammanhanget vill jag dock påpeka att 70 % av alla kulturyttringar står på egna ben. Det är den icke kommersiella kulturen som samhället ansvarar för.

Att fördela tidsbegränsade nationella uppdrag har visat sig mycket lyckosamt. Miljöpartiet saknar dock två verksamhetsområden. Det ena är världskulturen, där vi hoppats att Re:Orient skulle kunna komma i fråga. Det andra området är inom dans, där Miljöpartiet föreslår att Norrdans ges ett nationellt uppdrag. Med det yrkar jag bifall till reservation 2 under mom. 4.

Nu har ett enat utskott talat om vikten av att just dansen ska erhålla ett nationellt uppdrag. Vi konstaterar också att Kulturrådet redan denna omgång föreslagit att just Norrdans skulle få stöd, vilket också gällde för Re:Orient. Utskottet förutsätter att dansen kommer i fråga vid nästa fördelningstillfälle eller om anslagen utökas.

Fru talman! Musik är kanske den mest spridda konstformen. Musik finns överallt runtomkring oss. Därför är det av yttersta vikt att alla ges möjlighet att få lära sig att spela ett instrument.

Det är glädjande att trenden att lägga ned musikskolor har vänt och att Sveriges musik- och kulturskoleråd har erhållit ett nationellt uppdrag. I bästa fall resulterar det i att de 20 kommuner som i dag inte erbjuder kommunens barn kommunal musik- eller kulturskola kommer att göra det innan den här mandatperioden är slut.

Det tidigare katastrofala sparbetinget på länsmusiken måste fortsätta att balanseras med utvecklingspengar. Summan bör stå i relation till sparbetinget. Så mycket klirr i statskassan som musiken drar in till Sverige borde det ge bättre utdelning till de utövande musikerna än vad det gör i dag. En utvärdering av sparbetingets konsekvenser bör göras.

Mycket glädjande är att Stockholms läns landsting nu vill ta huvudansvaret för Stockholms Spårvägsmäns Musikkår, SSM. Detta gör det

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

möjligt för Stockholm som sista län att få en egen länsmusikorkester. Utskottet ser mycket positivt på den här utvecklingen och utgår från att regeringen i positiv anda prövar dess förutsättningar. Grattis, SSM!

Utskottets skrivningar om Vadstena-Akademiens betydelse för Musiksverige är starka. Utskottets oro för dess ekonomiska problem är alarmerande. Här krävs en permanent lösning. Det är omöjligt att i längden både driva och utveckla en verksamhet, samtidigt som sponsorer hela tiden ska jagas. Sponsorer växer inte på träd ifall någon nu trodde det. Jag är mycket orolig för akademins framtid. Det kan inte vara meningen att den ska dö sotdöden medan vi talar här i kammaren om dess behov. Därför är det angeläget att frågan prövas redan i vårbudgeten.

När det gäller utvecklingen av folkmusikcentrum har ett trendbrott skett. Nu gäller det att hålla utvecklingen levande. Miljöpartiet vill att regeringen går vidare och undersöker möjligheten för flera centrum att växa upp. Rättvik är ett gott exempel. I Östersund samarbetar man med Trondheim. Och så har vi Gotland och Växjö som står på tur. Eric Sahlström-institutet i Tobo bör inte i framtiden finansieras via arrangörsstöd utan måste erhålla en egen permanent budgetpost.

Något som oroar mig mycket just nu är LUT:s förslag om en framtida lärarutbildning. Där nämns över huvud taget inte musklärarutbildningarna, och det måste vara ett misstag. I annat fall står vi inför ett dråpslag mot musiklivet. Kan kulturministern bekräfta eller dementera om landets olika musikutbildningar ska läggas ned som sammanhållen utbildning?

Miljöpartiet ser positivt på det forskningsstöd som regeringen ger inom kulturområdet. Vi ser det som en god början. För att t.ex. lands-tingen ska förstå hur viktigt det är att delfinansiera musik, konst och teater behövs det mer forskning om kulturens betydelse för den mänskliga tillväxten. Tillgång till kultur kan ses som ett slags förebyggande hälsovård. I Umeå pågår forskning som visar att vi som nyttjar kultur lever friskare och längre.

Däremot finns det inget friskhetssamband för dem som utövar kultur, våra konstnärer och kulturproducenter. Medge att det är synnerligen märkligt att våra kulturproducenter inte behandlas på samma sätt som vi vanliga dödliga. De har inte samma tillgång till a-kassa, sjuklön och pension. De stretar på som egna företagare utan att ha något gemensamt med den yrkesgruppen. De ska aldrig maximera sin vinst eller anställa fler. Trots alla dessa utredningar som har gjorts genom åren om konstnärernas ekonomiska situation har vi inte kommit närmare lösningen. Att fler konstnärer under tiden erbjuds mer selektiva stöd är jättebra.

Men nu kommer utskottet under våren att kika lite närmare på just avsaknaden av rimlig pension. Även en musiker blir ju pensionär någon gång. Det vore roligt att höra lite om hur långt den informella arbetsgruppen har kommit. Den bildades 1998 och skulle se över hur regelverken på alla politikerområden – ja, det står så: alla politikerområden – ska anpassas så att rimlig hänsyn kan tas till konstnärernas speciella förhållanden. Kan kulturministern ge en kommentar till det? Vi slipper väl en utredning till, eller vad säger finanserna?

För att hinna med *public service* vill jag säga så här: Det verkar vara ett ständigt opinionstryck på att *public service* ska sända mer av kvalitetsprogram. När nu regeringen ger Sveriges Television öronmärkta kvalitetspengar anser vi i Miljöpartiet att de inte kan avse endast SVT. Vi

har en princip om fördelningsnyckel, där medel fördelas till programbolagen. Därför är det genant att Sveriges Radio får kvalitetstillskott först efter en uppslitande offentlig lobbyverksamhet. Det enda rimliga vore att alla tre programbolagen, dvs. även Utbildningsradion, får ta del av kvalitetstillskottet i enlighet med fördelningsnyckeln. Det innebär att SVT skulle få lite drygt 60 %, Sveriges Radio knappt 35 % och Utbildningsradion knappt 5 % av det samlade medelstillskottet för kvalificerad programproduktion.

Med det yrkar jag bifall till reservation 14 under mom. 43.

Fru talman! I en alltmer fragmenterad värld ökar självklart betydelsen av *public service*. När det kommersiella utbudet med förenklade småbitar av verkligheten vräks över oss behöver vi ett alternativ som ger oss bakgrund, fördjupar och analyserar. Den nyhetsförmedling som *public service* står för ska därför kännetecknas av både djup och bredd. Den internationella bevakningen behöver fördjupas och nyanseras, inte förenklas och utarmas. Snabba upprepade enkla budskap fungerar mer som *fast food* än som näring att växa av.

Därför blir i alla fall jag orolig när jag läser i tidningen att en stor del av TV:s utlandsrapporterande journalister sägs upp. Den typ av ”utlandsskvallernyheter” som utvecklas i England får absolut inte smitta av sig till Sverige. Eller är det redan på gång? Vet kulturministern mer i denna fråga?

Anf. 175 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Jag måste säga att man har ett ansvar som riksdagsledamot. Ewa Larsson talade mycket om ansvar, men Ewa Larsson har också ett ansvar själv. Det är ganska allvarligt att ta upp ett enskilt ärende, ett domstolsärende, i riksdagen. Vi har ett fristående domstolsväsende som vi ska vara rädda om. Tar vi upp den här frågan principiellt, som vi gärna kan göra, undrar jag var gränsen går för Ewa Larsson. I USA uppmanar abortmotståndare till trakasserier mot kvinnor som söker abort. Om det skulle komma till Sverige, skulle Ewa Larsson försvara det på motsvarande sätt som hon har försvarat det här ärendet?

Jag talar om ansvar när det gäller att ta upp ett enskilt domstolsärende och hävda att domstolarna har dömt fel. Det är allvarligt av en riksdagsledamot att göra det, och det tycker inte jag att vi ska syssla med i riksdagen. Däremot kan vi naturligtvis tala om civil olydnad och fråga var gränserna går. Jag jämför med abortkliniker som trakasseras i USA. Det är också en typ av civil olydnad. Om vi skulle få hit det, skulle vi då stå här och försvara även den typen av verksamhet och anse att det hör till yttrandefriheten? Någonstans måste faktiskt gränser kunna sättas.

Sedan undrar jag hur mycket Ewa Larsson har tagit reda på. Det var ett oerhört engagerat angrepp på det som kommer att hända på nyårsafon. Jag har ingen anledning att försvara Kinnevik. Det är inte alls därför jag begär replik. Men eftersom jag reagerade precis likadant och tyckte att det här verkade väldigt konstigt har jag under eftermiddagen tagit reda på att det är polismyndigheten som har gått ut och sagt att man måste begränsa antalet. Man har hänvisat så långt tillbaka i tiden som när Christina Nilsson sjöng på Grand Hôtel och en massa människor drunknade på grund av trängseln. Det vill man inte vara med om och därför har polismyndigheten gått ut och satt en gräns.

Prot.
1999/2000:42
8 december

Kultur, medier,
trossamfund och fritid

Men det här är redan under diskussion på alla plan, även här i riksdagen på talmansnivå, och det är också uppe i Stockholms stad i kommunfullmäktige.

Anf. 176 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vet att ni har haft talmanskonferens under middagsuppehållet, och det är bra att Inger Davidson eller någon annan kreativ person har tagit upp den här frågan. Det är verkligen en avart om man ska stänga av och privatisera Gamla stan en natt.

Vi är vana vid Vattenfestivalen här i Stockholm, och det brukar fungera alldeles utmärkt. Jag vill betona att polisen inte har givit tillstånd till denna avspärrning. Den är helt Kinneviks ansvar, det vill jag också poängtera.

Här har människor som bor i Gamla stan blivit förvägrade biljetter och tillsagda att de inte kan ta emot sina vänner och bekanta på kvällen om de inte har biljetter. Restauranger har fått beskedet att om de inte har förbeställda gäster som de kan få biljetter till, får de inte ta emot några strögäster.

Beskeden är klara och tydliga. Gamla stan ska spärras av. Jag utgår från att detta fullständigt idiotiska förslag, som bygger på muntliga överenskommelser, inte kommer att verkställas. Jag skulle betrakta det som ett brott mot likställighetsprincipen.

Den andra frågan gällde principen. Jag sade att Miljöpartiet fördömer detta angrepp mot demokratin. Det står vi för, och vi tar fullständigt ansvar för det. Det behöver kristdemokraterna inte bekymra sig över. Det är en viktig princip att vi med den åsiktsfrihet som vi har får diskutera demokratins förutsättningar i vårt land. Vi pratar inte om agerandet.

En vapenvägrarorganisation har t.ex. hittills fritt fått agitera för sin antimilitarism. Kan den fortsätta att yttra sig i den här frågan? Eller kommer en hjälporganisation som organiserar sig för flyktingar som ännu inte har fått uppehållstillstånd att i framtiden öppet kunna vädja om stöd?

Jag utgår från att den här domen kommer att mildras vid överprövningen.

Anf. 177 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Det känns lite fäniigt att diskutera avspärrningarna av Gamla stan under vår budgetdebatt, men jag måste ge svar på tal, eftersom jag har pressmeddelandena här i min hand. Jag har som sagt kallat upp det här. Det står i dem att det finns biljetter reserverade för alla som bor i Gamla stan. Även för deras vänner som är inbjudna till fest liksom för restaurangerna osv. finns det biljetter. Det troliga är dock att allt detta inte kommer att genomföras, eftersom det har varit dåligt förbrett och alla är tagna på sängen. Det gäller också för Sveriges riksdag, som befinner sig i det här området och som naturligtvis har förfoganderätt över sin egen verksamhet och sin egen byggnad.

Jag tycker ändå att det finns anledning att diskutera var gränserna för det som man har kallat civil olydnad går. Vill vi att också uppmaning till sabotageverksamhet som indirekt kan leda till att människor skadas ska vara en demokratisk rättighet?

Anf. 178 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Om Inger Davidson känner sig fänig när hon debatterar får det stå för henne. Jag känner mig absolut inte fänig när jag här i kammaren lyfter fram en så utomordentligt viktig fråga, som också talmanskonferensen redan har tagit upp. Det är en utomordentligt viktig fråga här i kammaren om det är möjligt att privatisera en stadsdel över en natt. Kan ett bolag – Kinnevik – med alla sina pengar säga: Vi stänger av Stockholm. Det är vi som dikterar villkoren denna natt. Så är nämligen fallet i dag. Jag utgår från att detta icke blir verklighet.

När det sedan gäller yttrandefriheten hoppas jag att vi även i framtiden kommer att ha en sådan i Sverige, så att vi återigen kan hissa flaggan på hel stång.

Anf. 179 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Ewa Larsson uttryckte ett beklagande över att bibliotekslagen är tämligen tandlös. Bibliotek läggs ned och säljs ut. Jag ska inte gå in på Stockholms kommunalpolitik. Jag tycker inte att vi ska diskutera den här utan vara principiella.

Ewa Larsson fortsatte med att säga att ungdomsgårdar, parklekar osv. läggs ned. Jag undrar om Miljöpartiet och Ewa Larsson vill ha en ungdomsgårdslag, en parklekslag, en lokallag, en länsmusiklag, en länsmusseilag, en länsteaterlag osv. Är det inriktningen av Miljöpartiets kulturpolitik?

Det var det ena. Det andra var att Ewa Larsson med emfas gratulerade SSM till att nu kanske komma att få bidrag också från staten. Jag undrar bara hur Miljöpartiet tänker finansiera det för år 2000. Vi använde pengar i vårt förslag, men mig veterligt har Miljöpartiet inte avsatt några pengar till SSM i sitt förslag.

Anf. 180 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Den första frågan var: Vill Miljöpartiet ha nya lagar? Nej, Miljöpartiet skulle önska en större kunskap om, insikt i och förståelse för vad kultur betyder för den enskilda människan. Man bör inte se kultur i ett renodlat marknadsperspektiv, som om allting går att köpa och sälja. Vissa verksamheter, t.ex. bibliotek, är så pass viktiga att man inte ska tulla på dem. Det finns kommuner som har provat att göra detta, och det har inte gått särskilt bra.

Jag hoppas att det som nu diskuteras inte kommer att genomföras här i Stockholm. Jag hoppas att Lennart Kollmats partikollega, som jag känner väldigt väl, kan vara med om att stoppa det. Vi har t.ex. ett bibliotek i Bagarmossen, där det bor 8 000 människor. Man har där bland de högsta siffrorna för blandmissbruk. Enligt länspolisens uppgifter har man där störst andel kriminella ungdomar. Man vill just där lägga ned biblioteket, stänga ungdomsgården och lägga ned en parklek. Även Folkets hus läggs ned. Det är bara Systembolaget som blir kvar.

Det här är inte någon rolig utveckling, och jag skulle önska mera av dialog mellan olika politiker och olika politikernivåer. Samtidigt som vi här i kammaren talade om vikten av att det finns ställen för ungdomar att mötas på diskuterade man i Stockholms stadshus nedläggningen och hade en stor demonstration utanför dörren.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 181 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Jag undanhåller mig fortfarande från att diskutera Stockholms kommunalpolitik, som Ewa Larsson envist försöker återkomma till. Det är principen det gäller. Antyder Ewa Larsson att en lagstiftning om ungdomsgårdar behövs? Jag kunde ett tag mycket väl hålla med om det som Ewa Larsson sade. Man bör föra en dialog och diskutera, men det kan lika gärna gälla biblioteken som ungdomsgårdar. De torde just i ett sådant område vara i stort sett lika välbehövliga. Vi har också behandlingshem och sjukhus. Det finns ingen lag på att sådana ska finnas, men ändå finns de. Jag menar att kommunerna och landstingen själva ska besluta om sådant utan lagstiftning.

Jag fick inte svar på min fråga om SSM.

Anf. 182 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag ber om ursäkt för att jag inte svarade på frågan om SSM. Nej, vi har i årets budget inte satt av några pengar. Det är jättebra att Folkpartiet har gjort det, men man är ensam om detta. När jag är ensam kan också jag sätta av pengar. Det gäller att driva en politik så att man får med sig en majoritet för en avsättning, och jag utgår från att det kommer att bli så. Det är mitt svar på den frågan utifrån den text som vi har enats om i utskottet.

Skattesänkningar yrkar vi inte i dagsläget på här i Stockholm. Det är skiftet i politiken, prioriteringarna och ideologin, som här i Stockholm har fått förödande konsekvenser. Det är fråga om helt nyliberala tankar. Det finns en risk, Lennart Kollmats, för att om det här tar över i Stockholm kommer det att smitta av sig ute i landet. Jag hoppas verkligen att det inte gör det utan att opinionen mot blir så stark att man inte kan driva igenom förslagen. Men om det här kommer även till Lennart Kollmats hemkommun, så att han själv får brottas med frågan, kanske också han finner det viktigt att lyfta fram det som principfråga här i riksdagen.

Anf. 183 ANNIKA NILSSON (s):

Fru talman! Jag ska inleda med att citera Kulturutredningen, som jag själv hade förmånen att vara ledamot i:

”Konstnärligt skapande är uttryck för grundläggande mänskliga behov. I den meningen är konsten internationell, den låter sig inte stängas inne inom avgränsade områden som länder och nationer. Konstnärligt skapande kan i stället bygga broar mellan människor av olika nationalitet och etnisk tillhörighet och öka den ömsesidiga förståelsen.”

Vi ser nu hur alltför öppet tar ställning mot nazismen och rasismen i Sverige. Det är mycket glädjande. Men det räcker inte bara att ta avstånd. Vi måste också visa fram positiva motbilder. Där tror jag att kulturen har en mycket viktig roll, precis som vi skrev i Kulturutredningen.

Kulturen är en mäktig kraft i samhället. Den framkallar glädje och spänning, men även tårar. Uttrycksmöjligheterna är nästan obegränsade. Den skänker kunskap och hjälper oss att förstå det som händer i vår omgivning.

Den ger oss ett språk. Den utvecklar våra kreativa sidor. Kulturen är gränsöverskridande, och den ger oss kunskap om det samhälle vi lever i. Den ger oss vår historia. Vi lär känna oss själva och blir på så sätt trygga i det som vi kallar vår egen kultur. Att vara trygg i sin egen kultur är

viktigt för att kunna öppna famnen mot andra. Det är i rädda och otrygga människor som främlingsfientlighet och rasism föds och frodas.

Kulturjournalisten Margareta Norlin förklarade på ett seminarium om kultur vad kulturen betydde för henne. Hon menade att kulturen ska förändra ditt liv. Den ska öppna dörrar till delar av ditt liv du tidigare inte sett, och när den väl gjort det blir ditt liv inte detsamma.

Jag tycker att det är en mycket bra beskrivning, som jag kan relatera till mig själv. Jag är uppväxt i ett hem där vi någon gång ibland gick på teater och museer, men jag kan inte komma ihåg att vi någon gång under min uppväxt besökte ett konstmuseum – förrän min pappa gick med i konstklubben på sitt jobb. Tidigare hade jag i och för sig besökt Louisiana utanför Helsingør med skolan, men jag kan inte säga att det gav mig några bestående minnen.

Så, för några år sedan, skulle pappa och mamma resa till Louisiana med just konstklubben, och jag följde med. Det var en utställning med Monet. Jag kommer aldrig att glömma denna upplevelse. In i mitt liv kom en våg av färger, japanska broar och näckrosdammar. Jag hade öppnat en dörr i mitt liv som har lett till att jag i dag har planscher av Monet i hela min lägenhet, och när jag förra våren besökte Paris kändes det nästan som om jag hade hittat himmelriket när jag klev in på impressionistavdelningen på Musée d'Orsay.

Detta möte med konsten förändrade mitt liv. Det gav mig ett innehåll som jag tidigare inte haft och en upplevelse jag tidigare inte mött. För mig är detta en av de viktigaste utgångspunkterna för kulturen och kulturpolitiken, nämligen att skapa förutsättningar för kulturen att förändra människors liv.

Fru talman! Vi socialdemokrater har sagt det förr från denna talarstol, men det förtjänar att upprepas. Under de svåra år när vi har tvingats göra kraftiga nedskärningar på många områden har kulturen klarat sig hyggligt, ja, i många avseenden bra, och det gäller både det statliga stödet och stödet till kulturen i kommuner och landsting.

Fru talman! Det blir en ganska lång lista om man ska räkna upp allt som har genomförts eller påbörjats sedan den kulturpolitiska propositionen lades fram 1996. Några bärande teman i den socialdemokratiska kulturpolitiken är att kulturen ska göras tillgänglig för alla grupper och i hela landet. Barn och ungdomar är prioriterade grupper. Jag tänkte nämna några av dessa insatser:

- Litteraturområdet har tillförts totalt 60 miljoner kronor under de senaste tre åren.
- Konstnärernas villkor är ett annat område som vi under de senaste tre åren har tillfört 90 miljoner kronor.
- Sverige har äntligen fått ett handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design.
- Vi gör genom det nya filmavtalet en satsning på att värna och utveckla svensk filmproduktion.
- Åren 1999–2001 satsar vi 24 miljoner kronor för att bevara industri- och samhällets kulturarv.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

– Arbetet med ett forum för levande historia fortsätter.

Jag ska kommentera några punkter i utskottets betänkande, och jag börjar med flyttningen av ledningen för Statens sjöhistoriska museer till Karlskrona. Våren 1998 redovisade utskottet en rad skäl för att flytta ledningen till Karlskrona. Ett skäl var att statlig verksamhet bör spridas i landet. Vi konstaterade också att det inte skulle ha någon betydelse för effektiviteten var ledningen är placerad. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets uppfattning, och förra hösten hade utskottet anledning att för regeringen påpeka vikten av att ärendet bereds skyndsamt. Vi upprepar nu att flyttningen ska genomföras.

Vi gör ytterligare ett tillkännagivande. Det gäller förslagsrätten när styrelserna för Konsthälsnämnden och Sveriges bildkonsthälsförbund ska utses. I ett tillkännagivande i våras uttalade vi att det inte är tillfredsställande att de här styrelserna utses av bara ett visst antal konsthälsorganisationer. Det finns också andra organisationer som representerar konstnärer och konsthälsgrupper. Regeringen redovisar i budgetpropositionen en annan uppfattning, men vi står kvar vid vårt ställningstagande från i våras och skriver därför att regeringen snarast bör se över frågan om hur konsthälsarnas förslagsrätt ska kunna utvidgas när det gäller ledamöter i de båda styrelserna. Jag förutsätter att regeringen snabbt kommer att verkställa det beslut som riksdagen nu ännu en gång kommer att fatta.

I tre motioner föreslås att Stockholms Spårväghsmäns Musikkår ska bli en länsmusikinstitution som får statsbidrag. Vår utgångspunkt har i detta ärende varit att samma förutsättningar bör gälla för samtliga länsmusikinstitutioner. Bollen ligger alltså nu hos Stockholms läns landsting. Vill landstinget i Stockholm utveckla en länsmusik ankommer det på landstinget att vidta sådana åtgärder som krävs för att en länsmusikorganisation ska kunna komma till stånd i enlighet med förutsättningarna i överenskommelsen mellan staten och landstinget. Utskottet ser positivt på en sådan utveckling och förutsätter att regeringen gör detsamma.

Fru talman! Jag konstaterade och konstaterar att kulturpolitiken har varit framgångsrik. Men det betyder självklart inte att vi kan vara nöjda – långt därifrån. En LO-rapport visade nyligen att många av de kulturella klyftorna som vi har finns kvar, och det är vi socialdemokrater medvetna om. Jag uppfattar det som att alla partier i riksdagen anser att stat, kommuner och landsting måste ge ett omfattande ekonomiskt stöd för att vi ska kunna ha ett levande kulturliv som når alla människor.

Undantaget är moderaterna. Sin vana trogen vill de skära i de statliga kulturanslagen med nästan 600 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Det handlar om 300 miljoner på folkbildningen, och det handlar om nedskärningar av anslagen till bl.a. Riksteatern, Riksutställningar, ungdomsverksamhet, Kulturrådet och En bok för alla. Till Arbetets museum, till samlingslokaler och till kulturlokaler ska stödet helt avskaffas.

För mig går det en stark skiljelinje mellan den kulturpolitik som moderaterna står för och den som jag och socialdemokraterna står för. Om man vill ha kultur i hela landet tycker jag att det är märkligt att dra ned på anslaget till t.ex. Riksteatern och Riksutställningar. Jag ställer mig också frågan varför moderaterna vill ha en neddragning av anslagen till En bok för alla. Här har vi en verksamhet som till en mindre kostnad för ut bra kvalitetslitteratur till ett överkomligt pris. Jag förstår inte hur man

kan vara emot detta. Jag förstår inte heller frågan om Arbetets museum. Verksamheten på detta museum är omvittnat mycket bra, och för många är det en förebild. Vad är det då som får moderaterna att med en dåres envishet hävda att detta inte är någonting som staten ska satsa på?

När det gäller anslaget till allmänna samlingslokaler för moderaterna ett resonemang om att det är en kommunal uppgift att stödja dessa lokaler. Det är inte utan att man tänker på moderaterna i Stockholm, som just nu tillsammans med sina samarbetspartier är i full färd med att skära ned och lägga ned samlingslokaler. Är det detta som moderaterna i riksdagen tänkt på när de helt vill lägga över ansvaret på kommunerna? Och vad säger Kristdemokraterna och Folkpartiet? Ställer ni upp på denna uppdelning och neddragning av det statliga stödet?

Privatisering och marknadstänkande ska styra också kulturen i moderaternas Sverige. Den moderata gruppledaren i Stockholms kulturnämnd, Kristina Alvensköld, har blivit banförare i moderaternas kamp för privatiserad och marknadsstyrd kultur. Jag skulle vilja enkelt fråga Elisabeth Fleetwood om ni moderater delar den kultursyn som era partikamrater i Stockholm har.

Naturligtvis vill jag också rikta mig till Kristdemokraternas företrädare Inger Davidson och Folkpartiets Lennart Kollmats. Hur reagerar ni på moderaternas kulturpolitik? Inger Davidson har sagt här i dag att hon ser sig själv som en garant, men jag skulle hemskt gärna vilja höra: Hur reagerar ni på den politik som förs fram i dag av moderaterna både här i riksdagen och i Stockholm? Jag ställer mig en kort fråga: Är det inte lite besvärande att ni som har som mål att faktiskt styra detta land ihop ligger så långt ifrån varandra när det gäller kulturpolitiken?

Fru talman! Kultur betyder på latin "att odla själen". För mig är det viktigt att kulturen är och förblir en oberoende kraft i samhället. Kulturen ska ifrågasätta det samhälle vi lever i och ska få i gång våra tankar och funderingar.

Den stärker oss som människor. Den ger oss ett språk. Den får oss att skratta, men även att gråta. Den öppnar våra ögon. Den lär oss om oss själva och vår historia. Kulturen finns runtom oss, och för de flesta är den en del av livet. Kulturen ska genomsyra allt vi gör. Den ska finnas med i uppväxtåren, i barnomsorgen, i skolan, på arbetsplatsen – ja, den ska finnas med i allt vi gör i livet.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 184 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Jag ska än en gång försäkra att vi kan regera ihop, precis som vi har gjort tidigare, och kulturområdet var trots allt inte det område som det var mest diskussioner kring.

Jag tror inte att Annika Nilsson vill ta ansvar för Vänsterpartiets hela politik, och inte Miljöpartiets heller. Ändå reglerar ni ihop i praktiken, även om det inte är riktigt så på papperet. Ni gör i stort sett alla överenskommelser tillsammans, och inte bara på de fem områden som utpekades från början.

Det ges alltid en halv bild från Stockholm. Under 90-talet har antalet allmänna samlingslokaler skurits ned från 90 till 36, och en stor del av dem försvann under det socialdemokratiska styret. Men då arrangerades

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

inte några demonstrationer, och då ordnades inte några möten. Därför blev det inte heller lika omskrivet i pressen under den tiden.

Nu kommer ytterligare ett antal att läggas ned. Men det kommer fortfarande att finnas runtom i staden ett nätverk av lokaler som alla är handikappanpassade, vilket är oerhört viktigt för att alla ska ha tillgång. Dessutom rustas skolor upp för just detta ändamål. Man installerar larm osv. för att man också ska kunna använda skolorna på kvällstid. Det gäller att ge hela bilden när ni nu vill ge en oerhört negativ bild av Stockholmspolitiken.

2 000 fler elever går på musikskolan i år i förhållande till förra året. Biblioteken har fått ett antal miljoner i höjda anslag, bara för upplysnings skull.

Anf. 185 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Även om vi inte ska gå in i detaljer när det gäller olika kommuners politik måste ändå Inger Davidson förstå att det är lite märkligt när hon säger att hon är en garant för att den politik som moderaterna står för inte blir genomförd.

En av de frågor som Inger Davidson lyfte fram var stödet till allmänna samlingslokaler. Moderaterna vill i det förslag vi här har att behandla ta bort det anslaget. De vill skära ned på Riksteatern. Ställer Inger Davidson upp på det? Nej, inte enligt de motioner som vi har sett här. Partierna ligger långt ifrån varandra.

Jag ställer mig frågan: Hur blir en kulturpolitik när ni tillsammans ska forma den? För min del känner jag mig lite orolig för att det blir närmare moderaternas politik än Inger Davidsons politik.

Anf. 186 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Jag tycker att det skulle kännas ännu mer oroväckande att vara socialdemokrat och ena året få ett förslag från regeringen där man tar bort hela stödet till samlingslokaler. När vi kristdemokrater satt i regeringen var det jag som ansvarade för dem. Jag kan inte säga exakt hur stort det var, men jag tror att stödet då låg på omkring 40 000 kr, och jag tror t.o.m. att det var ännu mer.

Jag stred för att vi skulle behålla anslaget till samlingslokalerna och lyckades också med det, trots att Moderaterna var det största partiet. Därför vågar jag hävda att kulturpolitiken inte kommer att försämrats på något sätt, utan den kommer däremot att förnyas, med en borgerlig kulturpolitik.

Anf. 187 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! I riksdagen hade vi socialdemokrater motionerat när det gällde förra årets anslag till allmänna samlingslokaler, och vi såg till att det blev ett anslag. Vi tycker att det är viktigt, och det har socialdemokraterna i kulturutskottet lyft fram.

Anf. 188 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Jag bara funderar på var Annika Nilsson var när jag höll mitt anförande. Man kan ju ändra sitt manus under den tid någon annan

håller sitt anförande så att det mer är i överensstämmelse med vad som händer i kammaren.

Jag har under sex år varit ordförande i landstingets utbildnings- och kulturnämnd i Halland tillsammans med Moderaterna och de andra borgerliga partierna i majoritet. Det var inga problem.

Jag kan inte gå in på Stockholms kommunpolitik och kulturpolitik eftersom jag inte kan den. Men jag ser det inte som ett stort bekymmer.

Jag tror att meningsmotsättningarna i nuvarande regeringsunderlag kan vara väl så stora som mellan de borgerliga partierna när de kommer i regeringsställning igen.

Anf. 189 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag var här i kammaren och lyssnade på Lennart Kollmats inlägg. Jag vill ändå lyfta fram den här frågan. Det är en stor skillnad mellan Moderaternas kulturpolitik och Folkpartiets kulturpolitik.

Jag tycker att det är glädjande att Folkpartiet år efter år här i riksdagen markerar gentemot Moderaterna när det gäller kulturpolitiken. Lennart Kollmats säger att han inte ser det som ett bekymmer. Det skiljer nästan 600 miljoner mellan det förslag som Moderaterna har presenterat och det förslag som Folkpartiet har presenterat.

När det gäller de samarbetspartier som Socialdemokraterna har här i riksdagen tror jag att vi ligger närmare varandra kulturpolitiskt än vad Folkpartiet och Moderaterna gör.

Anf. 190 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Livet är inte bara pengar. Det finns också andra områden där jag sympatiserar med Moderaternas inriktningar på olika sätt. Det gäller bl.a. regionaliseringen från nationell nivå ända till dess vi möjligtvis kommer till regionerna.

Jag markerar även mot Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jag har inte sett någon större anledning att i kulturpolitiken markera mot Centern och kd. Folkpartiet agerar här i riksdagen som ett enskilt parti på våra väljares uppdrag.

Anf. 191 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Kulturpolitik är inte bara pengar. Men 600 miljoner är ganska mycket.

Anf. 192 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Först vill jag instämma i det Annika Nilsson har sagt här. Det har hänt väldigt mycket inom kultursektorn de senaste fem åren, och det mesta har varit väldigt positivt. Men hanteringen av svenskt musikliv är definitivt en svart plump i protokollet.

Sedan vill jag bara påminna Annika Nilsson om att de borgerliga politikerna i Stockholm visar att det går att samarbeta kring en borgerlig kulturpolitik, som vi kallar nyliberalism.

Anf. 193 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! När det gäller musikverksamheten förmodar jag att Ewa Larsson menar länsmusikverksamheten. Vi justerade en del av den plane-

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

rade neddragningen. Vi drog inte ned så mycket som var tänkt från början.

Vi gjorde en omfördelning. Det fanns andra områden som vi kunde satsa på. När det gällde det statliga stödet till regional verksamhet var det ganska stor skillnad på nivån på det statliga anslaget. Det var därför vi valde att göra denna omprioritering.

Det är inte så att vi har flyttat pengar från kulturområdet. Vi har faktiskt lagt till pengar på kulturområdet.

Anf. 194 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Det Annika Nilsson senast talade om, dvs. att lägga till pengar till kulturområdet, hoppas jag är ett pågående tillägg som vi tillsammans kan få se mer utav under åren framöver.

Den allra största svarta plumpen är, precis som Annika Nilsson sade, sparbetinget på länsmusiken. De justeringar som måste göras efteråt visar hur ogenomtänkt det beslutet var.

Jag ser fram emot en utvärdering av hur besparingarna har slagit. Det finns kraftfulla signaler som visar att de som verkligen fullföljde sitt länsmusikuppsdrag blev diskvalificerade.

Anf. 195 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Vi drog ned något på den från början planerade besparingen på länsmusiken under det andra året.

Det ska bli intressant att läsa alla utvärderingar, och nu ser Kulturrådet över alla orkesterinstitutioner. Sedan får vi väl ta del av den samlade bilden. Men faktum är att vi har skjutit till mer pengar till kulturområdet.

Vi valde att göra en omfördelning på grund av den regionala fördelningen. Länsmusikorganisationerna fick en ganska hög procentandel av det statliga stödet i förhållande till andra regionala kulturinstitutioner.

Anf. 196 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Vi hade tänkt att vi skulle vara försiktiga med att begära repliker på Annika Nilssons anförande för att ge kulturministern chans att komma lite tidigare. Nu blev det inte så.

Annika Nilsson talade om en ledamot av kommunfullmäktige i Stockholm och beskrev vederbörandes agerande. Jag hoppas att Annika Nilsson i stället vill se till vad vi gör här i riksdagen. Jag har ingen anledning att ta ansvar för någonting som jag inte kan i detalj och som jag framför allt har fått läsa om i pressen vars ställningstagande har varit än det ena än det andra. Och jag vet inte heller hur förslagen ser ut.

Jag instämmer i det som Inger Davidson sade om att man har höjt bokanslaget i Stockholm, och det är väl ingenting som Annika Nilsson har något emot, hoppas jag.

När det gäller stödet till samlingslokalerna kan jag inte låta bli att upprepa att den socialdemokratiska regeringen har försökt att avskaffa det helt och hållet. Det infördes på nytt, och anledningen till att vi nu vill avskaffa det är att vi har tittat på vad anslaget har använts till. Det har framför allt använts till handikappanpassning, varför vi också har höjt handikappanslaget. Vi räknar med att detta stöd ska användas precis som det har använts tidigare, men det har inte mer än till en liten del gått till

lokaler utan till handikappanpassning. Det är bra, men då kan det ligga under handikappanslaget.

Sedan tänker jag inte gå in på det som gäller museer, teatrar osv., för då trampar jag på de områden som både Lennart Fridén och Jan Backman kommer att ta upp. Därför avstår jag från det i dag.

Anf. 197 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Det är en ganska intressant diskussion som har tagits upp efter de utspel som har gjorts av en del moderata företrädare från framför allt Stockholm. För mig handlar det om en ideologisk skillnad när det gäller vilken inriktning som man ska ha på kulturpolitiken.

Det är klart att en sådan ideologiskt förändrad inriktning är viktig att diskutera. Utan att gå in i detalj handlar det om en annan syn på kulturpolitiken och vad som ska inrymmas i kulturen. Vad är det som ligger respektive inte ligger på det samhälleliga ansvaret?

Det vore intressant att få veta om moderaterna här i riksdagen ställer upp på den inriktning av kulturpolitiken som har kommit fram från dessa företrädare. Även om jag som socialdemokrat här i riksdagen inte vet i detalj vad mina kamrater gör ute i kommuner och landsting har vi ändå en gemensam ideologisk syn på det samhälle som vi lever i och på den inriktning som vi vill ha i kulturpolitiken. Det vore intressant att få höra ifall moderaterna här i riksdagen delar denna syn. Om man inte gör det är detta en viktig poäng att ta upp.

Anf. 198 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Jag hoppas att Annika Nilsson tror oss när vi lägger fram vår syn på kulturpolitiken här i riksdagen. Det är den som vi står för. Vi står inte för vad någon annan utanför det här huset säger. Vi räknar med att bli trodda när det gäller det som vi framför här, och det står vi också bakom.

Sedan har vi en annan inriktning. Vi föreslår nedskärningar på vissa områden, det är alldeles riktigt. Det beror på att vi vill sänka skatterna på ett helt annat sätt än övriga partier. Vi har velat göra det i många år, och då har vi verkligen fått bära hundhuvudet för det, framför allt från socialdemokraterna. När ni började att sänka skatterna, då var det högsta moral. När vi gjorde det, då var det katastrof för den enskilda människan och för landet.

Vi vill fortsätta att sänka skatterna, och på det sättet kan vi se till att det framför allt blir låg- och medelinkomsttagarna som får ordentligt sänkta skatter. Därmed blir utrymmet större för att välja friare i ett kulturutbud, och då kan man också sänka bidragen.

Därtill innebär sänkta skatter både för enskilda människor och för företag att det blir fler företag och färre arbetslösa. Då får vi lika stora eller t.o.m. större inkomster för stat, landsting och kommun.

Anf. 199 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Vi ska kanske inte här och nu ha en lång debatt om skattepolitiken. Men det är klart att det blir skillnad om man sänker skatterna när det finns ett överskott i statens budget som man kan använda till det i stället för att gå ut och låna till skattesänkningar på finansmarknaden.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

När moderaterna för fram sin kulturpolitik vill man dra ned på kulturen i hela landet. Man vill dra ned på Riksteatern som producerar teater för hela landet. Man vill dra ned på sådant som för mig är väldigt viktigt, t.ex. En bok för alla, som är en oerhört bra verksamhet som producerar och distribuerar bra kvalitetslitteratur.

Moderaternas politik här i riksdagen går ut på att bevara de centrala institutionerna här i Stockholm, men man vill dra ned på den verksamhet som sprids i hela landet. Där ligger den kanske viktigaste skillnaden mellan oss socialdemokrater och moderaterna.

Anf. 200 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! Annika Nilsson talade ganska mycket om vikten av konstnärligt skapande, och det håller jag fullständigt med om. Jag lyfte också fram det ganska mycket i mitt anförande. Jag är av den åsikten att det ska böjas i tid det som krokigt ska bli, dvs. att man redan i unga år ska få insikt i olika kulturriktningar.

Annika berättade om ett besök på en konstutställning med skolan. Jag har också upplevt att utan kvalitet kan man sätta käppar i hjulet för utvecklandet av kultur. Nu är Annika Nilsson lyckligt lottad som fick information och blev intresserad.

Vi från Centerpartiet har framhållit att för att man ska få en professionell undervisning från början behövs det bildkonstnärer som är med och hjälper till, det har vi skrivit i vår motion. Jag är medveten om att vi inte kan påverka utbildningsutskottet när det gäller hur skolan ska styras. Men jag undrar om Annika Nilsson är redo att arbeta tillsammans med utskottet för att påverka så att man redan i skolan satsar på professionella lärare.

Anf. 201 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! När man går i skolan är det viktigt att man möter bra kultur med god kvalitet. Jag vill inte sträcka mig så långt som att säga att bildkonstnärer ska in i skolan som lärare. Vi har satsat på att det ska finnas länskonstnärer ute på skolorna.

Det kanske allra viktigaste är lärarnas engagemang. Man måste fundera över vad det är som man möter och vilken kultur som lärarna förmedlar. Jag tror inte att besöket på Louisiana när jag gick i skolan är något skräckexempel. Snarare berodde misslyckandet på att mina lärare inte var tillräckligt engagerade för att få oss elever att bli engagerade. Det är viktigt att man tänker på det.

Jag har en annan berättelse från när jag gick på gymnasiet. Plötsligt skulle även vi som gick på den naturvetenskapliga linjen ta del av kulturen. Då hyrde man en biosalong i Helsingborg och visade för alla gymnasieelever Romeo och Julia på gammaldags engelska utan textremsa.

När bion var slut tror jag att en femtedel var kvar i salongen. Jag ska vara ärlig och säga att jag har haft svårt för Romeo och Julia ända sedan dess. Jag tror att det är viktigt att man funderar på vad det är som barn och ungdomar ska möta, för det bär de med sig.

Anf. 202 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! Jag tror att det Annika Nilsson talar om är engagemanget, som är så oerhört viktigt. Vi kan inte begära att alla lärare i grundskolan

upp till årskurs 6, där lärare ofta har alla ämnen, kan vara engagerade i allting. Det är av den anledningen som vi från Centerpartiet säger att det är viktigt att man får in kunskapen i den konstnärliga biten. Det handlar inte bara om bild. Vi har i vår motion även skrivit om drama och musik, osv., men jag nämnde bild därför att Annika Nilsson tog upp det.

Jag skulle gärna vilja veta om Annika Nilsson är redo att försöka samarbeta med utbildningsutskottet – jag fick inte svar på det – för att påverka så att vi kan få mer ämneskunskap från tidig ålder.

Anf. 203 ANNIKA NILSSON (s) replik:

Fru talman! Jag är inte helt insatt i var någonstans ärendena ligger när det gäller vad utbildningsutskottet har sagt. Det jag vet är att vi har drivit frågan om länskonstnärer, som också är ett sätt att få ut verksamma konstnärer. Vi har drivit projektet kultur i skolan, som också är ett sätt att få ut kulturen. Den kulturproposition som lades fram inriktades på en satsning på barn och ungdom. Det var en satsning på att få ut verksamma konstnärer så att barn och ungdomar ska få lov att möta dem som finns i verksamheten. Vi tycker att det är viktigt. Jag är övertygad om att vi kommer att fortsätta att jobba för det både här i riksdagen och i regeringen.

Anf. 204 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Det som präglat mycket av 80- och 90-talen har varit kommersialiseringen – marknadstillbedjandet på demokratis bekostnad. Det har satt sina spår i debattklimatet men också i samhällsutvecklingen. Det har självfallet också präglat kulturdebatten, kulturlivet och kulturpolitiken.

Nu vänder de politiska vindarna. Värderingar och ord som solidaritet, empati och rättvisa kommer tillbaka. Så mitt i allt detta, när hoppet återvänder till oss som inte skäms över att kalla oss demokratiska socialister, briserar högerpolitiken – tydligast i Stockholm, men också på andra håll. Utslagna ska gömmas undan och städas bort. Kulturen ska marknadsut-sättas, privatiseras och bantas. Kommers och entreprenörskap är orden för dagen.

Jag förstår att moderaterna i denna kammare helst inte vill tala om detta, men det handlar inte om en kommunalpolitisk angelägenhet. Det handlar om Stockholm – landets huvudstad – som modell för många andra borgerligt styrda städer och kommuner. Det inger sorgsenhet – det var det som drabbade mig först – och inte stridslystnad. Det är precis som om det plötsligt skulle vara bortglömt att själva grunden för den statliga kulturpolitiken och för all offentligstödd kultur är just detta att vi ska stötta och stimulera det som inte kan leva på marknaden. Det gäller kultur som kräver sådana konstnärliga utvecklingsinsatser och kultur som har ambitionen att nå ut och finnas i hela landet, så att det finns ett rikt kulturliv inte bara i Stockholms innerstad. Dessutom ska det vara en social spridning som innebär att kultur inte ska förminskas till att vara ett överklassprivilegium.

I Stockholm är det värst. Där utarmas förorterna. Folkbildning, kulturverksamheter och bibliotek bantas och attackerats som om målet vore delad stad, ökad konfrontation och ökade klyftor. Här i kammaren demonstreras samma träffsäkerhet med kraftiga besparingar, privatiseringar

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

och särskilda attacker – som varje år i denna kammare – på Rikskonserter, på Riksteatern, på Riksutställningar, på Arbetets museum, på En bok för alla, osv., som om målet vore delat land och ökade klyftor. Värst tycker jag ändå att det är med just biblioteken. Vi ser i förlängningen risken för att bibliotek på lite sikt, tyvärr med stöd av Folkpartiet i Stockholm, kommer att förvandlas till flipperhallar.

Från regeringens sida har vi valt att de senaste åren satsa väldigt koncentrerat på litteraturen, läsandet och biblioteken. Vi har satsat på konstnärens villkor och på den kulturella infrastrukturen i hela landet. Men läsandet och litteraturen har varit grundbulten därför att vår övertygelse är att detta är så viktigt för oss som enskilda individer men också som medborgare – demokratiska varelser och kulturella varelser. Det är dessutom så att biblioteken är de mest besökta kulturinstitutioner vi har. Dessa kulturhus har de lägsta trösklarna, och de finns dessutom i varje kommun i hela landet.

Så till hoten. Det har varit besparingar och neddragningar under en tid. Vi vet att ungefär 20 % av filialerna har försvunnit. Vi vet att man då tappar en viss typ av låntagare – dem som man är väldigt angelägen om att nå. Det dystra är att de stora neddragningarna har ägt rum i de ekonomiskt relativt starka mellanstora kommunerna i Mellansverige och ganska systematiskt i miljonprogramområdena. Det tycker jag är en väldigt dyster utveckling.

Det nya som har kommit till – det nya illavarslande – gäller de kommuner som nu vill överlämna driften av sina folkbibliotek till privata aktörer. Redan nästa år räknar t.ex. Stockholm med att anbudsupphandla bibliotek i stadsdelsnämnder som Farsta, Vantör, Skärholmen och Rinkeby. En konsekvens kan bli att dessa bibliotek hamnar utanför det offentligt uppbyggda systemet med fjärrlån och andra gemensamma utvecklingsmöjligheter, och då är vi inne på det sluttande plan där vi bryter sönder denna viktiga del av vår kultur och av vår demokrati.

Från regeringens sida kommer vi att fortsätta prioritera läsandet, litteraturen och biblioteken. Det står först. Det står högst. Vi kommer att återkomma med åtgärder i olika sammanhang framöver, och vi kommer också att föra en stenhård kamp mot det kulturbarbari som vi ser i Stockholm.

För regeringen har det varit självklart att trots de ekonomiskt hårda och tuffa åren öka den statliga kulturbudgeten med en bra bit över en halv miljard kronor i nivåhöjning varje år. För oss har det självklart varit en viktig sak att försvara den offentligfinansierade kulturen.

Jag ska besvara några av de frågor som har ställts och börja med frågan om en flytt av ledningen för Statens sjöhistoriska museer till Karlskrona. Frågan behandlades faktiskt redan i samband med att Marinmuseum fördes över från Statens försvarshistoriska museer. Organisationskommittén med uppdrag att förbereda omorganisationen gavs ett tilläggsuppdrag om att även redovisa förutsättningarna för att lokalisera ledningen för Statens sjöhistoriska museer till Karlskrona. Kommittén – Björn Kaaling, socialdemokratisk ledamot av denna riksdag och då i kulturutskottet – kom i sitt betänkande fram till slutsatsen att utarbetandet av den gemensamma målsättningen, ansvarsdelegeringen och fördelningen av resurser är viktiga frågor för myndigheten de närmaste åren. Man skriver att ledningen därför bör lokaliseras där den har de bästa

förutsättningarna för att leda hela myndigheten och upprätthålla nationella och internationella kontakter.

Efter detta har vi från regeringens sida gett Statens sjöhistoriska museer ett uppdrag att utreda konsekvenserna av en flyttning till Karlskrona. Såväl utredningen som huvuddelen av remissvaren pekar i en och samma riktning.

En flytt kommer att leda till betydande fördyringar, och de eventuella regionalpolitiska eller kulturpolitiska fördelarna är mycket begränsade. Samtidigt vet vi att Marinmuseum behöver extra ekonomiska resurser för att kunna färdigställa sina basutställningar, och vi vet att personalen av penningsskäl har en pressad arbetssituation. I detta läge har vi i regeringen haft svårt att finna argument för att genomföra en kostsam och organisatoriskt mindre angelägen, kanske t.o.m. tveksam, flyttning av myndighetens ledning. Vi har i dag ett omfattande underlag för att bedöma var ledningen för Statens sjöhistoriska museer bör vara lokaliserad för att kunna sköta myndigheten på effektivast möjliga sätt. Vi har utredningen. Vi har remissvaren. Vi kan dessutom dra slutsatser från myndighetens första hela år med den nuvarande organisationen. Allt detta har vi i regeringen tagit hänsyn till, och det är skälet till att vi har återkommit till riksdagen med dessa nya kompletterande uppgifter. Vi hoppas naturligtvis att riksdagen ska finna detta intressant och föra resonemang i stället för att inrikta sig på att försöka utdela reprimander.

Vi har självfallet inte från regeringens sida struntat i riksdagens beslut. Möjligen har vi varit naiva nog att tro att det inte är prestigén utan sakfrågan som är det viktiga i detta sammanhang. Det som är bra för de sjöhistoriska museerna och för Marinmuseum bör vara det viktigaste av allt. Det har möjligen varit naivt av oss att utgå från detta.

Jag ber att få återkomma med frågan om förslagsrätten i någon replik. Min talartid är nämligen snart ute.

Jag vill dock gärna avsluta med att säga att vi kommer att fortsätta att driva den kulturpolitik som vi har bedrivit ända sedan kulturpropositionen 1996. Mycket återstår att göra, precis som Annika Nilsson och andra har sagt. Vi kommer att återkomma med mängder av förslag till riksdagen när det gäller det här.

Anf. 205 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Om allt det som kulturministern sade vore sant skulle jag också hålla med om att det var ganska sorgligt. Hon talar om kulturbarbari, om bibliotek som flipperhallar och om att hemlösa drivs ut.

Jag ska be att få berätta ett par saker för kulturministern. Det fanns en liten stuga som kallades för kapellet och som låg utanför Kulturhuset. Det var alltså en liten friggebod som var uppställd där. Där togs de hemlösa emot och bjöds på kaffe och bullar. Jag var faktiskt där ganska ofta själv. Inför kulturhuvudstadsåret togs den stugan bort därför att det skulle vara snyggt – jag har för mig att det var s-majoritet då. Dessa människor fick ingen annan lokal, utan de blev utdrivna på gatan. Det var sanningen under s-styret.

Nu har staden bestämt att man ska ha s.k. tak-över-huvudet-garanti för de hemlösa. Man har satt i gång ett omfattande arbete för att ingen människa i Stockholms stad ska behöva bo på gatan. Det här är sanningen, Marita Ulvskog.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Jag trodde faktiskt inte att vi skulle behöva föra en så här oseriös debatt och att det skulle vara en så låg nivå i riksdagen som den jag nu fick uppleva. Jag kan ha överseende om det skrivs lite, om det överdrivs lite och om man står på ett torgmöte och talar på ett visst sätt. Men jag kan inte ha överseende med att man står i talarstolen och hävdar saker som inte är sanna.

Sedan vill jag gärna ha svar på de frågor som jag ställde. Det handlar om nomineringsförfarandet, som ministern ska återkomma till. När det gäller sjöhistoriska museerna kan jag bara konstatera att organisationskommittén får en högre dignitet än riksdagen. Jag vill också gärna höra någonting om bokmomsen och samlingslokalerna.

Anf. 206 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Det är naturligtvis allvarligt när ordföranden i kulturutskottet beskyller mig, som kulturminister, för att fara med osanning. Jag lever i denna stad sedan åtskilliga decennier tillbaka. Jag vet mycket väl vad som gjordes under den socialdemokratiska majoritetsregeringsperioden i denna stad, och jag vet vad som har hänt sedan dess. Jag bygger inte på uppgifter i kvällstidningarna. Jag rör mig i denna stad varje dag. Väldigt många upplever nog att min sanning är av högre halt än den sanning som Inger Davidson beskriver. Vi kanske rör oss i olika kretsar.

Sedan ska jag ta upp Konstnärsnämnden och Bildkonstnärsfonden. När det gäller utvidgningen av förslagsrätten till styrelsen för Konstnärsnämnden och Styrelsen för Sveriges bildkonstnärsfond har regeringen självfallet tagit riksdagens hemställan på största allvar. Vi har också redogjort för våra överväganden i budgetpropositionen. Alla har en förslagsrätt till dessa styrelser. Det gäller enskilda, och det gäller alla konstnärsorganisationer. Men de organisationer som finns uppräknade i dag med en formell förslagsrätt är de som är ganska stora. Det är de som bedöms vara de mest heltäckande och därmed representativa.

Det fanns de som i denna riksdag hösten 1996 sade nej till all representation från organisationerna i dessa nämnder. Från socialdemokratiens sida hade vi gett ett vallöfte om att konstnärsorganisationerna skulle finnas representerade. Detta blev lösningen. Nu vill utskottet att vi ska vidga det så att ännu fler blir representerade. Det finns 15–20 organisationer bara på bildkonstsidan, vill jag nämna. Men vi kommer att vidta sådana ändringar i den nu gällande förordningen som innebär att förslagsrätten utvidgas, och vi återkommer i budgetpropositionen för år 2001 med en närmare redogörelse för de vidtagna åtgärderna.

Anf. 207 INGER DAVIDSON (kd) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Marita Ulvskog inte längre hade så mycket att säga om Stockholmspolitiken. Men det Marita Ulvskog sade var alltså att den politik som nu förs ska driva ut och gömma undan de hemlösa. Det anser jag är ren lögn. Jag vidhåller detta.

Det är bra att den formella förslagsrätten kommer att utvidgas. Frågan är ju varför den snävades in från att ha varit ganska bred under några år. Det är många som har reagerat på det här och som tycker att det bara är vissa av regeringen godkända organisationer som får möjligheten. Visst har alla i teorin rätt att komma med förslag, men de tas ju inte lika seriöst som de som representerar en organisation. Därför är det här en viktig

fråga för väldigt många inom konstnärskretsarna. Vi ser fram emot att vi ska få ett nytt förslag när det gäller det här.

Ministern talar mycket varmt om litteraturen. I det avseendet är vi överens. I det ekonomiska läge som vi befinner oss i dag finns det ett relativt enkelt sätt att göra det möjligt för fler att få tillgång till billigare böcker, nämligen att sänka bokmomsen. Jag vill gärna höra om Marita Ulvskog har några tankar om att komma med ett sådant förslag.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 208 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag vidhåller på samma sätt att Inger Davidson uppenbarligen lever i en värld där hon inte ser att de utslagna, de marginaliserade, göms undan och drivs bort, eller så ljuger hon. Jag får alltså återgälda kritiken.

När det gäller representationen i Konstnärsnämnden och Bildkonstnärsfonden utgår jag från att hon inte ljuger utan att hon är illa informerad. Det som hände under den borgerliga regeringsperioden var att organisationsrepresentationen i praktiken plockades bort. Vi valde att återställa den, under motstånd från en del partier i denna riksdag. Organisationerna är inte utvalda av regeringen på annat sätt än att de uppfyller vissa inträdeskrav som innebär att de är stora och att vi tror att de är representativa. Men vi kommer att återkomma till riksdagen och bredda detta.

Jag vill dock gärna säga att jag tror att det finns en risk att den demokratiska legitimiteten i styrelserna för dessa nämnder kommer att tunnas ut. Det blir nämligen en väldig splittring på organisationer som inte har särskilda inträdeskrav och organisationer som också organiserar sådana som inte ägnar merparten av sin tid åt konstnärlig verksamhet utan har det mer som hobbyverksamhet.

Anf. 209 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Jag känner mig faktiskt väldigt frustrerad av stockholmarna Marita Ulvskog och Ewa Larsson. Jag känner mig som i fullmäktigesalen i Stadshuset. Jag har egentligen ingen aning om vad som händer där, mer än det jag läser i tidningen. Jag tycker inte att det är rättvist mot oss andra att diskutera kommunalpolitik så här mycket.

Jag kan säga, som lever i ett borgerligt landsting och en borgerlig kommun, att vi har inte Stockholm som modell, varken för de bra sakerna eller för de eventuella dåliga sakerna. Jag anklagar inte heller socialdemokratiska kommuner för att ha Gävle eller Motala som modeller för bra eller dåliga saker. Jag tycker att vi kan lägga undan det här nu och prata mer nationell kulturpolitik.

Jag skulle också vilja ställa en fråga. Marita Ulvskog gav sin syn på SSHM i ett historiskt perspektiv. Vad som nu är intressant är att få veta vad kulturministern tycker om utskottets skrivning nu och hur man ställer sig framöver. Jag uppfattade inte riktigt svaret på den frågan.

Sedan vill jag ta upp en tredje sak. Upphandling tycks ju vara ganska populärt inom regeringens domäner. Enligt tidningsuppgifter häromdagen har länsrätten rivit upp ett beslut där Kulturdepartementet via Taltidningsnämnden gett statliga Teracom i uppdrag att serva landets drygt 10 000 taltidningsmottagare trots att ett annat företag lämnat ett anbud

som var 6 miljoner lägre. Jag skulle vilja höra kulturministerns kommentar till det ärendet.

Anf. 210 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Visserligen har jag bott här en mycket stor del av mitt liv, Lennart Kollmats, i en oftast borgerligt styrd kommun – dock icke Stockholm utan Solna kommun, som helt uppenbart modellerar sin kulturpolitik, sin socialpolitik och sin barnomsorgspolitik efter Stockholms modell. Jag tror att det är så också i andra delar av landet. Själv är jag dock lulebo. Jag har alltså ett väldigt starkt intresse för det som Kollmats tog upp i sitt inledningsanförande, dvs. att det ska finnas ett rikt kulturliv i hela landet. Det är nämligen enda chansen för oss att motivera att vi ska använda statliga medel, använda skattebetalarnas pengar från Pajala ned till Trelleborg, för att se till att det finns ett rikt kulturliv i hela landet.

Det är alltså en viktig del av den nationella kulturpolitiken att diskutera det som händer i Stockholm i dag, dvs. kulturbarbariet.

När det gäller Taltidningsnämnden vill jag bara nämna att det är en alldeles egen myndighet. Vad den gör för typ av upphandlingar kan jag inte svara på. Det är myndigheten som självständigt beslutar om detta.

Anf. 211 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Fru talman! Den här frågan lär väl återkomma, gissar jag.

När det gäller regionalpolitiken över huvud taget har vi uppenbarligen samma mål, nämligen att det ska finnas kultur i hela landet. Men jag har också en stark känsla av att vi har helt olika medel för att nå dit. Jag tycker att de regionala politikerna – också via statliga pengar, för jag vill inte se detta som besparingsprojekt – ska kunna fatta beslut om att utveckla sin egen region.

Sedan fick jag inte svar på frågan om Sjöhistoriska, hur Marita Ulvskog ställer sig till utskottets nuvarande skrivning och hur hon kommer att agera under det kommande året.

Anf. 212 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag har inte mycket mer att tillägga utöver det jag sade i min inledning vad gäller Statens sjöhistoriska museer. Jag har ännu en gång gett riksdagen motiven till varför regeringen har återkommit i budgetpropositionen på det sätt vi har gjort. Här finns nya uppgifter, här finns en samlad kunskap som tidigare icke fanns, den nya myndigheten har fungerat i ett års tid och remissutlåtandena har varit av ett sådant slag att vi har velat återkomma till riksdagen och lägga fram hela denna bild – naturligtvis i förhoppning om att riksdagen ska finna att detta är något som bör påverka beslutet. Jag har inte mycket mer att tillägga där.

När det sedan gäller regionalpolitiken hoppas jag att vi tycker samma sak om resultatet. Med en regionalisering där man helt släpper statens omfördelande roll är min övertygelse att det kommer att sluta med att det mesta av pengarna och all styrkan samlas i några storstadsregioner, medan däremot andra delar av landet kommer att bli mycket försvagade när det gäller tillgången till resurser för kultur. Vi får inte bara delade städer utan ett delat land i ännu högre grad än det redan är i dag.

Anf. 213 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! Jag stannar kvar lite grann vid Sjöhistoriska jag också. Kulturministern säger här att man har gjort utredningar, tagit del av remissutlåtanden osv. Då funderar jag som så: Om regeringen alltid ska göra utredningar vid utlokalisering av statliga jobb befarar jag att den utlokalisering som nu är på gång i samband med försvarsuppgörelsen kommer att bli en flopp. Utredningar, statistik och sådant ger ju inte de svar man vill ha. Alla är också rädda om det man har och känner att man inte vill göra förändringar.

Min fråga är om det är ministrernas mening att det alltid ska göras utredningar som regeringen sedan tolkar som de anställda kanske ser det.

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga om Eric Sahlström-institutet i Tobo. Där skriver vi i utskottet så här: "Utskottet är dock inte berett att redan nu föreslå förändringar vad avser stödet och noterar att regeringen som villkor för fortsatt statligt stöd kräver kompletterande bidragskällor." Nu har vi inhämtat att kommuner och landsting är redo att gå in. Utskottet skriver vidare att man "förutsätter att regeringen i nästa budgetproposition redovisar hur institutet utvecklats". Då funderar jag: Hur ska man kunna utvecklas när man ett år har bidrag och nästa år inte? Det ger sig självt: Man har inte möjlighet att utvecklas. Alltså kommer man aldrig att få mer pengar. Ska jag tolka det på det sättet? Vad säger kulturministern?

Anf. 214 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag är inte säker på att jag uppfattade frågan korrekt. Vad gäller Tobo gick dock Kulturdepartementet in – efter en överenskomst, kan man säga, med dem som ansvarar för och leder verksamheten där – med ett något högre bidrag det första året. Sedan gick vi tillbaka till det verksamhetsstöd som vi egentligen hade kommit överens om och som låg på en något lägre nivå. Det viktiga för Tobo har sedan varit att få in utbildningsmedel, eftersom det ju i betydande grad är en utbildningsverksamhet som man sysslar med. Nu har skolministern fattat de nödvändiga besluten.

Jag tror att de nya tillskott av medel som det handlar om – om det nu handlar om det – bör komma på utbildningssidan, eftersom det är där tyngdpunkten ligger. Jag kan inte ge något mer uttömmande svar i dag när det gäller Tobo. Det bedrivs dock en mycket bra verksamhet där, och det är klart att vi fortlöpande kommer att följa hur den utvecklas.

Jag tycker att detta är ett bra exempel där vi väljer att göra saker tillsammans från skolministerns sida och kulturministerns sida. Vi hoppas att vi ska kunna göra det på fler områden än detta framöver.

Anf. 215 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Fru talman! För det första fick jag inget svar på detta med Sjöhistoriska, utredningar osv. och hur detta ska ske. Jag oroar mig för regionalpolitiken. I dag står vi ju inför stora förändringar, såsom kulturministern säkert känner till även om det inte ligger inom hennes ansvarsområde. Det här gäller principerna över huvud taget.

För det andra tycker jag att det är mycket bra med samarbetet mellan utbildning och kultur, eftersom det ligger hand i hand. Men ska jag tolka det svar jag fick som att man redan år 2000 får medel från utbildningsutskottet? Mig veterligt har detta inte funnits med i budgeten.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 216 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag kan inte svara på den sista frågan vad gäller utbildningsmedel. Men jag vet att det fattades ett beslut i regeringen för ett antal månader sedan, möjligen i våras, som gällde Tobo och där det förekom en dialog mellan mig och skolministern.

När det gäller utlokaliseringen av statliga jobb sorterar ju detta formellt inte under Kulturdepartementet. Men självklart är det så att den stora omställningen av försvaret kommer att kräva en viss utlokalisering, av befintliga verksamheter eller av nya verksamheter. Om detta tror jag inte att det råder någon tveksamhet från oss som har format en majoritet i dessa frågor.

Däremot tycker jag att alla utlokaliseringsbeslut ska vara noggrant analyserade och beredda enligt konstens alla regler, så att det blir så kloka beslut som möjligt. Man får inte låsa sig fast vid positioner som man av prestigeskäl inte är beredd att kliva åt sidan från, utan det gäller att söka sådant som verkar vara, beroende på förändringar, rimligare lösningar.

Anf. 217 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! För ett par veckor sedan beslutade riksdagen att flera språk, bl.a. samiska och finska, ska godkännas och få status som minoritetsspråk i Sverige. Då undrar jag vilka satsningar på kulturområdet som kommer med anledning av det här beslutet. Jag tycker nämligen att ett sådant här beslut förpliktigar att man på alla områden ser till att dessa språkminoriteter får en möjlighet att verka, också inom kulturområdet. I Finland t.ex. finns det ju en svensk teater. Kommer vi i framtiden att få se en finsk teater i Sverige?

Sedan, fru talman, sade kulturministern någonting som jag inte riktigt förstod om bibliotek som förvandlas till flipperhallar. Jag undrar om det egentligen var ett inpass i kasinofrågan. Vad tycker kulturministern om Finansdepartementets satsningar på kasinon i Sverige? Hur tror ministern att det kommer att påverka samhället och kulturpolitiken här i Sverige? För mig är det här helt ofattbart. Det är kulturbarbari.

Anf. 218 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Minoritetsspråken och minoritetsspråkspropositionen har det andra statsrådet i Kulturdepartementet haft ansvar för, precis som de allmänna samlingslokaler som är hennes ansvar. Det är därför som jag inte tar upp diskussioner i den frågan här. Vi kommer naturligtvis att återkomma. Men det är ju ett arbete som har pågått under rätt många år, långt före denna minoritetsspråksproposition, att ge stöd till små eller stora minoritetsspråk i Sverige. Det är alltså ingen ny verksamhet som vi behöver dra i gång i samband med propositionen. Men det är något som vi har stor uppmärksamhet på. Det handlar om allt från bibelöversättningar på lulesamiska till alla andra tänkbara varianter. Det kommer naturligtvis inte att vara så att man knäpper med fingrarna och ser att allt har förändrats, utan det är en process som kommer att fortsätta. Möjligen kommer en högre växel att läggas in i och med propositionen.

Kasinofrågan är inte min fråga i regeringen. Jag avstår från att kommentera den.

Anf. 219 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är anmärkningsvärt att kulturministern inte kan kommentera kasinofrågan, när hon så villigt i talarstolen faktiskt kommenterar det som sker i Stockholms stad. Det tycker jag är dåligt.

När det gäller minoritetsspråken och minoritetspropositionen förstår jag också att man nu kommer att lägga in en högre växel. Men vi vet ju redan i dag att t.ex. finsk teater i Riksteaterns regi inte fungerar särskilt bra, så det är verkligen på tiden att man redan nu försöker titta på den här frågan för att garantera att vi ska kunna få en fast ensemble med finsk teater i Sverige. Jag tycker att det är en skyldighet nu när vi har godkänt finskan som minoritetsspråk. Det är lite tråkigt att man inte hade detta klart redan när propositionen kom.

Anf. 220 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag tycker att det är tråkigt att Charlotta Bjälkebring inte tycker att vi som står till vänster i politiken ska diskutera den högerpolitik som bedrivs i Stockholm. Jag tycker att det är väldigt viktigt att vi koncentrerar oss på den, eftersom den kan bli en modell som exporteras till många andra kommuner i landet. Det är det första.

Det andra gäller finska teatern. Riksteatern har ju haft en verksamhet som har innehållit en finsk teater. Riksteatern, som ju inte är en statlig institution utan en folkrörelse, har visat på mycket negativa siffror när det gäller publikutvecklingen och verksamheten inom denna finska teater. Man valde därmed att trappa ned verksamheten. Detta är ett beslut som Riksteatern har fattat.

Jag tror säkert att diskussionen kommer att komma i gång igen. Det kanske finns andra vägar att göra ett bra jobb, t.ex. för de finskspråkiga barnen men kanske också för de vuxna. Men detta är en diskussion som jag tror måste föras i dialog med folkrörelsen Riksteatern. Jag tror inte att man ska peka med hela handen när det gäller dessa frågor.

Anf. 221 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vill också tala lite regionalpolitik.

I min valkrets ställer de krav på mig att jag ska lyfta fram deras situation här i riksdagen. Jag bor i stadsdelen Skarpnäck i Stockholm. Även nästa år ska det sparas 25 miljoner kronor, och det finns bara kulturen kvar att spara på. Då är redan biblioteket och ungdomsgården nedlagda. Men kulturen i skolan finns kvar. Nu är vi allvarligt oroade över den. Kanske kan man tänka sig att föra in barnens rätt till kultur i skolan i skollagen. Skulle det vara en möjlighet att skydda kulturen i skolan? De vill verkligen att ministern agerar i den här frågan.

Jag har också en annan fråga. Vad vi tidigare har läst är att det ska komma någon form av utredningsresultat nu under hösten vad avser preciseringar av hur mycket bokmomsen drar in till statsbudgeten och vad ett borttagande av bokmomsen egentligen kostar. På det sättet blir det lättare att diskutera hur en etappvis sänkning av bokmomsen kan se ut. Kommer det någon redovisning eller delrapport innan året är slut?

Anf. 222 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag kan inte svara på frågan om när det kommer något användbart material. Men Statens kulturråd har fått i uppdrag av depar-

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

tementet att göra en ordentlig analys av bokmomsfrågan. T.ex. har den finska bokmomsänkningen, som har anförts som en förebild i den här debatten, inte varit särskilt verksam. Den andra sänkningen som gjordes fick absolut inget som helst genomslag på priserna. Den första sänkningen, som var kraftigare, fick ett visst genomslag, men i praktiken ebbade den ut efter mycket kort tid. Bokköparna har alltså inte märkt särskilt mycket av den bokmomsänkningen.

Vi ska göra en ordentlig analys och efter denna ta ställning till vad som kan vara lämpligt och mest effektivt på den svenska bokmarknaden. Vi är fortfarande ett av världens mest bokläsande folk. Sverige är fortfarande, trots de problem som jag har redovisat här, ett av de länder som har det kanske absolut bästa bibliotekssystemet. Men vi nöjer oss inte med något som är bra, utan vi vill naturligtvis att det ska bli ännu bättre.

Mot den bakgrunden vill jag ställa frågan: Är det en bokprissänkning på en roman från 330 kr till 270 kr eller något sådant som kommer att få den icke läsande manlige metallarbetaren att börja läsa? Jag tror inte det. Jag tror att om man har högre ambitioner när det gäller litteratur och läsande så att man verkligen vill att fler människor ska läsa och att fler människor ska läsa mer, kan man inte bara stirra sig blind på bokmomsfrågan. Dessutom begriper jag inte varför man inte kan diskutera de första 270 kronorna av bokpriset som förlagen står för på en oligopolmarknad. Varför diskuterar vi inte detta?

Anf. 223 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tycker också att det är viktigt med en sänkning av bokmomsen som ger resultat. Därför kan det vara effektivt att genomföra den etappvis och på så sätt också kontrollera att det verkligen blir lägre priser. Förlagen säger själva att de tjänar pengar på omsättningen, och omsättningen skulle öka. En successiv nedtrappning gör att det är lätt att granska om priserna minskar och att fler får råd. Även vi kvinnor som köper mycket skönlitteratur tycker att det är förbaskat dyrt. Jag önskar att alla har råd att köpa mer böcker och också böcker till sina barn.

Min valkrets träffar jag på tunnelbanan varje dag. Jag lovar: Det är uppror just i dag för att Kinnevik ska stänga av Gamla stan. Så är läget i dag. Det sprider en obehaglig stämning. Jag skulle vilja ha en kommentar till den typen av begränsning av den fria kulturyttringen från kulturministern.

Jag ställde en fråga i mitt anförande om konstnärernas ekonomiska villkor. Hur långt har arbetsgruppen som bildades 1998 och som skulle se över om det går att anpassa regelverket för konstnärernas speciella arbetssituation kommit? Vi slipper väl en utredning till? Vi kan väl få ett resultat nu?

Anf. 224 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag tror inte att min repliktid medger vettiga svar på alla dessa frågor. Det får bli stackatoartat.

Konstnärernas villkor är fortfarande en mycket högt prioriterad fråga. Vi kommer att återkomma till riksdagen med olika förslag på detta område. Jag tror att det i en del fall är nödvändigt med utredningar helt enkelt för att uppfylla beredningskravet för en del av de förslag som vi kan vilja lägga fram.

Sedan var det Skarpnäck. Jag var nyligen på ett offentligt möte på biblioteket i Skarpnäck. Jag tycker att det är bra om de som bor i Skarpnäck är upprörda, demonstrerar sin upprördhet och att de också kontaktar och uppvaktar politikerna i Stadshuset i Stockholm. Jag kommer själv att personligen åka ut dit vid fler tillfällen. Jag tycker att mycket av den kritik de har är alldeles riktig.

Sedan var det frågan om bokmomsen. Det kommer ut betydligt fler titlar i dag än för något år sedan. Förlagen har ökat sin omsättning, säljer mycket fler böcker, tjänar mycket mer pengar i dag än för bara något år sedan. Alla kurvor pekar uppåt. Återigen har vi fått ut fler titlar inom barnlitteraturen efter några dåliga år.

Det händer många positiva saker. Det kommer ut originalutgåvor i pocketform. Då är boken billig. Det sker en del på marknaden just under den press som denna debatt sätter på förlagen. Det är viktigt att ha den typen av press på en marknad där det är alldeles för lite konkurrens.

Anf. 225 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Att kulturministern inte tycker om den borgerliga politiken i Stockholm framgår med all önskvärd tydlighet. Får jag då tala om att det är väljarna i Stockholm som har valt den borgerliga kulturen, dvs. den borgerliga politiken. Jag hoppas att Marita Ulvskog som demokrat accepterar det. Vi har en ganska ordentlig majoritet i Stockholm.

Jag blir upprörd när jag hör att de hemlösa drivs ut, göms undan, glöms bort. För bara några dagar sedan hade jag tillfälle att lyssna på det moderata borgarrådet, som presenterade sina planer på att förbättra på det området så mycket som möjligt. Det är ingen ny fråga. De hemlösa har inte kommit till sedan regeringsskiftet i Stockholm 1998 – de borgerliga har suttit ett år. Borgarrådet har ett oerhört engagemang, och jag tycker att kulturministern ska hålla sig för god att använda uttryck som att de göms undan, glöms bort, drivs bort osv.

Så sent som i dag finns det en vädjan från borgarrådet till SIS, Statens institutionsstyrelse, att hjälpa till när det gäller att ta hand om de 20–30 ungdomar som verkligen behöver vård.

Kulturministern sade att driften av biblioteken skulle övertas av privata aktörer. Var har kulturministern fått den uppfattningen från? Jag har fått uppfattningen att de som eventuellt kan komma i fråga är engagerade, kunniga, erfarna bibliotekarier som redan arbetar i Stockholms biblioteksväsende.

Anf. 226 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Jag har full respekt för väljarna i Stockholm. Det betyder inte att jag inte tillsammans med mina partikamrater i Stockholm kommer att inleda en valrörelse för att få väljarna att se till att det blir ett skifte vid nästa val. Det ingår i det demokratiska spelet. Det är viktigt att tala om konsekvenserna av skattesänkningar förenat med det fruktansvärda ordet nolltolerans. Det används numera mot i stort sett allting i denna stad, oftast riktat mot de människor som behöver all vår tolerans och all vår sympati och empati.

Sedan var det frågan om privata aktörer. Ja, det beror på vem man talar med. Det finns uppgifter som visar att det folktopartistiska borgarrådet möjligen – som säkerligen inte har det lätt i Stockholms kommun – för-

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

söker att tala mer om bibliotekarier. Men talar man med de moderata torpederna i Stockholms stadshus är det ett annat språkbruk som gäller. Eftersom man inte kan ta betalt för bokutlåningen – bibliotekslagen medger inte det – måste man försöka dra in pengarna på någonting annat. Det är det som oroar oss socialdemokrater. Vad händer på sikt med de biblioteken? Varför väljs biblioteken ut just i de förorter där de spelar en så oerhört stor roll?

Anf. 227 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Fru talman! Självklart ska vi ha en valrörelse, och där kommer vi att framföra våra synpunkter från både vänsterhåll och de borgerliga.

Men när kulturministern påstår att konsekvenserna av skattesänkningarna är att de hemlösa drivs bort, göms undan, glöms bort, går det för långt. Det är inte faktum. Jag kan inte förstå att kulturministern kan stå här i kammaren och säga det.

Vad är det som ska bekosta biblioteken? Det är fortfarande kommunala pengar. Det är inte några andra pengar. Det är även i framtiden stockholmarnas skattepengar som ska användas för att bekosta biblioteken.

Här har talats om bokmoms. Hur ställer sig kulturministern till en samordnad kulturmoms i stället? Det finns där en spridning från 6 % upp till 25 % – den högsta åtminstone i Europa. Jag är inte helt säker på om det utanför Europa finns någon högre moms.

Anf. 228 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Här påstås av Inger Davidson och Elisabeth Fleetwood att den som inte håller med dem ljuger. Jag befinner mig närmare sanningen än vad de gör när det gäller situationen för de socialt absolut sköraste i denna stad och det som sker på kulturområdet och folkbildningsområdet i framför allt förorterna.

Sedan var det momsen. Jag tillhörde dem som ansåg att vi inte borde bli medlemmar i EU utan att vi i stället skulle välja ett EES-avtal. Då hade vi inte haft en kulturmoms på 6 %. Nu blev vi medlemmar, och stora delar av kulturlivet har fått gå på kurs för att utbilda sig till bokförrare och syssla med den typen av verksamhet i stället för kulturell verksamhet.

Danmark har också 25 % bokmoms. Det intressanta för oss är inte hur det ser ut i andra länder, utan det intressanta är hur det fungerar för oss och vad vi kan göra för att läsandet, litteraturen och biblioteken ska vara denna viktiga motor för hela kulturen, för oss som människor, som medborgare, ge oss ett språk och göra oss till rikare och starkare människor.

Dessutom ska vi självfallet se till att vi har den här geografiska och sociala spridningen. Jag vill gärna avvakta fakta i målet så långt det nu är möjligt att få det från Kulturrådet när det gäller bokmarknaden. Det är svårt att mäta skattesänkningar på den här typen av marknader, men vi kommer mycket seriöst att studera det material vi så småningom får från dem.

Fru talman! Jag vet inte om jag ska börja med det jag hade tänkt säga i manuset eller kommentera en del av de saker som har sagts under debatten tidigare. Men jag tror att jag börjar med mitt manus så får vi se vad det blir för tid över sedan.

Fru talman! Det sägs att en god predikan ska vara tredelad. Det här ska inte bli en predikan, men det består ändå av tre delar. Det är ett inlägg med anledning av den moderata gruppens ställningstagande i det betänkande vi nu har framför oss, några ord om mitt eget särskilda yttrande och en kort dementi av en tidningsuppgift om utskottet.

De första årtiondena i vårt århundrade innebar en sannskyldig massdöd av teatersällskap. Många var de städer som under det förra seklet eller i detta sekels början hade låtit uppföra teatrar där de besökande teaterbolagen avlöste varandra. Av flera skäl, och det var inte bara beroende på en snabbt ökande konkurrens från filmen, mer eller mindre upphörde utbudet av teater från de ambulerande sällskapen.

För att till en del motverka detta och skapa en resurs för teaterutbud skapades Riksteatern på initiativ av ecklesiastikminister Arthur Engberg. Avsikten var att kunna erbjuda den del av landet som låg utanför de få fasta teatrarnas närområden ett teaterutbud i de många teaterlokaler som fanns; i folkets hus-, folkets park-teatrar osv. Så är vi också många som har fått vår första teaterupplevelse.

På 1970- och 1980-talen placerade Riksteatern ut ett anta småensemblar ur den egna organisationen, ensembler som utgjorde embryon till länsteatrarna. Länsteatrar etablerades också direkt ute i landet utan omvägen via Riksteatern. I stort sett blev hela landet täckt av teatrar. Samtidigt etablerade våra större stadsteatrar barnensemblar och skaffade sedan annexscener. Till detta kom de många uppdykande fria teatergrupperna. Man kan hävda att de brister som Engberg med rätta påpekat och motverkat nu med råge var undanröjda.

I början av 1990-talet arbetade också en utredning med att se över Riksteaterns roll i denna nya situation. Av detta har det inte blivit någonting. Jo, Riksteatern – som bortsett från några gravt olyckliga felskär på teaterns isbana i samarbete med Kriminalvården, naiva och blåögda, både låtit det strömma nazistslogan från scenen och underlättat allt från rymning till brottsplanläggning – har faktiskt självantat ökat distributionen av andras uppsättningar, dock inte alls i den omfattning som detta borde ha skett.

Låt mig säga att det inte ska vila någon skugga över Riksteatern för deras föreställningar som helhet. Det gläder mig speciellt att kunna säga det nu när Riksteaterns informationschef sitter på åhörarläktaren. De här problemen ligger framför allt på den politiska sidan. Det är många utmärkta föreställningar som har producerats men, som sagt var, från politiskt håll har man fortsatt att äta kakan och ha den kvar. En annan inriktning som jag anser strider mot ursprungsintentionerna är att man i alltför stor utsträckning spelar på orter som redan har ett eget utbud eller ligger i närheten av orter med god tillgång till teater.

Fru talman! Vi moderater framhårdar i att föreslå att Riksteatern uppdelas med en föreningsdel helt skild från den producerande delen och att denna senare del endast ägnar sig åt sådan teaterverksamhet som det är

svårt att få underlag till regionalt över hela landet. Det gäller t.ex. tyst teater, musikaler, barnteater och balett.

Hur fint man kan lyckas genom samordning och satsning regionalt kan vi se under innevarande spelår i Jönköpings län – också jag beklagar att inte Åke Gustavsson är här. Där har samgåendet mellan länsmusiken och länsteatern i Smålands Musik och Teater samtidigt givit en ny musikteater. Huvudansvaret har tagits av regionen. Vi tycker att sådana initiativ ska främjas.

Vi anser i likhet med Kulturutredningen att den löpande utgivningen av fonogram i olika former ska ske på samma villkor för alla producenter. Där specialutgivningar ska göras bör detta ske efter ett vanligt anbudsförfarande i konkurrens. Det är ett av skälen till att vi, förutom detta med Riksteatern som redan nämnts, anser att minskningar ska ske av anslaget till Rikskonserter.

Då dessa inte ska ha ett eget ansvar för blåsmusiken, vilket ytterligare minskar skälet för anslag, och då vi också stöder Kulturutredningens förslag om tillskapande av genrecentrum med nationellt ansvar, är vårt förslag att man genom avtal tilldelar någon av de kvarvarande blåsorkestrarna en sådan roll. Detsamma kan komma i fråga för andra musikgenrer, t.ex. jazz, allteftersom. Sådana genrecentra skulle kunna ge stabilitet åt sina respektive musikformer och vara en basresurs för de många skapande, entusiastiska amatöreensemblerna.

Fru talman! Jag har tidigare i anförandet berört filmen och den betydelse den kom att få som komplement och konkurrent till teatern. Helt kort vill jag bara uttala min tillfredsställelse över filmen och över att den numera har fått en ställning som egen konstform. Jag noterar att vi för någon månad sedan fattade betydelsefulla beslut om filmens framtid i relativt stor enighet här i kammaren.

Så till mitt eget särskilda yttrande. Det rör tre institutioner med stor regional, för att inte säga nationell, betydelse. Det gäller Göteborgsoperan, den svenska opera – det har vi redan hört i kväll – som för närvarande har störst publik. Det gäller Göteborgs symfoniker, tillika Sveriges nationalorkester, av många kännare betraktad som Skandinavians förnämsta orkester. Båda dessa har högsta internationella anseende. Slutligen gäller det Göteborgsmusiken, som borde få uppdraget att vara genrecentrum för svensk blåsmusik och i samband därmed erhålla de extra *pecunia* som detta bör medföra.

Från riksdagen och regeringen brukar alltid påpekas att det är viktigt att huvudmännen genom ett ökat ansvarstagande visar sitt intresse för kulturinstitutionerna för att dessa jämväl ska kunna räkna med statligt stöd där sådant bör komma i fråga.

Fru talman! Höstens beslut i Västra Götalandsregionen och i Göteborgs stad har givit ökade anslag till de institutioner man är huvudman för. Detta borde, enligt de principer som hävdas centralt i kulturpolitiken, redan nu ha lett till motsvarande uppjusteringar av anslagen till de uppräknade kulturinstitutionerna. Jag utgår också från att vi redan under nästa år kan se sådana effekter av den pågående diskussionen, inte minst då det även förekommit s-motioner på området.

Motionerna Kr220, Kr237 och Kr238, bakom vilka det står representeranter från fyra respektive fem partier, från Moderaterna till Vänsterpartiet, borde ha tillstyrkts.

Fru talman! Jag ska inte göra några yrkanden. De yrkanden som kommer i fråga på utgiftsområde 17 framförs av andra.

Så bara kort till den tredje punkten, vilken bekräftar att man aldrig okritiskt ska tro på det som står i tidningarna. I Göteborgs-Posten den 27 november kan man läsa följande:

”Kulturutskottet flyttas till Karlskrona. I ett betänkande som blev klart på torsdagen säger utskottet att denna omlokalisering från Stockholm till Karlskrona ska fullföljas. Det innebär att riksdagen i sin helhet kommer att uppmana regeringen att verkställa detta.

Redan våren 1998 sade utskottet att det fanns en hel rad skäl för placering i Karlskrona. Det rådde bland annat enighet om att det är av värde att sprida statlig och kulturell verksamhet över landet.”

Det framkommer aldrig egentligen i artikeln att det rör sig om något annat än att kulturutskottet ska flyttas. Jag får bara tala om att detta ju självfallet inte är sant.

Sedan vill jag bara raskt i katalogform ta upp något av det som har sagts här. Jag tycker för det första att det är fascinerande att vi diskuterar Stockholms kommunalpolitik i kammaren. Där tycker jag inte alls att den hör hemma. Jag är ledsen att ministern gick, men så mycket 1968-retorik, med torpeder, barbari och extremism, har jag inte hört sedan vi debatterade på studentkåren för 30 år sedan.

Det har tidigare i kväll sagts att vi på något sätt skulle ha invändningar mot den regionala nivåns existens rent politiskt. Det värsta är att man aldrig tycks kunna diskutera med de andra partierna om annat än just landsting i den frågan. Vi har sagt att det finns ett antal olika sätt att lösa just den frågan på.

Här har också från andra partier räknats upp i katalogform de punkter där vi moderater har lägre anslagsförslag. Men ingen har självfallet tagit upp de 37 punkter där vi har samma nivå som eller högre nivå än regeringen i våra förslag. Bortser man från de punkter som berör just folkbildningen och forskningen, där vi har fört över till andra utskott, rör sig skillnaden mellan det moderata förslaget och majoritetsförslaget om 260 miljoner – på en budgetram på 6,4 miljarder. Det är alltså skillnaden mellan den bästa tänkbara kulturpolitiken och en ren katastrof. Jag tycker att det är ett ganska ynkligt argument.

Annika Nilsson hade ett uttalande förut som jag tyckte var lite skojigt. Hon talade om hur det såg ut i Stockholm och undrade om det inte var lite besvärande. Då ska jag säga samma sak. I Göteborg ligger nästa års moderata budget 10 miljoner kronor över den socialdemokratiska på kultursidan. Är inte det lite besvärande, Annika Nilsson?

Vi har ju hoppat ganska friskt mellan olika frågor som kanske inte alltid haft med budgeten att göra. När det gäller filmen om Romeo och Julia var det faktiskt så att Folkuniversitetets filmer med avsikt var utan texter under för att man bl.a. skulle lära sig engelska bättre. Man kan väl säga att: *Thou hast not correctly comprehended.*

En bok för alla har dykt upp här flera gånger också. Det låter ungefär som om någon kvalitetslitteratur till lågt pris bara kommer ut den vägen och inte någon annanstans. Det finns utredningar som pekar på vilka som nås av En bok för alla. Man kan också se vilka som över huvud taget utnyttjar de kultursubventioner vi har. Det är inte dem man avser att nå. Vad är det för skillnad på En bok för alla och t.ex. Månpocket? En bok

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

för alla har en liten begränsad utgivning. Den når en liten begränsad grupp människor, medan utbudet på den privata marknaden med lågpris-pocket är mycket bredare. Om det gäller att nå många människor är det snarare det man borde underlätta. Det skulle man bl.a. kunna göra genom att vi får den av alla här omvittnade behövliga sänkningen av bokmomsen.

Det verkar som om en del tycker att det är lite beklagligt att vi har lite olika uppfattningar här. Då kan vi antingen skicka kulturutskottet till Karlskrona eller lägga ned det. Sedan kan det sitta några stycken och bara göra indexuppräknings. Vi måste hela tiden kunna debattera och ha den skillnad som gör att vi förnyar både politiken och kulturen.

Anf. 230 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Herr talman! Först vill jag visa min djupa uppskattning för att Lennart Fridén inte har talat om Stockholms kommunalpolitik så att jag kan vara med i den här debatten.

Det som Lennart Fridén tog upp om regionerna och att han har andra lösningar var intressant. Enligt den retorik som jag har hört i samband med valrörelser och liknande handlar det om att kultur, turism, utbildning och liknande hör till kommunerna och sjukvården till en sjukvårdsförsäkring. Därmed kan vi lägga ned den regionala nivån. Det har jag hört. Nu finns det tydligen andra tongångar. Det var spännande.

Sedan tycker jag nog att Lennart Fridén är mycket bättre på språk och liknande än på matematik. Han sade nu att det skilde 260 miljoner. Om den tabell som är på s. 123 i utskottets handlingar stämmer är den moderata minskningen 1,43 miljarder. Om vi då tar bort de 875 miljoner som är överförda till andra utskott – det tycker jag är schyst att ta bort – är minskningen nästan 600 miljoner i förhållande till vårt förslag. Som jag nämnde tidigare är skillnaden på folkbildningens område 300 miljoner. Det motsvarar nästan 20 %. Det tycker jag är mycket att ta bort på ett år. Det är, enligt mitt förmenande, inte bra för folkbildningen lindrigt sagt.

Anf. 231 LENNART FRIDÉN (m) replik:

Herr talman! Jag är naturligtvis glad över att kassören i kulturföreningen PAKS i riksdagen tillika i riksdagens kristna grupp är en duktig räkneherre. Det har vi sett i andra sammanhang också. Men det beror på vad man jämför med. Om man samtidigt på ett negativt sätt tillgodoräknar oss det som man, i det utskott dit vi har velat föra de här pengarna, har tagit bort kan man få den här skillnaden. Men faktum är att om man tittar på den verksamhet som vi vill ha kvar under utgiftsområde 17 och tar bort det som vi har skickat ut till de andra utskotten, blir skillnaden 261 miljoner, om man ska vara noggrann. Det är alltså inte samma siffror vi talar om.

Anf. 232 LENNART KOLLMATS (fp) replik:

Herr talman! Jag får det fortfarande till 561 miljoner, men vi får väl titta på detta tillsammans efteråt för att se vad skillnaden är. Förra året var den nämligen ungefär 520 miljoner. Det stämmer ju eftersom många av minskningarna av anslagen återkommer i år också. Jag har alltså räknat bort 875 miljoner. Vi är överens om att det är det som är överfört till utbildningsutskottet.

Anf. 233 LENNART FRIDÉN (m) replik:

Herr talman! Nej, det vi har tagit bort är 1,150 miljarder varav 850 miljoner tas upp i det andra utskottet. Om vi ska jämföra vad vi minskar i förhållande till majoriteten på den kulturverksamhet som ligger under utgiftsområde 17 rör det sig om dessa 261 miljoner.

Sedan gällde det olika former för hur man ska kunna styra. Lennart Kollmats borde veta att det sätt som vi arbetade med för att t.ex. få till stånd Göteborgsoperan inte gick via landstingen. Där var vi till slut tvungna att föra en diskussion i en helt annan typ av specialkommun för den frågan. Där ingick bl.a. Lennart Kollmats egen kommun. På det sättet kan man lösa mycket.

Anf. 234 TASSO STAFILIDIS (v):

Herr talman! Jag vill inleda med att säga att jag ett tag satt och frös i kammaren. Jag kände hur kylan bredde ut sig. Jag måste ge Lennart Fridén en eloge. Han har faktiskt värmt upp stämningen lite här. När vi diskuterar kultur känns det ofta som om vi inte har kulturen med oss in i kammaren. Det blir oftast en kylig atmosfär. Jag instämmer i det som Lennart Fridén sade. Det är klart att vi måste kunna debattera här och också kunna debattera utifrån att vi har olika inställning allihop. Det är det som är den politiska kulturen.

Så till mitt anförande. Jag vill instämma i Charlotta Bjälkebrings anförande för en hel del timmar sedan, men ni minns säkert vad hon sade. Jag kommer att inrikta mig på teater-, dans- och musikfrågorna och även beröra konstnärernas försörjning.

Som Charlotta Bjälkebring nämnde i sitt anförande och som kammaren säkert också känner till samarbetar Vänsterpartiet med regeringen och Miljöpartiet om själva budgeten. Samarbetet har ännu inte utvecklats till att fullt ut även innehålla den faktiska verksamheten. Vi är med andra ord överens om budgettaken, men det ingår inte riktigt fullt ut i det utvecklade samarbetet på vilket sätt pengarna ska användas under de här taken – inte än i alla fall. Det är därför vi i Vänsterpartiet gärna skulle vilja se en hel del andra lösningar. Vi vill i alla fall diskutera andra lösningar inom utgiftsområdet än de som regeringen väljer att lyfta fram. Här tycker jag att den politiska diskussionen är intressant och viktig.

Annika Nilsson nämnde tidigare filmen om Romeo och Julia. Jag är från samma stad som Annika, nämligen Helsingborg, och lika gammal som hon. Jag råkade gå och se samma film och fick inte alls samma upplevelse. Visst är det väl detta som är kulturens tyngd och innebörd? Viss innebär väl kultur att alla människor, alla individer, har sin egen personliga upplevelse. Det är just upplevelsen som är styrkan i kulturen. Vi var väldigt många teaterlever som uppskattade den här filmen. Vi satt t.o.m. kvar och läste eftertexten.

Jag måste hålla med Elisabeth Fleetwood när hon talade om att Moderaterna har varit dåliga på att marknadsföra sin kulturpolitik, Lennart Fridén. Vi är tydligen väldigt många som har missförstått era siffror och er inriktning.

Även jag är intresserad av att få vara med när ni förklarar lite mer. Vi kanske inte behöver vara så aggressiva från talarstolen om ni egentligen faktiskt bara menar väl.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Med anledning av frågorna inom teater och dans vill jag och Vänsterpartiet lyfta fram några av de farhågor vi ser i regeringens konkreta förslag. Det är det här vi vill diskutera. Vi vill föra upp debatten för att få ett större djup i vår kulturpolitiska diskussion. Vi vill inte bara diskutera om saker som kanske inte leder till konkreta resultat. Jag hoppas att vi även på sikt ska kunna nå gemensamma resultat.

Jag skulle vilja jämföra den här diskussionen med stämsång, där varje enskild stämma är oerhört viktig för att skapa musikalisk harmoni. Men då det en gång för alla uppstår falska toner i stämsången upphör genast harmonin och därmed även stämsången.

Jag skulle vilja citera några av de nationella kulturpolitiska mål som återfinns i betänkandet och som kom upp i och med den nya kulturpropositionen 1996. De är bl.a. ”att värna yttrandefriheten och skapa reella förutsättningar för alla att använda den” och ”att främja kulturell mångfald, konstnärlig förnyelse och kvalitet och därigenom motverka kommersialismens negativa verkningar”. Vidare är de ”att ge kulturen förutsättningar att vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft i samhället” och ”att främja internationellt kulturutbyte och möten mellan olika kulturer inom landet”.

Det finns huvudsakligen en majoritet i kammaren som är enig i de nationella kulturpolitiska målen. Regeringen och kulturministern för fram de här målen och jobbar också efter dem. Nu har ju kulturministern lämnat kammaren, men min fråga måste ändå bli: Betyder verkligen de här målen olika saker för oss? Målsättningen med att kulturen ska vara en utmanande och obunden kraft måste ju också vara att vi ska ge förutsättningar, precis som målen säger.

Ser man till de rent faktiska förslagen om t.ex. nationalscenerna finns det år efter år kostnadsuppräknningar, och år efter år går staten in och tar sitt ansvar. Staten tar sitt ansvar i form av ökade bidrag, i form av att föra en diskussion om på vilket sätt man ska kunna utveckla det här.

Vi i Vänsterpartiet ser också att i riksdagsbeslutet 1996 sade riksdagen att kulturinstitutionerna och de fria grupperna skulle få sina bidrag uppräknade med lönekostnadsindex. Men ser man till verkligheten stämmer inte det.

Vi kan ta Riksteatern som exempel, som ju är en av våra största institutioner. Där är det ingen ökning. Tvärtom har vi sett att verksamheten på Riksteatern drastiskt har förändrats. Vad är det som har tvingat fram en förändring? Är det enbart frågor om ekonomi? Eller är det de konstnärliga frågorna som har fått Riksteatern att ompröva och framför allt att hela tiden utsättas för ett ifrågasättande?

Det är märkligt när Folkpartiet och Moderaterna driver frågan att lägga ned Riksteaterns verksamhet. Det är märkligt när man inte ser vikten av det arbete som utförs där.

De kulturpolitiska målen måste även ställas upp när det gäller den fria scenkonsten. De fria grupperna får återigen stå med 0 kr i utökade anslag. Ewa Larsson tog upp det här tidigare också. Det har faktiskt inte tillkommit en enda krona till de enskilda fria grupperna. De har inte fått några utökningar. Samtidigt säger vi att vi ska främja kulturen, att den ska vara utmanande och obunden.

I dag är det institutionerna som får möjlighet att vara obundna, medan den fria scenkonsten faktiskt blir uppbunden. Den blir uppbunden av att

Kulturrådet ger medel till verksamheterna, inte i den utsträckning som grupperna söker medel, men i mindre omfattning. Däremot kräver man av de fria grupperna: Ni ska producera det som ni har sökt pengar för. Men vi ger er inte de pengar som ni behöver för att klara av det.

Ewa Larsson tog också upp en annan viktig fråga. Det handlar om pensioner och löner och om hur konstnärer över huvud taget ska kunna fortsätta att skapa konst i Sverige. Det handlar om hur vi, staten och kulturpolitiken faktiskt suger ut konstens mästare. Konsten suges ut genom att vi utnyttjar den konstnärliga arbetskraft som i dag försöker skapa, som i dag försöker jobba utifrån de modeller och den konstnärliga frihet man tycker att man befinner sig i.

Det kan väl inte vara rätt att vi ska fortsätta med det här. Samhället i dag får en subventionerad konst, en subventionerad teater, genom att skådespelare, dansare och andra konstutövare tvingas arbeta gratis åt staten. Ska det verkligen vara på det sättet?

Vi i Vänsterpartiet vill ha en bred diskussion i de här frågorna. Vi vill föra upp frågorna om konstens utveckling. Vi kan också se strukturella vinningar med att vi behöver ta nästa steg. Vi har en kulturpolitik, vi har ställt upp kulturpolitiska mål, men vi får inte lov att stanna.

Det har hänt mycket inom kulturen. Mycket positivt händer varje dag. Alla konstutövare presenterar enorma upplevelser för folket i Sverige. Men samtidigt ser vi också en fara. Hur länge kan man fortsätta att låta människor jobba ihjäl sig genom att de inte får någonting tillbaka?

Vidare tar vi upp konkreta förslag när det gäller möjligheter till turnéverksamhet. Den fria scenkonsten brottas med frågor om hur man ska kunna föra ut kulturen i landet. De förutsättningarna ges inte i den anslagstilldelning vi har i dag. Anslagen räcker nätt och jämt till att klara av att producera den konst och verksamhet som finns ute på teatrarna i landet. Samtidigt tvingas konstnärerna att leva på dåliga löner och man kan inte komma ut och turnera.

Vem bär ansvaret? Jo, staten, landstingen och kommunerna har ett oerhört ansvar för det här. Vem drabbar det här i förlängningen? Jo, precis som Birgitta Sellén tog upp här tidigare drabbar det barnen och skolan. Det drabbar de människor som faktiskt ska ta över efter oss. Det drabbar dem som kommer att sakna allt det som kultur innebär. De kommer att sakna hela den demokratiska aspekten, yttrandefriheten, i det som skapandet faktiskt tar fram.

Vi i Vänsterpartiet föreslår konkret att man på allvar ska se över frågan om turnéstöd. Det är bara en liten del i den omstrukturering som vi vill diskutera just vad gäller den fria scenkonsten.

Vi vill gå vidare i kulturpolitiken och föra en bred diskussion. Vi föreslår att man ska ha ett särskilt turnéstöd och att regeringen ska återkomma med konkreta förslag i frågan om på vilket sätt vi ska kunna genomföra det.

Ett annat konkret exempel är centrumbildningar, teatercentrum, som arrangerar stora manifestationer och visar vilket utbud man har. Det är andra organiserade former som också visas på samma sätt. Nu tänker man förlägga en festival till Sundsvall där fri scenkonst ska få visa sin verksamhet. Men när man förlägger en verksamhet utanför storstäderna, utanför teatergruppernas närområde, blir det genast ökade kostnader för resor osv. Vad menar vi med målsättningen att hela Sverige ska ha till-

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

gång till det kulturella utbudet? Vi ger inte möjligheter till detta när konstutövarna hindras att komma ut och arbeta ute i landet.

Jag yrkar med detta bifall till reservation nr 5.

Jag har tagit upp det ansvar som vi politiker här i riksdagen och politikerna på andra nivåer i landet spelar för konsten. Jag menar att den fria scenkonsten blir uppbunden bl.a. genom att vi politiker styr vilka produktioner som framförs på landets fria scener. Så ska det inte vara. Jag tror att vi alla här i kammaren är överens om att politiken inte ska styra det konstnärliga innehållet och utbudet, men ändå blir detta resultatet.

Jag efterlyser att man även från regeringens sida ska lyfta fram detta. Regeringen är ju inte omedveten om hur det ligger till, men av någon konstig anledning väljer man att inte lyfta fram dessa frågor. Min fråga är: Varför ska konstnärerna fortsätta att subventionera sitt eget arbete? Vem tvingar en läkare, en sjuksköterska eller en riksdagsledamot att själv subventionera det arbete som de utför? Konstnärerna får hela tiden göra det, eftersom de brinner för sin konst och för sin yttrandefrihet.

Jag vill slutligen beröra de nationella uppdragen. Som tidigare här har sagts har vi efterlyst ännu fler nationella uppdrag, framför allt inom konstområdet dans. Det är intressant när Kulturrådet t.ex. lägger fram förslag om Norrdans i Härnösand. Kulturrådet har vägt olika alternativ i verksamheten och föreslår att Norrdans ska få ett nationellt uppdrag. Jag tycker att det är en mycket bra skrivning i betänkandet, där man talar om att man förväntar sig att regeringen ska återkomma med förslag till ett konkret nationellt uppdrag på dansområdet.

Anf. 235 GUNILLA TJERNBERG (kd):

Herr talman! Teater är en konstform som ger stora möjligheter till inlevelse och identifikation. Det är därför tillfredsställande att teaterns föreställnings- och besöksantal totalt sett ökade under 1998. Det framgår däremot inte om publikökningen också innebär att institutionerna har nått nya publikgrupper.

Att barn tidigt får komma i kontakt med teater och därigenom lära sig att uppskatta denna kulturform är av avgörande betydelse, dels för barnet, som därigenom får göra nya upplevelser, dels för främjandet av en positiv utveckling av teatern i framtiden. Herr talman! Teaterverksamheten i skolorna behöver utvecklas. För att teaterbesöket inte ska hänga i luften är det viktigt att samarbetet mellan skolorna och teaterbranschen stärks. Möjligheten för eleven att få närmare kontakt med teatervärlden är avgörande för att väcka intresset för teater hos nya grupper.

Ett stort område med anknytning till teater är det alltmer efterfrågade dramapedagogiska arbetet. Dramapedagogiken används t.ex. med stor framgång i olika problemsituationer i skolan. Det är viktigt att inte bara tala om känslor utan att även arbeta med känslor. Om förmågan till empati, till inkännande, kan tränas, kan dramapedagogiken vara en bra metod, eftersom drama skapar stark förmåga till inlevelse och förståelse.

Herr talman! Dramapedagogernas utbildningssituation måste aktualiseras. Yrkesutbildningen bedrivs i dag endast på två folkhögskolor i landet, och antalet sökande till utbildningsplatserna är i dag mycket stort. Vi kristdemokrater föreslår att det görs en utredning som får se över efterfrågan och utbildningssituationen för dramapedagoger.

Jag vill också säga något om amatörkulturen. Den utgörs av människors egna aktiviteter, och dess betydelse är stor. Den innebär demokratisk och social fostran, utveckling av kommunikationsmedel och mötemöjligheter.

Barn och ungdomars kulturutövande måste stödjas. Därom är vi alla här i kammaren överens. Det kan jag förstå av den debatt som vi har fört här under eftermiddagen. Barn har för sin egen utveckling behov av eget skapande men också av att erövra kompetens i olika kulturtraditioner, exempelvis inom musik och dans. Det finns i dag en oro för många vuxnas bristande insikt i barns villkor och förmåga att tillgodogöra sig kulturella upplevelser. Detta pekar på vikten av pedagogiskt utvecklingsarbete och av insatser i syfte att höja kompetensen hos lärare och personal bl.a. inom barnomsorg och skola. Ett liknande resonemang förs i Kulturutredningens betänkande *Kulturpolitikens inriktning*.

Herr talman! Dans är ett uttrycksmedel för individen samtidigt som den har en social funktion och kan stärka gemenskap och samarbetsförmåga. Dans som konstnärligt uttryck har länge endast betraktats som en exklusiv konstform, men dansen befinner sig sedan några år tillbaka i ett expansivt skede, och detta är bra. Intresset för att se dans på scen har ökat, liksom människors intresse för att själva delta i dansaktiviteter. Inte minst gäller detta för barn och ungdomar, vilket är ett tydligt tecken på kultur- och musikskolornas betydelse. Jag ska senare återkomma till detta.

Svensk danskonst genomgår en snabb och stark konstnärlig utveckling. För att ytterligare stimulera det växande intresset för dans bör ett nationellt uppdrag ges för utveckling av danskonst för barn och unga. Om detta råder en stor samstämmighet i kulturutskottet, vilket är glädjande, men tyvärr nådde vi i slutet på diskussionen i utskottet inte riktigt ända fram. Vi kristdemokrater ser det som angeläget med ett nationellt uppdrag till dansområdet från år 2001.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 under mom. 3.

Dansare har en kort karriär. Även utan skador i arbetet kan de fysiska förutsättningarna för att utöva yrket upphöra i 40-årsåldern, ofta mycket tidigare. Då återstår många år i yrkesverksamhet. Därför bör det i grundutbildningen alltid finnas en förberedelse för en alternativ karriär och en planering för dansares omskolning eller vidareutbildning. Därför återkommer vi med vårt krav att en översyn av dansutbildningen är nödvändig och borde genomföras snarast. Om detta borde vi kunna vara helt överens.

Satsningen på musik, teater och dans får inte begränsas till nationalinstitutionerna och Stockholmsregionen. Bidragen till regional musikverksamhet samt regionala och lokala teater-, dans- och musikinstitutioner är därför oerhört centrala. Vi hälsar med tillfredsställelse att regeringen förstått vikten av de fasta anslagen och därför övergett idén att riktade tidsbegränsade bidrag ska finansieras av verksamhetsanslagen. Detta ser vi som ett tecken på hållbarheten i vår tidigare argumentation.

Tyvärr tar socialdemokraterna inte kritiken på allvar när det gäller länsmusiken. Anslaget har totalt sett bantats med 50 miljoner kronor. Kulturrådets första analys av hur det förändrade statsbidraget till länsmusiken har påverkat verksamheten ger ingen enstämmig bild. Huvudmännen har valt olika förhållningssätt till den nya situationen.

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

För kristdemokraterna är detta otillräckligt. Vi ser fortfarande en risk att det regionala musiklivet utarmas och står fast vid att länsmusiken måste ges utökade resurser. Vi har anslagit 15 miljoner utöver regeringens förslag till regional musikverksamhet år 2000. Medel ska förutom till länsmusiken också kunna gå till teater och dansverksamhet. Jag har i detta avseende också skrivit en motion där jag har visat på situationen för Norrlandsoperan, men jag avser för tids vinnings skull här i kammaren att inte reservera mig, utan jag kommer att återkomma på annat sätt i den frågan.

Herr talman! Den kommunala musik- och kulturskolan har under de senaste decennierna grundlagt och utvecklat många människors musikintresse. Barn i alla åldrar har fått sitt intresse för musiken väckt just genom musikskolorna. Att Sverige är ett land med många goda musiker har bl.a. resulterat i att musikindustrin i dag är en av våra största exportindustrier. Detta är bra, men ska inte utgöra en förutsättning för verksamhetens berättigande. Musik- och kulturskolorna har ett värde i sig. Trots kommunernas ekonomiska kris utvecklas Sveriges musik- och kulturskolor i allmänhet positivt, och många kommuner har börjat se dessa skolor som en strategiskt viktig verksamhet.

Vi vill betona hur viktigt det är att de kommunala satsningarna på musik- och kulturskolorna bibehålls och utvecklas. Kristdemokraterna anslår 3,5 miljarder utöver regeringens förslag till den kommunala sektorn den närmaste treårsperioden. I min egen hemstad Umeå har den kommunala musikskolan under hösten varit oerhört nära att bli ålagd ett sparförslag som i princip helt skulle slå sönder en väl fungerande och oerhört uppskattad verksamhet. Tack vare ett stort engagerat upprop för skolan från skolans rektor, lärare och föräldrar räddades den i sista stund.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag säga något om konstnärernas villkor. Jag kan hålla med Tasso Stafilidis om det allra mesta när det gäller konstnärernas villkor. Den ansats, herr talman, som Tasso Stafilidis antog här för en stund sedan gör att jag har stora förväntningar på skrivningar framgent vad gäller konstnärernas villkor. Jag utgår ifrån att den här ansatsen kommer att lämna avtryck i kommande budgetskrivningar.

Kulturell frihet, mångfald och vidareutveckling ska främjas genom att kulturskaparna får goda arbetsvillkor och ekonomiska villkor. Arbetsmarknaden inom kultursektorn avviker från de förutsättningar som arbetsmarknadspolitiken utgår ifrån. Om fast arbete är det vanliga på arbetsmarknaden i stort så är arbetena inom kultursektorn oftast tillfälliga. I dag råder det en långvarig strukturell obalans mellan utbud och efterfrågan. Vi kristdemokrater ser positivt på de försöksverksamheter som påbörjats avseende försöket med en tredje anställningsform inom teatern samt försöket med en arbetsförmedling vid centrumbildningar. Detta ska bli intressant att följa.

Däremot anser vi fortfarande att försöksperioden om ett och ett halvt år är för kort. Vi hade velat se en försöksperiod om tre år för att kunna dra säkra slutsatser av värdet av verksamheten, ett ställningstagande som delas av Teaterförbundet.

Vad gäller frågan om hur konstnärernas förslagsrätt ska kunna vidgas beträffande ledamöter till Konstnärsnämndens styrelse och styrelsen för Sveriges bildkonstnärsfond är den diskuterad och debatterad här. Också

vår kulturminister var inblandad och lämnade sina synpunkter och kommentarer. Hon säger, herr talman, att regeringen ska återkomma i denna fråga, och vi ser fram emot det förslag som kommer. Vi kristdemokrater utgår ifrån att regeringen lyssnar och tar till sig utskottets och, utgår jag ifrån, riksdagens beslut i den här frågan. Något annat vore högst anmärkningsvärt.

Jag står självfallet, herr talman, bakom det skriftliga yttrande vi kristdemokrater har där våra anslag finns specificerade samt samtliga våra reservationer, men för att vinna tid i kammaren nöjer jag mig med det yrkande som jag redan lagt.

Anf. 236 JAN BACKMAN (m):

Herr talman! Jag kommer i mitt inlägg att ta upp ytterligare några viktiga avsnitt i den moderata kulturpolitiken.

I det moderata budgetförslaget höjer vi anslaget G2, Bidrag till kulturmiljövård, med 25 miljoner kronor i förhållande till regeringens och utskottsmajoritetens förslag. Detta är ett uttryck för att vi anser att mycket bra kulturvårdsarbete kan ske på privat initiativ. Många fastighetsägare är beredda att ta på sig ett avsevärt merarbete för att ta sitt ansvar för kulturmiljön. Möjligheten att skaffa lämpligt byggnadsmaterial för ombyggnader ökar hela tiden genom att det startas nya företag som handlar med sådant som man tagit till vara, t.ex. i samband med husrivningar.

Att det då finns en möjlighet till statligt ekonomiskt stöd kan tjäna som en stimulans för fastighetsägaren. Det kan dessutom medverka till att ingrepp i känsliga fastigheter sker på ett antikvariskt riktigt sätt. Landsantikvarierna har här en viktig uppgift att fylla genom att informera om lämpliga tillvägagångssätt och vara ett stöd för den enskilde fastighetsägaren i kontakten med länsmyndigheterna.

Känslan för kulturarvet är djupt grundad, och det finns en bred uppslutning bakom tanken att åtgärderna ska betalas solidariskt av fastighetsägarna och staten. Det innebär ökad efterfrågan på medel från detta anslag, en efterfrågan som med vårt förslag till höjning blir lättare att uppfylla. Även kommunala bidrag kan vara viktiga för den som står i begrepp att ta itu med sitt gamla hus.

Herr talman! De nya reglerna för kostnadsfördelningen i samband med arkeologiska undersökningar, nämligen att arbetsföretaget ska vara med och betala konserverings- och dokumentationskostnaden också, har inneburit nya pålagor för fastighetsägare i känsliga kulturmiljöer. Riksantikvarieämbetets riktlinjer för att följa ett mer upphandlingsliknande förfarande har ännu inte fått den önskade spridningen ute på fältet. Den förväntade rationaliserings- och besparingseffekten har därför uteblivit. Det gör det ännu viktigare att staten har resurser att använda för att gå in med stöd då de arkeologiska undersökningskostnaderna blir orimligt stora. De regler som gäller i detta sammanhang måste användas på ett positivt sätt. Statens ansvar för att ta till vara det gemensamma minnet måste åtföljas av motsvarande ekonomiska insats, och det är speciellt viktigt eftersom multiplikatoreffekten kan bli avsevärd.

Herr talman! Vi upprepar, likt droppen som urholkar stenen, vårt förslag att Arbetets museum inte ska särbehandlas i bidragshänseende. Jag tar nu upp ett argument som vi inte har fört fram tidigare, men jag upprepar inte alla de argument som vi har använt i tidigare debatter i denna

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

fråga. Merparten av de övriga institutioner som får bidrag från anslagsposten H4 har en tydlig och aktiv huvudman, som på ett påtagligt sätt tar även sitt ekonomiska ansvar, ofta med stor ansträngning. Här finns t.ex. Dansmuseet i Stockholm, Millesgården i Lidingö, Röhsska museet i Göteborg, Rooseum i Malmö, Bildmuseet i Umeå och Zornmuseet i Mora. De är på olika sätt exempel på hur ansvarsfrågan har hanterats regionalt eller lokalt och hur det statliga bidraget fungerar som ett säkert viktigt komplement. Av anslagets drygt 40 miljoner faller enligt majoritetens drygt 11 på Arbetets museum, medan de övriga 11 mottagarna får i genomsnitt 2,7 miljoner kronor.

Beträffande Riksställningar har vi i dag ett besparingsförslag, men det har inte Folkpartiet. Däremot har vi tillsammans med Folkpartiet reserverat oss till förmån för ett yrkande om att regeringen bör återkomma med förslag om en förändrad verksamhetsinriktning för Riksställningar. De möjligheter som finns inom nätverket av läns museer och kommunala museer att skapa stimulerande vandringsutställningar utnyttjas i dag inte fullt ut. Vi anser att här finns behov av en reform för att på så sätt skapa angelägna nya möjligheter.

Eftersom de övriga påtänkta regeringsparterna har uttryckt tillförsikt om möjligheten till borgerligt samarbete i regeringsställning är det väl inte helt fel om jag också har samma uppfattning. Våra besparingar på kulturbudgeten hör hemma i det totala moderata budgetförslaget och förutsätter de förändringar i den totala situationen för den enskilde skattebetalaren som en total tillämpning av vårt budgetförslag skulle innebära. När en koalitionsregering pratar budget uppstår det till slut ett utrymme som man är överens om att fördela på olika utgiftsområden. Det är då det skapas en borgerlig kulturbudget i samarbete och samförstånd.

Herr talman! Det moderata budgetförslaget under rubriken Folkbildning sönderfaller vid närmare betraktande i två delar. Vi har föreslagit en allmän besparing på 300 miljoner kronor. Alltför många människor börjar inse realiteten bakom begreppet livslångt lärande. Det s.k. Kunskapslyftet har gett studieförbunden en viss ökning i sin uppdragsverksamhet och viktiga erfarenheter av att erbjuda kompetensutveckling. Detta trots att studieförbundens andel av verksamheten inte var större än 4 % våren 1998. Här finns alltså utrymme för ytterligare expansion.

Hela tanken med livslångt lärande borde kunna ge olika utbildningsarrangörer nya utmaningar. De statliga pengar som enligt årets budgetproposition avsågs komma att användas för kompetensutveckling, i utbyte mot höjda energiskatter, innebär förhoppningsvis nya möjligheter. Det är beklagligt att regeringen inte i tid förberett ett regelverk som gör att pengarna kan utnyttjas redan nästa år. När satsningen i sinom tid kommer i gång borde studieförbunden kunna göra viktiga insatser på detta område utan att det kräver ytterligare statsbidrag över kulturbudgeten.

Den andra delen, som handlar om 850 miljoner kronor, är vårt förslag att flytta över folkhögskolorna till utgiftsområde 16. Eftersom reglerna för statsbidrag till folkhögskolor är väldigt lite bindande kan kanske vuxenutbildningsfriskolor vara en lämplig beteckning på folkhögskolorna, oavsett om de är landstingsdrivna eller mer fristående. De är för många vuxna studerande ett alternativ till komvux eller högskolestudier.

Det är därför vi anser att det är rimligt att statens budgetmässiga avvägningar också görs inom den ramen.

Sedan år 1991 har över 20 nya folkhögskolor startats. Dessa har fått sina statsbidrag ur den del av anslaget som var öronmärkt för folkhögskolorna. Det kan inte uteslutas att man i framtiden kräver att studieförbunden ska avstå från medel för att en större andel ska kunna tillfalla folkhögskolorna. Vårt förslag att lyfta över folkhögskoleanslaget till utgiftsområde 16 skulle ge en entydigare anslagsstruktur som på sikt borde vara till fördel för studieförbunden.

Herr talman! Jag måste slutligen kort på detta område beröra den rapport som Riksrevisionsverket nyligen lämnat angående Folkbildningsrådets insatser för att styra och kontrollera folkbildningen. Det råder ingen tvekan om att rapporten innehåller allvarliga påpekanden. De förslag till åtgärder som RRV presenterar måste få en seriös behandling. Staten måste ta sitt ansvar för att stärka Folkbildningsrådets myndighetsfunktion och ta initiativ till ökad fokusering på målstyrning och kvalitetsarbete. Inte minst de senaste dagarnas diskussion om TV-reportaget från Färnebo folkhögskola och deras verksamhet kring civil olydnad visar att det är utomordentligt viktigt. Ett förslag som RRV för fram är att förändra resursfördelningen till studieförbunden. Det är möjligt att det då visar sig att den ram som vi moderater föreslår kommer att vara den lämpligaste.

Herr talman! I den sista delen av mitt anförande vill jag inledningsvis påminna om den gemensamma fp-m-reservationen där vi avstyrker förslaget om en höjning av TV-avgiften och som Elisabeth Fleetwood har yrkat bifall till. Vi tror att det vore hälsosamt att SVT avvaktade något med sina tekniska satsningar och lät tekniken stabilisera sig innan man gör de stora investeringarna. Vi måste räkna med en mycket lång inkörsperiod innan TV-tittarna klarar sig utan den analoga tekniken. Det är inte heller möjligt att innan dess räkna hem teknikkostnaderna i lägre sändningskostnader.

Av betänkandet framgår att SVT och SR utöver de vanliga sändningsmedlen numera har olika typer av särskilda medel som beror på politiska beslut här i riksdagen. Vid sidan av de vanliga sändningsmedlen enligt avtalet med staten, som uppgår till drygt 5 miljarder kronor för år 2000 – och det är 40 % av vad vi i kulturutskottet totalt har att fördela – finns det i budgeten tre andra poster. Det är dels särskilda medel för förnyelse, 100 miljoner, dels särskilda medel för kvalificerad produktion av TV-program, 75 miljoner, dels slutligen särskilda medel för att värna om mångfald och kvalitet i Sveriges Radios programutbud, 10 miljoner.

Vi har i årets utskottsbehandling inte yrkat avslag på dessa tre poster. Inför den nya avtalsperioden bör dock systemet med särskilda medel omprövas. Möjligheten att kvalificera sig för denna typ av gratifikation genom följsamhet och anpassning till den rådande politiska majoriteten innebär ett klart hot mot SVT:s och SR:s integritet och självständighet. Tittarnas och lyssnarnas tilltro till *public service*-företagens opartiskhet tål inte den sortens påfrestningar.

Varför kan för övrigt inte samma finansieringsprinciper och programpolitik gälla inom SVT som i kultursektorn i övrigt? Kulturministern sade när hon var här att det var kulturpolitikens uppgift att stödja sådant som annars inte kan klara sig. Varför måste då TV-avgiften finansiera alla slags program när inte statsanslagen till teater eller film eller

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

musiklivet gör det? På andra områden finns det en etablerad arbetsfördelning mellan staten och marknaden. Det finns en ganska stor samstämmighet i uppfattningarna om vad man ska vänta sig för repertoar på Dramaten eller på en privatscen som t.ex. Göta Lejon.

Under våren kommer riksdagen att få ta ställning till det moderata förslaget om att sälja ut en TV-kanal och koncentrera resurserna till att åstadkomma kvalitetsprogram i den kvarvarande kanalen. Det ska bli intressant att se vilka partier som då kan tänka sig att betrakta SVT som en kulturinstitution bland andra med en finansiering som följer samma principer som gäller för andra kulturområden.

Herr talman! Jag har inga ytterligare yrkanden utöver dem som redan framförts av Elisabeth Fleetwood och andra moderata företrädare.

Anf. 237 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Herr talman! Jag vill bara ställa en fråga till Jan Backman. Han nämnde Färnebo folkhögskola. Om jag uppfattade det rätt talade han om civil olydnad. Jag skulle vilja veta var Jan Backman fått den informationen ifrån. Är det via reportage i Aktuellt, eller är det via samtal med personal och elever på folkhögskolan?

Anf. 238 JAN BACKMAN (m) replik:

Herr talman! Jag sade särskilt att det var diskussionen om TV-reportaget som jag återopade. Jag har ingen anledning att ta ställning till sanningshalten i det reportaget. Det viktiga är att det pekar på att folkhögskolornas möjlighet att inom ramen för statsbidraget ganska fritt styra och planera sin verksamhet bör bli föremål för en genomsyn i samband med att RRV-rapporten behandlas vidare.

Anf. 239 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Herr talman! Med andra ord har Jan Backman inte varit i kontakt med folkhögskolan utan har lyssnat på och sprider vidare ett rykte som börjat växa efter TV-programmet och efter frågestunden här i kammaren för ett par veckor sedan.

Jag anser att det är ganska farligt att vi som rikspolitiker går ut och hoppar på en specifik skola på ett negativt sätt och skadar dess rykte. Har Jan Backman funderat över vad som kan ske i förlängningen när vi gör sådana uttalanden i kammaren?

Anf. 240 JAN BACKMAN (m) replik:

Herr talman! Det kanske Birgitta Sellén skulle ha tänkt på inte bara när det gäller Färnebo utan också när kulturministern var här i kammaren och spred rykten om Stockholms kulturpolitik.

Jag har gått igenom den hemsida som folkhögskolan har på Internet. Jag har sett att det står att man bedriver en verksamhet där civil olydnad ingår som ett moment. Jag har ingen anledning att misstänka att man far med villfarelse i sin egen information på sin hemsida.

Anf. 241 DAN KIHLESTRÖM (kd):

Herr talman! Precis som Tasso Stafílidis förut sade kände också jag en viss vind av kyla här i kammaren, men jag känner mig varmare igen

just nu. Jag tycker att det är viktigt med debatt. Vi ska ha en debatt. Den ska vara saklig och konstruktiv. Jag tycker också att vi ska föra debatten med glimten i ögat, och det är så jag upplever att vi gör, vi ledamöter i kulturutskottet.

Herr talman! Efter många inlägg i denna kulturdebatt vill jag bara kort belysa några viktiga områden, nämligen folkrörelsearkiven och folkbildningen. Kristdemokratiska ståndpunkter på dessa områden finns – eftersom det också handlar om budgeten – i vårt särskilda yttrande. Jag har därför inget särskilt yrkande, men självfallet står jag bakom alla kristdemokratiska reservationer och synpunkter.

Herr talman! I vår kristdemokratiska kulturmotion med anledning av budgetpropositionen förordar vi att folkrörelsearkiven bör få del av de medel som regeringen avsatt till den breda satsningen på industrisamhällets kulturarv. Det finns förstås en tanke från vår sida med detta förslag. Låt mig konstatera att majoriteten i utskottet anser att våra motionsförslag är angelägna, men man hänvisar till att en särskild delegation arbetar med frågan.

I den aktuella kulturdebatten och särskilt när vi talar om vårt gemensamma kulturarv nämns ofta arbetarnas historia och industrisamhällets kulturarv. Jag har inget emot detta, tvärtom. Det är en mycket viktig del av vår historia.

I förra veckan deltog jag tillsammans med flera andra ledamöter i kulturutskottet i Riksantikvarieämbetets höstmöte. Temat var Kulturarv och tillväxt. Flera föredrag handlade om intressanta projekt med industrihistorisk inriktning. Särskilt intressant är det när mötesplatser skapas där historia, nutid och framtid möts.

Det är viktigt att satsningen på industrisamhällets kulturarv, folkrörelsearkiven och för den delen också Arbetarrörelsens arkiv ses som en helhet. Vi vet att folkrörelsearkiven sedan länge arbetat konkret och aktivt på detta område. Det finns nog ingen industriort eller bruksort i landet som inte har eller har haft ett mer eller mindre omfattande folkrörelseliv. Det kan handla om nykterhetsrörelser, idrottsrörelser, fackföreningar och kyrkor.

Genom arkivmaterial kan vi få en god bild av hur arbetarna, tjänstemännen, de hemarbetande och barnen hade det både i sitt arbete och på sin fritid. Det ideella engagemanget färgas ju alltid av den aktuella livssituationen. Tänk vad ett foto, en affisch, ett brev eller varför inte ett protokoll kan berätta om det kulturarv där många av oss har våra rötter!

Aktiva insatser måste också till för att företagens arkiv också förs till folkrörelsearkiven. Tänk att på samma ställe få tillgång till arkiv från statliga och kommunala sektorn, folkrörelserna och företagen! Det är därför som vi slår ett extra slag för folkrörelsearkiven när vi talar om industrisamhällets kulturarv.

Herr talman! Så några ord om folkbildningen. Genom den lokala och sociala förankringen är folkbildningen viktig för att bredda både kulturintresset och demokratiarbetet i Sverige. I budgetpropositionen står det: "Folkbildningens roll är också i dag en fråga om att försvara, vitalisera och utveckla demokratin. – – – Många kan känna en vanmakt inför en samhällsutveckling som man tror sig inte kunna påverka." Kristdemokraterna delar denna uppfattning.

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Med tanke på det som vi läst under de senaste veckorna i tidningarna och med tanke på den aktuella debatten om medborgarnas delaktighet i den politiska processen är det viktigt med konkreta initiativ på området. Regeringen har ju också uttalat behovet av information, utbildning och bildning på olika områden. Initiativ har också tagits, t.ex. En levande historia, EMU-studier, millennieskiftet m.m.

Delaktigheten i den politiska processen torde vara ett prioriterat område. Kristdemokraterna föreslår därför att regeringen initierar en bred folkbildningssatsning om demokratin och om medborgarnas delaktighet i den politiska processen.

Herr talman! Slutligen föreslås i budgetpropositionen att 10 miljoner ska anvisas till försöksverksamhet inom folkhögskolor och studieförbund. I dag med så många konkurrenssituationer där både folkhögskolor och studieförbund måste använda sin fulla fantasiförmåga för att locka deltagare till kurser och cirklar vet jag att både Folkbildningsrådet och studieförbunden själva initierar olika projekt och nya verksamhetsformer. Förslaget från regeringen blir bara ett onödigt petande, tycker jag. Vi föreslår därför att de 10 miljonerna förs över till det samlade anslaget för folkbildningen.

Anf. 242 HILLEVI LARSSON (s):

Herr talman! Jag vill gå in på det som jag tycker är allra viktigast just nu när det gäller arkiv och kulturmiljöer, och det är tre utvecklingstendenser i fråga om arkiv och tre projekt beträffande kulturmiljön.

Det första när det gäller arkiv är kyrkans skiljande från staten. Detta får naturligtvis enorma konsekvenser på arkivområdet. Det handlar om att leverera arkivmaterial, mikrofilmer, kyrkobokföringshandlingar och naturligtvis mottagande och överförande från kyrkoarkiven. Detta är det första området som jag vill ta upp.

Det andra området gäller de regionala arkivens växande betydelse. Släkt- och hembygdsforskning håller på att utvecklas till en riktig folkrörelse. Därför föreslår vi också att extra resurser läggs på detta.

Det tredje området när det gäller arkiv är den elektroniska revolutionen som håller på att utvecklas mer och mer. Jag var inne på detta i början när jag talade om mikrofilmning av kyrkobokföring.

Det gäller också att säkra bevarandet av elektronisk information i största allmänhet, eftersom e-post-utvecklingen spränger alla gränser mer och mer. Information sker mer genom elektroniska medel och mindre genom papper. Då är det naturligtvis intressant att bevara detta för eftervärlden, så att forskare i framtiden kan titta tillbaka på hur vi hade det.

När det gäller den elektroniska revolutionen finns det också fantastiska möjligheter att tillgängliggöra materialet både för forskare och för allmänhet.

Jag var tidigare inne på släkt- och hembygdsforskning. Självfallet är det fantastiskt – om man har rötter i hela landet – att man kan gå till ett enda ställe, till vilken dator som helst och söka i arkiven över hela landet. Man behöver alltså inte resa runt. Detta underlättar givetvis också forskarnas arbete. Det här är en väldigt viktig utveckling.

Detta berör också ett projekt som kallas Kulturarvs-IT, som jag senare ska gå in på under rubriken Kulturmiljö när jag tar upp de tre projekten.

Angående kulturmiljön är grundprincipen densamma som för arkiv. Det handlar om att bevara och vårda. I arkiven är det mest papper som bevaras. Inom kulturmiljön handlar det om byggnadsvård, fornminnesvård, landskapsvård och t.o.m. arkeologiska undersökningar.

Ett väldigt intressant projekt i det här sammanhanget är Storstädernas kulturmiljö, och det ligger inom ramen för propositionen *Utveckling och rättvisa – politik för storstaden*. Det är bra att man bevarar kulturhistoriskt intressanta byggnader. Det ökar också trivseln för dem som bor i staden.

Det andra projektet gäller industrisamhällets kulturarv. Detta är extra intressant med tanke på att vi är på väg in i informationssamhället. I Malmö som jag kommer ifrån har massor av industrier gått i graven under kort tid: varvsindustri, tekoindustri, gummiindustri osv. Det gäller nu att bevara det som kan vara intressant för eftervärlden. Därför är detta projekt väldigt viktigt. Annars riskerar industrisamhället att bli en förlo-rad tidsålder.

Det har tillsatts en delegation, och jag tycker att det vore positivt om den kunde tränga in i ämnet och göra sina egna prioriteringar. Sedan får den naturligtvis återkomma till regeringen med förslag. Men jag tror att det där kan finnas en kunskapsbank som är väldigt intressant.

Det tredje projektet under avsnittet Kulturmiljö var projektet om kultursarvs-IT, som jag under punkten om arkiv lovade att återkomma till. Detta projekt förenar två goda syften. Dels ger det möjligheter för arbetshandikappade att få anställning, dels ökar det tillgängligheten när det gäller kulturarvet. Jag var inne på tidigare att vanliga människor och forskare skulle kunna få tillgång genom digitalisering.

Detta projekt kommer att innebära 14 miljoner kronor årligen, som alltså kan tillföra både de arbetshandikappade och vanliga människor, som får bättre tillgång, någonting.

Detta var de viktigaste punkterna, som jag ser det, på dessa två områden. Jag yrkar bifall till hemställan i kulturutskottets betänkande.

Anf. 243 GUNILLA TJERNBERG (kd) replik:

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till Hillevi Larsson. Hon berörde inte den del jag ska ta upp i sitt anförande, men jag vill ändå ställa frågan till Hillevi Larsson. Jag tänker ta upp musik- och kulturskolorna.

För ett år sedan diskuterade vi här i kammaren musik- och kulturskolornas situation ute i landet. Samtliga partier var överens om att det är viktigt att musik- och kulturskolorna får känna att de är viktiga och att vi vill utveckla och stärka dem. Med anledning av detta vill jag fråga Hillevi Larsson om hon inte anser att det är ett problem när dessa signaler inte får genomslag ute i landets kommuner.

Jag berörde i mitt anförande just min hemkommun Umeå, men låt oss släppa den just nu. Umeå kommun styrs av socialdemokrater och vänsterpartister. Där har dessa krav på kraftfulla besparingar ställts just på musik- och kulturskolan. Hela den verksamheten stod inför att fullständigt raseras.

Ser Hillevi Larsson något problem när diskussionen och debatten här i kammaren och i riksdagen inte stämmer överens med vad som händer ute i landet, t.ex. i en socialdemokratiskt och vänsterpartistiskt styrd kommun?

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 244 HILLEVI LARSSON (s) replik:

Herr talman! Jag kan börja med att konstatera att detta inte ligger under det område jag tog upp i mitt anförande, alltså arkiv och kulturmiljö. Men jag kan naturligtvis ändå kommentera det.

Detta berör den diskussion som jag tycker att vi har varit inne på nästan hela kvällen. Vi har tagit upp kommunala exempel – Stockholm och Göteborg – och det har blivit en väldigt teknisk diskussion kring hur det är i den enskilda staden.

Vi är naturligtvis inte alla lika insatta i alla frågor. Gunilla Tjernberg är säkert mycket mer insatt i hur det är i Umeå än vad jag är, och jag är kanske mer insatt i hur det är i Malmö eftersom jag kommer därifrån. Det är väldigt svårt att kommentera detta.

Sedan måste man också skilja på rikspolitik och kommunalpolitik. Jag kan inte uttala mig om vad alla socialdemokratiskt styrda kommuner i detta land hittar på. Jag måste säga att jag inte har tillräcklig information om just exemplet Umeå för att kunna uttala mig. Är det verkligen så att det har skurits, och i så fall varför? Vilka prioriteringar har gjorts, och vilka diskussioner har förts? Jag har svårt att uttala mig om det.

Anf. 245 GUNILLA TJERNBERG (kd) replik:

Herr talman! Hillevi Larsson anser att hon inte kan diskutera denna fråga utifrån en enskild kommun. Vi är överens om det. Men en av Hillevi Larssons partikolleger här i kammaren – jag nämner Annika Nilsson – valde att säga ungefär så här i en debatt med, tror jag, en moderat: Delar moderaterna här i riksdagen den syn som man har här i kommunen? Vi har också hört kulturministern angeläget föra en debatt på en annan nivå än riksdagsnivån.

Jag vill bara fråga Hillevi Larsson om det är socialdemokraternas politik som ska genomsyra hela det politiska spektrumet. Då borde Hillevi Larsson vara angelägen om att den politiken genomsyrar hela landet. Då är jag inte inne på hur det ser ut i en enskild kommun. Det var ett exempel jag tog upp. Det handlar om att visa på en bild som är trovärdig, från de beslut som fattas i riksdagen och de debatter som förs här till det som händer i socialdemokratiskt styrda kommuner. Det är en politisk fråga.

Anf. 246 HILLEVI LARSSON (s) replik:

Herr talman! Jag kommer inte att stå i denna talarstol och försvara allt som alla socialdemokrater i hela detta land gör i enskilda kommuner – speciellt inte i de fall där jag inte är insatt i frågan. Självfallet är det olika från fall till fall. Det är olika beroende på hur kommunerna är och på vilka människor som där sitter. Jag vill inte dra alla över en kam, vare sig borgerliga eller socialdemokratiska.

Jag måste också säga att jag inte vet hur det har resonerats i detta fall i Umeå och om det verkligen är så att musik- och kulturskolorna har fått stryka på foten. Vad beror det på? Kanske handlar det om att trygga ekonomin för framtiden, så att det kan komma anslag till andra delar också och inte bara till musik- och kulturskolan. Jag kan inte uttala mig. Jag kan inte ens stå här och säga att det är fel om det är så, eftersom jag inte vet bakgrunden. Det är en prioriteringsfråga.

Anf. 247 DAN KIHLESTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Jag hade inte tänkt att förlänga debatten, men eftersom Hillevi Larsson berör samma område som jag tog upp i mitt anförande vill jag ändå ställa en fråga till henne. Hon pratar väldigt mycket om arkiven och den viktiga uppgift som de olika arkiven har. Hon kom också in på industrisamhällets kulturarv och talade om delegationens arbete.

Jag tycker att det är viktigt att fundera på skillnaden mellan en delegation och en utredning. En utredning tittar lite mer, jobbar framåt och kommer med förslag, men jag uppfattar en delegation mer som en arbetsgrupp på området som kommer med mer konkreta förslag som man kan omsätta ganska fort. Hillevi Larsson talade om att detta är angeläget.

Jag vill ställa några frågor. Hillevi kanske lyssnade på mitt anförande om folkrörelsearkivens viktiga roll när det gäller industrisamhällets kulturarv. Jag skulle vilja höra hur Hillevi Larsson ser på det och om hon tycker att folkrörelsearkiven fyller en viktig funktion och kanske t.o.m. kan tänka sig att föra över lite resurser till folkrörelsearkiven på detta område.

Anf. 248 HILLEVI LARSSON (s) replik:

Herr talman! Jag kan säga att det område jag var inne på tidigare när jag talade om de regionala arkivens växande betydelse även innefattar folkrörelsearkiven. Där säger vi att folkrörelsearkiven måste bli en mer integrerad del av den regionala kulturpolitiken. Därmed lyfts folkrörelsearkiven fram, och naturligtvis även de delar som handlar om kulturarvet.

När det gäller delegationen tycker jag att denna först kan få komma med sina konkreta förslag, och när den lämnar över dessa till regeringen kan man ta en diskussion. Givetvis har vi inget direkt emot detta, men det känns som att vi inte vill föregripa arbetet. Låt den göra sina prioriteringar när den tiden kommer.

Anf. 249 DAN KIHLESTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Jag har förståelse för det, men precis som jag kan väl Hillevi Larsson ha en åsikt i frågan och tycka. Då var min fråga om Hillevi Larsson tycker att folkrörelsearkiven fyller en viktig roll också när det gäller det industrihistoriska kulturarvet. Kan hon tänka sig att de därmed får del av resurserna, så att man kan föra till allt det jag pratade om? Det gäller allt från foton till affischer, företagsarkiv osv., som jag tycker fyller en viktig funktion i detta sammanhang.

Anf. 250 HILLEVI LARSSON (s) replik:

Herr talman! Jag håller med om att det finns väldigt mycket intressant material i folkrörelsearkiven. Jag tror även att delegationen kommer att komma fram till detta. Det känns som om det inte är någon mening med att lägga sig i alltför mycket i delegationens arbete. Om allting är klart från början när det gäller vad som ska prioriteras är det ingen mening med att ha en delegation.

Jag kan hålla med om att det är viktigt med folkrörelsearkiv. Jag tror att delegationen kommer att ta med det. Gör den inte det kommer trycket på den att vara starkt.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 251 ROY HANSSON (m):

Herr talman! Jag avser att debattera idrotts-, ungdoms- och lotterifrågor. Det mesta av detta har nyligen debatterats och beslutats varför jag kommer att vara kortfattad.

De viktigaste frågorna när det gäller idrotten är dopning, idrottens finansiering, idrotten i skolan och idrottens skattefrågor.

Det är glädjande att frågan om att säkerställa åtgärder mot dopning nu finns med. Jag förutsätter att det gäller såväl Dopinglaboratoriet i Huddinge som Dopingjouren. Jag har utgått från att det besked vi fick i kammaren av ansvarig minister när idrotten debatterades nyligen gäller. Jag avser då att åtgärder mot dopning ska vara långsiktiga. Jag hoppas att det förslag som diskuteras vid presskonferenser slutligt kommer att fastställas.

Herr talman! En viktig fråga för idrotten är finansieringen av verksamheten. Självfallet är det bra om idrotten har möjlighet att påverka intäkterna och så långt som möjligt kontrollera sina inkomster. En betydelsefull inkomstkälla har av tradition varit spel- och lotterier. Dessvärre har idrottens andel av den svenska spelmarknaden minskat under de senaste åren, och det dramatiskt. Bingolotto har till en del kompenserat detta, och det har varit en välkommen inkomstkälla för idrotten. Jag hoppas att den nu verksamma lotteriutredningen kommer med förslag som stärker idrottens egenfinansiering. Jag återkommer till det senare.

Herr talman! Vid debatten för någon vecka sedan var alla som deltog – ansvarig minister och företrädare för alla partier – överens om betydelsen av idrott i skolan. Det kommer nu signaler om ungdomars bristande kondition, om ökad vikt och om ökad sjukfrånvaro. Det är tydliga tecken på bristande fysisk aktivitet i och med att det är mindre idrott och annan aktivitet. Jag beklagar att det har blivit så.

Från kamrater inom försvaret har jag fått reda på att många av våra nyinryckta 18–19-åringar har så dålig kondition och en så låg fysisk status att särskilda åtgärder måste vidtas för att det ska vara möjligt för dem att fullgöra tjänstgöringen. Jag blev därför upprörd i förra veckan när det kom en signal om att ämnet idrott i skolan skulle minskas. Jag kan meddela att jag i denna fråga har interPELLERAT skolministern. Jag hoppas att ministern i den debatten meddelar att regeringen kommer att verka för en ökning av idrott och fysisk aktivitet i skolan. Jag hoppas att våra skolledare och lärare inser betydelsen av rörelse och planerar för detta.

Herr talman! En fråga som påverkar idrottens finansiering är idrottens beskattning. Det handlar främst om mervärdesskatt för de föreningar som driver idrottsanläggningar. En liten ideell förening belastas av mervärdesskatt. Det är något som stora föreningar som driver verksamhet i bolagsform – eller en kommun som driver en anläggning – inte belastas av. En annan lite olustig sak är att det i vissa fall utgår mervärdesskatt vid spelarövergångar. När det gäller den reklamskatt som belastar idrotten är det tveksamt om den överensstämmer med gällande regler. I idrottsdebatten uppfattade jag att det möjligen kommer förslag från regeringen som rättar till dessa orättfärdiga skatter för idrotten. I så fall är det välkommet, och det kommer att bidra till en förbättring av idrottens ekonomi.

Den andra frågan som debatterades och som riksdagen fattade beslut om gällde ungdomar. Det som var fel med majoritetsbeslutet var att det i alltför hög grad gick ut på att man ska styra ungdomar och ungdomars verksamhet. Jag är övertygad om att det är en felsyn. Det går inte att styra in dagens ungdomar i gamla strukturer. Våra ungdomar låter sig inte styras, och det är bra. Det innebär inte att de som är unga i dag är ointresserade av t.ex. politik. Det visar sig att valdeltagandet bland unga inte minskar, men intresset tar andra former än tidigare. Talet om ungdomspolitik synes därför vara något felaktigt. Det är cirka en miljon människor som är mellan 15 och 25 år. Det är ingen enhetlig grupp. Det bör inte finnas någon särskild politik för dessa människor. Dessa medborgare är i högsta grad en del av vårt samhälle, och de ska behandlas som vilka medborgare som helst. Däremot måste kanske politiken förändras och anpassas så att den passar nutidens unga.

När det gäller Ungdomsstyrelsen har vi en annan inriktning, naturligtvis enligt vad jag anförde tidigare. Uppgifter för styrelsen ska begränsas, och det måste vara möjligt att lösa dessa uppgifter utan att det finns ett särskilt statligt verk eller en särskild styrelse. Detta är ett led i att komma bort från centralstyrning på ett område som i alla fall inte låter sig styras.

En fråga som är angelägen gäller ungdomarnas arbetsmarknad. De unga har svårt att hävda sig på arbetsmarknaden. Det är därför viktigt att regelsystem snarast ses över och att det införs andra sätt för utbildning. Herr talman! På detta område är jag pessimistisk. Det verkar inte som om den nuvarande regeringen vare sig vill eller förmår komma med något förslag. Detta innebär att många unga måste vänta ännu ett antal år i tröstlös arbetslöshet eller med mer eller mindre konstlade arbetsmarknadsåtgärder. Dessbättre tar många ungdomar saken i egna händer och ordnar jobb själva. De kanske söker sig till ett annat land, trots otidsenliga regler på vår arbetsmarknad.

Herr talman! Jag ska kort beröra spel och lotterier.

Jag ser fram emot Lotteriutredningens förslag i början av nästa år. Det var aviserat att förslag skulle komma i höst, men nu blir det tydligen inte så. Möjligen kan det vara bra om det därigenom kommer ett mer genomarbetat och genomtänkt förslag. Senare ser jag med spänning fram emot en proposition i detta ärende där det finns förslag om förändring och modernisering av nuvarande regler. Jag har tidigare framhållit betydelsen av att man ökar andelen för idrotten och andra ideella organisationer för att förbättra ekonomin för dessa organisationer. Jag tror att utredningen arbetar med denna inriktning. Om så inte är fallet tror jag att många blir besvikna.

Jag tror vidare att vi får se nya spelformer. Det är viktigt att idrotten får del av dessa tillkommande spel. Jag tror också att vi på något sätt måste inse att det kommer internationella spel. Det finns redan i dag. Den som vill kan spela på t.ex. Internet. Det innebär att avkastningen då kommer andra länder till del. Naturligtvis ska spelmarknaden i Sverige vara så utformad att avkastningen från spel kommer idrottsrörelsen i Sverige till del.

Herr talman! Avslutningsvis ska jag beröra utnyttjande av samlingslokaler. Jag tror att det i större utsträckning än tidigare gäller att merutnyttja samhällsägda lokaler. Nu används lokaler för ett ändamål dagtid,

Prot.
1999/2000:42
8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

och på kvällen är de tomma. Andra lokaler är tomma på dagen för att användas på kvällen. Det är inte ett rimligt utnyttjande av tillgängliga lokaler. Nu vet jag väl att det kan vara svårt att merutnyttja lokaler, så som de nu är utformade. Men jag tror att anpassningsåtgärder kan råda bot på detta. Efterhand som förnyelse sker ska anpassningsåtgärder ske framsynt, så att det går att utnyttja lokaler både på dagar och på kvällar. Jag hoppas att det kommer en översyn när det gäller hur lokalförsörjningen ska tillgodoses på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt.

Anf. 252 ANNE-KATRINE DUNKER (m):

Herr talman! Det har understundom varit en märklig debatt i kammaren den här eftermiddagen och kvällen. Åtminstone jag – och jag tror att det är många fler med mig – har känt mig utanför, eftersom man mestadels har diskuterat Stockholmspolitik. Det hoppas jag att vi framgent kan diskutera i Stockholms stadsfullmäktige och inte här i kammaren.

Jag ska tala om konstnärers villkor och talboken i mitt anförande.

I den globala värld som vi lever i, där allting rör sig förhållandevis fritt, är det viktigt att respektera både den egna kulturen och den kultur som man möter hos andra människor eller i andra länder. Det är också viktigt att respektera att varje enskild människa har sin önskan och sin syn på vad som är kultur.

Vi lever i ett konsumtionssamhälle, och de varor och tjänster som vi konsumerar byter skepnad i en allt snabbare takt. Så gör också de kulturella. Att i den världen försöka driva samhällsfrågorna utifrån en gammaldags struktur, som socialdemokraterna vill, fungerar inte. Det gamla samhällets storskaliga strukturer är upplösta. Ny teknik skapar nya möjligheter, och detta förändrar kulturpolitikens roll. Tyvärr handlar fortfarande alltför mycket av kulturpolitiken om byråkrati och om att fördela resurser. Det innebär, herr talman, att någon annan styr. Det handlar inte bara om konsumentens val utan också om kulturskaparnas villkor.

I propositionen skriver man att ett av målen är att främja kulturell mångfald, konstnärlig förnyelse och kvalitet och att därigenom motverka kommersialismens negativa verkningar. Kulturministern pratade för övrigt just om kommersialismens negativa verkningar, men hon förklarade aldrig vad hon menade med det. Därför undrar jag vilka negativa verkningar det är som man talar om. Är det bättre att dela ut allmosor än att kulturskaparna ges möjligheter att försörja sig på sitt arbete?

Vi moderater anser att sysselsättnings- och skattepolitiken måste utformas så att också våra konstnärer kan överleva på utfört arbete och inte tvingas att leva av bidrag. Här finns många förslag som skulle gynna alla företagare – de flesta konstnärer beskattas som företagare. Avdragsrätt för kultursponsring samt att tillåta företag och institutioner att göra avdrag för konst och konsthantverk skulle gynna både konstnären och näringslivet och dessutom öka utbytet och kontaktnätet dem emellan. Det är också viktigt att göra generösa bedömningar för avdrag för genomförda studieresor och andra kostnader som följer med verksamheten. Arbetsmarknadsåtgärder som snedvrider konkurrensen måste ses över och begränsas så att inte de professionellt verksamma slås ut. Även tillfälliga eller kortare kulturstipendier eller konstnärsbidrag ska berättiga till pensionspoäng. Den individuella visningsersättningen ska fördelas på ett sådant sätt att alla yrkesverksamma konstnärer som uppfyller rimliga

kvalitetskrav ska kunna komma i fråga, och ersättningen ska fördelas av Konstnärsnämnden.

Detta är några av de moderata förslag som ger alla våra kulturskapare större möjligheter att leva på utfört arbete och som därmed också minskar behovet av offentliga insatser.

Jag går så över till talboken och delaktighet för alla på jämlika villkor. I FN:s standardregler som antogs år 1993 står det att man ska ge människor med funktionshinder försäkran om delaktighet och jämlikhet i samhället. All kultur ska med andra ord vara tillgänglig för alla människor.

Den första talboken föddes i USA år 1931 och framställdes med s.k. *jumbo braille books*, böcker som framställdes med större punktskriftsceller än vad som är standard. Redan året efter, 1932, lanserades den första talboken på grammofoonskiva. I Sverige kom den första skivan ut år 1938.

I vårt land beräknas de läshandikappade vara minst 335 000 personer, eller ca 4 % av landets befolkning. Enligt Talboksbiblioteket finns det i dag drygt 54 000 titlar talböcker. Det kan låta som många titlar, men jämfört med vad vi som inte behöver talböcker har att tillgå har vi betydligt fler böcker att tillgå än vad de läshandikappade har. För att ge läshandikappade bättre service måste biblioteken också kunna erbjuda fler digitala böcker. I dag finns det mest analoga böcker.

Ett stort problem för många barn med funktionshinder är att det kan vara svårt för föräldrar till funktionshindrade barn, eller funktionshindrade föräldrar till barn utan funktionshandikapp, att få tillgång till dessa läroböcker så att de kan hjälpa sina barn med läxorna hemma.

Läromedelssituationen är i många fall dålig och studielitteraturen ofta försenad eller inte ens tillgänglig på rätt medium. Därför måste läromedelsproduktionen få tillräckliga anslag som kan tillgodose de behov som finns.

Det är glädjande att regeringen i denna budget återställt anslaget efter förra årets besparing. Vi moderater anser dock att det inte räcker och vill därför öka anslaget ytterligare. Ska alla läshandikappade få tillgång till så många talböcker som möjligt måste det finnas tillräckligt med resurser.

Till sist, herr talman, skulle jag vilja bemöta Charlotta Bjälkebring, som tyvärr verkar ha lämnat salen, och andra som har sagt att moderat kulturpolitik är torftig och bara skulle komma ett fåtal till del. Tvärtom skulle jag vilja säga att den kulturpolitik som styrs av moderat politik innebär mindre byråkrati och mer möjligheter för alla att uppleva kultur utifrån det öga som var och en har i kulturupplevelsen – just det som Tasso Stafilidis tog upp apropå skillnaden mellan när han såg *Romeo och Julia* och när Annika Nilsson gjorde det. Den betydelsen är viktig, och det är den som vi från moderat håll också vill ska kunna påverka. Om man jämför med andra länder kan man se att många andra länder har ett betydligt lägre anslag till kulturens område, men man har ett större engagemang och fler människor som är ute och besöker de olika kulturella evenemangen. Och det handlar inte om olika klasser, utan folk går praktiskt taget man ur huse.

Därför skulle jag vilja säga: Moderat kulturpolitik är ingalunda torftig, tvärtom!

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Anf. 253 JAN BJÖRKMAN (s):

Herr talman! Tredje gången gillt – så skulle man kunna beskriva riksdagens beslut kring frågan om placeringen av ledningen för Statens sjöhistoriska museer. Frågan har ju levt i denna kammare åtminstone sedan 1996. Under förra året behandlade riksdagen frågan såväl vår som höst och konstaterade då att ledningsfunktionen för SSHM skulle lokaliseras till Blekinge och Karlskrona. Många goda skäl för denna lokalisering har också redovisats vid olika tillfällen i denna kammare och också i det betänkande som nu behandlas.

Jag ska därför inte uppehålla mig vid det utan nöjer mig med att konstatera att det var med stor förvåning man i regeringens budgetproposition kunde läsa att regeringen gjorde ställningstagandet att inte fullfölja riksdagsbesluten om flyttning. Uppenbarligen föll kulturutskottets och riksdagens uppmaning från förra hösten om en skyndsam beredning av ärendet på hälleberget.

Regeringen anger att det vid en samlad bedömning kan konstateras att förutsättningarna för en lokalisering har ändrats. Vilka dessa förändrade skäl emot skulle vara är enligt min mening svårt att se. Det sakläge som låg till grund för riksdagsbeslutet har inte förändrats sedan riksdagen fattade sitt beslut om flyttning. Möjligen kan man säga att motiven för Karlskrona har stärkts ytterligare genom det faktum att örlogsstaden Karlskrona har förts upp på Unescos världsarvslista.

Desto mer glädjande är det att som motionär kunna konstatera att kulturutskottet nu för tredje gången och med stor tyngd ger regeringen ett tydligt uppdrag att fullfölja riksdagens tidigare beslut. Vi motionärer, de socialdemokratiska riksdagsledamöterna från Blekinge, ser med stor tillfredsställelse på att utskottet bifaller motionen och därmed håller fast vid det tidigare beslutet, och också anger att medel ska fram i den ekonomiska vårpropositionen år 2000 för genomförande år 2001. Låt oss hoppas att detta uppdrag till regeringen är så tydligt att vi slipper besluta om denna punkt ytterligare en gång, en fjärde, i denna kammare.

Herr talman! Jag är tacksam för kulturutskottets ställningstagande när det gäller lokaliseringen av ledningsfunktionen för SSHM och ser med förtröstan fram emot riksdagsbeslutet i ärendet.

Anf. 254 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Herr talman! Ytterst kort: Jag hade inte trott att den här kvällen skulle sluta med att jag stod i min bänk och försvarade kulturministern. Det har inte varit vad som framkommit tidigare under kvällen. Men nu gör jag det.

I den utredning som har gjorts, Jan Björkman, har faktiskt sakkunniga och anställda, även i Karlskrona, sagt att det finns mycket i beslutet, t.o.m. en majoritet av dess delar, som visar att det är för tidigt att fatta ett beslut. Det har också framkommit, om jag inte är helt felunderrättad, att man på politiskt håll i Karlskrona också anser att beslutet fattas för tidigt.

Jag ville bara upplysa Jan Björkman om att så förhåller det sig. Jag litar väldigt mycket på sakkunskapen och stöttar kulturministern i detta ärende.

Anf. 255 JAN BJÖRKMAN (s) replik:

Herr talman! Elisabeth Fleetwood väljer ju själv vem hon vill stötta. Om hon väljer att stötta kulturministern i kväll så inte mig emot.

För min del är det så att besluten fattas i Sveriges riksdag, och regeringen förbereder och verkställer de besluten. Det jag konstaterade var att jag litar på kulturutskottets bedömning – den som gjordes förra våren, den som gjordes förra hösten, den som görs nu och den som ska göras en fjärde gång om inte beslutet nu skulle leda till handling, vilket jag utgår från.

Mot den bakgrund man kan se här, Elisabeth Fleetwood, tycker jag inte att det är för tidigt att fatta det här beslutet.

Jag känner inte till några politiska kretsar i Karlskrona med omnejd som skulle vara emot bedömningen att ledningen för de sjöhistoriska museerna ska placeras i Karlskrona. Jag tror att jag känner till länet ganska väl och vet också vilka politiska bedömningar som har gjorts där.

Det är möjligt att jag, om jag hade varit i motsvarande läge som Elisabeth Fleetwood, hade försvarat Stockholms färger. Men jag tycker att de riksdagsbeslut som är fattade hittills är väl grundade och att de underlag som de är fattade på är väl bearbetade. Fakta är ju också kända, som Elisabeth Fleetwood nämner. Men likafullt har kulturutskottet gjort den samlade bedömningen, vilket jag tycker är klokt, att man ska återkomma med detta förslag till beslut som jag tycker är oerhört positivt och välgrundat.

Anf. 256 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik:

Herr talman! Jag är väl medveten om att besluten fattas här. Jag är väl medveten om att vi kanske har lyssnat på olika röster på olika håll. Men det kvarstår att om man lyssnar på dem som är engagerade i verksamheten rent yrkesmässigt, studiemässigt, så är motståndet mot detta beslut ganska starkt.

Jag är ledsnad att behöva säga att jag uppfattar detta beslut i utskottet som mer politiskt än något annat.

Anf. 257 JAN BJÖRKMAN (s) replik:

Herr talman! När det gäller att lyssna på röster är väl den tydligaste rösten som jag har lyssnat på kulturutskottets, och jag antar att Elisabeth Fleetwood har ett visst förtroende för kulturutskottet. Jag kan bara avsluta med att konstatera att det har jag.

Anf. 258 WILLY SÖDERDAHL (v):

Herr talman! Jag ska beröra tre delar i betänkandet. Först ska jag anknyta till det som Jan Björkman avslutade med.

I kulturutskottets betänkande finns det något som jag tror är unikt. För tredje gången uttalar utskottet sin mening att ledningen för Statens sjöhistoriska museum ska flyttas till Karlskrona. Två gånger har regeringen och riksdagen fått i uppdrag att åtgärda utskottets förslag. Nu är det tredje gången som riksdagen har att ta ställning till samma förslag. Det måste väl ändå ses som väldigt anmärkningsvärt att regeringen inte vid de två tidigare tillfällena verkställt vad riksdagen beslutat.

Från Vänsterpartiets sida har vi under allmänna motionstiden motionerat om att flyttning bör ske. Flera motioner med samma syfte finns

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

också från andra partier. Utskottet har nu åter uppmanat regeringen att verkställa beslutet om flyttning av ledningen för Statens sjöhistoriska museum.

Ett skäl som inte har nämnts tidigare är att chefen för museet har fått ett annat jobb. Den nya chefstjänsten, förlagd till Karlskrona, kunde nu alltså annonseras ut. Därigenom minskar en del av kostnaderna.

Det är väl ändå inte möjligt att regeringen går emot andemeningen i tre på varandra följande riksdagsbeslut. Jag är mycket glad att utskottet på ett så tydligt sätt som framgår av betänkandet står fast vid att en flyttning av ledningen nu ska ske.

Herr talman! Det andra jag vill ta upp är folkbildningen, som enligt regeringen har bedrivit en verksamhet som väl uppfyllt de krav som ställts för statsbidrag till folkbildningen under budgetåret 1998. Vi instämmer i detta och är glada för att vi i budgetförhandlingarna fick gehör för kravet att återställa de 10 miljoner som togs bort budgetåret innan.

Den ambitionsökning som vi har ålagt folkbildningen måste också synas i resurstilldelningen. Moderata samlingspartiet föreslår en minskning av anslaget, och det är väl bra att man inom folkbildningen får klart för sig att olika partier tillmäter folkbildningens insatser olika betydelse. Övriga partier inom det borgerliga blocket har en annan syn vad gäller folkbildningen. Som någon har sagt här tidigare är det inte utan att man undrar hur en borgerlig regering hade handskats med denna fråga.

Det tredje, herr talman, som jag vill ta upp är stödet till friluftorganisationerna. Jag är positiv till att frilufts- och främjandeorganisationerna får ett eget anslag. Bland aktiva inom föreningslivet som ej sysslar med idrott förvånar man sig över uttrycket idrottsminister. Nu finns det väl ingen sådan officiell beteckning, men jag ser det ändå som ett steg mot en förenings- och folkrörelseminister nu när friluftorganisationerna speciellt lyfts fram. Jag ser det alltså som ett första steg och ser fram emot att få bidra till att ytterligare steg i denna riktning tas.

Anf. 259 RIGMOR STENMARK (c):

Herr talman! Att kultur är mycket visar den här dagen på.

Att besöka museer och inhämta allt vad de har att ge, att känna historiens vingslag, att skaffa sig kunskap om sina egna rötter och att få aha-upplevelser är en källa till glädje. Det ger avkoppling och ork att gå vidare i vardagen. Det går inte att förneka.

Men, herr talman, att se, lyssna och uppleva levande kultur med bl.a. spelemän som utövar sin konst är för mig ett snäpp högre. Vågar jag säga det i denna kulturintresserade kunniga grupp, som till större delen, vad jag förstår, utgörs av kulturutskottets ledamöter?

Att dessutom kunna förena kultur med annan samhällelig verksamhet, som utbildning och arbetstillfällen, gör inte det hela sämre. Tvärtom känner många då en fullständig glädje och tacksamhet.

Jag vill i mitt anförande ta upp endast en fråga där jag har sett att kultur kan ge många positiva effekter. Det är som ni förstår folkmusikinstitutet i Tobo, det s.k. Eric Sahlström-institutet. Namnet kommer från den kände riksspelmannen, som jag själv haft förmånen att lyssna till ett flertal gånger.

I likhet med många norduppländska bruk kämpar Tobo bruk en god kamp för sin överlevnad. Man har tagit till vara det som är unikt för

Norduppland och har ett verkligt levande intresse för folkmusik, sprunget från många eldsjälar som har fört arvet vidare.

I denna miljö finns nu ett folkmusikinstitut – det första i sitt slag i Sverige – tack vare eldsjälarna i bygden, men också tack vare att staten och kulturutskottet hjälpt till att visa sin goda vilja och intresse för att få i gång detta.

Herr talman! Jag läser med tillfredsställelse att kulturutskottet även i det betänkande som nu behandlas säger att det ser med tillfredsställelse att Eric Sahlström-institutet i Tobo, i enlighet med utskottets förslag och riksdagens beslut, får statligt stöd för att utvecklas till ett mångsidigt nationellt centrum för folkmusik.

Men jag blir besviken när jag läser vidare: ”Utskottet är dock inte berett att redan nu föreslå förändringar vad avser stödet och noterar att regeringen som villkor för fortsatt statligt stöd kräver kompletterande bidragsskällor.”

Jag tycker att regeringens begäran är rimlig, men det finns ju redan nu kompletterande bidragsskällor. Har man inte tagit reda på det? Bidrag ges från kommunen, landstinget, länsstyrelsen m.fl.

Folkmusikinstitutet fick också Radio Upplands kulturstipendium. Det är många, många som har insett denna verksamhets betydelse för Tobo bruk, för länet och för staten.

Verksamheten pågår i dag i Tobo med full kraft, men den får inte stå och falla med att det hela tiden måste finnas eldsjälarna som jagar pengar för att verksamheten även fortsättningsvis ska fungera. Det är ett måste med ett årligt fastslaget statligt bidrag som tillförsäkras i samband med att budgeten antas.

Herr talman! Jag ser ändå med tillfredsställelse på den skrivning som utskottet har gjort i detta betänkande, eftersom de frågor som regeringen har visat sig ha är positivt besvarade och eftersom de krav som ställs för att få statligt stöd redan är uppfyllda. Med de sakliga upplysningar som man i dag kan få från institutets ledning borde utskottets ledamöter redan i dag kunna ändra sig och i likhet med oss som motionerat i frågan uttala att Eric Sahlström-institutet framdeles bör få permanent stöd. Det nuvarande bidraget via arrangörsstödet inkräktar på stödet till arrangörer samt garanterar inte fortsatt verksamhet vid institutet på ett önskvärt sätt.

Herr talman! Jag ska sluta med att säga att jag tycker att det bra att Centerpartiets åsikt delas i utskottet av Miljöpartiet, Kristdemokraterna, Folkpartiet och Vänsterpartiet. Men vilken inställning har Moderaterna och Socialdemokraterna?

Anf. 260 MARGARETA ANDERSSON (c):

Herr talman! Folkbildningen har diskuterats flera gånger i kväll. Jag kommer att ta upp frågan ytterligare en gång. Jag har tillsammans med min partibroder Kenneth Johansson väckt en motion om det förändrade stödet till folkbildningen.

Folkbildningen är ungefär 100 år i det här landet. Det finns många med traditioner från gamla rörelser och organisationer som fortsätter att utvecklas via folkhögskolorna. Men det uppstår nya rörelser. Det finns nya organisationer som också behöver vidareutbilda sina ledare och behöver utveckla sina rörelser på olika sätt.

Prot.

1999/2000:42

8 december

*Kultur, medier,
trossamfund och fritid*

Hästsporten är en sådan organisation. Där finns det många aktiva flickor. I idrotts- och folkrörelsesammanhang är det ofta männen och pojkarna som tar den största delen av resurserna. Men just när det gäller hästsport är det många flickor som är aktiva. De behöver också få ledarutbildning. De behöver utveckla sina organisationsformer och sin verksamhet på ett bra sätt.

Men den folkhögskola som finns för detta får inte det stöd folkhögskolan skulle behöva. Folkhögskolan behöver fler deltagardagar och mer pengar för utveckling och forskning på området. Det finns andra nya folkhögskolor, bl.a. Alma folkhögskola, som leds av studieförbundet Vuxenskolan, som också behöver utveckla sin verksamhet på ett annat sätt än hittills. Men också där är det svårt att få pengarna att räcka till.

I vår motion har vi föreslagit att pengar ska tas från stödet till uppsökande verksamhet. Men utskottet konstaterar att pengarna har flyttats till ett annat utgiftsområde. Det är bara att beklaga. Jag har därför ingen reservation att hänga upp detta på. Men jag kan bjuda kulturministern – som inte är här längre – och majoriteten på förslaget att förändra bidragsordningen. Bidraget behöver utökas med några miljoner – det är ingen som behöver mindre pengar på området – så att de nya folkhögskolorna kan utveckla sina verksamheter på ett sätt som skulle gagna många folkrörelser och många människor i landet. Jag hoppas därför att kulturutskottet under nästa år kommer att ha mer pengar på området så att nya folkhögskolor på olika sätt kan utvecklas.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 10 december.)

10 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
1999/2000:32 Lönebildning för full sysselsättning

Socialutskottets betänkande
1999/2000:SoU1 Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

11 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 8 december

1999/2000:134 av *Birgitta Carlsson* (c) till statsrådet Ingela Thalén
Socialtjänstens handläggning av ärenden rörande barn

1999/2000:135 av *Birgitta Sellén* (c) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Dramapedagoger i grundskolan

1999/2000:136 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Gymnasieskolans kursprov
1999/2000:137 av *Stefan Hagfeldt* (m) till näringsminister Björn Rosengren
Deponiskatten på vatten
1999/2000:138 av *Gunnel Wallin* (c) till justitieminister Laila Freivalds
Ungdomsrån

Prot.
1999/2000:42
8 december

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 14 december.

12 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 7 december

1999/2000:337 av *Maria Larsson* (kd) till näringsminister Björn Rosengren
Konkurrenssnackdelar för datakommunikation
1999/2000:338 av *Inger Davidson* (kd) till finansminister Bosse Ringholm
Moms vid försäljning via Internet
1999/2000:339 av *Agneta Ringman* (s) till socialminister Lars Engqvist
Brist på reumatologspecialister
1999/2000:340 av *Tuve Skånberg* (kd) till utbildningsminister Thomas Östros
Hebreiskans ställning

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 14 december.

13 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 8 december

1999/2000:217 av *Åke Sandström* (c) till näringsminister Björn Rosengren
Mobiltelefonimarknaden
1999/2000:282 av *Tuve Skånberg* (kd) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Rätten till skolskjuts för särskolebarn
1999/2000:285 av *Owe Hellberg* (v) till socialminister Lars Engqvist
Rätten till eget boende

1999/2000:290 av *Raimo Pärssinen* (s) till statsrådet Mona Sahlin
Den statliga företagshälsovården
1999/2000:292 av *Kenth Skårvik* (fp) till näringsminister Björn Rosengren
Mobiltelemarknaden
1999/2000:293 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till näringsminister Björn Rosengren
Nationellt resurscentrum
1999/2000:297 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till försvarsminister Björn von Sydow
Slopat sotningsmonopol
1999/2000:298 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till socialminister Lars Engqvist
Djurtestad kosmetika
1999/2000:299 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till statsrådet Mona Sahlin
Stimulans av hushållsnära tjänster
1999/2000:302 av *Gudrun Lindvall* (mp) till jordbruksminister Margareta Winberg
Distriktsveterinärer och djurskyddet
1999/2000:304 av *Gudrun Lindvall* (mp) till miljöminister Kjell Larsson
Isocyanater
1999/2000:305 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Beskattning av utländska experter
1999/2000:306 av *Catharina Hagen* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Reglerna för investmentbolagsstatus
1999/2000:308 av *Sofia Jonsson* (c) till justitieminister Laila Freivalds
Rättsväsendet
1999/2000:309 av *Sofia Jonsson* (c) till statsrådet Lars-Erik Lövdén
Studentbostäder
1999/2000:310 av *Anna Åkerhielm* (m) till försvarsminister Björn von Sydow
Räddningsinsatser med helikopter
1999/2000:311 av *Johnny Gylling* (kd) till försvarsminister Björn von Sydow
Nedläggning av KA 2
1999/2000:312 av *Lars Wegedal* (s) till statsrådet Ingegerd Wärnersson
Rörelse och motion i skolan
1999/2000:313 av *Kenth Skårvik* (fp) till näringsminister Björn Rosengren
Vägstandarden i Norrland
1999/2000:314 av *Åke Sandström* (c) till finansminister Bosse Ringholm
Regler för kompetensutveckling
1999/2000:316 av *Margareta Viklund* (kd) till försvarsminister Björn von Sydow
Nedläggning av militär verksamhet
1999/2000:317 av *Ester Lindstedt-Staaf* (kd) till miljöminister Kjell Larsson
Algkalk

1999/2000:320 av *Kjell-Erik Karlsson* (v) till miljöminister Kjell Larsson

Ansvar för kärnavfallsinformation

1999/2000:322 av *Maggi Mikaelsson* (v) till jordbruksminister Margareta Winberg

Norrlandsjordbruket

1999/2000:326 av *Gunnel Wallin* (c) till försvarsminister Björn von Sydow

Sotningsmonopolet

1999/2000:327 av *Berit Jóhannesson* (v) till försvarsminister Björn von Sydow

Samarbete om minröjning

1999/2000:329 av *Maria Larsson* (kd) till statsrådet Ingela Thalén

Olika beräkningsregler för olika bidrag

1999/2000:330 av *Tuve Skånberg* (kd) till försvarsminister Björn von Sydow

Nedläggning av KA 2

Prot.

1999/2000:42

8 december

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 14 december.

14 § Kammaren åtskildes kl. 22.43.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 6 § anf. 23 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter t.o.m. anf. 73 (delvis),

av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 128 (delvis),

av talmannen därefter t.o.m. anf. 167,

av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 17.49,

av andre vice talmannen därefter t.o.m. 9 § anf. 229 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om information från regeringen.....	1
3 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
4 § Förnyad bordläggning.....	1
5 § Beslut om utskottsbetänkande som slutdebatterats den	
7 december	1
AU1 Utgiftsområdena 13 Ekonomisk trygghet vid arbetslöshet och 14 Arbetsmarknad och arbetsliv	1
6 § Kommunikationer	5
Trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU1	5
Anf. 1 PER-RICHARD MOLÉN (m)	5
Anf. 2 JOHNNY GYLLING (kd)	8
Anf. 3 SVEN BERGSTRÖM (c)	10
Anf. 4 KENTH SKÅRVIK (fp)	14
Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	18
Anf. 6 KENTH SKÅRVIK (fp) replik	18
Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v)	18
Anf. 8 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	21
Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	22
Anf. 10 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	22
Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	22
Anf. 12 MIKAEL JOHANSSON (mp)	23
Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	24
Anf. 14 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	24
Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	24
Anf. 16 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	25
Anf. 17 MONICA ÖHMAN (s)	25
Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	29
Anf. 19 MONICA ÖHMAN (s) replik	29
Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	30
Anf. 21 MONICA ÖHMAN (s) replik	30
Anf. 22 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	31
Anf. 23 MONICA ÖHMAN (s) replik	31
Anf. 24 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik	32
Anf. 25 MONICA ÖHMAN (s) replik	32
Anf. 26 KENTH SKÅRVIK (fp) replik	32
Anf. 27 MONICA ÖHMAN (s) replik	33
Anf. 28 KENTH SKÅRVIK (fp) replik	33
Anf. 29 MONICA ÖHMAN (s) replik	34
Anf. 30 TREDJE VICE TALMANNEN	34
Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	34
Anf. 32 MONICA ÖHMAN (s) replik	34
Anf. 33 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	35
Anf. 34 MONICA ÖHMAN (s) replik	35
Anf. 35 JOHNNY GYLLING (kd) replik	36

Anf. 36	MONICA ÖHMAN (s) replik	36
Anf. 37	JOHNNY GYLLING (kd) replik	37
Anf. 38	MONICA ÖHMAN (s) replik	37
Anf. 39	LARS BJÖRKMAN (m)	38
Anf. 40	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	41
Anf. 41	LARS BJÖRKMAN (m) replik	42
Anf. 42	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	42
Anf. 43	LARS BJÖRKMAN (m) replik	42
Anf. 44	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	43
Anf. 45	LARS BJÖRKMAN (m) replik	43
Anf. 46	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	44
Anf. 47	LARS BJÖRKMAN (m) replik	44
Anf. 48	TUVE SKÅNBERG (kd)	45
Anf. 49	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	48
Anf. 50	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	48
Anf. 51	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	49
Anf. 52	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	49
Anf. 53	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	49
Anf. 54	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	50
Anf. 55	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	50
Anf. 56	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	50
Anf. 57	ÅKE SANDSTRÖM (c)	51
Anf. 58	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	52
Anf. 59	ÅKE SANDSTRÖM (c) replik	53
Anf. 60	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	53
Anf. 61	ÅKE SANDSTRÖM (c) replik	53
Anf. 62	ELVER JONSSON (fp)	54
Anf. 63	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	56
Anf. 64	ELVER JONSSON (fp) replik	57
Anf. 65	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	57
Anf. 66	ELVER JONSSON (fp) replik	58
Anf. 67	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	58
Anf. 68	ELVER JONSSON (fp) replik	58
Anf. 69	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	59
Anf. 70	ELVER JONSSON (fp) replik	59
Anf. 71	STURE ARNESSON (v)	59
Anf. 72	ELVER JONSSON (fp) replik	62
Anf. 73	STURE ARNESSON (v) replik	62
Anf. 74	ELVER JONSSON (fp) replik	63
Anf. 75	STURE ARNESSON (v) replik	63
Anf. 76	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	63
Anf. 77	STURE ARNESSON (v) replik	63
Anf. 78	TUVE SKÅNBERG (kd) replik	64
Anf. 79	STURE ARNESSON (v) replik	64
Anf. 80	LARS BJÖRKMAN (m) replik	64
Anf. 81	STURE ARNESSON (v) replik	65
Anf. 82	LARS BJÖRKMAN (m) replik	65
Anf. 83	STURE ARNESSON (v) replik	66
Anf. 84	ÅKE SANDSTRÖM (c) replik	66

Prot.
1999/2000:42
8 december

Anf. 85	STURE ARNESSON (v) replik.....	67
Anf. 86	ÅKE SANDSTRÖM (c) replik.....	67
Anf. 87	STURE ARNESSON (v) replik.....	67
Anf. 88	HANS STENBERG (s).....	67
Anf. 89	TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	70
Anf. 90	HANS STENBERG (s) replik.....	70
Anf. 91	TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	71
Anf. 92	HANS STENBERG (s) replik.....	71
Anf. 93	SVEN BERGSTRÖM (c) replik.....	72
Anf. 94	HANS STENBERG (s) replik.....	72
Anf. 95	SVEN BERGSTRÖM (c) replik.....	73
Anf. 96	HANS STENBERG (s) replik.....	73
Anf. 97	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	73
Anf. 98	HANS STENBERG (s) replik.....	74
Anf. 99	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	74
Anf. 100	HANS STENBERG (s) replik.....	75
Anf. 101	KENTH SKÅRVIK (fp) replik.....	75
Anf. 102	HANS STENBERG (s) replik.....	76
Anf. 103	KENTH SKÅRVIK (fp) replik.....	76
Anf. 104	HANS STENBERG (s) replik.....	76
Anf. 105	STURE ARNESSON (v) replik.....	77
Anf. 106	HANS STENBERG (s) replik.....	77
Anf. 107	STURE ARNESSON (v) replik.....	78
Anf. 108	HANS STENBERG (s) replik.....	78
Anf. 109	BIRGITTA WISTRAND (m).....	78
Anf. 110	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	82
Anf. 111	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	82
Anf. 112	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	82
Anf. 113	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	83
Anf. 114	MAGNUS JACOBSSON (kd).....	83
Anf. 115	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	85
Anf. 116	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	85
Anf. 117	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	85
Anf. 118	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	85
Anf. 119	STIG ERIKSSON (v).....	86
Anf. 120	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	87
Anf. 121	STIG ERIKSSON (v) replik.....	88
Anf. 122	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	88
Anf. 123	STIG ERIKSSON (v) replik.....	88
Anf. 124	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	88
Anf. 125	STURE ARNESSON (v) replik.....	90
Anf. 126	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	90
Anf. 127	STURE ARNESSON (v) replik.....	90
Anf. 128	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	91
Anf. 129	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	91
Anf. 130	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	91
Anf. 131	HANS STENBERG (s) replik.....	91
Anf. 132	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	92
Anf. 133	HANS STENBERG (s) replik.....	92

Anf. 134	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	92
Anf. 135	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	92
Anf. 136	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	95
Anf. 137	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	95
Anf. 138	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	96
Anf. 139	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	96
Anf. 140	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	96
Anf. 141	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	97
Anf. 142	BIRGITTA WISTRAND (m) replik	97
Anf. 143	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	97
Anf. 144	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik	97
Anf. 145	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	98
Anf. 146	STIG ERIKSSON (v) replik	98
Anf. 147	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	98
Anf. 148	STIG ERIKSSON (v) replik	98
Anf. 149	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	98
Anf. 150	CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	99
Anf. 151	ROY HANSSON (m)	101
Anf. 152	LENNART KOLLMATS (fp)	102
Anf. 153	GUDRUN LINDVALL (mp)	103
Anf. 154	HANS KARLSSON (s)	105
Anf. 155	PER LAGER (mp)	106
Anf. 156	LARS WEGENDAL (s)	108
	(Beslut fattades under 8 §.)	109
7 §	Kultur, medier, trossamfund och fritid	109
	Kulturutskottets betänkande 1999/2000:KrU1	109
Anf. 157	INGER DAVIDSON (kd)	109
Anf. 158	ELISABETH FLEETWOOD (m)	113
Anf. 159	INGER DAVIDSON (kd) replik	115
Anf. 160	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik	115
Anf. 161	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v)	115
Anf. 162	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik	118
Anf. 163	TALMANNEN	118
Anf. 164	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	118
Anf. 165	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik	119
Anf. 166	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	119
Anf. 167	TALMANNEN	119
	(forts. 9 §)	119
8 §	Beslut om utskottsbetänkande som slutdebatterats vid dagens sammanträde	120
	TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	120
9 §	(forts. från 7 §) Kultur, medier, trossamfund och fritid (forts. KrU1)	123
Anf. 168	INGER DAVIDSON (kd) replik	123
Anf. 169	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	123
Anf. 170	INGER DAVIDSON (kd) replik	123
Anf. 171	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	124
Anf. 172	BIRGITTA SELLÉN (c)	124
Anf. 173	LENNART KOLLMATS (fp)	127

(forts.).....	131
Ajournering.....	131
Återupptagna förhandlingar	131
9 § (forts.) Kultur, medier, trossamfund och fritid (forts.	
KrU1).....	131
Anf. 174 EWA LARSSON (mp).....	131
Anf. 175 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	135
Anf. 176 EWA LARSSON (mp) replik	136
Anf. 177 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	136
Anf. 178 EWA LARSSON (mp) replik	137
Anf. 179 LENNART KOLLMATS (fp) replik	137
Anf. 180 EWA LARSSON (mp) replik	137
Anf. 181 LENNART KOLLMATS (fp) replik	138
Anf. 182 EWA LARSSON (mp) replik	138
Anf. 183 ANNIKA NILSSON (s).....	138
Anf. 184 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	141
Anf. 185 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	142
Anf. 186 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	142
Anf. 187 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	142
Anf. 188 LENNART KOLLMATS (fp) replik	142
Anf. 189 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	143
Anf. 190 LENNART KOLLMATS (fp) replik	143
Anf. 191 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	143
Anf. 192 EWA LARSSON (mp) replik	143
Anf. 193 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	143
Anf. 194 EWA LARSSON (mp) replik	144
Anf. 195 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	144
Anf. 196 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	144
Anf. 197 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	145
Anf. 198 ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	145
Anf. 199 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	145
Anf. 200 BIRGITTA SELLÉN (c) replik.....	146
Anf. 201 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	146
Anf. 202 BIRGITTA SELLÉN (c) replik.....	146
Anf. 203 ANNIKA NILSSON (s) replik.....	147
Anf. 204 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	147
Anf. 205 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	149
Anf. 206 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	150
Anf. 207 INGER DAVIDSON (kd) replik.....	150
Anf. 208 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	151
Anf. 209 LENNART KOLLMATS (fp) replik	151
Anf. 210 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	152
Anf. 211 LENNART KOLLMATS (fp) replik	152
Anf. 212 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	152
Anf. 213 BIRGITTA SELLÉN (c) replik.....	153
Anf. 214 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	153
Anf. 215 BIRGITTA SELLÉN (c) replik.....	153
Anf. 216 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	154
Anf. 217 CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	154

Anf. 218	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	154
Anf. 219	CHARLOTTA L BJÄLKEBRING (v) replik	155
Anf. 220	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	155
Anf. 221	EWA LARSSON (mp) replik.....	155
Anf. 222	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	155
Anf. 223	EWA LARSSON (mp) replik.....	156
Anf. 224	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	156
Anf. 225	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	157
Anf. 226	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	157
Anf. 227	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	158
Anf. 228	Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	158
Anf. 229	LENNART FRIDÉN (m)	159
Anf. 230	LENNART KOLLMATS (fp) replik	162
Anf. 231	LENNART FRIDÉN (m) replik	162
Anf. 232	LENNART KOLLMATS (fp) replik	162
Anf. 233	LENNART FRIDÉN (m) replik	163
Anf. 234	TASSO STAFILIDIS (v)	163
Anf. 235	GUNILLA TJERNBERG (kd)	166
Anf. 236	JAN BACKMAN (m)	169
Anf. 237	BIRGITTA SELLEN (c) replik.....	172
Anf. 238	JAN BACKMAN (m) replik	172
Anf. 239	BIRGITTA SELLEN (c) replik.....	172
Anf. 240	JAN BACKMAN (m) replik	172
Anf. 241	DAN KIHLESTRÖM (kd)	172
Anf. 242	HILLEVI LARSSON (s).....	174
Anf. 243	GUNILLA TJERNBERG (kd) replik.....	175
Anf. 244	HILLEVI LARSSON (s) replik.....	176
Anf. 245	GUNILLA TJERNBERG (kd) replik.....	176
Anf. 246	HILLEVI LARSSON (s) replik.....	176
Anf. 247	DAN KIHLESTRÖM (kd) replik	177
Anf. 248	HILLEVI LARSSON (s) replik.....	177
Anf. 249	DAN KIHLESTRÖM (kd) replik	177
Anf. 250	HILLEVI LARSSON (s) replik.....	177
Anf. 251	ROY HANSSON (m)	178
Anf. 252	ANNE-KATRINE DUNKER (m).....	180
Anf. 253	JAN BJÖRKMAN (s)	182
Anf. 254	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	182
Anf. 255	JAN BJÖRKMAN (s) replik	183
Anf. 256	ELISABETH FLEETWOOD (m) replik.....	183
Anf. 257	JAN BJÖRKMAN (s) replik	183
Anf. 258	WILLY SÖDERDAHL (v)	183
Anf. 259	RIGMOR STENMARK (c).....	184
Anf. 260	MARGARETA ANDERSSON (c)	185
	(Beslut skulle fattas den 10 december.).....	186
10 §	Bordläggning.....	186
11 §	Anmälan om interpellationer.....	186
12 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	187
13 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	187
14 §	Kammaren åtskildes kl. 22.43.....	189

Prot.
1999/2000:42
8 december

Prot.
1999/2000:42
8 december

Elanders Gotab, Stockholm 1999