

Riksdagens protokoll

2004/05:122

Onsdagen den 18 maj

Kl. 09.00 – 14.20

16.00 – 16.12



Protokoll
2004/05:122

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 12 maj.

2 § Allmän debattimme

Allmän debattimme

Skolan

Anf. 1 TORSTEN LINDSTRÖM (kd):

Herr talman! För en stund sedan började en miljon elever sin dag i den svenska skolan. För många är det roligt att gå till skolan, att lära sig saker, att träffa kompisar och att möta kunniga och engagerade lärare.

Men för alldeles för många är varje skoldag en mardröm. Fler än 100 000 elever gick till skolan i dag med ångest och ont i magen. För dem väntar en ny dag med glåpord, förföljelse, psykiska och kanske också fysiska trakasserier. Det handlar om alla dem som mobbas i sin vardag.

Skolan ska, eller borde åtminstone, vara en trygg plats där barn och unga får utvecklas och lära sig i lugn och ro. Det borde för var och en vara en dröm att få gå till skolan. Alla borde lära sig att respektera varandra, att se varandra som människor, fostras för ett liv som ansvars-tagande vuxna, som med empati och medmänsklighet möter andra människor i en skola där det är klart och tydligt vad som gäller för elevernas skull. Så är det inte i dag.

Förra veckan kom ytterligare en larmsignal. En undersökning visade att fyra av tio lärare varje dag ägnar en betydande del av sin arbetstid till att skapa lugn och ro i klassrummet. Varje vecka är det akuta bråk. Svenska elever kommer för sent, de får ingen arbetsro, och lärare och annan personal blir utsatta för våld på jobbet.

I torsdags frågade jag här i riksdagen Sveriges högste skolpolitiker, den socialdemokratiska skolministern, om det inte var dags att göra någonting åt detta – att införa nolltolerans mot mobbning, att ta vara på de förslag som lagts fram.

En uppmärksam tv-tittare hörde av sig. Hon hade räknat antalet gånger som ministern använde ordet förtydliga i sina inlägg. Det var fem gånger.

Så sällade sig den ministern till raden av socialdemokratiska pratministrar som pratar men inte levererar, som ser på när barn går till skolan för att brytas ned och som låter de vuxna stå maktlösa vid sidan av.

Det kan inte vi kristdemokrater acceptera. Vi vill ha förändring. Vi vill att värderingarna om respekt för varandra genomsyrar skolan, att alla skolor ska bekämpa mobbning, att vuxna ska vara vuxna, att lärare ska vara lärare och att skolan ska vara ett gemensamt ansvar för familj, elev och skolpersonal.

Inget barn, inte ett enda, borde lida i sin vardag. Därför, herr talman, behöver Sverige en ny regering och en ny skolpolitik som fokuserar på handling för att skapa en trygg skola där det finns tid för kunskap, en skola där det är nollvision i arbetet mot mobbning, en skola där ingen någonsin hålls tillbaka och ingen lämnas efter.

Anf. 2 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är alldeles utmärkt att en företrädare för borgerligheten i dag talar om vikten av att arbeta med värdegrundsfrågorna i skolan. Vi socialdemokrater har haft problem när vi har velat hävda vikten av att skolan ska stå för både kunskap och fostran. Då har det hånats från borgerligt håll. Det är skönt att Kristdemokraterna i dag säger att vi också ska arbeta med värdegrundsfrågorna.

Jag vill erinra Torsten Lindström om att Ingegerd Wärnersson gjorde ett sällsynt starkt jobb när hon drev värdegrundsfrågorna i skolan mycket hårt. Detta har fått en stor betydelse för utvecklingen i den svenska skolan. Och i dag ser vi de facto insatser när det gäller mobbning och så vidare i skolorna på ett helt annat sätt än vi gjort tidigare.

Ministrarna ska leverera, sade Torsten Lindström. Det är precis det som Ibrahim Baylan har gjort. Han lade i förra veckan fram en lagrådsremiss när det gäller åtgärder mot kränkningar, mobbning och trakasserier i skolan. Det är precis det som skolan behöver.

Anf. 3 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Det är en smula paradoxalt att höra Inger Lundberg tala om värderingar i skolan. Har Inger Lundberg glömt bort att värderingarna konsekvent bekämpats i årtal i den svenska skolan, de värderingar som står för respekt för varandra och för människovärde, de goda värderingar som vi människor behöver ha med oss under vårt vuxenliv och under hela vårt liv?

Inger Lundberg talar om satsningar som gjordes för en tid sedan. Men har Inger Lundberg glömt bort att det fortfarande är 44 % av eleverna i den svenska skolan som har blivit illa behandlade under det senaste året enligt Barnombudsmannens undersökningar. Fler än var fjärde elev har utsatts för sexuella kränkningar, och det förekommer kränkningar även beroende på ursprung och läggning eller av andra orsaker. Det kan väl Inger Lundberg ändå inte vara nöjd med? Det är ju därför, herr talman, som vi kristdemokrater går mycket längre än vad Socialdemokraterna och deras stödpartier klarar av genom att lägga fram ett konkret paket av åtgärder för att åstadkomma nolltolerans mot mobbning i skolan.

Anf. 4 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Ibrahim Baylan lade i förra veckan fram den lagrådsremiss som sannerligen innehåller nolltolerans mot mobbning, som ställer mycket höga krav på varje huvudman, både kommunala och fristående skolor, att se till att barnen blir respekterade i skolan och som kommer att motverka trakasserier mot barn, vare sig det gäller det sexuella området eller andra områden. Detta vet Torsten Lindström.

Anf. 5 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Den lagrådsremiss som regeringen lade fram i förra veckan innehåller inte de förändringar som behövs. Dessa förändringar har i stället dragits i den socialdemokratiska långbänken. De kom för flera år sedan i Skollagsutredningen. Flera inom detta område, lärare och personal, efterfrågar just de förändringar som handlar om att lyfta fram värderingar, att ha nolltolerans mot mobbning och att se till att det är självklart att det inte förekommer oro, mobbning och trakasserier i den svenska skolan. Dessa förslag har regeringen konsekvent dragit i långbänk, och det är ännu mycket långt kvar för Socialdemokraterna att leverera på den punkten. Det är därför som vi kristdemokrater fortsätter att driva på på punkt efter punkt för att skapa lugn och ro i den svenska skolan.

Anf. 6 ANA MARIA NARTI (fp):

Herr talman! Det var den 17 maj i går. Jag ska tala om skolan, men jag börjar i Norge.

Under andra världskriget när tyskarna ville stävja motståndsrörelsen plockade de ut en hel del människor som de tyckte var farliga för dem och placerade dem i koncentrationslägret Grini. Där kunde man inte bedriva ett öppet motståndarbete, men man sysslade med historia och litteratur.

Man diskuterade Ibsen, och Brandt var hjälten som gör motstånd. Peer Gynt var han som säljer sig åt alla.

Jag ville börja där för att påminna om hur viktigt kulturarvet är, hur viktig bildningen är. Det gäller att möta varandra i gemensam kunskap. Vi har förlorat väldigt mycket i den svenska skolan på detta område därför att alla skolreformer som ägt rum efter slutet av 60-talet var fruktansvärt fixerade på nutid och framtid. Väldigt ofta tappades kontakten med den gamla kunskapen bort.

I en väldigt intressant skoldebattbok *Skolan – ett högriskprojekt* skriver Jonas Frykman: För vår generation var skolan något man borde nedmontera för att få ett bättre och mänskligare Sverige.

I dag tycker Frykman precis tvärtom. Nu tycker han att det var fel att man nedmonterade så mycket i skolan och att skolan i dag har en *väldigt* viktig roll som motståndscentrum till destruktiva krafter i samhället. I detta motstånd har skolan en oerhört stark hjälp från bildning och kulturarv.

Vi får inte glömma att det som hände till exempel i koncentrationslägret Grini har att göra med vår identitet, med normmännens identitet. Den gamla kunskapen som väldigt ofta av skolreformisterna beskrivs som ett slags klassbunden och väldigt begränsad kunskap är faktiskt en del av vårt inre jag om man arbetar ordentligt med det.

Vi får alltså jobba mycket systematiskt för att få tillbaka kontinuiteten i dialogen mellan det förflutna, nuet och det som vi tror kommer att bli framtiden.

Det första uppdraget är att rensa skolpolitiken från en hel del direkt missvisande föreställningar om kunskap och lärande.

Anf. 7 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Tack, Ana Maria Narti, för en lysande bild av vad bildningen betyder för människan. Det är därför som arbetarrörelsen också trycker på bildningens betydelse för alla människor, inte bara för några.

Folkpartiet föreslår att gymnasieundervisningen skärs ned med ett år. Vad är det som ungdomar i gymnasieskolan ska förlora? Är det kunskaper om Ibsen? Är det kunskaper om religion? Är det kunskaper om historia? Är det sådana kunskaper som kan göra livet rikare för alla, inte bara för några?

Anf. 8 ANA MARIA NARTI (fp) replik:

Herr talman! Folkpartiet vill inte att kunskap ska blandas hur som helst i en odefinierad, ostrukturerad soppa. Det är vad som händer i dagens gymnasium.

Jag vill också påminna om att på 70- och 80-talen då jag var aktiv i en förening för kunskap i skolan tillsammans med en mycket typisk representant för arbetarklassen, Yngve Persson, fick vi höra från socialdemokratiska ledande politiker att vi var fascister när vi talade om kunskap och bildning.

Anf. 9 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Jag vill fråga Ana Maria Narti: Är det en odefinierad soppa när byggnadsarbetaren får kunskap om Ibsen i den utbildning där han också lär sig om tekniska uppgifter? Är det en odefinierad soppa när killen på industriprogrammet får lära sig engelska som han kommer att behöva ute i samhället? För oss socialdemokrater är detta att låta bildningen genomsyra hela gymnasieutbildningen för alla.

Anf. 10 ANA MARIA NARTI (fp) replik:

Herr talman! Odefinierad och ostrukturerad är i dag gymnasieutbildningen för *väldigt* många elever som inte hittar sin plats i den. När jag talade om bildningen talade jag om grundskolan. Ibsen borde vara känd redan i slutet av grundskolan. Engelska borde sitta mycket bra hos alla elever i slutet av grundskolan. Gymnasiet är en annan fas i lärandets utveckling.

Anf. 11 ULF NILSSON (fp):

Herr talman! De flesta som börjar skolan är väldigt förväntansfulla. Men när man kommer till slutet av grundskolan är det alldeles för många som är uttråkade och trötta på skolan.

Sanningen är att många av barnen i den svenska skolan har föräldrar som stöttar barnens skolgång och engagerar sig, har höga förväntningar, hjälper till med läxor och så vidare. De barnen klarar sig ofta väldigt bra, oavsett hur skolan är.

Men det finns också många barn som inte har samma stöd. Frågan är vad skolan gör för dem. Ja, det är många bra lärare i många skolor som hjälper också de här barnen. Men det är alldeles för många som inte får hjälp därför att systemet i Sverige utan tydliga mål i skolan drabbar just de barn som inte har stöd hemifrån.

Herr talman! I dag hinner vi inte diskutera så många konkreta förslag. Men jag tycker att det är viktigt att fortsätta den debatt som Ana Maria Narti initierade, nämligen den om att ändra attityden till skolan. Jag menar att Socialdemokraterna i Sverige har en negativ attityd till skolans uppgift.

När man läser de gamla arbetarförfattarna i Sverige ser man hur de uppfattade att skolan öppnade dörren till en ny värld. Det skulle skolan kunna göra också i dag. Det är ett mycket stort missförstånd att säga som många sagt i Sverige sedan 70-talet: att skolan inte längre kan lära ut så mycket därför att eleverna själva kan så mycket om datorer, engelska filmer och så vidare.

Det är precis tvärtom! Skolan kan lära ut kunskaper som en förutsättning för att gå vidare. Skolan kan lära ut sammanhang, träna förmågan till reflexion, analys och så vidare, för det har inte alla med sig gratis från början. Men i dag sviker skolan alltför många av dem som behöver hjälp med att höja ribban och öppna dörren till en ny värld.

Skolans uppgift – detta måste slås fast – är inte att vara lik vardagsmiljön hemma. Uppgiften är inte att man ska läsa samma böcker och se samma filmer som hemma, utan skolans uppgift är just att höja ribban och att låta var och en växa i sin egen takt och med höga förväntningar.

Debatten om skolan har de senaste 20 åren mest handlat om *hur* lärarna ska undervisa, om *hur* eleverna ska lära sig att söka kunskap etcetera. Däremot har debatten handlat väldigt lite om *vad* eleverna ska lära sig.

Arvet från 70-talets ideologi vilar tungt – ett arv som säger att det är omodernt och gammaldags att tala om behovet av baskunskaper, ett arv som talar om att det är förlegat att skolan ska lära ut kunskaper. I stället ska man just fokusera på metoder för inläring. Men det finns ingen motsättning här i verkligheten – eller borde inte finnas. Det är naturligtvis alltid viktigt att ha kunskaper med sig, och det är viktigt att med de kunskaperna också lära sig att söka fördjupning och gå vidare.

Det är dags att våga säga att skolan, inte minst grundskolan, ska fokusera på baskunskaper. Många ämnen är viktiga, men skolans viktigaste ämne är, vågar vi i Folkpartiet säga, svenska – både för *språket*, för att läsa, tala och skriva, och för bildningen. Det gäller då bildningsarvet, dagsaktuella idéer och samtidsbeskrivningar i litteraturen.

Vi har sett av rapporter att svenska elevers förmåga till läsning, skrivning och räkning har försämrats under de senaste tio åren. Både vårt eget Skolverk och internationella rapporter visar detta. Nu har Skolverket också markerat att det är dags att tala om kunskaper och tydliga mål. Det är en nyhet i Skolverkets attityd, och det är positivt.

Nu väntar vi på att också Socialdemokraterna till sist svänger när konsekvenserna av deras visioner om en betygsfri kravlös skola, där inte ens lärarna behöver ämneskunskaper, visar sig.

Anf. 12 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Det är ett hån mot den svenska skolan att påstå att det är en kravlös skola. Vi vet att det är en skola som ska och måste fokusera på kunskap. Där är socialdemokratin mycket tydlig. Men det som är anmärkningsvärt är att Folkpartiet som pratar så mycket om utveckling i skolan faktiskt är väldigt destruktivt i sak.

Jag vill fråga Ulf Nilsson: Varför vill ni skära ned på den utbildningsvetenskapliga forskningen? Varför vill ni avveckla Myndigheten för skolutveckling, som är viktig för kompetensutvecklingen i skolan? Vill ni något måste ni också ha redskapen.

Anf. 13 ULF NILSSON (fp) replik:

Herr talman! Lärarna och de som jobbar i skolan är både väldigt kompetenta och verkligen inte kravlösa. Men hela systemet med att man till exempel inte har obligatorisk utvärdering av målen i årskurs 2 så att vi får möjligheter att sätta in stöd för de elever som behöver hjälp leder till en kravlös skola.

Socialdemokraternas gamla partikongressbeslut om att avskaffa betygen i grundskolan skulle vara förödande om det blev verklighet. Tvärtom behöver vi betyg tidigare för att både elever och föräldrar ska få klart besked om hur man ligger till.

Vi vill satsa på skolan. När det gäller pengar är det ingen skillnad mellan Socialdemokraterna och Folkpartiet, däremot vad gäller hur man använder pengarna. Genom att skjuta problemen framför sig använder man pengarna ineffektivt.

Vi vill satsa på utbildningsvetenskap, men vi tror inte på öronmärkta pengar. Vi tror på att skolorna, högskolorna och lärarhögskolorna i samarbete sköter detta bäst.

Anf. 14 INGER LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Satsningen på utbildningsvetenskaplig forskning, som socialdemokratin gjorde en kraftsamling om, har varit oerhört betydelsefull. Hade man följt Folkpartiets linje, hade vi inte haft den kraftsamling som vi har i dag. Det vet Ulf Nilsson. Han har svikit pedagogerna på det här området.

Talar man om fakta ska man vara noga med fakta. Den socialdemokratiska partikongressen har icke sagt att vi ska avskaffa betygen. Det är inte sant. Vad vi har talat om är att eleverna ska ha möjlighet att komma in på gymnasieskolan oavsett konkurrens i betyg och komma in på de program som de önskar komma in på. Beslut om avskaffande av betyg är icke fattat.

Anf. 15 ULF NILSSON (fp) replik:

Herr talman! Det är riktigt att Socialdemokraterna flera gånger under de senaste åren har föreslagit att man ska få börja i gymnasieskolan utan några som helst förkunskaper. Det hjälper knappast några elever.

Sedan finns det partikongressbeslut som fritt citerat låter så här: På sikt ska betygen avskaffas i grundskolan, avskaffas som urvalsinstrument. Det var en partikongress för tre fyra år sedan som sade det.

Inger Lundberg talar om rent tekniska lösningar av hur man ska fördela pengar till utbildningsvetenskaplig forskning. Sanningen är att Folk-

partiet så länge jag har varit med här i riksdagen och arbetat i utbildningsutskottet velat satsa oerhört mycket mera på forskningen över huvud taget än vad Socialdemokraterna gör, 2 miljarder mer på fyra år. Det blir verkligen mycket pengar över till utbildningsvetenskaplig forskning.

Prot. 2004/05:122

18 maj

Allmän debattimme

EU:s grundlag

Anf. 16 BJÖRN VON DER ESCH (kd):

Herr talman! För knappt tre år sedan antog riksdagen – under minst sagt tveksamma former – en grundlagsbestämmelse som gör det möjligt att överlämna makt till EU med ett enda beslut utan att folket behöver tillfrågas. Normalt krävs som bekant två beslut och ett val däremellan eller också en folkomröstning.

Dock får den nya lagen inte användas om maktöverlåtelsen till EU är så omfattande att vår egen grundlag måste ändras. Då krävs att man tillämpar den normala proceduren där folket tillfrågas.

En majoritet av riksdagen hävdar nu att konsekvenserna av EU:s konstitution får bara marginell betydelse och att den därför ska antas med ett enda beslut utan att folket tillfrågas vare sig i val eller i folkomröstning.

Mot det står vår allra tyngsta juridiska expertis: Högsta domstolen, Regeringsrätten, Justitiekanslern – för att bara nämna några instanser som kategoriskt hävdar att ändringarna är långt ifrån bara marginella. Därför kan och får EU-konstitutionen inte antas med ett enda enkelt beslut.

Det allvarliga är att en majoritet i riksdagen, trots att den inte återspeglar rådande folkopinion, utan risk för sanktioner helt suveränt kan fatta ett beslut som står i strid med vår grundlag. Detta är vad man står i begrepp att göra, för att till varje pris inte riskera en tredje prestigeförlust i EU-politiken. Anser sig riksdagen stå över våra grundlagar och tillåter ett uppenbart grundlagsbrott får det oöverskådliga konsekvenser för denna riksdags legitimitet bland medborgarna.

Det finns två alternativ för att anta EU-konstitutionen. Det ena anses av juridisk expertis kunna innebära grundlagsbrott, medan det andras legitimitet står höjt över varje tvivel. Vi riksdagsledamöter har en skyldighet gentemot väljarna att ta personlig ställning till när gränsen för dribblandet med grundlagen är nådd och inte pliktskyldigast bara spela med. Vi har fått vår makt av folket i allmänna val för att utöva den i överensstämmelse med grundlagarna – *inte* för att överlåta den till annan makt, i strid med grundlagarna.

Anf. 17 GÖRAN MAGNUSSON (s) replik:

Herr talman! Först vill jag säga att jag känner igen Björn von der Eschs resonemang från tidigare diskussioner i konstitutionsutskottet och i kammaren. Jag vill också säga att det inte är med ett enkelt beslut som riksdagen kan anta det fördrag som nu är under diskussion i Europa, ett nytt fördrag för EU. Det är med tre fjärdedels majoritet som det beslutet ska fattas i riksdagen. Jag tycker att om man ska föra en diskussion om grundlagsfrågor bör man vara väldigt noga med vad man faktiskt säger. Det är inte ett enkelt beslut, det är ett beslut som ska fattas med en tre fjärdedels majoritet.

Dessutom är det så att om Lagrådet och riksdagen så småningom kommer fram till att det faktiskt är erforderligt med en grundlagsändring, då har beslutet från förra mandatperioden den innebörden att en grundlagsändring faktiskt ska genomföras, om det finns en majoritet för detta, innan man kan anta fördraget. Den prövningen återstår. Lagrådet får nu förslaget, och vi får det tillbaka till riksdagen i höst. Men den hittillsvarande bedömningen är att det inte erfordras en grundlagsändring för att kunna anta fördraget.

Dessutom vill jag säga att jag inte förlitar mig enbart på juridisk expertis. Här i kammaren finns också utomordentligt goda insikter i olika grundlagsfrågor. Vi får ta den prövningen så småningom.

Anf. 18 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik:

Herr talman! När jag säger ett enkelt beslut är tonvikten naturligtvis på *ett*. Att det krävs en tre fjärdedels majoritet försvårar inte just nu den majoritet som vi har i riksdagen. Det är faktiskt en tre fjärdedels majoritet för förslaget här.

Vad gäller Lagrådet vet herr Magnusson mycket väl att varken regeringen eller riksdagen behöver skicka det till Lagrådet. De har också underlåtit att göra det tidigare. Om jag inte minns fel var det 1994 när vi skulle gå med i EU som förslaget var hos Lagrådet en gång, blev underkänt men skickades aldrig tillbaka. Dessutom behöver inte riksdagen följa Lagrådet. Det är det som är problemet.

Anf. 19 GÖRAN MAGNUSSON (s) replik:

Herr talman! Björn von der Esch säger att vi inte behöver följa Lagrådet. Nej, det beror på den svenska författningstraditionen att den högsta uttolkaren av svensk grundlag och svensk lag faktiskt är Sveriges riksdag. Vi överlåter inte det till juridisk expertis, som Björn von der Esch tycks vara så begäpad av.

Det är faktiskt Sveriges riksdag och dess ledamöter som är den högsta grundlagsuttolkaren, och jag tycker att det är en riktig författningstradition som vi har på den här punkten.

Herr talman! Dessutom vill jag säga att det grundlagsändringsbeslut som Björn von der Esch refererar till och som antogs första gången vid förra riksmötet var ju en grundlagsändring som underställdes folket genom val, precis som Björn von der Esch tycker att man ska göra, så det går väl inte att klaga på det beslutet.

Anf. 20 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik:

Herr talman! Jag vänder mig emot att riksdagen påtar sig själv uppgiften att uttolka grundlagarna. Det kan man göra eftersom vi inte har någon författningsdomstol, vilket är en stor brist. Sverige saknar en fristående författningsdomstol som andra demokratier har.

När det gäller beslutet som jag hänсыftade på tidigare och om det fattades i rätt ordning var det inte själva folkomröstningen som det handlade om, utan det var att talmannen åsidosatte en grundlagsbestämmelse som gav oss rätt att folkomrösta.

Anf. 21 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det här konstitutionsförslaget innehåller ju viktiga nyheter, men kanske inte några dramatiska förändringar i fråga om maktöverföring. Men poängen i Björn von der Eschs anförande är fel. Han säger att detta beslut fattas utan att folket tillfrågas. Så är det inte.

Det slutliga beslutet om hur Sverige ställer sig ska vara inlämnat den 1 november 2006. Innan dess har vi ett riksdagsval i Sverige. Om det vid det riksdagsvalet skulle uppstå en majoritet som är emot konstitutionen – anta att Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Junilistan får en majoritet i denna kammare – är det deras plikt och skyldighet att riva upp beslutet. Så frågan kommer att finnas med i riksdagsvalet 2006.

Men Björn von der Esch arbetar under den förutsättningen att dessa partier kommer att vara små, och det är möjligt att det är realistiskt. Men kom inte och säg att folket aldrig kommer att tillfrågas! Frågan finns.

Anf. 22 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik:

Herr talman! Ja, det är helt riktigt och det var en möjlighet som vi upptäckte under resans gång. Även om beslutet antas med tre fjärdedels majoritet har vi faktiskt en möjlighet att efter valet 2006 riva upp beslutet med enkel majoritet.

Anf. 23 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker inte att det är bra när man säger att man upptäckte någonting under resans gång. Det är ju en fullständigt fundamental iakttagelse som dessutom är elementär att riksdagsvalet avgör och att de som vinner valet ändrar den förda politiken.

Anf. 24 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik:

Herr talman! Ja, men under debatten om vi skulle folkomrösta eller inte hade ingen ännu kommit på att det kunde gå på det viset.

Plastikkirurgi

Anf. 25 HILLEVI LARSSON (s):

Herr talman! Plastikkirurgi kan på många sätt vara någonting väldigt positivt och bra. Men det finns också stora risker.

Den positiva delen är exempelvis att människor som har drabbats av olyckor eller varit med om en brand kanske behöver restaurera huden. Kvinnor som har genomgått en bröstoperation kanske behöver en ersättning för det som har tagits bort. Det finns olika exempel där plastikkirurgi kan vara någonting väldigt positivt.

Men det finns också en negativ sida av plastikkirurgin, och det har vi ju sett under senare år då antalet plastikoperationer har exploderat. Anledningen är att man har inspirerats av USA, men även av Latinamerika. Där uppmuntras friska, normala och fysiskt välmående människor att operera sig. Budskapet är att man inte duger som man är.

Det rör sig om *business* på högsta nivå. Den här industrin är ju en pengamaskin. Hela medieindustrin och upplevelsesamhället med film och musik medverkar i den här karusellen. Det blir alltmer ovanligt att man får se människor i naturligt skick. Till och med supermodeller ma-

nipuleras på bilder. Rynkor, fettvalkar och allt som anses mindre perfekt retuscheras bort. Bilden som ges inte minst till barn och ungdomar är: Så här ska man se ut. Tyvärr är det alltför många som inte stannar upp och tänker på att inte ens det som man ser på bilderna är äkta, utan det är manipulerat.

En undersökning har visat att mer än var tredje svensk kvinna funderar på att plastikoperera sig. Kvinnor blir alltså mer och mer missnöjda med sitt utseende. Fler och fler män kan också tänka sig en operation, även om det är en stor överrepresentation bland kvinnor.

Det är många psykologer som hävdar att de som genomgår dessa operationer oftast inte blir lyckligare, ens om operationen har fungerat. Det är ännu mer tragiskt om det blir komplikationer och i värsta fall men för livet. En fullständigt normal utåtriktad kvinna kan förvandlas till ett vrak om operationen misslyckas, och följderna kan bli sjukskrivningar, förtidspensioneringar och återkommande operationer för att rätta till de fel som har begåtts.

Jag tror att man måste ställa mycket högre krav på branschen som ägnar sig åt dessa operationer. Först måste man försäkra sina patienter, och försäkringens storlek kan då vara en indikation på de risker som finns, den baksida som man aldrig får se.

Ett av våra grannländer – jag tror att det är Norge – tänker nu förbjuda före-och-efter-bilder där man först får se en person som inte duger och sedan får man se hur perfekt personen har blivit efteråt. Detta kan då ge en felaktig uppfattning om vad som är normalt och vackert. Sedan ger det ju också en felaktig uppfattning om hur lyckat det blir efteråt. Men man ser inte de misslyckade operationerna.

Man måste försäkra sina patienter så att det finns en garanti för att man sedan i görligaste mån ska kunna rätta till de fel som har begåtts. I dag är patienten ofta helt utlämnad kanske till långa köer i den offentliga vården som också drabbas av höga kostnader. Men det värsta är inte kostnaderna för samhället, utan det är lidandet för den enskilde som verkligen är ett offer för den hjärntvätt som medierna, upplevelseindustrin och allt som bombarderar oss står för och ett offer för misslyckade operationer.

Jag hoppas på ett större ansvarstagande från branschen och att det ställs högre krav i framtiden.

Fastighetsskatt

Anf. 26 LARS TYSKLIND (fp):

Herr talman! Nästa år är det dags för ny fastighetstaxering. Den genomsnittliga ökningen beräknas att bli ca 25 %. Men det finns kommuner där ökningen kommer att bli ända upp till 59 %, och det är inte ovanligt med 40–50 %, och då är genomsnittet ganska ointressant. Det här gäller både i expansiva storstadsområden och i attraktiva kustområden. I grunden är det alltså både en storstads- och en glesbygdsfråga.

Det kan inte vara rimligt att människor inom vissa områden ständigt har en diskussion om fastighetsskatten och känner oro för att de inte kan bo kvar i sina hem.

Problemet är ju att den socialdemokratiska regeringen inte inser svårigheterna. Den har ett stort ansvar för att se denna problembild.

Att som argument ange att skattepengarna används till något välmotiverat ändamål – som vi har hört ett par gånger i den här kammaren – räcker inte. Det kan aldrig vara så att ändamålet helgar medlen.

Som min partikollega Gunnar Andrén har uttryckt i flera olika debatter här i kammaren: Vad ska enskilda människor spara på för att få ihop till fastighetsskatten? Vi diskuterar ofta vad staten ska spara på för att inte ta ut fastighetsskatt.

Man har en successivt oförutsägbar utgift som man inte kan påverka på annat sätt än genom att flytta.

Folkpartiet vill att bostadskonsumenter ska välja att äga sin bostad. Osäkerheten kring fastighetsskatten kan vara en sådan faktor som gör att man avstår från det.

Som jag sade tidigare leder dessa höjda taxeringsvärden till en helt orimlig fastighetsbeskattning. De begränsningsregler som finns och som ger lägre fastighetsskatt för människor med låg inkomst löser inte problemet för det stora flertalet. Snarare visar behovet av undantagsregler att systemet inte fungerar och att en förändring måste inledas omedelbart.

I ett bohuslänskt kustsamhälle är det inte så ovanligt att taxeringsvärdet över tid stigit till 2,5 miljoner kronor. Det finns många sådana exempel. Full fastighetsskatt, 1 %, torde då vara 25 000 kr. För ett hushåll med en samlad inkomst på 400 000 kr, som väl får anses vara en normal och inte speciellt hög inkomst, blir fastighetsskatten via begränsningsregeln bara 20 000 kr. Men det är väldigt mycket pengar det också. Det är en väldigt liten tröst att man betalar lite mindre än vad andra gör.

Jag har också erfarit att det finns en överhängande risk för att man i de här samhällena väljer att byta bostad och flytta från kustsamhällena, vilket gör att de kommer att bli ännu mörkare på vintern. En bidragande orsak är att arbetsmarknaden gör att många pendlar från de här samhällena. Då ligger det naturligtvis ännu närmare till hands att flytta, för i slutändan blir det ändå en prioritering som den enskilde gör vad han eller hon vill lägga sina pengar på.

Jag anser att dagens system för fastighetsskatt har överlevt sig självt. En skatt som inte tas ut efter bärkraft och upplevs som orimlig och orättvis äventyrar människors respekt för skattesystemet i dess helhet, och det är ju allvarligt i sig. För att fastighetsbeskattningen ska blir rättvis och rimlig måste åtgärder vidtas på både kort och lång sikt.

Från Folkpartiets sida har vi sagt att fastighetsskatten på sikt ska slopas helt. Men det är ändå viktigt att man sätter i gång med förändringar omedelbart. Vi har därför föreslagit en sänkning av procentsatserna som ett första steg.

Jag tycker att det är hög tid för den socialdemokratiska regeringen att inse att fastighetsskatten strider mot principen att skatt ska tas ut efter bärkraft för att upplevas som rimlig och rättvis. Men tyvärr verkar den enda lösningen på detta problem för närvarande vara att vi får en ny regering.

Anf. 27 LENNART AXELSSON (s) replik:

Herr talman! Till skillnad mot Lars Tysklind tycker jag att det är viktigt att vi betalar den välfärd som vi vill ha. Den intäkt som man får från

fastighetsskatten i dag motsvarar kostnaden för alla barnbidrag som betalas ut.

Fastighetsskatten är inte oproblematisk, och det är en av anledningarna till att vi har infört begränsningsregeln. Även här till skillnad mot Lars Tysklind tror jag nog att de flesta svenskar bor i ett hus som är värderat till under 4 miljoner, och det är där gränsen går. Då betalar man inte mer än 5 % av sin inkomst. För den som har folkpension innebär det 266 kr i månaden maximalt, och det tror jag att de allra flesta klarar av.

Om man skulle ta bort fastighetsskatten skulle det innebära ytterligare högre priser. Gunnar Andrén, som Lars Tysklind hänvisade till, har i debatten tidigare sagt att han vill ta bort avdragsrätten för räntor. Hur skulle det ställa sig om man fick högre priser och högre räntor för dem som i dag står inför köp av nya hus?

Anf. 28 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Herr talman! Det är väl så att vi inte får samma verklighetsbild när vi analyserar det här. Det är helt uppenbart att man, som Lennart Axelsson gör, pratar om de flesta och så vidare, men det gäller ändå att se att det finns enskilda människor i systemet. Att vi har olika verklighetsbilder är egentligen det som är det stora problemet.

Det är klart att man kan hålla på att diskutera det här med begränsningsregeln och att de flesta skulle klara att betala fastighetsskatten, men vi kan inte ha system som är så oförutsägbara. Dessutom kan en invändning vara att när man drar in inkomsterna i kapitalbeskattningen får man plötsligt en ny marginaleffekt på åtminstone 5 % så fort man får upp summan. Jag pratar inte om hus värderade till 4 miljoner, utan mitt exempel var ett hus värderat till 2,5 miljoner, och det är ingen ovanlig siffra i de bohuslänska kustsamhällena.

Anf. 29 LENNART AXELSSON (s) replik:

Herr talman! Det handlar alltså om 25 miljarder som Lars Tysklind säger sig vilja ta bort från de intäkter som staten får. Har Lars Tysklind någon prognos för när maktalliansen kan tänka sig att samordna sig kring borttagandet av fastighetsskatten?

Anf. 30 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Herr talman! 25 miljarder är naturligtvis en respektingivande summa. Det vore väl rent ut sagt icke trovärdigt att säga att den här skatten tar man bort utan vidare. Mitt syfte med den här diskussionen är att vi på något vis ska få samma verklighetsbild och inse problemet för enskilda människor som hamnar i en orimlig situation.

Lennart Axelsson inledde med att jämföra med barnbidraget, och det gjorde även förre finansministern Bosse Ringholm i en tidigare diskussion. Det är klart att man kan göra det, men det är inte relevant i diskussionen, för det är väl ändå inte så att dessa 25 miljarder är märkta för barnbidraget. Jag tycker också att barnbidraget ska vara kvar. Att just koppla frågan om fastighetsskatten till barnbidraget tycker jag gör, som jag nämnde tidigare i debatten, att målet på något vis får helga medlen.

Anf. 31 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Vänsterpartiet anser att det är betydligt bättre att lösa de problem som finns med dagens system än att slopa hela fastighetsskatten. Det är ett väldigt ekonomiskt lättsinne från de borgerligas sida. När ska ni slopa den? Kristdemokraterna vill göra det den 1 januari 2007. Folkpartiet vill göra det på sikt. Men ni har inte någon form av finansiering, och ni kan inte visa hur det ska gå till. Ni försöker måla upp en bild av att ni ska lösa det här tillfälligt på andra sätt. Men i grunden är vi på väg tillbaka till 1991–1994 med den borgerliga regeringens ekonomiska lättsinne som ledde till jättestora underskott och till en upplåning.

Vi kan bygga ut takregeln och bygga ut begränsningsregeln. På så sätt löser vi de problem som finns med dagens system. Men vore det inte bättre att sätta oss ned och se till vi har kvar denna skattebas som ska hjälpa till att finansiera den gemensamma välfärden än att ta bort hela fastighetsskatten? På så sätt löser vi problemen i stället.

Anf. 32 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Herr talman! Att vi från Folkpartiets sida säger att vi ska slopa fastighetsskatten bygger mycket på att den har blivit så orimlig och ohanterlig över tid. Sedan kan jag väl välkomna Per Rosengren om han vill vara med och lösa problemen, för även Folkpartiet måste naturligtvis lösa problemen i etapper. Jag skulle verkligen välkomna om regeringen kunde inleda en diskussion till och med över blockgränserna för att komma till rätta med de värsta avarterna. Det känns inte alls främmande att göra det.

Per Rosengren frågar hur vi ska finansiera detta. Det ska vi naturligtvis göra på sikt, som vi säger. Den första etappen i vårt budgetförslag är ju finansierad i det budgetförslaget.

Anf. 33 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Ja, det är väldigt lätt att finansiera saker i teorin. Det är betydligt svårare i praktiken. Men ni vill ju sänka i stort sett alla skatter. I vilken ordning ska ni sänka skatterna? Är det fastighetsskatten som ska prioriteras eller är det andra typer av skatter som kapitalskatter, förmögenhetsskatter och inkomstskatter? Ni håller ju på att dränera landets ekonomi på det här sättet. Ni går ut och ger löften till villaägare och andra om att ni kommer att genomföra detta, men ni visar inte med vilket tidsperspektiv det ska ske. Ni visar inte med vilken prioriteringsordning ni ska sänka de olika skatterna. Jag tycker att ni håller på med politiskt bedrägeri.

Anf. 34 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Herr talman! När det gäller prioriteringsordningen har vi i Folkpartiet sagt att vi i första hand ska sänka skatter som anses skadliga för tillväxt, och det är naturligtvis vissa löneskatter och även arbetsgivaravgifter. Men även fastighetsskatten kommer in här, och det beror på just den här konstruktionen som har blivit helt orimlig med tiden och som gör att enskilda människor kommer i kläm och har det väldigt svårt. Jag måste väl ändå få medhåll om att det måste vara en helt orimlig situation när människor lever i en ständig oro för att beskattas från sitt hem.

Anf. 35 CARIN LUNDBERG (s):

Herr talman! Om mindre än 18 månader är det val. Under den tiden ska riksdagen fatta beslut om sammanlagt tre budgetpropositioner.

Den första är den som lades på riksdagens bord för 35 dagar sedan. Den har förhandlats fram med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Den innehåller satsningar för att få ned arbetslösheten, öka rättvisan och förbättra vår miljö.

Jag tycker att det är än viktigare än förr att berätta om vår socialdemokratiska politik och tydliggöra skillnaden mellan vänster och höger. Det är viktigare än förr eftersom Moderaterna numera också säger sig vara ett arbetarparti.

Herr talman! I somras var Västerbotten på mediekartan. Vi belägrades av journalister. Det är inte så ofta, det ska sägas, men nu var det de fyra borgerliga partiledarna som träffades hemma hos Maud Olofsson. Man skulle bli helt överens om politiken. Man bildade Allians för Sverige. Jag såg fram emot motionen från alla fyra om en gemensam ekonomisk politik. Nu blev det inte så. Vi har i sedvanlig ordning fått fyra tjocka motioner som var och en beskriver de olika partiernas förslag.

När man går igenom de centrala politikområdena ser man att splittningen är lika stor som tidigare. I fråga om finans- och skattepolitiken, familjepolitiken och synen på socialförsäkringspolitiken står de fyra borgerliga partierna särskilt långt ifrån varandra. En tydlig skillnad finner jag i ersättningsnivåerna i försäkringssystemen. Moderaterna vill sänka till 65 % både när det gäller a-kassan och sjukpenningen. Vad säger Folkpartiet, som alltid slagits för 80 % ersättning, om detta? Och vad säger Kristdemokraterna om Moderaternas äldrefientliga politik där förtidspensionärer tvingas till förtida uttag av ålderspensionen från 61 år? Det sänker ju ålderspensionen kraftigt! Och Centerpartiet, som brukar värna om kommunerna: Kommer ni att acceptera Moderaternas förslag om minskad skatteutjämning mellan kommunerna? Och vad säger Centern om att 65-procentiga ersättningsnivåer kommer att öka kommunernas socialbidragskostnader?

Men, herr talman, rätt ska vara rätt. Det finns faktiskt ett område där man är överens. Det handlar om sysselsättningsstöden. I debatten kring vårpropositionen talade Karin Pilsäter föraktfullt om "Amseriet", "sosse-Ams". Odenberg tyckte att det är skillnad på Amsåtgärder och riktiga jobb och att regeringens arbetsmarknadspolitik hittills inte har lett till några nya jobb. Mats Odell raljerade över att massarbetslösheten skulle knäckas med 13 000 fler personer med anställningsstöd.

Nu låter det annorlunda: Där vi föreslår en utökning med 3 miljarder kronor för att få 30 000 nya jobb, föreslår maktalliansen en och en halv miljard kronor, vilket ska ge många fler jobb, tiotusentals jobb – kanske över hundra tusen. Men jag tycker det är bra att man är överens om att det behövs arbetsmarknadspolitiska åtgärder, om än i liten omfattning.

Jag är alltså inte imponerad. Den borgerliga maktalliansen föreslår skatterabatter på ca 30 %. Vi socialdemokrater föreslår skatterabatter upp till 85 %. Dessutom är vårt förslag mer träffsäkert. Pengarna går till dem som verkligen behöver det. Vårt förslag innebär en bro tillbaka till ar-

betslivet för dem som är arbetslösa, arbetshandikappade och dem som har arbetsförmåga bland de långtidssjukskrivna och förtidspensionerade.

Men vad blev det av den gemensamma politiken i övrigt? Det kan väl inte vara så att den här maktalliansen bara blev ett fototillfälle hemma hos Maud Olofsson eller en kort tågturné i södra Sverige? Det måste väl vara någonting mer? Jag tror att många vill ha svar på frågorna: När kommer det borgerliga alternativet? När blir den borgerliga maktalliansen mer än sex arbetsgrupper och en hemsida? Väljarna förtjänar besked!

Anf. 36 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Jag var förvånad över att Carin Lundberg inte talade om hur man ska få fler riktiga jobb i Sverige. Det är ju så att det i dag faktiskt är allt färre arbetade timmar per person i arbetsför ålder, mellan 20 och 64 år. De människor som är i den ålderskategorin arbetar mindre i dag än vad man gjorde under krisåren i början av 1990-talet, de år som Göran Persson och Socialdemokraterna kallar för en tid av massarbetslöshet. Vi är alltså tillbaka i en arbetsmarknadssituation, efter elva år av socialdemokratiskt styre, som tidigare har karakteriserats som massarbetslöshet.

Detta löser man inte genom att föra över pengar från staten till kommunerna. Då blir det mindre pengar i staten, mindre för statliga jobb. Det blir ökad upplåning. Vem betalar den ökade upplåningen? Jo, det gör medborgarna i form av högre ränteutgifter, högre skatter. Medborgarna får mindre pengar över i plånboken för att efterfråga varor och tjänster och därmed vanliga jobb.

När, Carin Lundberg? Har regeringen någon aning om hur det ska bli fler riktiga jobb och riktiga arbetstimmar i svensk ekonomi?

Anf. 37 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Den viktigaste frågan för oss socialdemokrater är att bekämpa arbetslösheten. Arbete åt alla har alltid varit och kommer alltid att vara den viktigaste frågan för oss. Men när man då ser på de förslag som vi lämnar, och som vi behandlar nu i vårpropositionen, och de förslag som kommer från de fyra borgerliga partierna, kan jag inte se någon enhetlig linje. Det är det som är min fråga i dag.

Jag kan ge ett exempel. Vi vill alla ha fler företag för att på så sätt skapa fler jobb. Moderaterna vill ha fler företag. Samtidigt vill de inte att vi ska ha seriösa företag enligt vad jag kan läsa ut av deras förslag. Medicinen som Moderaterna ger är att det ska vara skattesänkningar. Men oseriösa företag betalar ju ingen skatt. Därför vill jag ställa frågan till Carl B Hamilton och Folkpartiet: Är det så att Folkpartiet också vill ha fler företag och att de därmed ställer upp på skattekontroll för de seriösa företagen och på så sätt bekämpar de oseriösa?

Anf. 38 CARL B HAMILTON (fp) replik:

Herr talman! Det är inte ökad skattekontroll som ger fler riktiga jobb i Sverige, tror jag.

Efter elva år av socialdemokratiskt styre har vi, som jag sade, en situation där människor arbetar mindre i Sverige. Varför ska man då fortsätta att rösta på Socialdemokraterna? Det är den ståndpunkten, kan man säga, som Jan Edling på LO:s näringspolitiska enhet talar om i Dagens Industri

i dag. Han säger så här: Vi har ingen politik i arbetarrörelsen för att skapa nya jobb. Sedan ironiserar han över regeringens politik.

Ni har misslyckats i er största fråga!

Anf. 39 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Kampen mot arbetslösheten ska alltid föras, sade jag nyss. Den är svårare än tidigare. Vi har tidigare sett att när vi har högkonjunktur kommer samtidigt jobben. Den gamla naturlagen gäller tydligen inte längre. Den gäller inte heller i USA, om vi kan jämföra oss med andra stora ekonomier. Det jag menar är att fler företag med sund konkurrens skapar fler arbeten. Då kan jag upprepa frågan till Folkpartiet. Tänker Folkpartiet skapa fler arbeten genom att acceptera Moderaternas 65-procentiga ersättningsnivå för arbetslösa? Kommer det att skapa fler arbeten?

Anf. 40 LARS-IVAR ERICSON (c) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med Carin Lundberg om att det finns en del positiva nyheter i vårpropositionen, till exempel detta att lönebidragen ska höjas. Det är ju ett gammalt centerkrav som tydligen regeringen har lyssnat på nu – även om vi vill höja mer.

Sedan finns det också något som är ett direkt hot mot tillväxten. Jag tänker då på de hårda bestämmelserna för minknäringen, bestämmelser som hotar att förpassa en hel näringsgren ut ur landet. Enbart i västra Blekinge kommer uppemot tusen jobb att försvinna. Tycker inte Carin Lundberg att det är tid att lyssna på alla de djurskyddsexperter som anser att svensk minknäring bedrivs på ett seriöst sätt i stället för att låta sig påverkas av orealistiska djurrättsaktivister och miljöpartister?

Anf. 41 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Jag måste erkänna en stor brist i min kunskap. Jag känner inte till så mycket om den fråga som herr centerpartisten tar upp. Jag kan bara säga rent allmänt att en strukturomvandling alltid har funnits i Sverige och alltid kommer att finnas. Det är det som kommer att ge oss sund företagsamhet med sund konkurrens.

Jag vill passa på att ställa en fråga till Centerpartiet. Kommer Centerpartiet, som värnar om arbetstillfällen i hela landet, att acceptera Moderaternas ambition att minska skatteutjämningen mellan Sveriges kommuner? Och vad kommer Centerpartiet att tycka om de sänkta ersättningsnivåerna, till 65 %, både i arbetslöshetsförsäkringen och i sjukförsäkringen? Tycker man att det är bra att detta kommer att öka kommunernas utgifter för socialbidragen?

Anf. 42 LARS-IVAR ERICSON (c) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är obegripligt att Socialdemokraterna, som säger sig värna om sysselsättningen, väljer att genom ett orimligt regelverk driva en hel näringsgren ut ur landet genom just de här stränga kraven på minknäringen.

De andra frågorna tror jag att den borgerliga alliansen kommer att kunna lösa, för vi vill verkligen värna om sysselsättningen i hela landet.

Anf. 43 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Jag har en annan fundering när det gäller arbete i hela landet. Tänker Centerpartiet verkligen acceptera Moderaternas chockhöjning av bilisternas kostnader för trafikskadeförsäkringen? Det är inte bara en höjning, utan det är också ett systemskifte. Hur tycker Centerpartiet att det slår i regioner där bil inte går att välja bort? Det måste gälla såväl i större delen av Norrland som i Blekinge.

Anf. 44 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Först skulle jag vilja uppmana Carin Lundberg att sluta ställa frågor till motdebattörer som inte har möjlighet att svara på dem.

Carin Lundberg var inte imponerad av de fyra borgerliga partiernas så kallade allians för maktskifte. Men den alliansen har inte kommit till för att göra Carin Lundberg imponerad. Den har kommit till för att möta svåra och allvarliga problem som Sverige står inför, och det allra allvarligaste och mest överskuggande problemet är den höga arbetslösheten och det stora utanförskapet. Det gör att nära 1,5 miljoner människor i vuxen ålder inte går till jobbet denna dag. Det är problem som de fyra borgerliga partierna tillsammans försöker att adressera.

Därför lade vi i anslutning till vårbudgeten fram ett gemensamt förslag om nystartsjobb som, till skillnad från Socialdemokraternas förslag, inte bara riktar sig till människor som har varit arbetslösa länge, utan det omfattar också människor som under lång tid har levt på socialbidrag, haft förtidspension eller varit sjuka. Det är därtill ett förslag som inte är stigmatiserande, utpekande, på det sätt som det socialdemokratiska förslaget är. Vårt förslag är inte en Amsåtgärd utan en rättighet administrerad av landets skattemyndigheter.

Anf. 45 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Den borgerliga maktalliansen ska lösa problem, och det var det jag tänkte att jag skulle få förslag på när det gäller vårpropositionen. Men Moderaternas förslag till statsbudget för 2005 innebär stora nedskärningar för de mest utsatta i samhället. Det sker samtidigt som Moderaterna retoriskt säger sig vara ett mittenparti.

Man föreslår faktiskt drastiskt sänkta ersättningsnivåer i a-kassa och sjukförsäkring till 65 %. Man tänker sänka ersättningen till förtidspensionärerna och sänka ersättningen till de föräldralediga. Man tänker göra det dyrare att gå till doktorn och dyrare att köpa medicin. Man tänker fördubbla antalet karensdagar för sjuka och göra fackföreningsavgiften dyrare genom att ta bort avdragsrätten. Man tänker fördubbla kostnaderna för de flesta bilägare. Jag kan lämna många fler förslag.

Jag vill ställa en fråga till Mikael Odenberg. Har ni med er de andra tre partierna på vagnen för detta? Kommer detta att bli den borgerliga maktalliansens förslag?

Anf. 46 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Carin Lundberg har under den här debattimmen haft ordet i drygt nio minuter och ännu inte sagt någonting alls om vad Socialdemokraterna vill åstadkomma för att hjälpa de nära 1,5 miljoner människor som befinner sig i utanförskap.

Den 16 juni debatterar riksdagen regeringens vårbudget. Då ska jag gärna tala mycket och länge om det moderata alternativet. Jag ber att få återkomma vid ett tillfälle när jag inte har en halv minut till förfogande för att sammanhängande redovisa den moderata politiken.

Anf. 47 CARIN LUNDBERG (s) replik:

Herr talman! Det jag ville debattera här var avsaknaden av det borgerliga budgetalternativet. Om man bildar en borgerlig maktallians som kommer att innebära stora förändringar för Sverige tycker jag också att väljarna har rätt att veta vad den borgerliga maktalliansen består av. Vilket är det borgerliga budgetalternativet?

Mikael Odenberg kommer att redovisa Moderaternas förslag i debatten om vårpropositionen. Jag tycker att det är symtomatiskt.

Anf. 48 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag måste bryta nu eftersom en timme har gått, och detta är riksdagens debattimme. Vi ska nu debattera utskottsbetänkanden.

*Sparandedirektivet och
kontrolluppgifter, m.m.*

3 § Sparandedirektivet och kontrolluppgifter, m.m.

Föredrogs

skatteutskottets betänkande 2004/05:SkU30

Sparandedirektivet och kontrolluppgifter, m.m. (prop. 2004/05:113).

Anf. 49 MATS BERGLIND (s):

Herr talman! I det förslag som nu ska debatteras tillstyrker utskottet regeringens föreslagna kompletteringar av kontrolluppgiftsskyldigheten. Det här är ett förslag som ska träda i kraft den 1 juli i år.

Utskottet tillstyrker vidare en ändring när det gäller återbetalning av källskatten.

Utskottet tillstyrker slutligen att riksdagen godkänner tio bilaterala avtal om beskattning av inkomster från sparande samt antar en lag om dessa avtal.

Utskottets ställningstagande har föranlett en gemensam reservation från Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet. Därmed överlämnar jag ärendet till debattörerna.

Anf. 50 ULF SJÖSTEN (m):

Herr talman! Som småföretagare ska man kunna ägna tiden åt produktion eller kontakt med kunder och slippa ägna tid åt att läsa tusentals sidor regler och förordningar och fylla i en oändlig ström av blanketter. Nutek beräknade förra året att det svenska näringslivets administrativa kostnader för det offentliga regelverket uppgår till den häpnadsväckande summan 60–70 miljarder kronor. Den sammantagna samhällsekonomiska kostnaden har uppskattats till 140 miljarder kronor, herr talman.

Den borgerliga alliansen har lagt fram en gemensam rapport, *Ta bort regelkrånglet*, där vi föreslår en alternativ handlingsplan för att få bättre fart på arbetet att förenkla företagens regler. Vi vill bland annat att riks-

dagen nu beslutar att kostnaden för företagens regelbörda ska ha minskat med minst en fjärdedel fram till 2010.

Herr talman! Propositionen innehåller en utvidgad skyldighet att lämna kontrolluppgifter. Det lägger ytterligare en sten på en redan tung börda för företagen. Regeringen har inte presenterat övertygande skäl för dessa kritiserade förändringar. Vi yrkar därför avslag i den delen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den gemensamma borgerliga reservationen.

Anf. 51 ANNA GRÖNLUND KRANTZ (fp):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att detta är en bra proposition i det stora hela. Den handlar primärt om införlivandet av sparandedirektivet. Men den här reservationen handlar om två punkter som inte direkt har med sparandedirektivet att göra. Det gäller de här kontrolluppgifterna.

Från borgerligt håll tycker vi att det är mycket viktigt att varje riksdagsbeslut som fattas verkligen granskas utifrån regelbördan för de små företagen. Precis som Ulf Sjösten sade här i talarstolen alldeles nyss är den ökade regelbördan ett stort problem för de små och växande företagen. Vi anser att riksdagen kritiskt måste granska precis vartenda beslut som fattas. Man kan konstatera att vi under en lång period, ändå sedan 1998, har försökt att minska den administrativa regelbördan och kostnaderna för de små företagen på det här området. Men tyvärr har regelbördan faktiskt ökat från 1998, och kostnaderna för de små företagen har ökat.

Därför är det här en angelägen uppgift. Jag kan också, herr talman, tillägga att jag är väldigt glad att regeringen under arbetets gång har lyssnat till remissinstanserna och på de allra flesta punkterna valt att gå remissinstanserna till mötes och inte lägga på de små företagen en ytterligare börda.

Men det finns som sagt två punkter kvar där regeringen ändå lägger fram förslag som ökar regelbördan. Från borgerligt håll anser vi att det hade gått att förenkla även på det här området. Vår reservation går ut på att se till att de små företagen slipper dessa kostnader och den administrativa bördan även på de här områdena. Jag yrkar också bifall till reservationen.

Anf. 52 JÖRGEN JOHANSSON (c):

Herr talman! Även jag kan instämma i vad de tidigare talarna har sagt. Det är en helt oacceptabel situation som vi har i dag för de små och medelstora företagen. Regelbördan kostar, precis som Ulf Sjösten sade, samhället runt 140 miljarder kronor, detta i en situation då näringsminister efter näringsminister talar om att man ska minska regelbördan för just de här grupperna. Centerpartiet har tidigare hävdat – nu gör också alliansen det – att vi ska sänka regelbördan med 25 % i ett första steg.

Det förslag som nu läggs fram ökar alltså regelbördan och är helt ologiskt i relation till vad alla partier – notera detta: alla partier – säger sig stå för. Jag yrkar därför bifall till den reservation som finns i ärendet.

Prot. 2004/05:122

18 maj

*Sparandedirektivet och
kontrolluppgifter, m.m.*

Anf. 53 PER-OLOF SVENSSON (s):

Herr talman! Jag tycker som många andra att vi ska minska regelbördorna för företagen, och det är det vi håller på och gör i och med att vi antar det majoritetsförslag som kommer här.

Jag har under några år, herr talman, varit verksam i EU-nämnden och har kunnat följa arbetet där med sparandedirektivet. Samtliga partier som har varit närvarande när regeringen har avlämnat sina rapporter har sagt att det här är jättebra. Går det här igenom så är det hemskt bra. Men då har ett par stycken borgerliga partier sagt: Vi tror inte att ni kommer att få in de kontrolluppgifter ni behöver. Så har man sagt.

Nu har vi avtalen klara. Skatteparadisen kommer att lämna in de kontrolluppgifter som behövs. Jag tror att de som sade att det inte skulle gå hade fel. De trodde förmodligen att skatteparadisen är lika njugga som Folkpartiet och Moderaterna i sig, herr talman.

Jag tycker att det här förslaget är bra. Det har tillkommit för att underlätta för företagen. Det har tillkommit för att underlätta för de dödsbon som driver näringsverksamhet. De dödsbona slipper genom den här åtgärden komma in med en massa kompletteringar, som man tidigare har behövt göra. Det blir alltså rationellt och bra för dem.

Även den andra åtgärden är en rationell åtgärd som kommer att underlätta för företagen. Man kommer att veta att det verkligen är äkta och riktiga uppgifter som kommit in, och det underlättar. Man behöver inte lika mycket kompletteringar som tidigare.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationen.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 7 §.)

Luftfart

4 § Luftfart

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2004/05:TU10
Luftfart.

Anf. 54 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Herr talman! I det betänkande som vi nu ska debattera har trafikutskottet behandlat motioner från allmänna motionstiden 2004. Det handlar om luftfartsfrågor – alltifrån avregleringar och konkurrens inom flyget till hur statens ansvar för flygplatssystemet ska se ut samt om flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet.

De allra flesta motioner avstyrks i betänkandet, några därför att frågorna kommer att behandlas i kommande propositioner. Det gäller till exempel frågor om de så kallade *slot*-tiderna, alltså fördelningen av ankomst- och avgångstider. Dessa frågor förväntar vi oss kommer att tas upp i den aviserade transportpolitiska propositionen.

I fråga om fjällflyg anser utskottet att miljö- och turismintressena inte behöver stå i motsatsställning till varandra. Vi anser att det är viktigt att en eventuell åtgärd för att begränsa fjällflyget inte ska sträcka sig längre än nödvändigt för att nå det fastställda syftet med åtgärden. Frågan be-

handlas också i den kommande miljöpropositionen. Därför har motionsförslaget i denna fråga avstyrkts.

Vi har från utskottets sida också föreslagit ett tillkännagivande om att regeringen ska lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningarna uppfyller krav om nykterhet och drogfrihet. Ett motionsförslag med detta innehåll tillstyrks därför delvis.

Herr talman! Till detta betänkande har fogats sju reservationer och två särskilda yttranden.

Anf. 55 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Från Vänsterpartiets sida vill vi yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet sånär som på en punkt, den som handlar om Bromma flygplats. Det finns ett beslut om avveckling av Bromma flygplats, och vi vill stödja de motioner som handlar om att man ska sätta i gång med den snabbavvecklingen. Det är väldigt angeläget av flera olika skäl.

Vi har sedan den 11 september 2001 haft en nedgång i flygverksamheten, både i Sverige och internationellt. I fjol bröts den av en uppgång på inrikesflyget. Vi måste tänka lite mer långsiktigt. Vad är det för transportsystem vi ska ha? I riksdagen har vi enats om att vi vill ha ett hållbart transportsystem. Flyget drivs till hundra procent av fossila bränslen. Flyget måste därför snabbt ställas om: Det måste minska i volym för att minska klimatpåverkan, och man måste också snabbt försöka få fram andra bränslen för det flyg som vi behöver för att upprätthålla möjligheterna till kommunikation i de glesbebyggda, avlägsna delar av Sverige där man inte kan försörja transporterna med tågtrafik.

I det här sammanhanget fyller Bromma ingen funktion. Arlanda är nu med sin nya landningsbana tillräckligt stort för att rymma allt flyg som behöver flygas till Stockholm. Bromma flygplats behövs för att man ska kunna bygga bostäder där. Är det någon fråga som är väldigt svår att lösa på något annat sätt i Stockholm så är det just bostadsbristen. Den mark som Bromma i dag besitter kan efter en rejäl sanering av marken bli föremål för de bostäder som så väl behövs inom Stockholmsområdet. Men det är som sagt den enda punkt där vi inte står bakom betänkandet.

Jag skulle vilja ägna lite tid åt att kommentera några av de intressanta förslagen från den borgerliga alliansen. Här finns ett förslag i en moderat motion om att man ska privatisera statliga och kommunala flygplatser, och det nämns som ett exempel att flygplatsen i Borlänge tar upp en stor andel av de kommunala resurser som annars skulle kunna gå till vård, skola och omsorg. Det var en intressant synpunkt från Moderaterna. Jag undrar om det allmänt sett är så ni tycker att man ska göra med den här verksamheten. Då kan man se intressanta exempel på vad som har hänt i andra länder och i Sverige när man har börjat privatisera, konkurrensutsetta och sälja ut. Har det blivit billigare för resenärerna? Har det blivit en större regional tillgänglighet? Det kan man inte riktigt säga. Nu är kanske inte flyget det transportslag som Vänsterpartiet värnar mest om, men jag skulle gärna vilja att ni kommenterar hur ni har tänkt er detta, till exempel om man ska plocka ut de mest lönsamma flygplatserna och sälja ut dem och staten sedan med skattepengar ska ta hand om resten. Jag tror inte att det skulle vara så klokt, sett ur flygets perspektiv, men jag skulle som sagt vilja att ni säger något mer om det.

Det finns också en moderat motion som handlar om att man ska etablera en järnväg mellan Malmö och Sturup. Den har Banverket inte funnit vara prioriterad när de har jämfört den med andra förslag till att bygga ut järnvägen. När inte ens Arlandabanan mellan Stockholm City och Arlanda har tillräckligt trafikunderlag för att kunna betala den investeringen så undrar jag: Hur mycket skattepengar tycker ni att man skulle kunna stoppa in i en sådan här järnväg, och vilka andra järnvägsinvesteringar ska i så fall inte få plats?

Om ni tror att flyget ska expandera undrar jag om ni har någon hemlig lösning på hur bränsleförsörjningen för flyget ska gå till i framtiden. Eller har ni idéer om några ännu icke upptäckta oljefält som ska kunna användas för att hålla bränslepriset nere? Nej, detta med investeringar i mer flyg verkar inte särskilt långsiktigt genomtänkt.

Jag har en sista punkt jag skulle vilja ta upp innan ni får möjlighet att kommentera det jag sagt. Det handlar om Bromma flygplats igen. När vi tidigare diskuterat detta i kammaren, och det har vi gjort varje år sedan jag blev riksdagsledamot 1998, har vi varit tre partier som av miljöskäl tyckt att det är rimligt att lägga ned Bromma. Men nu fallerar Centern, och jag undrar därför hur det kan komma sig. Har Centern en mer positiv inställning till Bromma nu? Tycker ni att olägenheterna för de boende i form av buller är mindre, eller tar ni mindre allvarligt på problematiken om att minska flygets klimatpåverkan?

Anf. 56 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Låt mig börja med det sista som Karin Svensson Smith var inne på, Brommaflyget. Den övriga kritiken mot de borgerliga partierna känner jag och Centerpartiet oss inte särskilt träffade av. När det gäller Brommaflyget kan jag förstå att Karin Svensson Smith funderar. Låt mig därför lugna henne. Vår inställning till Brommaflyget är precis densamma som tidigare, med den skillnaden att vi gjort bedömningen att detta inte i första hand är en fråga för den nationella nivån, för riksdag och regering, som med pekpinnen i hand ska tala om för stockholmarna att lägga ned Brommaflyget.

Erfarenheterna i fråga om trängselavgifter förskräcker. Att den frågan gått så snett i Stockholmsområdet beror i hög grad på att den kom i form av ett direktiv uppifrån. Frågan var inte alls förankrad bland folk och politiskt verksamma i Stockholmsområdet, och därför har det hela gått väldigt snett.

Centerpartiet har den mycket tydliga profilen att vi vill bygga politiken underifrån. Människorna ska lokalt och regionalt bestämma i lokala och regionala frågor. Det ska inte komma pekpinnar från riksdag och regering. Därför har vi i år avstått från att reservera oss och tala om att Brommaflyget ska läggas ned. Jag kan dock försäkra Karin Svensson Smith att grunduppfattningen är densamma, och jag är övertygad om att Stockholmscentern inför valet 2006 kommer att driva en nedläggning av Brommaflyget med samma frenesi som tidigare. Skillnaden är, som sagt, att vi inte tycker att det är en riksdagsfråga att tala om för stockholmarna att de ska lägga ned Brommaflyget.

Centerpartiet vill forma framtidens transportsystem så att de olika transportslagen kompletterar varandra och tillsammans utgör en helhet som kan bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela vårt

land. Transportsystemet ska medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får inskränka kommande generationers möjligheter till ett bra liv.

Alla vet att trafiken genererar miljöbelastning. I själva verket är transportsektorn den kanske mest miljöbelastande verksamheten i samhället. Men vi behöver transporterna för att utveckla det moderna samhället, och därför måste vi hantera trafikens negativa miljöpåverkan på ett klokt, målmedvetet och framsynt sätt.

Vi måste successivt ställa om till ett grönt transportsystem – det har vi från Centerpartiet upprepat i många motioner och debatter de senaste åren. Vi vill se ett utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter, där det övergripande målet ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det är en formulering som alla partier står bakom när det gäller transportsektorn och trafikens utveckling.

Men också i detta transportsystem behövs ett utvecklat flyg framför allt på de långa distanserna där tåget och bilen inte är ett attraktivt alternativ. Vägtransporter, järnväg, sjöfart och flyg ska alla ses som integrerade delar i ett och samma kommunikationssystem. Ett ändamålsenligt nyttjande av olika trafikslag i föreningen med högt ställda miljökrav innebär också att hela trafiksektorns miljöbelastning kan minska.

För Centerpartiet är det självklart att staten ska ta ett ansvar för infrastrukturen på transportområdet. När det gäller vägar och järnvägar är det synligt och tydligt. När det gäller sjöfart och flyg är det mera komplicerat, och här har kommuner runtom i landet traditionellt tagit ett ansvar för hamnar och flygplatser. För att underlätta för orter och regioner i vårt avlånga land att klara en rimlig flygverksamhet har staten gått in med bidrag till kommunala flygplatser. Det har Centerpartiet varit positivt till. Däremot ser vi gärna att man släpper in fler aktörer på de större flygplatserna genom en delprivatisering. Detta resonemang utvecklar vi i ett särskilt yttrande i dagens betänkande.

Sverige är ett avlångt land, och om hela landet ska ha möjlighet att leva och utvecklas behövs flyget, i synnerhet på de långa avstånden. I reservation nr 4 utvecklar vi från allianspartierna behovet av att slå vakt om de viktiga regionala flygplatserna. På sina håll utgör dessa flygplatser det enda rimliga alternativet för att snabbt och effektivt kunna ta sig till exempel till Mälardalsområdet. De har också stor betydelse för turistnäringen. Det är ett allmänintresse att dessa viktiga flygplatser kan leva vidare och upprätthålla en väl fungerande flygtrafik.

I ett par års tid har Centerpartiet i sitt budgetalternativ haft 100 miljoner kronor mer än regeringen till Rikstrafiken för att kunna handla upp bland annat regionalpolitiskt motiverade transporter. Möjligen har vi nu fått rätt när även regeringen, tillsammans med stödpartierna, är inne på denna linje. Vi har samtidigt i vårt parti insikten att i takt med att snabbtågsförbindelser byggs ut kan tåget vara ett bättre alternativ än flyget, inte minst från miljösynpunkt. I till exempel mitt hemlän Gävleborg har allt trafikflyg avvecklats sedan snabbtågen började gå på Ostkustbanan. Hudiksvall, Söderhamn och Gävle har alla mist sina flygplatser. Och eftersom människor och företag valt att inte flyga i samma utsträckning som tidigare har de ekonomiska möjligheterna att upprätthålla flygför-

bindelserna försvunnit. Det har varit en naturlig utveckling, och i dag finns det knappast någon som saknar flyget eller vill ha det tillbaka.

En viktig fråga som tas upp i betänkandet är den om fördelning av start- och landningstider, så kallade *slot*-tider. I synnerhet på de större flygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup är detta en delikat och spänningsfylld fråga. Vi konstaterar dock samfällt i utskottets betänkande att frågan förväntas komma upp och behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen. Jag hoppas att de socialdemokratiska företrädarna i dag kan bekräfta att vi kommer att få propositionen i aviserad tid och att den innehåller det som vi förväntar oss. Bland annat förväntar vi oss att det görs en redovisning och analys av möjligheterna till trängselprijsättning just beträffande start- och landningstider.

Slutligen, herr talman, vill jag säga några ord om fjällflyget. Centerledamöterna Birgitta Sellén och Håkan Larsson har i en motion påpekat att turistflyget inte utgör något hot mot möjligheterna att finna tystnad och frid inom de vidsträckta områdena i fjällvärlden. De pekar på att turist- och nöjesflyg i fjällen, enligt utredningar, endast står för ca 20 % av den totala bullerbelastningen. Ett flygförbud skulle slå hårt inte bara mot turistnäringen utan mot hela näringslivet i fjällvärlden, vilket de anför i motionen. De föreslår att flygverksamheten i fjällvärlden regleras på länsnivå där man har bättre kännedom om lokala och regionala förhållanden än i de statliga verken.

Nu backar utskottets majoritet i detta betänkande försiktigt bort från den militanta hållning mot fjällflyget som Statens naturvårdsverk tidigare redovisat och som hotat fjällflygsverksamheten med start- och landningsförbud. Det välkomnar vi. Ändå har vi från allianspartiernas sida en reservation även i denna fråga, där vi går på motionärernas linje.

Avslutningsvis yrkar jag, herr talman, bifall till reservation nr 7 i betänkandet.

Anf. 57 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag vill upprepa vårt bifallsyrkande till reservation nr 6 som handlar om avveckling av Bromma flygplats.

Vi har i riksdagen beslutat om transportpolitiska mål. Argumentationen för att avveckla Bromma har delvis att göra med hur vi ska klara de transportpolitiska målen. Det är knappast ett ansvar som vi kan lägga på Stockholms stad, utan det målet har vi inrättat här, och då har vi också ansvar för det.

Avtalet mellan Luftfartsverket och Stockholms stad går ut år 2011. Det är rätt så rimligt att man nu börjar planera för detta. Jag tror att Stockholms stad skulle välkomna att kunna planera för ytterligare bostadsbyggande. Det är inte alldeles enkelt att hitta plats för alla de människor som vill bo och leva i Stockholm. Det skulle underlätta för Stockholms stad, men då måste staten göra sin del av det gemensamma avtalet.

Det handlar om ett bättre utnyttjande av flygplatskapaciteten. Jag undrar om Sven Bergström kan erinra sig när Sas var hos oss i trafikutskottet. Vi frågade vad som skulle underlätta för dem sett till deras stora ekonomiska bekymmer. De sade att om man hade ett nav för flyget skulle det vara mer rationellt. De påtalade att inte ens Chicago klarar av att ha två nav. Därför borde det sett ur Sas perspektiv vara en bättre lösning.

Slutligen har jag en undran. Sven Bergström säger väldigt bra saker här om miljöanpassningen av transporterna. Vi brukar vara överens om den frågan. Men ingen av de sex arbetsgrupper som den borgerliga alliansen har nu nämner ordet miljö. Har ni misslyckats med att föra in det i er gemensamma politik?

Prot. 2004/05:122

18 maj

Luftfart

Anf. 58 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag vet inte om jag uttryckte mig oklart eller om Karin Svensson Smith inte ville förstå min argumentation i frågan. Den var väldigt tydlig.

Centerpartiets uppfattning om nackdelarna med att ha flyg på Bromma kvarstår. Vi tycker att det i första hand är en fråga för stockholmarna att bestämma: Ska vi flyga från Bromma eller ska vi flyga från någon ny flygplats söder om Stockholm och på andra ställen som man har diskuterat att etablera flygplatsen?

De transportpolitiska målen är naturligtvis en nationell fråga. Där står vi fast. Det vet Karin Svensson Smith. Men frågan om varifrån i Stockholmsområdet som det passar bäst att flyga är en fråga som stockholmarna avgör allra bäst. Jag upprepar gärna att frågan om trängselavgifter, miljöavgifter, förskräcker. Det borde också Karin Svensson Smith dra någon lärdom av.

Det kan gå väldigt snett att komma med propåer från nationell nivå, från regering och riksdag, och tala om för en lokal opinion: Så här ska ni göra. Det är precis vad som har skett med trängselavgifterna i Stockholm. Det var en propå ovanifrån som gick på tvärs med de vallöften som fanns i Stockholmsområdet. Det har gjort att frågan har gått alldeles på tok. Detta trots att trängselavgifter och att använda marknadsmekanismer för att styra trafik är en god idé.

Anf. 59 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag tycker att just exemplet om trängselavgifter talar för att Luftfartsverket nu måste inleda planeringen att flytta flygtrafiken från Bromma. I Stockholm lät man problemen växa på hög innan man brådstörtat insåg att man måste göra någonting åt det. Man måste använda marknadsekonomiska principer för att inte trafiken fullständigt skulle svämma över.

Det man håller på att göra nu när det gäller Bromma är att man väntar och väntar och inte gör någonting. Avtalet löper ut. Avtalet är ömsesidigt mellan Stockholms stad och Luftfartsverket. Ska man vänta till dagen innan avtalet löper ut? Det finns mig veterligen inga initiativ till att förlänga det. Är det en bra planering?

Just därför måste man nu ta upp diskussioner med Stockholms stad så att man kan planera både för flyget och för bostadsbyggandet. Exemplet vi hade efter diskussionen vi hade om Mälartunneln visar att det tar tid att komma överens om vem som tar vilket ansvar – staten, regionen och kommunen.

Därför måste samtalen inledas nu om vi ska få en bra lösning där både Stockholms stad och staten går ut med hedern i behåll och kan uppfylla sina politiska mål.

Anf. 60 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag håller med Karin Svensson Smith om att det är viktigt med en god framförhållning när det gäller flygverksamheten. Det tar väldigt lång tid att etablera nya verksamheter. Jag upprepar att detta inte är en fråga som riksdagen ska bestämma. Det är Stockholms stad och Luftfartsverket som har bollen och ska avgöra hur frågan ska hanteras.

Jag har fullt förtroende för Stockholms stad och centerpartisterna här. De kommer att driva linjen att Bromma ska avvecklas. I sak har vi inte ändrat någonting i vår uppfattning i den delen. Men det är en väldigt tydlig regional och lokal fråga där inte riksdagen ska komma med pek-pinnar till Stockholms stad för att tala om för dem hur de ska göra.

Anf. 61 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Herr talman! I Sverige har vi under årtionden byggt upp ett nätverk av statliga, kommunala och privata flytplatser. Den utvecklingen har vi inte fått för flygets skull. Den har vi fått därför att det finns transportbehov. Flyget fyller ett stort transportbehov.

Det kan vi klart och tydligt se om vi tittar på hur flygplatserna är fördelade. Många säger att man ska använda andra transportsätt. Jag har inte ett dugg emot det. Men jag tycker inledningsvis att man ska börja med att se till att de alternativen finns innan man tar bort flygalternativet.

Den modell som vi har och har byggt upp under dessa årtionden, som jag nämnde, är framkallad av att man från de olika regionerna har behov av att framför allt ta sig till och från Stockholm. Det är inte bara för deras egen skull utan också för dem som ska till dessa regioner.

Det har i sin tur inneburit att vi har byggt upp en modell som innebär att vi har de statliga flygplatserna. De flygplatserna har mellan sig ett system där de har en kostnadsfördelning. Man har också en intäktsfördelning. Det innebär att de samlade intäkterna används till att betala de samlade kostnaderna.

När det gäller de kommunala flygplatserna har vi ett annat system. Det är uppbyggt på det sättet att man från statens sida med pengar från den statliga kassan och från Luftfartsverkets kassa är med och betalar en del av det underskott som de kommunala flygplatserna har.

Både dessa finansieringssystemen är till för att man ska kunna ha ett heltäckande nät av flygplatser. Det systemet är hela tiden utsatt för påfrestningar både från andra trafikslag men också för att man ifrågasätter om det över huvud taget ska finnas till.

Det kan vi se exempel på varje år i form av motioner till riksdagen. Vi har även i år motioner som handlar om att man ska privatisera Luftfartsverket. Jag tycker inte att det är en bra idé. Gör man det slår man sönder systemet. Det tror jag inte att någon egentligen vill uppnå. Det är en missriktad tanke som får ett uttryck i sådana förslag. Vi yrkar därför även i år avslag på att man ska sälja ut delar av Luftfartsverket. När jag säger sälja ut delar Luftfartsverket menar jag naturligtvis de lönsamma flygplatserna.

Vi har även motioner om avreglering och konkurrens. Där har vi för vår del inte några problem med att man utvecklar de tankarna. Vi utgår ifrån att staten även i fortsättningen kommer att ansvara för en väl fungerande luftfartsmarknad i Sverige. Ett sådant ansvar bör först och främst

inriktas på att skapa förutsättningar för marknadens krafter och aktörer att utveckla effektiva transportlösningar.

Det i sin tur kräver att staten ser till konkurrensen på luftfartsmarknaden upprätthålls och utvecklas. Men det ska också finnas en tillräcklig och väl fungerande infrastrukturkapacitet. De bland motionärerna som är ute efter att man ska ha en bra konkurrenssituation bör noga tänka efter som idén är speciellt bra att man ska sälja ut de lönsamma flygplatserna.

Till slut vill jag avrunda mitt anförande med att ta upp ytterligare två områden inom luftfarten.

För det första är det flygverksamheten i fjällområden. Sven Bergström nämnde oss i marginalen och sade att vi hade ändrat ståndpunkt – eller något i den stilen – i den frågan. Det har vi inte. Däremot har vi uttryckt vår åsikt. Den kanske inte till hundra procent stämmer överens med vad Naturvårdsverket eventuellt tycker.

Som framgår i vårt förslag tycker vi att fjällflyget främjar såväl turistverksamheten som övrigt företagande. Miljöpåverkan från flyg, till exempel i form av buller, ska givetvis inte negligeras. Miljö- och turismintressena behöver emellertid inte stå i motsatsställning till varandra. Enligt vårt och utskottets mening är det således viktigt att en eventuell åtgärd för att begränsa bullret inte sträcker sig längre än vad som är nödvändigt för att nå syftet med åtgärden. Eftersom flyget är en viktig förutsättning för en utveckling av fjällturismen måste flyget i sin tur också ges möjlighet att utvecklas.

För det andra vill jag ta upp frågan om stickprovskontroll av flygbesättningar. Där säger vi, naturligtvis, att om de system vi har i dag – det finns ett system – inte uppfyller alla de krav vi ändå tycker är rimliga för ett säkert och bra system, har vi all anledning att gå vidare. Därför tycker vi att det är viktigt att man från regeringens sida kommer tillbaka med ett förslag på hur man på ett bra och säkert sätt kan bygga ut ett system som gör att hela flygbesättningarna kan kontrolleras – allt för att ingen i personalen som kliver ombord på ett flygplan ska vara påverkad av vare sig narkotika eller alkohol.

Herr talman! Med det yrkar jag bifall till trafikutskottets förslag och avslag på reservationerna.

Anf. 62 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är bara jag av dem som finns här från allianspartier som har rätt till replik, men övriga partier får väl komma tillbaka i sina anföranden så småningom.

Det är två saker som jag skulle vilja att Krister Örnfjäder utvecklade något. Vi från Centerpartiets sida har inte sagt att vi tycker att man ska sälja ut flygplatserna rakt av. Däremot har vi sagt att vi är öppna för att släppa in andra aktörer också när det gäller ägandet av flygplatser, precis som privata intressenter är delägare i Sas. Jag skulle vilja höra hur Socialdemokraterna principiellt ser på möjligheten att släppa in fler intressenter när det gäller de stora flygplatserna Arlanda, Sturup och Landvetter. Det var den ena frågan.

Den andra frågan gäller fjällflyget. Där uttrycker sig Krister Örnfjäder klokt och bra. Men det är inget tvivel om att miljöminister Lena Sommestad i ett tidigare skede var oerhört kritisk och restriktiv mot fjällflygsverksamheten. Sedan har Socialdemokraterna successivt backat. Det

välkomnar jag. Fjällflyget har stor betydelse för olika näringsgrenar, inte minst turismen. Nu är vi nära varandra igen i den frågan. Jag vill att Krister Örnfjäder en gång för alla ger klart besked om att fjällflyget ska finnas kvar även i fortsättningen, naturligtvis med vissa restriktioner, och att det ska ha en möjlighet att utvecklas.

Anf. 63 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Då blir det som Sven Bergström sade än en gång. Det var precis det jag sade i mitt anförande och det som vi har skrivit här. Vi tycker att det är rimligt att flyget finns kvar, men vi kan naturligtvis inte blunda för att det kan finnas problem med fjällflyget. De problemen måste åtgärdas, men inte på ett sådant sätt att flyg ska förbjudas. Då får man vidta andra åtgärder som gör det möjligt för flyget att finnas i fjällen och utföra den gärning som alla har en fördel av. Vi är naturligtvis måna om att de näringar som finns där också ska utvecklas. Är de beroende av fjällflyg ska det problemet lösas. Det här var i fråga om fjällturismen.

Det andra gällde utförsäljning av flygplatser. Jag kan inte uttala mig för tid och evighet, men i det läge vi befinner oss i i dag, med de tre fyra flygplatser det handlar om och som ger en bra inkomst till Luftfartsverkets kassa, finns det på de flygplatserna andra intressen inblandade. Till exempel samarbetar Arlanda med Schiphol – de har bildat ett gemensamt bolag – för att de tillsammans ska utveckla den verksamhet som sker på flygplatser i form av affärer och annat. Det gör de för att dra nytta av varandras erfarenheter. Men att därifrån sedan sälja flygplatserna innebär att man avhänder sig möjligheten att styra utvecklingen. Men jag har inget emot samarbete.

Anf. 64 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Nu var det inte utförsäljning jag talade om utan att släppa in andra aktörer och delprivatisera flygplatser. Det har skett på olika håll i världen, och det vore intressant att höra om Socialdemokraterna och dess talesman Krister Örnfjäder är öppna för att släppa in privata intressenter som delägare. Vi har ett delat statligt och privat ägande i Sas, och vi från Centerpartiet tycker att det vore intressant att pröva när det gäller ägandet av flygplatser.

Sedan var det frågan om fjällflyget. Det är inget tvivel om att Socialdemokraterna i dag och här har en uppfattning som är nära den allianspartierna företräder. Det välkomnar jag. Men det är inget tvivel om att i ett tidigare skede var miljöministern oerhört restriktiv och närmast militant mot fjällflyget. Det är bra att ni har kommit till en klokare slutsats än så.

Kan också Krister Örnfjäder säga något om hur han principiellt ser på var makten ska ligga i de här frågorna? Är det inte rimligt, som vi från Centerpartiet säger, att låta de lokala och regionala aktörerna ha ett större inflytande än att vi här i riksdag och regering ska sitta och tala om hur det ska se ut i Västernorrland, Jämtland och Västerbotten? De som bor i området, de som har ansvaret i regionerna, har insikter om hur det ser ut. Kanske vi kan vara överens om att frågan faktiskt kan utvecklas bäst lokalt och regionalt och låta de regionala beslutsfattarna få ett ökat inflytande över hur fjällflyget ska utvecklas.

Anf. 65 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Jag börjar än en gång först med frågan om fjällflyget. I alla lägen är det bra att ansvaret ligger så långt ut som möjligt. Det är ändå de personerna som i första hand ska leva med konsekvenserna.

När det gäller fjällflyget kan det vara en viss skillnad. I de områdena finns det stora parker och naturvårdsområden av olika slag. För de områdena finns speciella spelregler. De spelreglerna bestäms inte, såvitt jag vet, i varje kommun eller region. När dessa områden inrättas blir det en åtgärd lika för alla. Det blir planer som också är någorlunda lika för alla. Redan där finns en restriktion för hur man kan behandla ett område lokalt och regionalt i förhållande till andra områden. Men jag har självklart ingenting emot att man lyssnar noga på synpunkter från personer verkamma i området och att de får en stor tyngd i det slutgiltiga beslutet.

I fråga om att sälja ut flygplatser tycker jag att det känns som att vi diskuterar bara själva orden. Om man, som Sven Bergström säger, släpper in någon genom att ta betalt, är det fråga om att sälja ut även om det sker delvis. Det innebär att man släpper ifrån sig en del av möjligheterna att kunna påverka. Det blir kanske inte hela beroende om på om man säljer ut hela eller inte. Men dessa flygplatser genererar i dag mycket pengar. Jag ser i dag därför inte någon anledning till att låta någon annan komma in och ta del av de inkomsterna. Jag värnar om de inkomsterna. Däremot ser jag gärna att man hittar samarbetsformer som gör att man får ännu mer inkomster, så att man kan värna det här systemet ännu mer, alltså att man kan få mer pengar att betala till de flygplatser som i dag har svårt att få sin ekonomi att gå ihop.

Anf. 66 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Björn Hamilton, som har huvudansvaret för luftfartsfrågor, kommer att redovisa de moderata ställningstagandena. Jag vill gå upp i en detalj. Starten på dagens debatt gick väldigt hastigt, så det blev lite ovanligt.

Jag vill med tillfredsställelse konstatera att vår motion om stickprovskontroller av flygbesättningar har blivit tillgodosedd.

Jag vill passa på att rikta ett speciellt tack till polisman Alf Molin från Kristinehamn, som har uppmärksammat oss på detta problem. Jag kan rikta ett tack, eftersom jag vet att Alf Molin finns här på läktaren i dag och lyssnar på debatten.

Min förhoppning och tro är att det inte är något jättestort problem i dag med flygbesättningar som är påverkade av droger och alkohol. Men en ändrad lagstiftning ger en tydlig signal om att risken finns att de kan bli upptäckta om det skulle förekomma.

Krister Örnfjäder sade i sitt inlägg att regeringen ska se på om det här är ett problem med dagens regler. Jag kan bara säga att det *är* ett problem med dagens regler. Jag förutsätter därför att regeringen inte kommer att fundera på om det är nödvändigt eller inte utan att regeringen med kraft och handling snabbt återkommer till riksdagen med ett lagstiftningsförslag.

Vi vet alla att detta förekommer, särskilt när det gäller utländska besättningar. När vi hade vår diskussion i utskottet och vi kom fram till ett tillkännagivande var det ungefär samtidigt ett fall i Malmö med en be-

sättning som kom från ett östland, och det var problem med droger. Det var tur att ingenting hände då.

Med det tillkännagivande som vi i dag ger till regeringen och följdverkningarna av detta kommer vi inte att kunna utläsa i siffror vad vi kan åstadkomma i räddade liv med den kommande lagstiftningen. Men en sak kan vi känna oss nöjda och stolta över, och det är att vi kanske bidrar till att en katastrof förhindras i framtiden och att det dessutom har en starkt brottsförebyggande effekt. Det är inte alltid som vi har möjligheter att komma med lagstiftning före katastrofer, men nu gör vi det den här gången.

Jag har egentligen en enda önskan i samband med den här frågan, och det är att vi samfällt nu ska se till att regeringen inte drar frågan i långbänk. Jag hoppas att alla känner sitt ansvar för att det snarast kommer tillbaka ett lagstiftningsförslag i frågan. Det är först då som vår polis kan börja agera och utföra stickprovskontroller.

Herr talman! Jag vet att Björn Hamilton kommer att redovisa de moderata reservationerna och de yrkanden som vi har, så jag kan redan nu säga att jag står bakom det som han kommer att yrka.

Anf. 67 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av motion T416, och det handlar naturligtvis om Bromma flygplats. Det är en lång historia. Vi vet att bakgrunden till den här segslitna diskussionen om bevarandet av Bromma som flygfält har pågått i 60 år, sedan 1945 – flygplatsen byggdes 1936.

Låt mig först få säga att det särskilda yttrande som Börje Vestlund har skrivit och som är fogat till betänkandet är mycket bra. Det överensstämmer i stort med motionen.

Det finns också en reservation från v och mp, reservation nr 6, som vill bifalla motionen. Jag tycker att reservationstexten är bra, även om jag tycker att man missat en liten men ack så viktig del.

Det står i reservationen att "Bromma flygplats är förhållandevis liten men den orsakar betydande buller". Det är riktigt att den är liten, men det innebär inte att den verksamhet som sker på Bromma är betydelselös. Den är viktig, och den måste ersättas.

När det däremot gäller buller, miljöproblem och olycksrisker samt att platsen behövs för byggnation av bostäder och att Bromma är olämplig som flygplats delar jag uppfattningen.

Att Bromma flygplats är liten innebär, som sagt, inte att den verksamhet som sker på Bromma i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men det är flygplatsen på Bromma som är olämplig, vilket alltså konstaterades redan 1945.

Utskottet skriver i sitt betänkande "att Stockholm såsom landets huvudstad måste tillförsäkras goda flygförbindelser och att Arlanda måste ha en viktig funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Likaså vill utskottet återigen understryka vikten av att dessa frågor får en långsiktig lösning, inte minst mot bakgrund av att tidpunkten rycker allt närmare för när avtalet om Bromma flygplats löper ut." Detta citerar jag direkt från betänkandet.

Ja, just det! Det är bra. Men det är precis det som motionen går ut på, nämligen att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten

vid Bromma flygplats så att en ersättningsflygplats finns att tillgå före 2011 när avtalet löper ut. Det är nödvändigt att före detta datum ge Luftfartsverket direktiv för hur arbetet med frågan om en ersättningsflygplats ska se ut.

Eftersom den framtida strukturen för flygverksamheten i Stockholm är komplex är det också viktigt att man skyndsamt för in frågan om Brommas ersättning i ett resonemang om hela regionens framtid. Därför är frågan utvidgad till att enbart omfatta Stockholms stad. Men det är Stockholms stad som har avtalet med Luftfartsverket.

Det är ingen tvekan om att Bromma flygplats är olämplig ur en rad olika perspektiv, som jag inte behöver upprepa här. Det har, precis som Karin Svensson Smith sade, debatterats åtskilliga gånger i denna kammar. Jag är övertygad om att om vi samlar ihop materialet är det hyllmeter. Det vore väl ändå på sin plats att 60 års bullerverksamhet på Bromma får sitt slut 2011, så att de boende kan få någorlunda lugn och ro där. Samtidigt ska vi naturligtvis se till att vi har en flygplatsstruktur i Stockholmsområdet värd namnet.

Anf. 68 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Jag ska först yrka bifall till vår gemensamma reservation från Moderaterna och Folkpartiet under punkt 1 – reservation nr 1. Jag instämmer naturligtvis i de övriga moderata reservationerna, även om jag inte yrkar bifall till dem.

Vi har under vår generation upplevt en revolution inom luftfarten. Konkurrens och avreglering har gjort flyget tillgängligt för alla. Förr var det en lyx att flyga. I dag är det lika naturligt att ta flyget som att borsta tänderna på morgonen eller läsa morgontidningen. Våra ungdomar flyger kors och tvärs över landet och har också möjlighet att se stora delar av världen, som vi aldrig hade.

Herr talman! Därför är det viktigt att vi fortsätter på den inslagna banan. Avreglering och effektivisering genom konkurrens är A och O för att flyget ska vara tillgängligt för alla. Luftfartsverkets verksamhet måste drivas så effektivt som möjligt. Det är bra att Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen skiljs åt, men vi måste gå vidare. Jag anser att man kan bolagisera Luftfartsverkets produktionsuppgifter och privatisera den verksamhet som inte är myndighetsutövning. Även flygtrafiktjänsten bör privatiseras eller handlas upp i konkurrens – allt för att effektivisera och göra luftfarten ännu konkurrenskraftigare. Även våra stora flygplatser, som Arlanda, Landvetter och Sturup, kan få andra ägare än staten. Det är inte ett självändamål att staten ensam äger alla flygplatser.

Fru talman! Det finns fortfarande ingen plan för Stockholmsregionens framtida flygplatsförsörjning. Avtalet mellan Stockholms stad, som äger marken som Bromma flygplats ligger på, och Luftfartsverket löper ut år 2011, som tidigare talare har sagt här.

Sedan Göran Persson pekade ut Tullinge som lämpligt bostadsområde är de realistiska alternativen för småflyget obefintliga inom regionen. De som i den rådande situationen dessutom förespråkar en avveckling av Bromma flygplats har många att stå till svars inför, inte bara den ökande skaran reguljärresenärer. Att allmänflyget får sämre förutsättningar är ett problem långt större än att några få entusiaster tvingas utöva sin hobby någon annanstans.

Allmänflygets betydelse för utvecklingen av affärsverksamheten i Norden och Baltikum är en faktor av ständigt ökande betydelse. Allmänflyget kan operera mot tio gånger fler flygfält än reguljärflyget. Speciellt i Baltikum kan skillnaden i restid från Stockholmsregionen röra sig om en extra resdag i vardera riktning jämfört med reguljärt flyg eller båt.

För näringslivsflyget, som är ett viktigt komplement till reguljärflyget, kommer bristen på en citynära flygplats att skapa uppenbara problem. Stockholm blir mer otillgängligt, inte minst i förhållande till andra europeiska huvudstäder, som ofta har ett stort antal mindre flygfält i direkt närhet av citykärnorna. Inom en radie av 30 kilometer från Paris stadskärna finns det tio flygfält. Inom samma radie från London finns det över tolv. Att då ytterligare försämra tillgängligheten till Stockholm vore mycket olyckligt för hela regionens framtida utveckling. Det skapar svårigheter för de företag som redan finns i regionen samtidigt som attraktiviteten för etableringen av nya företag minskar. Skulle utöver Tullinge även Bromma läggas ned blir Stockholmsregionen den enda huvudstadsregionen i Europa som saknar flygplats för allmänflyget.

Fru talman! Vi har fortfarande inte sett någon plan på hur detta ska lösas.

Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det finns faktiskt vissa likheter mellan flygtrafik och järnvägstrafik. Det gör att saker och ting måste hänga ihop på ett sätt som kanske inte är lika nödvändigt inom till exempel vägtrafiken och sjöfarten.

Om man plockar ut de lönsamma delarna och Luftfartsverket säljer ut dem undrar jag hur Moderaterna har tänkt sig att finansieringen av de flygplatser som har mindre trafik, är mindre lönsamma men som finns av regionalpolitiskt motiverade skäl ska kunna klaras i framtiden. Om man ser vad som har hänt inom järnvägstrafiken och hur väsentliga och viktiga saker för resenärerna och för samhället har minskat i omfattning till följd av att man tror att trafik är av samma karaktär organisationsmässigt som pizzabagare eller sådana saker kanske Moderaternas förslag är ett sätt att lösa flygets miljöproblem. Det kommer ju förmodligen att minska i omfång om man plockar ut de lönsamma delarna. Men jag tror inte riktigt att det är avsikten, och jag tror definitivt inte att det är det som är trafikutskottets uppfattning. Vi behöver faktiskt flyg till vissa delar av Sverige, så jag undrar hur det här är tänkt. Jag skulle vilja att det utreddes lite ytterligare.

Sedan är det så intressant med den här flygplatsen i Borlänge. Jag tycker att det är så bra att ni i den här moderata motionen beskriver hur mycket den tar upp av pengar som annars skulle gå till vård, skola, omsorg. Men vem har ni tänkt ska vara köpare av den här olönsamma flygplatsen? Finns det någon som har lagt bud på den? Det handlar ju inte om att leka affär. Det handlar väl om att göra saker och ting på riktigt. Jag antar att det är det moderata alternativet.

Sedan måste jag också ställa en annan fråga till Björn Hamilton. Det är jättebra att ni är överens med oss andra om att prova marknadsmekanismer och trängselprissättning på flyget. Innebär det att ni har gjort någon omvärdering när det gäller trängselprissättning i vägtrafiken också?

Anf. 70 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Pizzabagare och flygtrafik tycker jag kanske inte har så mycket gemensamt.

De stora flygplatserna i Sverige kan enligt vår uppfattning självklart finansieras med privat kapital. Det vore definitivt inget fel. Skattepengar ska egentligen bara stödja olönsam verksamhet. Det är grunduppfattningen, som vi moderater har. Och får man en vinst på en storflygplats som drivs privat är det ju till gagn för resenärerna. Då får vi lägre avgifter och billigare biljettpreiser. Det effektiviserar organisationen och gör att vi får ett bättre flyg som gagnar allmänheten, och det måste väl ändå vara det viktiga. Skattesubvention ska bara utgå till de verksamheter som inte kan klara sig på marknadsmässiga villkor. Det är liksom vår grundinställning.

Sedan gäller det Borlänge och vem som skulle kunna köpa den flygplatsen. Det är inte en politisk uppgift att avgöra vem som ska göra det, utan det är också en marknadssak. Marknaden får i så fall lägga bud, om det skulle bli aktuellt.

Luftfart

Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Precis de argument som Björn Hamilton använder som motiv till att sälja ut de lönsamma delarna av Luftfartsverket fanns också på Nya Zeeland när man sålde ut järnvägstrafiken och spåren. Det skulle bli effektivare och bättre för resenärerna. Man skulle få bort olönsamhet. Det skulle bli effektivare också för samhället, och staten kunde koncentrera sig på andra verksamheter som det privata inte hade intresse av.

Jag beklagar att Björn Hamilton inte följde med på resan och såg hur de här teorierna, som såg väldigt snygga ut som teorier, fungerade i praktiken, hur ägaren till järnvägstrafiken bara gjorde aktieutdelningar, inte underhöll spår, lok och vagnar, och hur det här experimentet fick avslutas efter tio år när trafiken hade maximerats till 40 kilometer i timmen av säkerhetsskäl.

Staten fick köpa tillbaka detta, vad jag förstår i fullständig enighet mellan alla partier, för en nyzeeländsk dollar. Exemplet talar ju inte heller riktigt för att privata entreprenörer känner något ansvar för trafikpolitiska mål. Det kan man inte riktigt förvänta sig att de gör heller. Det är ju staten som ska ta ansvar för detta.

Jag undrar om Moderaterna räknar med att de olönsamma delarna ska bli fler eller färre om man säljer ut de lönsamma? Har ni någon budget för att Rikstrafiken ska kunna ta hand om den nya olönsamma delen av flygtrafiken i Sverige, som kommer att bli fallet om Luftfartsverket gör sig av med de lönsamma delarna? Ingår det i ert alternativ?

Anf. 72 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Först och främst kan vi ta järnvägen, vilken vi inte skulle debattera just nu, men vi kan ta den. Vår uppfattning är inte att man ska sälja ut spåren, utan det är en väldig skillnad mellan järnvägstrafik och flyg. Vi anser att järnvägsspåren fortfarande ska ligga i det allmännas ägo. Men däremot vad gäller marknadsmässigt lönsamma flygplatser finns det ingen anledning att skattebetalarna är inne och riskerar sina pengar. Skattebetalarnas pengar ska bara stödja sådan verksamhet där det är motiverat av att marknaden inte kan hantera det. Det är alltså utgångspunkten.

Det finns ett flertal exempel på både stora och små flygplatser ute i Europa som drivs i privat regi, och det går alldeles utmärkt.

De som driver en flygplats i privat regi är naturligtvis intresserade av att allokera så många flygningar som möjligt på den flygplatsen och ha en prissättning så att de får så många flyg som möjligt där. Om det går bra kan de sänka priserna, vilket gagnar dem som flyger, nämligen Karin, mig och alla andra som flyger. Då blir det lägre biljettpriser.

Att lita på marknaden i det här fallet anser jag vara alldeles utmärkt.

Anf. 73 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Det var bra att Karin gick upp först; vi ska prata om samma sak, nämligen.

Ditt resonemang, Björn Hamilton, hänger inte ihop – inte ens med verkligheten.

Det är inte ett självändamål att staten äger flygplatser, säger Björn Hamilton. Han pekar sedan ut lämpliga försäljningsobjekt. Var hamnar han då? Jo, väldigt snabbt på de få flygplatser som ger vinst. Det är naturligtvis självklart. Man är inte speciellt intresserad av att köpa andra flygplatser.

Som jag nämnde i mitt anförande har vi ett helt system uppbyggt där Luftfartsverket har ansvar för 19 flygplatser. Man gör en kostnadsfördelning och en intäktsfördelning. Det innebär att de intäkter man genererar använder man till att betala de kostnader man har. På det sättet kan man hålla i gång alla de här statliga flygplatserna. Det skulle man inte klara annars.

Björn Hamilton glider helt enkelt förbi det. Han säger att det inte är en statlig sak att äga dem och finansiera det. Jag fick inte något riktigt svar på hur man skulle klara det med dem som går med förlust.

Björn Hamilton säger att det inte är något självändamål att man äger, men det är tydligen ett självändamål att man ska sälja ut. Jag kan inte tolka uppdraget på annat sätt.

Luftfartsverkets priser är bland de lägsta i Europa, inräknat alla de privata flygplatserna i Europa. Jag tror inte att de vinster man skulle få in på de privata skulle gå till lägre avgifter. Det finns inget sådant exempel.

Anf. 74 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Om det skulle gå till lägre avgifter i Sverige eller inte är det inte lätt att ge något exempel på eftersom vi inte har den situationen. Det får man i så fall testa och se.

Jag vidhåller det jag sade till Karin Svensson Smith. För mig är det alldeles naturligt att skattepengar inte ska gå till verksamhet – oavsett vilken – som går att driva på marknadsmässiga villkor. Det kan man med vissa av flygplatserna i Sverige, och då tycker jag att man ska göra det.

Vi ska naturligtvis vara med och solidariskt – om jag får använda ett sådant ord – stödja sådan verksamhet där det finns ett nationellt intresse och man inte klarar sig på marknadsmässiga villkor.

Både Socialdemokraterna och Vänsterpartiet anser tydligen att man med skattepengar ska gå in och driva verksamhet som man kan klara av på annat sätt. Det tycker jag säger en del om synen på vad man använder skattepengar till och hur mycket skatt man ska ta ut i grunden. Det påverkar naturligtvis i slutändan det skatteuttag vi gör av medborgarna.

Jag förstår inte att ni säger: Det fungerar inte. Det går inte.

Vi har ett flertal exempel där det här fungerar alldeles utmärkt. Luftfartsverket går nu ut och säger att man vill ha annan finansiering och annat ägande när det gäller de flygplatser som är hotade i Sverige. Vem skulle de vara? Man skulle inte kunna göra det heller, enligt Kristers tankar.

Anf. 75 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag har nog fått mitt svar. Svaret är helt enkelt att Björn Hamilton inte vet hur det här fungerar i verkligheten.

Jag kan upplysa er andra och er som sitter på läktaren om att det inte går några skattepengar till statliga flygplatser. De statliga flygplatserna finansierar sig själva med hjälp av de avgifter som staten tar in på start, landning och överflygning. Med överflygning menas plan som flyger över Sverige men inte landar. De får ändå betala en avgift.

Det är det systemet som betalar de statliga flygplatserna. Det finns inga skattepengar i systemet. Björn Hamilton borde ändra på sin tes, eftersom den inte stämmer i det här fallet.

När det gäller exempel i Sverige på att man skulle kunna sänka avgifterna om det var privat vill jag säga att jag inte åberopar några svenska. Men jag skulle kunna göra det. Vi har åtminstone en privat aktör på en flygplats här i Sverige. Hur mycket lägre är avgifterna där än på de andra flygplatserna?

Jag sade att det finns ett antal ute i Europa. De har heller inga lägre priser, utan snarare högre priser än vad Luftfartsverket tar ut här i Sverige. Luftfartsverket är en av de aktörer i Europa som har de lägsta priserna på sin service.

Man ska naturligtvis sälja ut detta, eftersom staten inte ska äga något som går med vinst. Det är Moderaternas huvudprincip. Vad som sedan händer i andra ändan är väl, som Björn Hamilton sade, någon annans problem. Det var det svar som Björn Hamilton lämnade till Karin när hon ställde motsvarande fråga.

Anf. 76 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Det är inte någon annans problem Krister Örnfjäder. Vi har naturligtvis ett samhällsansvar att flyget ska fungera i Sverige. Man lämnar ju inte arenan bara för att man då skulle ha privat kapital i ett antal flygplatser i Sverige.

Det är Krister Örnfjäder som inte begriper sakernas ordning. Att säga att vi inte har skattepengar i de statliga flygplatserna och att de inte har kostat skattepengar är inte sanning. Det är klart att vi har ofantligt mycket skattepengar investerade i de statliga flygplatserna. Det är pengar som man skulle kunna använda till annat. Det är pengar som vi skulle kunna använda till det som vi har varit inne på tidigare, nämligen barnomsorg och äldreomsorg.

Det är bara grundsynen på vad vi använder skattepengar till som är det viktiga. Jag vidhåller att vi inte ska använda skattepengar till sådant som andra kan finansiera. Det ska inte kollektivet finansiera. De pengar som kollektivet har ska vi använda till viktigare saker, där inte andra vill gå in. Det är barnomsorg, äldreomsorg, skola och sådant.

Att påstå att det inte skulle vara skattepengar i de här flygplatserna är fel.

Anf. 77 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Säkerhetsbältet spänns fast så här och öppnas så här. Det ska alltid vara fastspänt så länge lampan med säkerhetsbältet är tänd.

Alla vi som flyger ibland känner igen den här ramsan. Ibland kan man tycka: Måste de dra samma ramsa i dag igen.

Det är just detta som präglar flyget: Ett systematiskt säkerhetstänkande. Man har rutiner, man har kontroller, man har checklistor på allt man gör. Man vet att ett misstag eller ett slarv kan orsaka svåra olyckor med många döda.

Därför är det glädjande att det i det betänkande vi debatterar i dag finns ett bra förslag som Moderaterna har lagt fram. Det är ett förslag om nykterhetskontroller. Det är glädjande att hela trafikutskottet – alla partier – ställer sig bakom att det ska bli möjligt för polisen att göra stickprovskontroller även på flygbesättningar när det gäller alkohol och droger.

Fru talman! Jag vill yrka bifall till reservation 5.

Jag kommer att ägna en liten stund åt Stockholmsflyget.

Bromma flygplats har redan diskuterats här i dag. Det finns ett avtal som säger att flygplatsen ska stängas år 2011. Nu skriver vi år 2005, och de flesta människor begriper att det tar mer än fem sex år att etablera en ny flygplats någonstans.

Lite statistik för den som vill: I april i år flög nästan 1,5 miljoner passagerare till och från Arlanda. Det var en ökning med 5 % jämfört med samma månad förra året. På Bromma flög ungefär 120 000 passagerare, också det en ökning med ungefär 16 % mot april förra året. Inom parentes kan man säga att antalet landningar denna april månad har minskat både på Bromma och på Arlanda jämfört med förra året. Ändå har fler passagerare flugit. Det tyder på att man lyckats fylla flygplanen bättre, vilket är bättre för miljön.

Stockholm har behov, anser vi kristdemokrater, av en flygplats som kompletterar Arlanda, en flygplats som ligger nära stan och som kan serva det så kallade affärsflyget. Men Socialdemokraterna, som nu haft makten i Sveriges riksdag och styrt regeringen sedan hösten 1994, har inte lyckats lösa den här frågan. Socialdemokraterna har också makten i Stockholms stad men har inte lyckats lösa frågan vad man ska ha i stället för Bromma flygplats om man lägger ned den. Vi är väldigt kritiska till hur Socialdemokraterna sköter flygpolitiken.

I detta betänkande finns ett särskilt yttrande från Socialdemokraterna. Sådana brukar man lägga fram när man vill förklara varför man inte gjort ett visst ställningstagande. Det vore därför bra om Socialdemokraterna här i kammaren kunde förklara hur ni ska lösa problematiken med en central flygplats i Stockholm.

Fru talman! Jag yrkar alltså bifall till reservation 5.

Anf. 78 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Jag ersätter Runar Patriksson, som råkat bli sjuk, i detta ärende och även i nästföljande ärende.

Jag vill ta upp några reservationer, och jag vill börja med reservation 4. Den är gemensam för Folkpartiet, Moderaterna, kd och Centern och tar upp statens ansvar för flygplatssystemet, inbegripet de regionala flygplatserna.

Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar de en mycket viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen, inte minst för utländska turister, särskilt från de tätbefolkade delarna av Europa, som kan få uppleva Sveriges unika natur och kultur. De betyder också väldigt mycket som inkomstkälla ute i många glesbygdsregioner. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld för att vidmakthålla näringslivets förutsättningar.

Många regionala flygplatser har svårt att överleva. Folkpartiet har i en motion, som har stöd i denna reservation, yrkat att stödet till dessa flygplatser skulle utökas med i varje fall 5 miljoner. Jag yrkar härmed bifall till reservation 4.

Jag vill också ta upp flygplatskapaciteten inom Stockholmsområdet. Jag delar de ståndpunkter som Johnny Gylling förde fram här tidigare. Vi har en handlingsförklaring i Stockholmsregionen när det gäller hur man ska lösa kapaciteten. Det är väldigt allvarligt. Precis som Johnny sade går avtalet för Bromma ut år 2011, och det tar många år att se till att få en lösning. Vi behöver en citynära flygplats för affärsflyget och taxifyget, och nu återstår kort tid att lösa detta.

Vi yrkar i reservation 5 att regeringen ansluter sig till Stockholmsberedningens slutsatser och snarast inleder överläggningar med berörda intressenter. Målet måste vara att långsiktigt trygga infrastrukturen för flyget i Stockholmsregionen.

Jag vill fråga Krister Örnfjäder, som är Socialdemokraternas ansvarige för flygfrågor, om han inte ändå känner en oro för situationen och hur den ska lösas. Vi från allianspartierna borde få veta hur man tänker sig en lösning.

Jag pekar återigen på näringslivet och taxifyget. Det är en viktig del att ha en flygplats som passar för taxifyg och affärsflyg och att detta går att säkerställa. Tiden är kort.

Jag vill slutligen säga att vi välkomnar att stickprovskontroller nu kan genomföras på flygbesättningar. Det var värdefullt att utskottet här kunde komma fram gemensamt.

Anf. 79 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Erling Bager argumenterar liksom flera tidigare talare från den borgerliga sidan för nya flygplatser. Man ska planera för detta. Men då undrar jag: Vilken tro har Erling Bager när det gäller flygbränsleprisets utveckling? Flyg drivs till hundra procent med fossila bränslen, inte förnybara bränslen. Man behöver inte läsa miljötidningar för att inse att detta är någonting som inte kommer att bli billigare. Man kan gå till Vi Bilägare, som säger: Glöm att bensinpriset någonsin kommer att understiga 10 kr igen i Sverige! Detta kommer att bli dyrare. Detsamma gäller för flyget. Är det då klokt att investera för att öka volymen? Det är en fråga jag har till Folkpartiet.

En annan fråga är: Har ni samma syn som Moderaterna att vi inte ska ta ansvar för de olönsamma delarna av flygtrafiken? Jag tror nämligen att den teori ni beskriver i reservation 1 i praktiken kommer att leda till att flyget drastiskt minskar i volym i Sverige. Det tycker jag är bra av miljöskäl. Jag tror dock inte att det är det flyg som i första hand bör försvinna som försvinner. Det jag tror kommer att vara kvar är de lönsamma delarna mellan våra storstäder, där transporterna egentligen borde ombesörjas med järnväg i första hand. Det flyg som skulle försvinna är det i glesbygden, som redan i dag är ganska hårt trängt.

Hur har ni tänkt er detta? Har ni inte någon sorts regionalpolitik i alliansen? Jag har inte sett någon sådan men är hemskt nyfiken på att få veta om ni har någon.

Anf. 80 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! När det gäller flygbränslet kan utvecklingen bedömas som oroväckande, liksom för allt bränsle. Vi vet inte exakt hur utvecklingen blir. Karin Smith utgår från att flyget därför ska dras ned och att det kanske till och med inte har någon framtid. Den bedömningen gör inte jag. Jag tror att flyget kommer att spela en viktig roll framöver. Stockholmsregionen, näringslivet och affärsflyget behöver en citynära flygplats. Det tycker jag är viktigt. Här måste man komma fram till en lösning ganska fort, och här har inte majoritetspartierna på något sätt lyckats. Därför har alliansen lagt fram en reservation där vi pekar på en väg att påskynda detta.

Låt mig sedan när det gäller investeringar i nya flygplatser säga att Folkpartiet inte utesluter att Bromma flygplats kan vara kvar. Det vill jag nog påpeka. I beredningen får man självfallet ta ställning också till den biten.

När det gäller regionala flygplatser har jag pekat på att vi vill ha ett utökat stöd till sådana, särskilt i glesbygden. Sedan har inte Folkpartiet ställt upp på reservationen om att man ska sälja ut Arlanda, Landvetter och Sturup. Det står inte vi för i någon reservation. Dessa flygplatser är inkomstkällor som gör att en fördelning kan ske också till andra flygplatser.

Anf. 81 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag hörde ingenting om regionalpolitiken, men det kanske kommer senare i en redovisning av hur ni har tänkt er att det här ska hänga ihop.

Flyget är alltså till hundra procent baserat på ett bränsle som inte förnyas. Det som också är speciellt för flyget är att det inte finns någon flygbränsleskatt eller någonting som tar hänsyn till de klimateffekter, bullereffekter och andra negativa effekter som flyget är upphov till.

Det här är ett internationellt problem, men det som Krister Örnfjäder förmodligen är stolt över och som stämmer helt med det jag vet är att vi har väldigt låga priser på flyg i Sverige. Flygfrakts representanter berättade när de var hos oss på utfrågning att de har de lägsta priserna i hela Europa. Det beror delvis på att Luftfartsverket är effektivt, men det rimliga vore, om man ska ha ett långsiktigt hållbart transportsystem, att man hade en flygbränsleskatt på precis samma sätt som på fossila bränslen i vägtrafiken.

Jag undrar om Folkpartiet kan tänka sig detta och vad det i så fall får för konsekvenser för den flygpolitik som ni har redovisat.

Jag vill alltså slutligen påtala att Vänsterpartiet vill miljöanpassa flyget. Då ska det vara en mindre volym. Men det borgerliga förslaget till att minska volymen tror vi inte är särskilt bra av regionalpolitiska skäl.

Prot. 2004/05:122

18 maj

Luftfart

Anf. 82 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet har en annan syn på flyget och tror, vad jag förstår på Karin, inte på flygets framtid. Jag vill påpeka att flyget spelar en stor roll för olika regioner.

Ta norra delen av Sverige, hur viktigt det är att den kan förbindas med flyg ned till storstadsområdena. Det betyder mycket för näringslivet, för turismen och för att dessa orter ska kunna upprätthållas och ha livskraft. Det förvånar mig att höra talesmannen i trafikutskottet från Vänsterpartiet utmåla flyget så svart och tycka att det knappast har någon framtid.

Sedan får jag väl påpeka att hela skattesidan när det gäller trafiken och flyget ligger i skatteutskottet, och det kan ju vi ta en debatt om i annat sammanhang. Självklart kan priserna gå upp något, men då går de upp för andra fordon också, som långtradare.

Kan jag få ett besked från Vänsterpartiet om hur man ska klara Norrbotten och den delen av landet om man räknar bort flyget?

Anf. 83 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Erling Bager undrade om jag inte hyste oro för situationen vad gäller flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet. Erling Bager vet att jag hyser en väldigt stor oro för den. Det har jag gett uttryck för vid många tillfällen under de år som den här processen har pågått.

Jag hyser oro ur många aspekter. Jag är inte boende i Stockholmsområdet men har behovet att ta mig till och från Stockholm. Det behovet lever många människor med i Sverige. Vi måste vara säkra på att människor kan ta sig till och från Stockholm över dagen för att kunna tillgodosä de behov som de kan ha av att sammanträffa och utföra arbetsuppgifter här i Stockholm.

Anledningarna till det är flera. Det ena är exempelvis att vi har en stor centralisering av bolag med huvudkontor, banker och olika myndigheter här som många måste ha kontakt med. Stockholm är dessutom Sveriges huvudstad och ska ha bra förbindelser ut i landet.

Det innebär inte att man kan godta vilka situationer som helst. Om man ur Stockholmsperspektiv ser Bromma exempelvis som ett problem måste man också komma med en lösning på det. Därför är det en angelägenhet inte bara för Socialdemokraterna här utan för alla partier i hela Stockholms län att vara med och bidra till den lösningen. Man löser det inte enbart inom Stockholms stad. Jag skickar tillbaka bollen.

Anf. 84 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är bra att vi får dokumenterat att Socialdemokraterna och Krister Örnfeldt känner samma oro som vi borgerliga partier för hur man långsiktigt ska trygga flygets situation i Stockholmsregionen.

Det vi föreslår i reservation nr 5 är, jag läser reservationens sista rader, ”att regeringen skall ansluta sig till Stockholmsberedningens slutsatser och snarast inleda överläggningar med berörda intressenter. Målet måste vara att långsiktigt trygga infrastrukturen för flyget i Stockholmsregionen”.

Det hade varit mycket glädjande om allianspartierna och Socialdemokraterna hade kunnat göra en överenskommelse om det här och försöka få fram det förslag som måste komma på något sätt för att trygga näringslivet, affärsflyget och taxifyget i denna viktiga region, som ju Krister Örnfjäder har påpekat.

Anf. 85 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Jag tycker att både regeringen och riksdagen ska engagera sig i den här frågan, naturligtvis. Men jag tycker samtidigt att det är lite sorgligt att när man ska lösa ett trafikproblem som förekommer här är det alltid riksdag och regering som på något sätt ska engagera sig för att man inom regionen ska kunna komma fram till en gemensam lösning.

Jag har varit aktiv i den här frågan under ett antal år och jag har haft förmånen att i det här ärendet träffa myndigheter, kommunrepresentanter och andra. Alla är överens om att det här är någonting som måste lösas långsiktigt, men som vanligt är svaret: Men inte hos oss.

Det har alltså diskuterats en annan placering av exempelvis Bromma. Men alla runtomkring säger nej tack till den alternativa placeringen av en ny flygplats. Det gör att det blir någon form av moment 22. Man kommer inte ur. Ska det till lagstiftning eller ska vi lösa det på något annat sätt för att säkerställa flygplatskapaciteten?

Skulle det nu vara så lyckligt att man får en förändring till stånd när det gäller transportkapacitet ute i landet så att trycket på de flygplatser vi har i Stockholms närhet försvinner har ju problemet löst sig av sig självt. Men jag kan inte se det under överskådlig tid. Därför behöver vi få fram en bred gemensam lösning och ett långsiktigt svar på den här frågan.

Anf. 86 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag kan skriva under på den sista slutsatsen Krister Örnfjäder drog, en bred politisk uppgörelse för att lösa situationen för flyget i Storstockholmsregionen.

Vi i allianspartierna har lyckats att få en bred reservation om inriktningen. Jag tror att ett av de stora problemen är att vissa politiska partier är delade i uppfattningen om hur man ska hantera frågan. Om jag har fattat det rätt har också Socialdemokraterna en spännvidd i frågan. Jag tror kanske att det är i partigrupperna man får börja resonera för att få fram förslag som kan utmynna i att vi får en bred uppgörelse.

Även bland de borgerliga partierna har det, som Krister Örnfjäder vet, varit lite delade meningar. Men vi har ändå lyckats i vårt arbete att få en plattform för att lösa problemet med flyget för Stockholmsregionen. Jag tycker att det vore bra om socialdemokratin tog initiativ till att följa efter.

Anf. 87 CLAES ROXBERGH (mp):

Fru talman! Vi får väl hoppas att framtiden inte blir som Björn Hamilton skisserade, nämligen att det skulle bli lika vanligt att flyga som att

borsta tänderna. Det skulle bli alldeles förfärande med tanke på den delvis skattebefriade sektor som flyget faktiskt är.

Flyget har sin plats och ska användas till det som det är bra till, och framför allt i samverkan med övriga transportsektorer. Vårt problem är att flyget, eftersom det är en delvis skattebefriad sektor, används fel. Dessutom används en del av vårt statliga stöd på ett felaktigt sätt och koncentreras inte till de ställen där det egentligen behövs.

Jag tycker att vi ska se till att stödja de flygplatser och den flygtrafik som faktiskt behövs av regionalpolitiska skäl och för dem som inte kan ta sig till Stockholm eller till andra delar av landet på ett annat vettigt sätt.

Däremot ska det naturligtvis inte förekomma något stöd till flygplatser på de orter som har bra och snabba järnvägsförbindelser.

Det gäller att flyget får konkurrera på rättvisa villkor, vilket det faktiskt inte gör i dag. Det är en gynnad sektor i och med att man inte betalar den skatt som man ska. Att införa en skatt är givetvis problematiskt eftersom vi inte kan göra detta enbart på nationell nivå, utan vi måste samarbeta med andra.

Problemet, Björn Hamilton, är till viss del det statliga stödet och skattepolitiken, skulle man kunna säga, och användningen av flyget i kombination med de andra transportmedlen. Vi kan därför inte diskutera flyget separat, utan vi måste diskutera flyget som en del i ett totalt transportsystem. Där har det en viktig roll. Men med tanke på den miljöpåverkan som flyget faktiskt har och de åtaganden som vi har när det gäller utsläpp av växthusgaser och koldioxid från transportsektorn så måste flyget ta sin del. Det är oerhört viktigt.

Sedan är jag väldigt glad för tillkännagivandet om stickprovskontroll av kabinpersonal, som flera har varit inne på. Jag tycker att det är ett bra tillkännagivande som vi har gjort, och jag hoppas att det leder till en snabb lagstiftning från regeringens sida.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till reservation 6 som handlar om Bromma.

Anf. 88 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Om det skulle vara lika naturligt att flyga som att borsta tänderna så vore det inget fel i sig. Sedan kanske man inte flyger lika ofta som man borstar tänderna. Det kan jag kanske hålla med om, Claes Roxbergh. Men det ska kännas lika naturligt att flyga. Och det ska inte finnas en massa hinder för att flyga.

Flyg är det transportsätt som kanske är mest lämpat för Sveriges struktur, nämligen den glesbygd som vi egentligen befinner oss i. Sverige är ett glest befolkat land, och där är flyget det absolut snabbaste, effektivaste och bästa transportmedlet. Det är väldigt få ställen i Sverige som egentligen lämpar sig för järnvägstrafik. Det är Mälardalen, storstadsregionerna och så vidare. Men i övrigt blir det väldigt dyrt med järnvägstrafik.

Claes Roxbergh säger att flyget är en så gynnad sektor till skillnad från alla andra transportsektorer. Jag vill säga att den transportsektor i Sverige som är mest gynnad när det gäller skattepengar är väl ändå tåget. Vi vräker ju in miljard efter miljard av skattepengar i tågsektorn. Man kan inte alls se samma finansieringsform inom flyget. Där är vi rätt så njugga. Vi har ungefär grundinställningen att flyget ska gå runt även om

vi tillför skattepengar i vissa sammanhang. Att påstå att flyget skulle ha en särställning gentemot tåg och annat tycker jag är direkt fel.

Anf. 89 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! Det är bra att Björn Hamilton tycker att man inte ska flyga så ofta.

Om vi tittar på det som vi vill göra när det gäller transportslagen så är det att få en rättvis konkurrens mellan transportslagen. Det betyder att vi vill göra det som man brukar kalla för att internalisera de externa kostnaderna – vilket sägs på ett fikonspråk – det vill säga att vi vill ta hänsyn till de miljöeffekter som transportslaget ställer till med. Det betyder att vi vill få med det i den kostnadsbild som finns. När vi köper en biljett för transportslaget ska vi så att säga känna av de störeffekter som detta transportslag ställer till med.

När det gäller flyget har vi inte fått med dessa egenskaper. Det betyder att i priset som framgår av flygbiljetten finns det inte med någon kostnad för de emissioner, koldioxid och andra emissioner, som flyget ställer till med. Den typen av beskattning har vi på vägsidan. Järnvägen har mycket små utsläpp av den karaktären och ska då beskattas mindre.

Det är detta jag menar med ett rättvist pris och en rättvis beskattning.

Anf. 90 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Vad jag menar med någon form av rättvisa är hur mycket vi skattebetalare ska subventionera olika transportmedel. Och jag tycker att järnvägen ibland faktiskt är orimligt mycket skattefinansierad i Sverige. Man skulle kunna använda dessa pengar till mycket annat inom transportsektorn för att åstadkomma ett generellt mycket effektivare system.

Vi har ju haft en debatt här om flygplatserna och hur mycket skattepengar som finns där. Jag vill göra gällande att det är klart att det kapital som ligger i allmänt ägda flygplatser är skattepengar. Och om man säljer dem frigörs skattepengar till någonting annat. Att man sedan inte årligen betalar en massa pengar till dessa flygplatser via skatten är en annan sak. Men kapitalet är skattepengar.

Vi har plöjt ned hur mycket pengar som helst i infrastrukturen för järnvägen till exempel. Det är 50–60 miljarder som går till infrastrukturen. Det plöjs inte ned ett öre i flygsektorn just nu. Detta tycker jag är konstigt. Jag opponerar mig mot det som sägs om att man skulle favorisera flyget på något sätt i sådana här sammanhang.

Anf. 91 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! Svaret på den frågan är egentligen att vi av olika skäl inte har kunnat ta ut de reella kostnaderna från de andra transportslagen. Av flyget har vi inte kunnat göra det på grund av att vi inte har kunnat införa bränsleskatten. När det gäller vägarna har vi på grund av utländsk konkurrens inte kunnat ta ut den dieselskatt som vi egentligen borde ta ut. Man köper diesel i Polen och så vidare. Och det finns en rad andra orsaker. Därför tvingas vi i stället att skattefinansiera en del av järnvägens infrastruktur för att så att säga få något slags balans i detta. Egentligen skulle kostnadsnivån för de andra trafikslagen vara mycket högre för att vi skulle få denna balans. Men på grund av andra externa faktorer, kon-

kurrensfaktorer och annat, har vi alltså inte kunnat ta ut kostnader eller skatter på den nivå som vi egentligen hade behövt göra för att få räkna med dessa externa effekter.

Prot. 2004/05:122
18 maj

Luftfart

Anf. 92 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Sven Bergström nämnde tidigare i debatten att han ville ha ett mer lokalt inflytande över fjällflyget bland annat i Västernorrland. Jag utgår från att det var en felsägning. Men för protokollet vill jag ändå notera att fjällflyget i Västernorrland är oerhört begränsat. Vi har Sveriges vackraste natur – ståtliga berg, vackra dalar och en oerhört vacker kust – men tyvärr inte ett enda fjäll.

Anf. 93 ANDERS G HÖGMARK (m):

Fru talman! I detta anförande som är nedbantat till fyra minuter vill jag göra några noteringar.

Först en liten notering om att debatten på något sätt hänger lite grann i luften. Det kanske är typiskt när man debatterar flyg med tanke på att den trafikpolitiska propositionen inte har kommit. Det märks också i utskottets hänvisningar till den proposition som förmodligen kommer förr eller senare.

Jag ska ändå göra några kommentarer. Det har varit en väldigt händelserik period från 2000 till 2003 för flyget med mycket kraftfulla neddragningar när det gäller passagerarantalet. Det har inneburit kraftiga säkerhetsinvesteringar bland annat med hänvisning till den 11 september. Sammantaget har det både för Luftfartsverket och för de andra huvudmännen på de icke-statliga flygplatserna inneburit kraftfulla rörelseresultatsförsämringar, även om det har blivit en förbättring under det senaste året.

Det är i detta sammanhang kolossalt angeläget att peka på de icke-statliga flygplatsernas stora och centrala roll. Det räcker med att se på två kartor. Den ena gäller tillgängligheten i Sverige med de statliga flygplatserna. Det är Luftfartsverkets flygplatser. Sedan kan man lägga på en karta där man kompletterar med de icke-statliga flygplatserna. Man konstaterar med detsamma, åtminstone om man är rimligt klarsynt, att en förutsättning för att hålla ihop Sverige och för att göra det möjligt att verka inom Sverige och även med kopplingar ut i världen är att vi har både de statliga och de kommunala eller icke-statliga flygplatserna.

Det är helt nödvändigt för ett näringsliv som vill vara verksamt inom hela landet. För företag i till exempel Småland som har filialer uppe i Norrland är det en förutsättning att man under dagen kan ta sig fram och tillbaka inom landet. Med tåget skulle detta inte gå.

Det betyder alltså att det även i södra Sverige är viktigt att ha ett tätt nät av flygplatser. 20–25 % av inrikespassagerarna är faktiskt transferpassagerare över Arlanda. Det är alltså en betydelsefull grupp som ska transporteras vidare. Man ska inte bara ha slutdestinationen Stockholm.

Det här är viktigt också för turismen, vilket vi tidigare varit inne på. Det är också viktigt annars, fru talman. Det visade den debatt vi hade här för några veckor sedan om stormen. Då pekade jag på hur betydelsefull Växjö flygplats var under stormdygnen med järnvägen utslagen och med vägtrafiken i stort sett utslagen under de första dygnen. Då spelade Växjö

flygplats och andra flygplatser en helt avgörande roll från räddnings- och beredskapssynpunkt.

Jag är alldeles övertygad om att om det hemska inträffar att vi till sommaren får omfattande skogsbränder – vilket vi förhoppningsvis inte får, men den risken är uppenbar om klimatet ger sådana förutsättningar – kommer flygplatserna att spela en väldigt viktig roll.

Allt detta kan sammanfattas i att de kommunala, icke-statliga, flygplatserna har fått en försämrad ekonomi. Det är nödvändigt att staten tar ett ansvar för detta. Det är nödvändigt att man i den kommande trafikpolitiska propositionen – om det nu är tillåtet att ha en önskan om hur den ska se ut – också noterar att det underskott om 100, 150, 200 miljoner kronor som nu finns även rimligtvis täcks via olika former av resultatersättningssystem. Det är, fru talman, fråga om en form av ersättning till kommunerna, till de icke statliga huvudmännen, för att de håller en tillgänglighet, så det är viktigt att de pengarna går via budgeten.

Vidare är det viktigt att man framöver i olika system inte driver på kostnaderna så att det blir ännu svårare att klara de mindre flygplatserna. De stora flygplatserna kan väl till nöds hantera situationen. Men för de små flygplatserna är det helt avgörande att man dels får en expansion av antalet resenärer, dels håller nere kostnaderna.

Avslutningsvis: Vad jag hade hoppats på – men det jag erfarit från arbetet med propositionen tyder på att det inte går att få – är att man i den här propositionen kunde redovisa en bra analys, genomgång, av det nationella ansvaret för flygets infrastruktur. Jag hoppas att det finns med, men mycket talar för att man inte har hunnit få med detta. Det pågår ett arbete inom Luftfartsverket. Men, fru talman, det hade varit angeläget att i helhet se vad som är det kommande nationella ansvaret för luftfartens infrastruktur. Det skulle ha varit en vägledning för staten och givetvis också för de aktörer ute i landet som har att hantera denna viktiga verksamhet.

Anf. 94 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja veta om Anders G Högmark står bakom det transportpolitiska mål som en enig riksdag har inrättat. Om svaret är ja undrar jag vad Anders G Högmark menar med ekologisk hållbarhet. Är den utveckling vi i dag har när det gäller klimatgaser förenlig därmed? Nej, det är den inte. Vad har Anders G Högmark och hans parti för förslag till lösning på hur vi ska få en klimatpåverkan som inte underminerar förutsättningarna för kommande generationer att leva ett gott liv? Det skulle jag gärna vilja veta.

I Anders G Högmarks inlägg fanns det en lång uppräkningslista av flygplatser som är viktiga av tillgänglighetsskäl och av regionalpolitiska skäl. Men det är inte så att det inte har hänt någonting på järnvägssidan. Vi i Vänsterpartiet tycker att det är rätt så rimligt att de orter som är försedda med snabbtågstrafik i första hand ska få sina transportbehov tillgodosedda på det sättet snarare än att den miljöbelastning som flyget ger upphov till ytterligare spås på. Statens ansvar måste ju vara att folk kan förflytta sig till och från. Det är ingen nackdel om det sker med ett mer miljövänligt transportslag än flyget.

Jag har också en fråga, Anders G Högmark, och den har att göra med jämställdheten. Vi har ju ett jämställdhetsmål. Men jag minns inte att

Moderaterna yrkade avslag eller hade någon reservation i det sammanhanget. Det innebär att man har ett ansvar för att kvinnors behov av transporter ska bli lika tillgodosett som mäns behov.

Som vi i dag ser det har kollektivtrafiken, framför allt när det gäller buss och tåg, stora problem. Flyget däremot dras inte med precis samma problem. Är detta något som återfinns i era transportpolitiska överväganden? Det skulle vara intressant att höra om det finns med.

Anf. 95 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Det är viktigt med klimatpolitiska mål. Men det är också viktigt att se till att man i ett land som ligger långt från de stora ekonomiska centrumen ute i Europa och i världen i övrigt också inom landet har en tillgänglighet till de ekonomiska centrumen.

När vi har drygt en miljon människor som inte går till arbetet varje dag är det kanske viktigare att fundera över om vi genom optimal tillgänglighet kan se till att, när det gäller de verksamheter som bedrivs inom landet och de företag och verksamheter som kanske är utlandsägda och där man nagelfar tillgängligheten till det relativt avlägsna Sverige, skapa maximalt goda betingelser för detta.

På något sätt är det, fru talman, två skilda världar vi diskuterar. Problem, problem, problem fokuserar Miljöpartiet och Vänstern på, medan vi ser möjligheterna och utmaningen att vi, när man ligger som vi gör och med tanke på den stora arbetslöshet vi har, också ser till att skapa den tillgänglighet som flyget innebär.

Jag är alldeles övertygad om att konsumenterna är kapabla att göra valet mellan flyg och järnväg, just i ett slags jämställdhetsperspektiv. Om man ska åka till exempel till Stockholm och det med tåget tar tre–fyra timmar i vardera riktningen jämfört med två–två och en halv timme med flyget är det alldeles uppenbart att flyget, just i ett jämställdhetsperspektiv för de makar som båda är unga familjeförsörjare, är kolossalt viktigt att kunna ha tillgång till – om de nu inte ständigt ska övernatta, övernatta, övernatta.

Just i ett jämställdhetsperspektiv är flyget suveränt genom möjligheten att åka fram och tillbaka, till och från en förrättning, under en och samma dag. På den punkten är det alltså bra.

På samma sätt väljer många barn och äldre flyget och skulle aldrig våga välja tåget med dess långa transporttider.

Sammanfattningsvis: Det är kolossalt angeläget att skapa en maximal tillgänglighet för näringslivet genom goda förbindelser. Både i ett jämställdhetsperspektiv och i ett socialt perspektiv är flyget utomordentligt viktigt; det fyller en väldigt viktig funktion.

Anf. 96 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag hörde inget svar på frågan om Anders G Högmark står bakom det transportpolitiska målet eller ej. Jag hörde inte heller något svar beträffande hur vi ska komma till rätta med de klimat- och miljöproblem som dagens flygvolym ger upphov till.

Däremot uppfattade jag ett intressant inlägg här om hur vi ska nå jämställdhetsmålet när det gäller transporter. Jag har inte riktigt, det måste jag erkänna, förstått hur de ska gå till. Men det kan Anders G Högmark kanske utveckla i sitt svar.

Jag bor själv på en ort med goda möjligheter till både tåg och flyg. Det tar något längre tid med tåget, men de flesta av oss som tar tåget arbetar när vi sitter på tåget. Det är faktiskt ett jämställt transportslag. Vi som använder oss av tåget är lika många kvinnor som män. Någon enstaka gång händer det att jag är tvungen att ta flyget, och då kan jag notera att merparten är män. Jag ser att rätt lite arbete utförs på flyget jämfört med hur det är på tåget, så jag är inte säker på att de slutsatser som du där drar är alldeles riktiga.

Det här med avståndshandikapp är rätt så intressant. Jag har aldrig hört Japan tala om avståndshandikapp i förhållande till sina marknader. De säljer uppenbart bilar till Europa och lyckas med det. Förmodligen ligger Japan mera perifert än Sverige i förhållande till sina marknader. Men man har löst transporterna framför allt med sjöfarten som är ett rationellt och jämförelsevis miljövänligt transportslag. Har Anders G Högmärk en annan uppfattning om geografin i det avseendet?

Anf. 97 ANDERS G HÖGMÄRK (m) replik:

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det är viktigt att komma till rätta med klimatpåverkan. Det är alldeles uppenbart att man då får väga vilka transportslag man eventuellt kan använda andra bränsletyper för. På något sätt kan man säga att för flyget är det, så långt vi nu kan överblicka, givet att det handlar om fossila bränslen. Dessutom har det gjorts ganska stora insatser för att reducera bränsleåtgången per flygkilometer, passagerarkilometer, under senare år. Och ännu mera går det att göra om man har en teknikpositiv inställning.

Jag är alldeles övertygad om att vi kommer att få acceptera att för att kunna hålla nämnda tillgänglighet kommer en del av klimatpåverkan att komma från flyget. Det är kolossalt olika för olika typer av transporter. För vissa transporter passar det förträffligt med sjöfarten och för andra med tåget. Men när det gäller att just snabbt kunna ta sig fram och tillbaka vid olika förrättningar där det framför allt inte gäller arbetet under resan utan där man ska möta människor och diskutera med människor är flyget överlägset. Jag vidhåller alltså beträffande diskussionen om att bromsa upp, att bromsa flyget, och med tanke på de människor som jobbar ute i landet att man undrar hur det står till.

Frågan är: Hur reagerar utländska ägare till svenska verksamheter när de upptäcker att det blir svårare och svårare att driva flygförbindelser eller att de får lägga ned verksamheter. De kommer att uppfatta det som att det blir mer och mer avlägset att ha verksamheter i Sverige. Då kommer man att dra slutsatsen att man kanske ska överge verksamheten i Sverige. När vi har ett näringsliv som blir alltmer utlandsägt är det väldigt väsentligt att bilden av Sverige inte blir att det känns alltmer avlägset. Det ska vara ett alltmer tillgängligt Sverige, och där spelar flyget en helt avgörande roll.

Jag är alldeles övertygad, fru talman, om att en proposition som inte innehåller ett bejakande av flygets möjligheter kommer att vara en proposition som näringslivet och ytterst de tiotusentals arbetslösa kommer att uppleva som en besvikelse.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 7 §.)

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2004/05:TU11

Vägfrågor.

Vägfrågor

Anf. 98 JARL LANDER (s):

Fru talman! Mitt lilla uppdrag i dag är att ge en övergripande introduktion över trafikutskottets betänkande nr 11 som handlar om vägfrågor. De här frågorna är väckta i ett antal motioner under den allmänna motionstiden. För att det ska bli en introduktion tänkte jag göra någonting som med vackra ord heter en kort exposé över reservationerna. Jag tror att det kan bli en ganska intressant debatt.

Reservation 1 handlar om väginfrastrukturen. Här säger reservanterna från den borgerliga sidan att dagens väginfrastruktur inte tillgodoser de behov som finns inom olika näringar i olika delar av landet. Det ska bli spännande att höra vad den debatten leder till, om vi är överens eller inte.

Vad gäller enskilda vägar finns det en borgerlig reservation där man pratar om att anslaget behöver höjas kraftigt. Man pekar också i sin reservation på att ansvaret för broar och enskilda vägar behöver föras över till staten – alltså en privatisering omvänt. Jag tror det kan bli en intressant diskussion.

Vad gäller vägvisning finns det i betänkandet en reservation där man påstår att det är berättigat med kritik mot det regelsystem som finns för dagens vägs skyltning. Det är bristande hänsyn till turistintressen och kulturella intressen i vägs skyltningen. Det kan också leda, som jag ser det, till en spännande diskussion.

Sedan kommer en gammal käpphäst i det här sammanhanget som trafikutskottet har pratat mycket om tidigare, och det är Vägverkets verksamhet som man i en reservation anser ska säljas ut. Likaså säger man vad gäller Vägverkets upphandlingar att man inte tror att en statlig myndighet ska kunna arbeta effektivt.

Sammantaget, fru talman, tror jag att det blir en bra och intressant debatt. Jag hoppas att den här korta introduktionen kan ge en liten vägledning av vad som hända skall.

Anf. 99 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Utskottets majoritet avstyrker i vanlig ordning motioner om utbyggnaden av infrastrukturen som kommer från oss i oppositionspartierna, med hänvisning till att den står bakom regeringens planeringsramar i den så kallade infrastrukturpropositionen. Att ni i vänsteralliansen står bakom, långt bakom, denna pappersprodukt har vi länge förstått.

När kan ni tänka er att ta ett steg framåt eller åtminstone säga att ni inte klarar det som ni har sagt i infrastrukturpropositionen? Vi kan se i budgeten för 2004 att ni inte klarar de mål som ni har satt upp för drift och underhåll av vägnätet. Inte heller klarar ni det år 2005 i förhållande till vad som står i infrastrukturpropositionen.

Jag vill kort fråga regeringsföreträdarna: Vad är det egentligen som ni hänvisar till? Är det till en infrastrukturproposition som ska sträcka sig mellan 2004 och 2015 och som blir övergiven innan bläcket har torkat? Eller lever ni i en illusion att ni en vacker dag kommer att anslå mer

pengar än vad som sagts i propositionen för att ni ska klara totalsummorna? Jag är övertygad om att väljarnas dom kommer att slå hårt emot er i den här frågan i det kommande valet hösten 2006.

Så här långt kan ni åtminstone inte säga att ni har klarat vad ni har sagt. Det är väl märkligt när man ansåg sig kunna visa en så stor satsning som skulle gälla i så många år. Propositionen antogs förra våren, och den är redan inaktuell. En kan fråga sig om en ska skratta eller gråta. Men jag ska givetvis inte vara skadeglad över att ni inte har klarat de mål för vägnätet som ni har satt upp, utan jag måste i stället beklaga att svenska folket måste utstå med en politik som inte ens håller så länge att bläcket hinner torka i era betänkanden.

Jag vill kort ta upp våra reservationer i det här betänkandet.

Fru talman! I reservation nr 1 redogör vi för behovet av en fungerande väginfrastruktur. Vi tar upp att vägsystemen är en grundförutsättning för att landets företag ska kunna växa och för att välfärden ska kunna tryggas. Vi tar upp det bristande underhåll som fortskrider i vårt land.

Fru talman! Jag yrkar redan nu bifall till reservation nr 1 i det här betänkandet som tar upp just dessa frågor.

I reservation nr 2 tar vi upp problem för de enskilda vägarna och att bidragsnivåerna har urholkats för detta vägnät. Det är viktigt att påminna om att en så stor del som 70 % av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. De har en avgörande betydelse för möjligheten att leva och bo på landsbygden. De är också av stort värde för bland annat turist- och skogsindustrin. En del vill kalla det regionalpolitik att värna om enskilda vägar. Det är näringspolitik att värna om de enskilda vägarna. Vi vill att hela landet ska kunna leva.

Det är också viktigt för jakt, fiske och friluftsliv att de enskilda vägarna fungerar. En miljon människor använder dessa vägar varje dag. Vi inom alliansen är medvetna om de problem som de enskilda väghållarna står inför i dag. Jag förmodar att regeringsföreträdarna vill säga detsamma när de ska upp i debatten, men det måste i så fall bli med viss rodnad då det inte görs någonting.

Vidare har vi en reservation om dagens system för vägvisning, där vi påpekar det otillräckliga lokala inflytandet och bristande hänsyn till företag samt till turistintressen och kulturella intressen. Vi anser att ett nytt regelsystem behövs. Fortfarande fungerar det inte, även om det sagts att det skulle fungera så bra. Det är viktigt för att lokala företag och turism ska fungera på landsbygden.

När det gäller Vägverket har vi reservationer såväl om verkets organisation med affärsdrivande verksamhet inblandad i ordinarie myndighetsarbete som om att Vägverkets upphandling måste ses över. Det är kända moderata ståndpunkter, och jag är inte förvånad över att vänsteralliansen vill motarbeta. Men som den sanna optimist jag är tror jag att även regeringspartiet en vacker dag kommer till insikt och omvärderar sina ståndpunkter. Fast förhoppningsvis är det då för sent eftersom det redan är verkställt av en annan regering.

Vidare har vi i reservation nr 6 tagit upp behovet av en miljökonsekvensutvärdering av så kallade trefältsvägar. Riksdagsledamot Kenth Högström har tagit upp sträckan Gävle–Tönnebro på E 4:an som ett exempel på en vägsträcka som mer ingående borde utvärderas. Vi stöder

den tanken och vill inte avfärda ytterligare kunskap i dessa frågor på det enkla sätt som majoriteten har gjort.

Fru talman! Gång efter annan diskuterar vi olika frågor som alltför oftast hänvisas till framtida propositioner som ska vara allas lycka. Under ett antal år har regeringen försökt att hålla humöret upp på alla infrastrukturintresserade med hänvisning till att det ska komma nya propositioner som innebär krafttag för svensk transportsektor.

I dag ser vi resultatet, och luften går bokstavligen ur såväl bildäck på dåliga vägar som vårt humör när vi ser hur dessa frågor hanteras. Nu har vi väntat länge på en transportproposition. Det senaste jag hörde var att den försenade propositionen skulle komma till riksdagen eventuellt den 9 juni eller innan vi stänger för sommaruppehållet.

Fru talman! Jag vill delge talmannen en allvarlig fundering som jag går och bär på: Ska svenska folket bli lika besvikna den här gången när regeringen lägger fram sina förslag? Ett ställtips, fru talman, är: Jo, det kommer de att bli.

Anf. 100 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Jag ersätter Runar Patriksson i denna debatt.

Folkpartiet står bakom samtliga reservationer i detta betänkande, men jag nöjer mig med att enbart yrka bifall till reservation nr 1 av Folkpartiet, Moderaterna, Kristdemokraterna och Centern. Den handlar om bättre stöd till den svenska vägstrukturen.

Våra partier har vid otaliga tillfällen påpekat att eftersläpande underhåll och besvärliga flaskhalsar måste åtgärdas. Samtidigt måste vi blicka framåt och utveckla vägnätet utifrån framtidens behov. Våra partier har därför i olika sammanhang – senast vid behandlingen av budgetpropositionen för 2005 – föreslagit ökade anslag för detta ändamål.

Jan-Evert Rådström har noggrant gått igenom alliansens reservation. Jag ska därför inte upprepa så mycket av detta, mer än att säga att detta är en viktig reservation för våra vägnät.

En annan reservation, nr 2, handlar om enskilda vägar. Där tar vi upp att villkoren för enskilda vägars underhåll har försämrats under de senaste tio åren, vilket är mycket bekymmersamt.

I det här sammanhanget vill jag ta upp skärgårdstrafiken och färjetrafiken som ju ingår som enskilda vägar. Vi har i olika motioner påtalat att regeringens hantering har dragit ut på tiden alltför länge. Det är angeläget att regeringen nu vidtar åtgärder så att de dokumenterade olikartade villkoren och oklarheterna får en skyndsam lösning.

Ett särskilt beklämmande exempel på regeringens oförmåga att komma fram till en lösning i dessa frågor är trafiken på Holmön. Men det finns även andra exempel, bland annat trafiken till Visingsö. Trafiken i Göteborgs södra skärgård kan också nämnas här, och jag tänker då speciellt på gods- och varutransporterna till Göteborgs södra skärgård som är väldigt särbehandlade.

Jag vill också ta upp reservation nr 6 från Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna som handlar om de mötesseparerade vägarna med vajerräcken. Därigenom förändrar man vägens karaktär på ett positivt sätt. Vajerförsedda vägar har betytt oerhört mycket för att öka trafiksäkerheten på dessa vägar. Statistiken visar tydligt att trafiksäkerheten har

ökat på tidigare olycksdrabbade vägar som nu försetts med vajerräcken, och det är mycket bra och glädjande.

Vi vill ta upp miljökonsekvenserna när det gäller några vägstumpar. En vägstump gäller E 4:an mellan Tönnebro och Gävle där miljöproblemen har ökat, särskilt vid större trafikanhopningar. När vägen bara har en fil kan man hamna bakom ett lastfordon som kör långsamt. När det blir två filer trampar man på gasen för att kunna köra om, och utsläppen från trafiken blir då större.

Vad vi ville med denna alliansreservation var att stödja en socialdemokratisk motion där man föreslår att det borde göras en ordentlig miljökonsekvensutvärdering där man jämför två-plus-en-väg och fyrfältsväg. Det kan finnas behov av att särskilt beakta detta när man tar ställning om det ska vara två-plus-en-väg eller en fyrfältsväg.

Med denna reservation yrkar vi att en ordentlig miljökonsekvensutvärdering ska genomföras för att Vägverket ska ha ett bättre underlag framgent.

Fru talman! Med detta har jag gått igenom Folkpartiets ståndpunkter i det här betänkandet.

Anf. 101 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! I måndags kväll körde jag på min motorcykel från Göteborg till Stockholm. När man kör en så lång sträcka har man tid att fundera. Jag körde alltså mellan de två största städerna i Sverige. Men det var inte motorväg hela tiden. Då tänkte jag på ett väldigt gammalt politiskt beslut om den nordiska triangeln, att man skulle knyta ihop de nordiska huvudstäderna med motorväg. Göteborg är visserligen ingen huvudstad, men vägen till Oslo går ju förbi där. Jag tycker alltså att det är väldigt svagt att vi inte har motorväg mellan Göteborg och Stockholm.

Nu valde jag vägen över Jönköping för där finns trots allt mest motorväg. Riksväg 40 är väldigt bra fram till Borås, men sedan blir den smal och kurvig. Det fanns olika skyltar där det stod: Olycksdrabbad vägsträcka, varning för älg och så vidare.

Jag fick väja flera gånger för mötande bilister som försökte sig på farliga omkörningar. Det är mycket trafik på den vägen med många lastbilar. Hade jag valt den andra vägen, E 20, till Stockholm hade det varit ännu sämre och ännu mindre motorväg.

Detta är ett tecken på att regeringen i Sverige har misslyckats med att sköta infrastrukturen och med att knyta ihop de stora städerna med bra vägar.

Jag hittade en rapport från Sveriges byggindustrier. Den är visserligen från 2001, men kritiken i den gäller fortfarande. Rubriken lyder: Utarmningen av det svenska vägnätet fortsätter. Sedan skriver man: Vi satsar endast 0,3 % av bruttonationalprodukten till investeringar i vägar, och det är väldigt lågt. Det har aldrig tidigare varit så lågt i modern tid.

Om jag hade kunnat visa ett diagram skulle jag ha velat göra det, men det går ju inte just nu. Men vi kan ta hjälp av tavlan här bakom som föreställer vackra berg och tänka oss ett lite högre berg, ett spetsigt berg, som en kurva som visar hur mycket pengar Sverige har satsat på investeringar i vägar och gator från 1950 till 2000.

Det var alltså på 60-talet som vi satsade som mest på att bygga ut det svenska vägnätet. Sedan har kurvan gått ned igen. Men det finns ett lite

mindre berg på slutet, och det råkar visa just den period då vi hade en borgerlig regering i Sverige, då vi hade väldigt stora problem med ekonomin i Sverige men samtidigt satsade mycket på att bygga ut och förbättra vägnätet. Som av en händelse satt då de fyra allianspartierna vid makten. Därefter fortsätter kurvan att slutta utför, och beräkningarna fram till 2015 går sakta, sakta utför.

Rapporten från Sveriges byggindustrier pekar på att vi satsar mindre och mindre av BNP på investeringar i vägar. Samtidigt ökar ju trafiken. Det här går alltså inte ihop. Vi har en svag regering på det här området.

Låt mig ge ett exempel. Väg 604 går mellan Gnosjö och Anderstorp i Småland. Ja, men, säger någon, i Gnosjö går väl allting väldigt bra. Man hör ju ofta hur bra företagen går där. Men vad man kanske inte vet är att Gnosjö har tappat 500 invånare på fem år. 400 jobb har flyttats till utlandet. Just den här vägen är väldigt viktig att bygga ut, därför att där rullar massor av lastbilar mellan företagen. I den här regionen samarbetar företagen. Man förädlar produkter åt varandra. Man flyttar produkter från det ena företaget till det andra och till det tredje innan de är färdiga. Därför är man väldigt beroende av vägarna. Men just den här vägen är så dålig, och Vägverket skjuter på upprustningen hela tiden.

Ett annat exempel är E 22 i Blekinge, som jag själv kommer ifrån. Jag vill tacka Kenth Högström som har skrivit en väldigt bra motion om att titta på detta med trefältsvägar, för just så ser det ut i Blekinge. Där är det alltså tre körfält. Det är väldigt bra att ha en mittbarriär så att man inte möter någon trafik, men om det är mycket trafik, mycket lastbilar på vägen som det är i Blekinge, kan det vara andra problem. Det blir en ojämn rytm. Det blir stora stressmoment. Ibland blir det till och med stopp på vägen där det bara finns en fil. Det orsakar olyckor när det blir stopp, för att inte tala om alla problem det ställer till med.

Trefältsvägar tål inte mycket trafik. Därför måste vi ha flera fyrfältsvägar. Men det får vi ju knappast med den här regeringen.

Vad vill då Kristdemokraterna, som jag representerar? Ja, vi har lyckats hitta 1,7 miljarder mer än regeringen till vägarna de närmaste åren. Vad vill allianspartierna? Självklart kan vi inte lova motorväg till alla människor i Sverige, men vi garanterar att vi kommer att göra bättre ifrån oss än Socialdemokraterna om vi får flytta in i Rosenbad efter nästa val. Och varför kan jag lova det? Jo, i dag har Socialdemokraterna två så kallade stödpartier, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, men när det gäller vägar skulle jag vilja kalla dem för bromspartier i stället. Vi har inga bromspartier i vår allians.

Det är inte konstigt att Göran Persson ser trött ut ibland. Han måste ju köra med handbromsen på hela tiden. Om man kör en bil med handbromsen på så stannar antingen bilen till slut eller så slits bromsbanden ut. Vi får väl se vad som händer först till nästa val.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 102 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Betänkandet om vägfrågor handlar om många olika frågor som aktualiserats i en rad olika motioner. Rent allmänt finns det, som Johnny Gylling, Jan-Evert Rådhström och Erling Bager tidigare konstaterat, en tydlig skillnad mellan allianspartierna å ena sidan och regeringen och stödpartierna å den andra sidan i de här frågorna. Allianspartierna,

där Centerpartiet ingår, vill satsa mera kraftfullt på ett bra vägnät i hela landet. Regeringen pratar ofta väl och talar om att nu ska vi göra rejäla satsningar på att rusta vägarna, öka framkomligheten, satsa på bärighet och tjälsäkring. Det är retoriken, de yviga löften. I praktiken däremot visar det sig att pengarna inte räcker till att klara de löften som ställs ut.

Regeringen beslutade i höstas om en stor satsning på infrastruktur i Västra Götaland, främst en vägsatsning mellan Göteborg och Trollhättan. Det blir säkert en välmotiverad standardhöjning för det området. Problemet är att regeringen lät det gå ut över en rad andra angelägna projekt runtom i landet. Miljonerna försvann för planerade satsningar som trafikplats Måby på E 4, sträckan Brattby–Vännäs på E 12, sträckan Nacksta–Matfors i Hans Stenbergs hemtrakter på E 14 och en rad projekt på E 22 i Lund, Råby, Fogdarp, Linderöd, Sätaröd–Vä.

Nästa exempel var stormen Gudrun vid årsskiftet. Här var regeringen återigen tvungen att styra om pengar för att klara den akuta situationen i Småland. Men det gick ut över vägunderhåll och andra satsningar på andra håll i landet.

Att löften ges som sedan sviks med hänvisning till aldrig så välmotiverade andra akuta insatser har skapat en väldig frustration runtom i landet. Det visar att regeringen har en ekonomisk planering som är så bristfällig att en vanlig hushållsbudget i vilken vanlig familj som helst framstår som robust och stabil. I en vanlig familj vet man att något kan hända med bilen, med huset, med båten som kan kosta några tusen och som man måste kunna klara att betala, även om det inte var planerat. Men Sveriges nuvarande regering har inte beredskap att klara en oväntad utgift. Då tvingas man i stället att skära bort något annat, som i det här fallet är angelägna vägsatsningar på olika håll i landet.

När riksdagen beslutade om det stora infrastrukturpaketet fram till år 2015, för ett år sedan ungefär, i den här kammaren, pratade Ulrica Messing från regeringsbanken om att det låg 380 miljarder kronor på bordet. Det lät ungefär som att det låg 380 miljarder som man skulle investera och att det bara var att dela ut dem. Men det är inte riktigt så. Det har vi ju sett redan nu. Pengarna räcker inte ens till vissa mindre omfördelningar när akuta lägen uppstår. Det finns inga reserver. Precis som jag sade då, för ett år sedan, återstår dessutom hela 66 miljarder kronor att finansiera för regeringen för att man ska kunna fullfölja det stora paketet.

För Centerpartiet har det varit, och kommer också att vara framöver, en hjärtefråga att se till att klara en bra standard på våra vägar och att se till att våra vägar är framkomliga i hela landet året runt. Därför har vi i många år haft mer pengar i våra budgetalternativ än vad regeringen har, och vi har särskilt betonat vikten av att sköta det vägkapital som finns på ett klokt och framsynt sätt. Om man missköter underhållet av vägarna i dag, som regeringen gör, slår det tillbaka i form av mångdubbelt högre kostnader senare.

I reservation nr 1 från allianspartierna betonar vi att väginfrastrukturen är en grundförutsättning för växande företag och en tryggad välfärd i framtiden. Jag yrkar bifall till denna reservation.

Det dominerande vägnätet i vårt land när det gäller omfattning är de så kallade enskilda vägarna. Jag säger de så kallade, för dessa vägar är i huvudsak tillgängliga för alla människor. De är inte enskilda i den meningen. De finns såväl i storstadens närhet som på ren landsbygd. En-

skilda vägar är ofta en finmaskig förlängning av det allmänna vägnätet och har en avgörande betydelse för landsbygdsboende, för näringsliv, för jakt, fiske, friluftsliv och turism, som Jan-Evert Rådhström tidigare förtjänstfullt redovisat.

En fungerande infrastruktur även på landsbygden är en hörnsten i den svenska regionalpolitiken. Centerpartiet har varit pådrivande för en högre ambitionsnivå så att också det enskilda vägnätet kan ges en godtagbar standard. Trafikutskottet har faktiskt gång på gång betonat vikten av att ge de enskilda vägarna tillfredsställande förutsättningar så att riksdagens transportpolitiska mål kan uppfyllas.

Fru talman! Problem knutna till den enskilda väghållningen är bland annat att bidragen är underdimensionerade och att kostnader för exempelvis reparation av broar är större än vad en normal och rimlig vägsamfällighet kan klara av att bära. Mot den bakgrunden menar vi att de kloka förslagen i den så kallade Brevutredningen, det fanns många dåliga förslag i Brevutredningen men det fanns kloka också, borde genomföras. Det handlar bland annat om att Vägverket ska ta över ansvaret för så kallade konstbyggnader i form av broar.

Jag har ett exempel ur verkligheten. En bro i Östergötland behöver ersättas till en beräknad kostnad av tre miljoner kronor enligt Vägverket. 70 %, eller 2,1 miljoner kronor, kan påräknas i statsbidrag. Återstående 900 000 kronor ska fördelas över ett tjugotal hushåll. Kommunala bidrag utgår inte i den här kommunen. EU-bidrag kan inte påräknas. Det är en fullkomligt orimlig situation att så få hushåll ska bära en så stor kostnad.

Det vore välkommet om Socialdemokraternas och regeringens representant kunde ge besked i dagens debatt om att de här frågorna kommer nu i den aviserade transportpolitiska propositionen, som vi väntar på. Jag hoppas att vi kan få besked om detta i den återstående delen av debatten.

Det finns mycket annat angeläget i det här betänkandet, till exempel om vägsalt. Vi har gång på gång från utskottets sida betonat att vi ska minimera användningen av vägsalt. Vi vet att ett stort antal vattentäkter påverkas negativt av den stora användningen av vägsalt. Vi har gång på gång sagt att vägsaltsanvändningen ska minimeras, men vi har hittills inte sett så mycket av det. Det är bra att utskottet återigen understryker detta och välkomnar att Vägverket under 2004 har antagit en ny strategi för att minimera saltanvändningen.

Mötesseparerade vägar har vi talat om tidigare. Jag delar sympatin för Kenth Högströms motion. Jag bor själv i det här länet. Det är, tror jag, angeläget att vi tittar närmare på vilka miljökonsekvenser det får att vi får en ryckig trafikrytm på de här vägarna.

Med detta, fru talman, yrkar jag alltså bifall till reservationerna 1 och 2 i dagens betänkande.

Anf. 103 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Vägtransporterna och vägnätet har ju en oerhörd betydelse – inte bara för vägtransporterna utan också för alla andra transportslag. Alla transporter, oavsett om de går på sjön, på järnväg eller med flyg, kräver i 99 fall av 100 en anslutningstransport via vägen. Det är lätt att slå fast att det är vårt viktigaste transportsätt.

Som flera andra har sagt tidigare i debatten är huvuddelen av det svenska vägnätet enskilt. Som också tidigare har sagts av flera har det ju

en väldigt stor betydelse – inte bara för dem som bor på landsbygden utan kanske framför allt för näringslivet. Svensk ekonomi skulle inte vara där den är i dag om vi inte hade de enskilda vägarna. Vi kan också konstatera att vi har en oerhört effektiv användning av skattepengarna när det gäller de enskilda vägarna, bland annat genom de insatser som görs av de enskilda vägföreningarna och folk som sitter i styrelserna – eller framför allt på grund av de insatserna. Där utförs mycket obetalt arbete. Där görs stora insatser till väldigt små kostnader.

Det system vi har med enskilda vägar är alltså ett oerhört effektivt och väl fungerande system för statens del. Det är viktigt att de människor som jobbar med det här ute i de enskilda vägföreningarna får resurser så att de kan klara underhållet. Det slår vi fast i det här betänkandet, att det är viktigt att man åtminstone bibehåller bidragsprocenten i ett första steg tills man slutligt kan ta ställning till de förslag som finns i Brevutredningen. Det behövs för att man ska kunna upprätthålla ett väl fungerande enskilt vägnät.

Jag vill också ta upp vägsaltet, som Sven Bergström nämnde tidigare. Det är klart att det finns väldigt starka miljöskäl för att minska saltanvändningen. Men samtidigt är det här en väldigt svår avvägning. Det handlar om en avvägning mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Jag tror ju personligen att om det bara handlade om oss personbils-trafikanter skulle man kunna minimera saltanvändningen, dra ned den ordentligt. Man ser ju också en tendens, till exempel jag som ofta kör både på saltade och osaltade vägar, att hastigheterna stiger på de saltade vägarna. Mycket av de trafiksäkerhetsvinster man får med saltet försvinner i och med att man höjer hastigheten.

Sedan har vi också nyttotrafiken, den tunga trafiken. Det som har hänt i områden där det har gjorts försök att verkligen dra ned kraftigt på saltningen är att man helt enkelt inte tar sig fram. Industrin får inte fram sina leveranser. Skolbussarna kommer inte fram. Samhället slutar nästan att fungera. Därför är det så oerhört svåra avvägningar att göra här i balansen mellan miljön, trafiksäkerheten och framkomligheten. Trots det måste vi göra vad vi kan för att få ned saltanvändningen. Jag ser väldigt positivt på de försök som görs med olika typer av andra medel, bland annat socker, när man blandar in sockerlösning i saltlösningen för att få ned saltmängden. Jag hoppas verkligen att det här fortsätter att slå lika väl ut som det har gjort i de inledande försöken. Då kanske vi har en lösning som gör att vi kan minska saltanvändningen utan att äventyra vare sig trafiksäkerhet eller framkomlighet.

En fråga som har varit uppe i dag rör Vägverkets sätt att upphandla. Det finns det också en reservation om. Det hänger också delvis samman med Vägverkets organisation, som bland annat Moderaterna tog upp här. Det är väldigt svårt att få den här marknaden, den så kallade marknaden, att fungera. Vi har några stora privata aktörer som är inne och utför vägunderhåll. De gör också investeringar på vägsidan.

Tar man till exempel bitumen, som används i asfalten, har vi haft näst intill ett monopol på den marknaden. När Vägverket för att bryta upp detta monopol går in och gör en upphandling så att man på en mindre del av det upphandlade underhållet, ungefär 20 %, tillhandahåller dessa insatsvaror – bitumen, kross i vissa sammanhang – har det mötts av ett

ramaskri från delar av näringslivet. Ja, i klartext har det varit från dem som brukade tillhandahålla det här under ett monopol i praktiken.

Vi ser från Socialdemokraternas sida oerhört positivt på att man gör det man kan för att bryta upp det här monopolet, att man gör det man kan för att också få en bättre fungerande konkurrens på den här marknaden, för att effektivisera så att vi får ut mer för skattepengarna och kan pressa priserna.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 104 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Hans Stenberg talar så klokt att man nästan skulle kunna tro att han talar för Centerpartiet, i all huvudsak i alla fall. Men han undviker att svara på en del frågor som jag ställde i mitt anförande och som jag gärna vill återkomma till. Det gäller bland annat: Kommer det några besked nu från regeringen i den transportpolitiska propositionen om hur det går med de förnuftiga förslagen i Brevutredningen?

Vi vet att redan 2003 i en redovisning av ett regeringsuppdrag konstaterade Vägverket att återanskaffningsvärdet för broarna på det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet kunde uppskattas till ungefär 3 miljarder kronor. Vägverket konstaterade också att en betydande eftersläpning rådde när det gäller underhållet av dessa 4 000 broar och hänvisar i rapporten till en tidigare utredning från 2002. Av den här utredningen framgår att det finns behov av 380 miljoner kronor under en tioårsperiod, 120 miljoner kronor för akuta åtgärder som behöver komma till stånd inom tre år och 26 miljoner kronor per år för sedvanligt underhåll under perioden. De här akuta åtgärderna skulle alltså nu ha varit utförda, men som framgår av Vägverkets sektorsredovisningar har de inte kunnat genomföras inom tilldelade ramar. Effekten av detta blir naturligtvis sämre framkomlighet genom nedsättning av tillåten bärighet och risker för haverier med mera.

Därför är det väldigt angeläget att de här frågorna kommer upp till ett avgörande snarast. Jag vill gärna veta om Hans Stenberg nu kan ge besked till åhörarna och kammarans ledamöter om att det kommer konkreta förslag i de här frågorna i den transportpolitiska proposition som vi väntar på.

Anf. 105 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Vi brukar inte presentera propositioner i förväg under kammardebatternas gång. Vi är väl medvetna om de bekymmer som Sven tar upp. Det finns ett eftersläpande underhåll av broar i det enskilda vägnätet. När det gäller till exempel pumpanläggningar, där detta kanske har upplevts som ännu mer akut, har man nu en ändrad policy från Vägverket och Banverket – ofta handlar det om Banverket också i de här sammanhangen – att man tar över ansvaret för nya anläggningar. Problemet är ju, och det finns både när det gäller broanläggningar och gamla pumpanläggningar, att har man en gång gjort en överenskommelse med en vägförening och betalat ut en klumpsumma som är så tilltagen att man med den ska klara underhållet för all framtid, blir det lite knepigt att retroaktivt gå tillbaka och ta över ansvaret.

Men det här är en fråga som måste hanteras på ett eller annat sätt. Jag vill inte sätta ned foten för om staten i framtiden ska ta över ansvaret för de här broarna eller om man ska ta till anslagen så att broarna kan rustas upp den vägen. Det får vi avgöra framöver, men frågan måste avgöras på ett eller annat sätt.

Anf. 106 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Hans Stenberg pratar väl igen, men det kommer inga konkreta besked. Orsaken till den oro som flera har ventilerat här är ju att det kommer signaler utsippande från departementet om att den här propositionen kanske inte kommer eller kanske inte innehåller det man har trott att den skulle innehålla. Det finns dessvärre signaler om att det inte blir något förslag i den transportpolitiska propositionen heller när det gäller de kloka delarna i Brevutredningen. Då skjuter man det här ytterligare framåt i tiden, och osäkerheten består och orimligheten, precis som jag exemplifierade i mitt tidigare inlägg, för enskilda vägsamfälligheter blir allt större. Det blir en väldigt belastning på några få enskilda som får ta smällarna om inte staten kan sätta ned foten och ge besked om hur det ska vara framöver.

Det skulle vara välkommet om Hans kunde ge beskedet att det kommer en transportpolitisk proposition och att den kommer att innehålla förslag på det här området.

Jag har ytterligare en liten fråga som jag skulle vilja att Hans kommenterade och som han inte tog upp i sitt inledande inlägg. Det gäller detta med vägvisning, som vi har en reservation om i betänkandet. Det är ingen tvekan om att det har väldigt stor betydelse för turismen och för lokala företagare att man får skylta på ett rimligt sätt och tala om att här finns en viss verksamhet. Hur ser Hans Stenberg och Socialdemokraterna på de här frågorna? Är det inte rimligt att lokala företagare har chansen att också vid allmän väg tala om att de finns så att de kan nås av potentiella kunder?

Anf. 107 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! På den första frågan om det kommer en transportpolitisk proposition vill jag svara att självfallet gör det det. Jag tror att vi ska vänta med att debattera innehållet i den tills den har kommit. Vi kommer att få en debatt då också. Jag tänker inte i förväg tala om exakt vad som kommer att stå i propositionen på det området.

Jag tror att vi är överens i sak när det gäller vägvisningen. Det är viktigt att vi får en väl fungerande vägvisning. Det är viktigt att man kan synas och skylta upp viktiga mål, särskilt för företag på landsbygden. Men jag tror att vi också är överens om att det måste göras på ett sådant sätt att man inte åsidosätter trafiksäkerheten.

Nu jobbar Vägverket väldigt intensivt med att förbättra skyltningen. För bara något år sedan inledde man ett projekt för att gå igenom hur vägvisningen ska se ut och försöka få till enhetliga regler över landet och en lite generösare tillämpning. Då tycker vi i utskottsmajoriteten att det är lite knepigt om riksdagen ska göra ett tillkännagivande till regeringen om att man ska ta tag i detta. Vägverket jobbar redan i dag för fullt med att försöka förbättra situationen.

Anf. 108 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! I mitt anförande ställde jag en fråga. Vad är det egentligen som majoriteten hänvisar till när den avslår våra motioner? Jag ställer frågan en gång till. Hänvisar ni till den övergivna infrastrukturpropositionen som redan är åsidosatt när det gäller anslaget? Eller hänvisar ni till en illusion om att infrastrukturpropositionen ska leda till pengar någon gång i framtiden? Jag tycker att det är viktigt att vi får det redovisat. Jag har med mig budgetpropositionen för både 2004 och 2005 om Stenberg vill ha lite stöd för hur siffrorna egentligen ser ut.

Vidare skulle jag vilja fråga om de enskilda vägarna. Vi borde väl någon gång komma fram till ett resultat. År 1999 tillsattes Brevutredningen. Den var färdig i juli 2001 och överlämnade utredningens slutbetänkande till regeringen. År 2003 blev det nya uppdrag till Vägverket. Nu säger Stenberg att han inte vill sätta ned foten. Nej, det är ju det ni inte har gjort. Ni sätter inte ned foten. Ni står på ett ben och orkar inte ta ett enda steg framåt. Det är den situationen som vi befinner oss i. Regeringen har alltför länge stått på ett ben utan att sätta ned sin andra fot.

Frågan är, Stenberg: Vad har du att säga till svenska folket och dem som har behov av enskilda vägar? År ut och år in har vi sett att beloppet har urholkats på grund av att ökningen är alldeles för liten.

Anf. 109 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! För det första vill jag rätta till historieskrivningen. Vi har hittills upprätthållit bidragsprocenten. Det har inte skett någon försämring på det viset. Däremot kan jag hålla med om att vi skulle behöva ha ett bättre stöd till de enskilda vägföreningarna. Vi behöver få en lösning framför allt när det gäller hur man ska hantera broar och större konstbyggnader framöver.

Däremot vill jag inte redovisa innehållet i en proposition som ska läggas fram inom en nära framtid. Den debatten får vi faktiskt ta när den propositionen kommer.

Anf. 110 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! För tredje gången ställer jag frågan till Stenberg: Vad är det ni hänvisar till i betänkandet när ni pratar om den infrastrukturproposition som blev framlagd och vi antog våren 2004? Är det den övergivna infrastrukturpropositionen som ni är stolta över, eller är det en illusion om att det kommer pengar någon gång i framtiden? Det tycker jag att vi åtminstone ska ha ett besked om här i dag. Det är ju det som står i betänkandet. Men sanningen är ju den att det som vi tog beslut om, infrastrukturpropositionen, inte överensstämmer med verkligheten. Jag skulle alltså vilja få besked från Hans Stenberg, utan att jag behöver tro att det blir så som jag sade i mitt anförande – lite elakt kanske – nämligen att du kommer att få svara med en viss rodnad i ditt ansikte när det kommer fram. Men det tror jag naturligtvis inte. Du tror väl på er politik, så det kanske inte blir så.

När det gäller de enskilda vägarna återstår det ju en del. Det låter nästan på Stenberg som om han är nöjd med dagens situation. Känner Stenberg till att det är mycket knapert med investeringar i det enskilda vägnätet, och mycket annat? Det är en situation som inte är långsiktigt hållbar. Vi får väl fortsätta vänta. Utredningen blev tillsatt 1999, och vi har ännu

inte fått något konkret ut av detta. Men äldre än efter valet 2006, herr Stenberg, bör inte denna utredning bli, för då kommer det att bli andra åtgärder för det enskilda vägnätet i vårt land.

Anf. 111 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Vi kan börja med Brevutredningen. För det första har vi vidmakthållit bidragsprocenten. För det andra har vi i praktiken löst frågan om hur vi ska hantera pumpanläggningar. Det är flera saker kvar att hantera i Brevutredningen, men jag tror att både Rådström och jag är ganska nöjda med att inte hela utredningens förslag genomfördes. Det fanns en hel del tokigheter i den utredningen. Men som sagt: Jag ska inte föregripa den transportpolitiska propositionen.

Jag ska kommentera infrastrukturpropositionen, den övergivna infrastrukturpropositionen, som Rådström säger. Den är inte på något sätt övergiven. Däremot har vi lite olika utgångspunkter.

Som regeringsparti lever man ju i verkligheten. Varje budget måste till exempel balanseras med faktiska, riktiga inkomster. Det är inte så lätt i regeringsställning att finansiera ökade utgifter med skattesänkningar. Inte heller är vi socialdemokrater beredda att finansiera ökade vägsatningar med försämrade sjukersättningar, försämrad a-kasseersättning och liknande åtgärder, utan vi ska klara det här inom de ramar som finns.

Det finns naturligtvis en tredje väg, och den har ju provats väldigt intensivt på den tiden då ni hade regeringsmakten. Då lånade man till hela klabbet, så att säga. Det är heller ingen väg som vi vill gå. Man kan lånefinansiera vissa projekt, visst, men man kan inte lånefinansiera hur mycket som helst. Ekonomin måste alltid sättas i förgrunden.

Anf. 112 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Även jag vill ta upp frågor om enskilda vägar. Nu har några frågeställningar avhandlats här, men jag ville ta upp frågan om statsbidrag till enskilda vägar och procentandelen från staten. Som vi konstaterar i reservation nr 2 har statsbidragen för drift och underhåll av enskilda vägar halverats mellan åren 1995 och 1996, och är fortfarande mycket låga därefter. Det är ett faktum. Behoven är stora, som har dokumenterats här. Enskilda vägar är livsnerver ute i lokalsamhällen ibland och mycket värdefulla.

Jag tog i mitt anförande också upp den del som berör skärgårdstrafik. Jag nämnde trafiken till Holmön, till Visingsö och även i Göteborgs södra skärgård. Det här är viktiga saker för dessa öar och samhällen. Jag vill påpeka att det ansvariga statsrådet år 2003 i en interpellationsdebatt gav ett klart besked att det kommer en proposition under våren 2004, och det har ju inte hänt.

Jag måste fråga Socialdemokraterna: Det måste väl kännas en oro över att denna del av trafiken på enskilda vägar ännu inte har fått en lösning?

Anf. 113 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Ja, där kan vi vara överens. Det är olyckligt att den här frågan inte har lösts än. Den här trafiken har ju trots allt fungerat under många år, men det är viktigt att detta problem så snart som möjligt löses, och det slår vi också fast från vår sida i betänkandet.

Jag skulle vilja ta upp en annan sak med Erling Bager. Det gäller den reservation som Folkpartiet har tillsammans med Moderaterna och som gäller Vägverkets upphandlingar. Vi har väldigt svårt att förstå den reservationen.

Vi tycker från majoritetens sida att det är oerhört glädjande att Vägverket gör det man kan för att pressa priserna och bryta upp en situation som i praktiken har inneburit att ett företag har haft monopol på att tillhandahålla bitumen i hela landet. Ni och Moderaterna går till storms mot det. Jag kan förstå att det företag som drabbades av detta hävde upp ett ramaskri, men jag förstår inte att Moderaterna och Folkpartiet lydigt ställer in sig som representanter för det företaget och vill bibehålla en situation som faktiskt i praktiken innebär monopol och att ni motsätter er att man försöker effektivisera verksamheten. Kan jag få ett svar på det så är jag väldigt tacksam.

Anf. 114 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Det är värdefullt att konkurrensen i upphandlingen är så stor som möjligt. Det ligger bakom denna reservation och också den historia som har varit tidigare. Det har vi utvecklat i reservation nr 5 i betänkandet.

Jag ställde frågor till dig i mitt anförande, och jag har också tagit upp att vi ska få en miljökonsekvensutvärdering på de vägar där vi kör med ett respektive två körfält och dessa separeras med vajerräcke. Vad är det för fel på tanken att man gör en rejäl miljökonsekvensutvärdering av miljön efter det att vägen har tagits i bruk? Vad jag har förstått har Vägverket när man planerade vägen gjort en viss konsekvensbeskrivning. Här efterfrågas i en bred reservation att man borde göra en utvärdering efteråt och jämföra denna typ av väg med fyrfältsväg. Miljöpolitiken är ju viktig, och det har kommit påpekanden om sträckan på E 4 mellan Tönnebro och Gävle om stora miljöproblem vid högttrafik. Det vore väl värdefullt att den socialdemokratiska motionen fick stöd för att göra en sådan här utvärdering? Det kan väl inte vara fel att ha bra fakta om det som har hänt med miljön där uppe?

Anf. 115 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Nej, det är aldrig fel att ha bra fakta om det man gör. Det är därför vi inte tycker att det behövs någon sådan här särskild analys på det här området. För det första görs det inför varje vägprojekt en ordentlig genomgående analys av effekterna på framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och så vidare. För det andra har faktiskt VTI gjort en ordentlig uppföljning av effekterna av det.

I betänkandet finns till och med angivet nummer på publikationen. Vi har svårt att se att vi ska använda skattepengar till att ta reda på det som vi redan vet, det som redan har forskats om. Det finns tillräckligt mycket forskning som behöver göras på trafikområdet, tillräckligt många undersökningar som behöver göras som är väsentliga utan att det som redan är utrett ska behöva utredas en gång till.

Det känns lite grann som om Folkpartiet är vårdslöst med skattepengar. Man vill utreda det som redan är utrett. Man motsätter sig att Vägverket försöker effektivisera upphandlingarna och pressa priserna. Jag har svårt att se hur ni resonerar när ni samtidigt kritiserar och säger

att det läggs för lite resurser på vägarna. Man måste försöka ta till vara de resurser som finns på bästa sätt.

Anf. 116 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Vänsterpartiet ställer sig bakom förslaget i betänkandet i dess helhet och föreslår avslag på samtliga reservationer.

Jag har begärt ordet för det finns några saker i betänkandet som jag skulle vilja kommentera. Inledningsvis gäller det Öresundsförbindelsen. Det finns en motion som hävdar att man borde överlåta åt Öresundsbrokonsortiet att sätta avgifterna. Det handlar om att man är ute efter en sänkning av avgifterna för dem som kör bil över bron. Nu har förvisso ingen av de borgerliga ledamöterna yrkat bifall till detta och det finns heller ingen reservation om det, men jag är ändå intresserad av frågan eftersom den är principiellt viktig för oss som bor i Öresundsregionen.

När riksdagen fattade beslut om Öresundsbron sade man att riktpunkten för avgifterna skulle vara det som det kostar att ta sig med färja mellan Helsingborg och Helsingör. Syftet med detta var två. Det ena var att man inte skulle tippa över den stora tillväxt som sker i den södra Öresundsregionen så att den norra delen av Öresundsregionen skulle bli utarmad. Den färjetrafiken vilar på en ganska skör tråd, och om man skulle sänka avgifterna för bilarna är risken stor att man blir av med färjetrafiken i norra Öresund, eller att den åtminstone blir utglesad. Det skulle leda till stora problem för Skåne.

Ett annat syfte med att sätta avgifterna på det viset var förstås att hitta en lämplig avvägning mellan tågtrafik och biltrafik. Integrationen med tågtrafik har fungerat alldeles utmärkt. Jag undrar om någon här tycker att det är ”finare” med integration med biltrafik än med tågtrafik. Vi är många som åker tåg över.

Det andra jag skulle vilja ta upp gäller reservationen om att utvärdera mittsepareringsvägarnas effekter i förhållande till CO₂. VTI är väldigt tydligt i sin slutsats, nämligen att det inte leder till en ökning av emissionerna. Det stora motivet för att ha mittseparerade vägar, ”2 + 1”, jämfört med fyrfält och motorvägar är att vi då kan ta ansvar för trafiksäkerheten i en mycket större del av landet. De kostar i genomsnitt en tjugondel av vad en motorväg kostar och innebär att vi kan ta ansvar för en mycket längre vägsträcka i Sverige så att människor inte kolliderar och omkommer i trafiken. Därför undrar jag: Är det någon i den borgerliga alliansen som tycker att det är en felaktig avvägning, och vilka delar av landet ska i så fall inte få ökad trafiksäkerhet?

Johnny Gylling sade att vi har en svag regering som satsar en för liten del av BNP på vägar. Jag instämmer till hundra procent i Hans Stenbergs sätt att hantera den problematiken, nämligen att vi inte vill låna mer till infrastrukturen. 381,5 miljarder är en stor satsning på vägar och järnvägar. Vi vill heller inte försämra för sjuka och andra som är beroende av offentligt stöd genom att i stället bygga mer vägar och järnvägar.

Jag tycker inte att den beskrivning som Johnny Gylling ger av det rödgröna samarbetet är riktig. Vi har i det sammanhanget hittat en hygglig avvägning mellan miljömål, trafiksäkerhet och framkomlighet. När det gäller Vänsterpartiets och Miljöpartiets inflytande tillmäter han oss nog en lite för stor roll. Det är faktiskt så att även Socialdemokraterna

Anf. 117 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag vill ta upp det som handlar om trefältsvägar. Den utredning som nämns i betänkandet och som Karin Svensson Smith hänvisar till beträffande vad som händer med miljön om man utökar en trefältsväg till en fyrfältsväg bygger på att hastigheten i trafiken ökar och att man därmed släpper ut mer avgaser även om trafiken på fyrfältsvägen, där man inte behöver ligga i kö, flyter jämnt. Då förutsätts att hastigheten i regel är 90 kilometer i timmen på en trefältsväg och 110 kilometer i timmen på en fyrfältsväg.

På E 22 i Blekinge, som jag nämnde som exempel, är det redan i dag 110 kilometer i timmen trots att det bara finns tre filer att köra på. De flesta försöker hålla den hastigheten, men sedan kör man ifatt långtradare, bilister som inte känner för att köra så fort eller – vilket jag själv råkat ut för många gånger – traktorer och andra arbetsfordon. Ibland har dessa inte något val utan måste köra på en väg där det bara finns en fil i den ena riktningen. På så sätt bromsar de alltså upp all trafik.

Jag hävdar att den utredning som är gjord måste förbättras och kompletteras med flera olika exempel på vägar i Sverige. Man ska inte bara titta på en enda vägsträcka. Givetvis är ingen av oss i allianspartierna emot att man mittseparerar vägar, tvärtom, men vi vill ha fyrfältsvägar där det är befogat.

Anf. 118 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Nej, ni är inte emot det, men samtidigt antar jag att ni precis som vi har någon sorts budgetmässig begränsning. Om vi konsekvent bygger fyrfält i stället för ”2 + 1” får vi en kortare vägsträcka där vi kan förhindra att dödsolyckor inträffar. I det rödgröna samarbetet har vi varit överens om att liv är lika mycket värda att räddas oavsett var i landet man bor. Då är det också vår uppgift att på alla ställen där det är lämpligt bygga ”2 + 1”-vägar med mittvajer. Det ska man göra där det förekommit allvarliga olyckor. Det är huvudmotivet för ”2 + 1”.

Av det du beskriver låter det som om det olämpliga med ”2 + 1”-vägen, i just det sammanhanget, är att man har 110 på vägen i stället för 90, för om det förekommer traktorer på vägen blir hastighetsskillnaderna orimliga och då ökar risken för olyckor.

Men jag skulle vilja komma tillbaka till att detta borde utvärderas mer. Jag var i går på Naturvårdsverket där man har för avsikt att utlysa forskningspengar för undersökning av miljöeffekter av trafiken. Jag argumenterade för att det vore rimligt att Naturvårdsverket samarbetade med Vägverket och eventuellt också med Vinnova för att få fram åtgärder som har positiv effekt både på miljön och på trafiksäkerheten. Det finns ju många. Första gången jag träffade på hastighetskameror var i Miljömålsutredningen där man kom fram till att hastighetskameror var den mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska klimatpåverkan.

Det finns många åtgärder man kan vidta där man i stället för att ta *ett* trafikpolitiskt mål kan ta två, och sedan hittar man en lösning som leder framåt i båda fallen. Problemet i det här sammanhanget är att Naturvårdsverket har en del pengar medan Vinnova satsar 300 miljoner på

Vägfrågor

utveckling av personbilar och noll kronor på miljöanpassning av transporter. Den som vill göra en sådan undersökning kan alltså i dag inte gå till Vinnova för de har inga pengar till att genomföra den.

Anf. 119 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Om man ska spetsa till det hela lite grann kan man säga att de mest kostnadseffektiva och trafiksäkerhetsfrämjande åtgärderna är att förbjuda all biltrafik. Då blir det inga olyckor och inga utsläpp. Det tror jag dock inte att någon i kammaren vill, inte ens Karin Svensson Smith.

Vi måste också tänka på varför vi har vägar. Det är för att vi vill att det ska gå fortare att färdas än det gjorde för hundra år sedan när man åkte häst och vagn. Nu har vi vägar, och människor är beroende av bilar. Det som då händer när man sätter upp mitträcken där det finns mycket trafik är att tillgängligheten minskar. Man stryper åt flödet. Människor blir stressade, och det händer olyckor.

Jag kan hålla med om att det är väldigt bra med en mittseparering på grund av att man undviker mötesolyckor. Men då ska det vara på vägar där det inte är så mycket trafik och inte på vägar som har 12 000, 13 000, 14 000 fordon per dygn som man har i Blekinge som jag har talat om nu.

Anklagelsen om att vi i allianspartierna inte skulle bry oss om trafiksäkerheten i detta fall är helt fel. Likaså är tanken att vi inte bryr oss om miljöeffekterna fel. Vi har i alla fyra partier jobbat med program för att skapa ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem.

Karin Svensson Smith sade tidigare att man hade gjort en hygglig avvägning i budgeten. Vi har inte hur mycket pengar som helst i de borgerliga partierna. Men vi kan göra ett bättre jobb än vad ni har gjort tillsammans med Socialdemokraterna.

Ett sätt är att omfördela pengar från järnvägen till vägsektorn. Det tänker vi göra om vi får makten.

Anf. 120 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Det var nästan det jag misstänkte, att ni skulle omfördela från järnväg till väg. Hur går det då med miljöeffekterna? Vi har en klimatutveckling som vi kan se i Vägverkets sektorsredovisning har att göra med att vägtrafiken ökar i volym. Den går till 98 % på fossila drivmedel.

Varje bilresa som lämpligen kan bytas ut mot en tågresor är en stor vinst både miljömässigt och trafiksäkerhetsmässigt. Det är ett av huvudmotiven för den avvägning mellan väg och järnvägar som vi har gjort inom det rödgröna samarbetet.

Jag vill återkomma till din ursprungliga fråga om de mötteseparerade vägarna. De utvärderingar jag har sett, till exempel i Gävle som fick den första vägen, visar att människor var negativa och skeptiska innan mittvagnerna kom upp. Efteråt var det väldigt få som ville avvara den.

Väldigt många är nöjda med detta. Men det finns en könsskillnad där. De som är missnöjda är nästan enbart män. Man vet att de generellt sett vill hålla en högre hastighet än vad kvinnorna vill.

Man får hitta något slags avvägning mellan jämställdhetsmål, trafiksäkerhetsmål, miljömål och statsfinanser. Att man sätter upp ”2 + 1” med

mittvajer gör att man kan ta bort många fler av de farliga vägsträckorna i Sverige jämfört med om man har en fyrfältsväg.

Södra länken invigdes nyss. Där hade man lagt ned 8 miljarder på sex kilometer. Det är dyrt att bygga motorväg. Nu är den kanske extra dyr, men det är ingen hanterlig väg att lösa trafikproblemen på framgent.

Mittvajer sätter man bara upp där man vet att man har haft olyckor innan. Då måste man ha de trafikvolymerna. Man kan inte sätta upp en mittvajer på en smal väg med liten trafik. Det fungerar inte rent praktiskt. Jag tänker praktiskt. Det tror jag faktiskt att Johnny Gylling gör också.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 7 §.)

Prot. 2004/05:122

18 maj

Vägfrågor

6 § Sveriges politik för humanitärt bistånd

*Sveriges politik för
humanitärt bistånd*

Föredrogs

utrikesutskottets betänkande 2004/05:UU11

Sveriges politik för humanitärt bistånd (skr. 2004/05:52).

Anf. 121 EWA BJÖRLING (m):

Herr talman! När skrivelsen angående humanitärt bistånd kom från regeringen den 16 december hade tsunamikatastrofen ännu inte inträffat. Jag tror att vi alla var lika omedvetna om hur sårbara vi är. Vi har påmint om vilken förgänglig värld vi lever i.

Det har också tagit sig uttryck i en enormt stark vilja att hjälpa från olika håll. Det gäller både ekonomisk finansiering och olika mer konkreta hjälpinsatser från olika stater och också stora delar av det civila samhället.

Väldigt stora krav har också ställts på svenskt humanitärt bistånd den senaste tiden. Det kommer att fortsätta att vara så. Vi ser fortfarande enorma humanitära hjälpbehov av många olika slag.

Det allra viktigaste i humanitärt bistånd är förstås att verka för att allt stöd verkligen når fram till slutdestination och till de användningsområden som det är menat. Steg två är sedan att starta återuppbyggnadsarbetet.

I en hel del av de områden som är drabbade och behöver humanitärt bistånd finns fortfarande ingen fungerande infrastruktur över huvud taget. Vi måste därför starta med att bygga upp en ny möjlighet för fattiga att skapa försörjning och fungerande vardagsekonomi, ett fungerande vardagsliv helt enkelt.

Den här delen med mer långsiktigt arbete ska egentligen inte gå under benämningen katastrofbistånd. Men det är fortfarande viktigt att givarna måste vara beredda att stödja betydligt mer långsiktigt än bara i den första akuta fasen.

Här kommer vi till en viktig punkt. De delar som vi behöver förbättra gäller framför allt samordningen av biståndet i katastrofsituationer och hur vi effektiviserar detta. Vi måste också mycket tydligare föra fram var gränsen går mellan katastrofbistånd och mer långsiktigt bistånd.

Under mellanperioden är det också viktigt att se till att biståndet stärker och inte försvagar människans rätt när krisen lindras så småningom.

De delarna måste gå hand i hand och överlappa varandra på så bra sätt som möjligt så att inget mellanrum uppstår i biståndet. Det som behövs är en smidig övergång för att långsiktigt verka för fattigdomsutrotning.

I de fall där biståndet har formen av ett relativt långsiktigt sådant är det viktigt att värna mänskliga rättigheter, demokrati och korruptionsbekämpning. Dessutom behöver biståndet stärkas när det gäller arbetet med att lyfta fram och fokusera på kvinnor och föräldralösa barn, helt enligt FN-stadgans principer. De är ofta väldigt utsatta för sexuellt våld. Det är inte något vi kan acceptera över huvud taget. Alla människor har rätten till sin egen kropp och att själv bestämma över den.

Vidare behöver vi trycka mer på äganderätt för kvinnor och för föräldralösa barn. Som det ser ut i dag i många länder har kvinnor inte någon egendom över huvud taget. Föräldralösa barn förlorar rätten till sitt hem just därför att de inte har möjligheten att äga själva. Det vilar också på samma grund som FN-stadgan. Det borde egentligen vara ganska neutralt och inte betraktas som att vi är några imperialister från norra Europa.

I skrivelsen nämns det väldigt lite om korruption. Endast på slutet nämns *high transparency*, och det är alldeles för lite. Jag saknar den kraft mot korruption som vi moderater efterlyser. Det ska vara nolltolerans mot korruption, inget annat.

Herr talman! En annan akut viktig fråga är att vara tydligare med att barns skolgång så snabbt som möjligt i nödsituationen ska komma i gång igen, just därför att normalisering ger stabilitet för barnen.

Vi behöver också mer satsning på katastrofförebyggande insatser. Vi behöver göra mer för att kunna förebygga naturkatastrofer, både stora och små. Många små naturkatastrofer är ganska enkla att förebygga med billiga medel och kunskap. Det talar man väldigt lite om.

I skrivelsen tas också upp att vi ska stödja lokala organisationer och anställa lokal arbetskraft. Jag hade gärna sett mer betoning på respekten för ett lands regering och myndighet i samband med detta. Det är ändå landet i sig som har huvudansvaret. Det får vi inte kringgå eller undergräva genom att bara stötta lokalt. Det viktiga är att sköta båda delarna, så länge inte landet är totalkorrupt.

Herr talman! Det är viktigt att det här dokumentet nu finns. Det har tidigare inte existerat något liknande som grund för vad Sida ska göra när det gäller humanitärt bistånd. I och med detta har hela tiden risken funnits att starka tjänstemän på UD har kunnat ändra lite som de vill.

Tyvärr har regeringen gjort det svårare för Sida att omfördela anslagen inom området, vilket är oklokt i sådana här situationer. När det är akutläge behöver myndigheten kunna vara snabb, effektiv och självständig. När alla anslag är detaljreglerade försvåras arbetet att kunna stötta frivilligorganisationerna på bästa sätt. Det finns ingen flexibilitet inom budgeten.

Därför har vi moderater, folkpartister och kristdemokrater också lagt fram en reservation, som jag därmed yrkar bifall till. Det är reservation nr 2. Vårt förslag innebär att Sida i stället ska få ökad flexibilitet för att vara maximalt effektivt vid katastroflägen.

Herr talman! Hur uppnår vi bäst ökad samordning i verkligheten, framför allt i områden som också är konfliktdrabbade, redan innan en naturkatastrof inträffar? Hur kan vi medverka till att man inte blundar för

eller glömmet vissa katastrofer? Jag tänker på Rwanda och Darfur. Det finns fler exempel. På vilket sätt bidrar vi bäst för att världen ska se alla de missöden som finns? Återigen samma exempel. Det finns många glömda katastrofer.

Även Sverige har en begränsad budget när det gäller katastrofbistånd. Vad är det som avgör hur mycket vi beslutar att ge vid ett visst tillfälle, och hur prioriterar vi bäst?

Allt det här är essentiella frågor som vi behöver diskutera ytterligare och arbeta vidare med inom katastrofbiståndet. Det är intressant eftersom Sida just i dag överlämnar en särskild skrivelse till regeringen om svenskt bistånd till tsunamidrabbade områden. Många av frågorna tas upp där. Ett av de största hoten som framkommer i artikeln är just bristen på samordning. Man varnar för att bristen skapar ny fattigdom genom ett ohållbart tryck på naturresurser. När det gäller samordning är jag övertygad om att diskussionen om utlokalisering av tjänster på Sida till Gotland inte bidrar till en ökad samordning. Tvärtom.

Från början handlade det om 20 ytterligare tjänster som skulle lokaliseras till Gotland. Efter Lokaliseringsutredningens arbete föreslog man ytterligare 30 befintliga tjänster som skulle flyttas till Gotland. Allt det här hänger samman med att P 18 lades ned på Gotland. I samma ögonblick som P 18-domen kom visste man att det nu skulle komma något annat, till exempel Sida.

Det senaste förslaget var alltså 20 tjänster plus 30 plus ytterligare 30. Sida motsatte sig detta. Man tyckte att 20 plus 30 var vad man kunde klara av för att fortfarande bedriva effektivt bistånd. Men regeringen tryckte på med ytterligare 30. Till slut kom förslag från departementet att man skulle få hålla sig till 20 plus 30 tjänster. Generaldirektören fick klarsignal att tala om detta för sin personal på fredag morgon för några veckor sedan. Tre timmar senare kommer besked om ytterligare 30 tjänster.

Detta är ren skandalös regionalpolitik. Dels kör man över sin egen generaldirektör, som då inte får förtroendet att ha egen bestämmanderätt inför sin egen personal, dels är det ingenting som bidrar till fattigdomsutrotning. Det bidrar till något helt annat, nämligen en socialdemokratisk dålig regionalpolitik.

Herr talman! I alliansen pågår arbetet med att utreda möjligheten att införa avdragsrätt för gåvor till ideella organisationer. Vi moderater hoppas på ett gemensamt sådant förslag vid maktskiftet 2006.

Jag avslutar med att, som alltid i talarstolen, tillägga att vi behöver fokusera ytterligare på att bekämpa hiv/aids.

Anf. 122 CECILIA WIKSTRÖM (fp):

Herr talman! När annandag jul grydde förändrades livet för hundratusentals människor i sydöstra Asien. En flodvåg vällde fram och sköljde bort unga och gamla, turister och ortsbefolkning. Ödeläggelse lämnade den kvar – och sorg, saknad och vanmakt. Ordet tsunami kommer alltid att påminna oss om att livet är både skönt och skört, att det kan skilja en enda våg mellan paradiset och förintelse. Behovet av humanitärt bistånd blev mycket akut. Det som efteråt dröjt kvar hos mig är att det följde en annan våg efter tsunamin, vågen av medmänsklighet. Plötsligt ville alla människor vara med och bidra. Alla ville göra sitt för människor i nöd

långt långt härifrån. Detta upplevde jag själv mycket påtagligt när jag som präst arbetade med att hjälpa anhöriga och hemvändande från katastrofområdet. Jag konstaterar efteråt att biståndsviljan hos svenska folket har ökat. Det är glädjande. Den generositeten måste vi ta till vara. Solidariteten borde stimuleras ännu mer genom att göra gåvor till frivilligorganisationer som Svenska kyrkan, Röda Korset, Rädda Barnen, Läkare utan gränser och andra avdragsgilla för privatpersoner. Så är det i bland annat Danmark, Finland, Holland, Frankrike, USA och Kanada. Detta krav framförs av både Folkpartiet och Kristdemokraterna i en av betänkandets reservationstexter.

Sverige är ett litet land, och våra resurser för att genomföra ett omfattande biståndsarbete är begränsade. Enprocentsmålet är en hägring, en vision, långt borta.

Bistånd kan initiera och stödja önskvärda reformer i odemokratiska länder, men ofta sker positiva förändringar i fattiga länder tack vare människor, av kött och blod, som med fara för sina egna liv väljer att ställa sig upp och kämpa för demokrati och mänskliga rättigheter. En sådan människa är Dawit Isaak, som denna dag, herr talman, har suttit fängslad i Eritrea i 1 333 dagar.

Dawit var 23 år gammal när han 1987 kom till Sverige som flykting. Efter Eritreas självständighet ville han hjälpa till att demokratisera sitt hemland. Han återvände dit för att driva en av landets populäraste tidskrifter, Setit. När läget blev oroligare där år 2000 flyttade han hem med sin fru och sina barn till Göteborg igen. Men han gav inte upp. Strax efter den 11 september var han igen i Eritrea för att jobba journalistiskt och blev då fängslad i medieskuggan av vad som hände den 11 september i New York. Vi vet för tillfället inte så mycket om Dawit. Det senaste livstecknet från honom dateras till mars 2002. Sedan dess har han inte hörts av.

I Eritrea sitter tusentals politiska motståndare fängslade. Många har torterats. Ingen har fått någon rättsprocess. Om vi vill hjälpa människorna i Eritrea måste vi markera att vi kräver att grundläggande mänskliga fri- och rättigheter, som yttrande- och pressfrihet, säkerställs. Vi måste helt enkelt ställa krav på demokratiutveckling i mottagarlandet, i detta fall Eritrea, när det gäller biståndsprojekt utanför det humanitära biståndet.

Vi måste våga stå upp för moraliska ställningstaganden inför odemokratiska regimer. Det humanitära biståndet ska inte vara beroende av länders vilja till politiska reformer. Folkpartiet menar att det är viktigt att bistånd aldrig någonsin kanaliseras via totalitära, odemokratiska och korrupta regimer utan alltid när det gäller den sortens länder via NGO:er eller FN.

Nobelpristagaren Amartya Sen har i sin forskning visat att akut hungersnöd aldrig någonsin har inträffat i något land med relativt fria medier. Det kan vara viktigt att komma ihåg när vi talar om detta. För Folkpartiet liberalerna är det också viktigt att lyfta fram att demokrati och mänskliga rättigheter alltid bör vara vägledande för svensk utrikespolitik och svenskt bistånd. Demokratisering är den enskilt viktigaste faktorn för att öka möjligheten för enskilda människor i fattiga odemokratiska länder att få ett bättre liv. Detta får också konsekvenser för det humanitära bistån-

det när krigsriskerna minskar och respekten för de mänskliga rättigheterna stärks.

Ett stort problem för hela världens biståndspolitik är FN, som leder och samordnar internationella humanitära insatser. FN befinner sig i kris och måste reformeras från grunden. Vi måste våga säga varför. Organisationen är så gott som handlingsförlamad inför stora internationella kriser. År 1994 mördades 800 000 människor i Rwanda. Tio år senare är det internationella samfundet åter oförmöget att stoppa etnisk rensning, massvåldtäkt och folkmord i Darfur. På två år har minst 300 000 människor dödats i Darfurprovinsen i Sudan. Human Rights Watch och Amnesty International har anklagat Sudans regering för brott mot mänskligheten och särskilt brott mot kvinnor. Detta är en humanitär katastrof som FN inte har kunnat stoppa.

Tyvärr har den svenska regeringen hittills förhållit sig mycket undfallande. Den har valt att inte tala klarspråk om att det är ett folkmord som pågår i Darfur. Om vi ska tala om ett humanitärt bistånd med verklighetsförankring måste vi lyfta fram detta folkmord som pågår inför omvärldens ögon i Darfur. Varför har inte det internationella samfundet vidtagit nödvändiga åtgärder för att stoppa denna humanitära katastrof? Den frågan måste vi beröra i en debatt som den vi för här i dag.

I grund och botten beror FN:s handlingsförlamning bland annat på att en av de permanenta säkerhetsrådsmedlemmarna, Kina, är en diktatur. Det är oacceptabelt att en diktatur med sitt veto ska kunna stoppa FN-beslut om att internera i ett land för att skydda civilbefolkning från fasansfulla övergrepp.

Men det är inte bara i internationella sammanhang som förtroendet för biståndspolitiken har skadats. Vart man än kommer dessa dagar talar människor om den fullständigt vettlösa flyttkarusell som snart inleds när statliga myndigheter kors och tvärs utlokaliseras över landet. Socialdemokraternas behandling av Sida utgör ett oroväckande exempel och har på något sätt kommit att symbolisera dåskapen.

30 Sida-tjänster ska flytta till Gotland, som vi hörde min kollega nämna tidigare, för att kompensera det bortfall av arbetstillfällen som försvinner när försvaret flyttar från Gotland. Kostnaden för denna flytt kommer enligt säkra källor att uppgå till bortemot 20–22 miljoner kronor årligen – pengar som hade kunnat användas för att bekämpa fattigdom och främja demokrati i fattiga länder, inte för att skapa jobb på Gotland.

För 22 miljoner kronor som humanitärt bistånd får 220 000 personer mat i en månad, får man 220 000 tält för en familj på fem personer eller hivmedicin som räcker till 4 000 människor i ett helt år. Dessa siffror talar sitt tydliga språk.

Herr talman! Sedan 1995 har svenskt bistånd minskat med ca 30 % när det gäller faktiska biståndsutbetalningar, vilket naturligtvis också har drabbat det humanitära biståndet. Som bekant, och som jag erinrade om i början av mitt anförande, följer inte vare sig naturkatastrofer eller humanitära tragedier kalenderår, varför biståndet måste bli mer flexibelt. Man måste kunna möta akuta problem och effektuera åtgärder snabbt.

Därför skrev i höstas Sidas styrelse till regeringen och krävde att Sida från och med 2005 igen ska få samma begränsade rätt som tidigare att omfördela medel mellan de olika anslagsposterna. Sedan 2004 års regleringsbrev kan Sida nämligen inte längre omfördela medel mellan olika

anslagsposter vid kriser utan att först inhämta tillstånd från regeringen, vilket sinkar biståndsaktionen väldigt mycket. Den ekonomiska flexibiliteten försvinner också på detta sätt. Medel som inte förbrukats ett år borde man givetvis också kunna föra över till nästa års löpande räkning, och därmed skulle staten kunna skapa en permanent biståndsfond där icke utnyttjade medel kan sparas för akuta humanitära katastrofer.

Dessa reformer är viktiga, eftersom de minskar regeringens möjlighet att utnyttja biståndet som budgetregulator och möjligheten att nyckfullt frysa medel, någonting som direkt drabbar världens utsatta människor. Vi måste helt enkelt göra allt vi kan för att göra svenskt bistånd mer situationsanpassat.

Herr talman! Världen är allas. Gemensamt bär vi ansvar för den. Detta är en insikt som vi alla måste drabbas av.

Med dessa ord yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 2 i betänkandet.

Anf. 123 ROSITA RUNEGRUND (kd):

Herr talman! Jag vill börja anförandet med att yrka bifall till reservation nr 1 om avdragsrätt för gåvor till ideella biståndsorganisationer.

Vi kristdemokrater anser att det finns all anledning att se över möjligheterna att stärka de ideella organisationerna genom att införa avdragsrätt för gåvor till allmännyttiga organisationer. Våra yrkanden om avdragsrätt fanns med i vårt budgetalternativ och avslogs då. Vi hade anslagit totalt 1,4 miljarder till den posten och inte begränsat oss just när det gäller biståndsorganisationer. Trots detta står vi bakom det yrkandet och reservation nr 1.

Även Allians för Sverige har i en rapport sagt att man vill utreda möjligheterna att införa en avdragsrätt för gåvor till ideella organisationer. Precis som Ewa Björling sade förväntar vi oss att ett sådant förslag kommer vid maktskiftet 2006.

Humanitära kriser i världen kommer alltid att finnas. 1990-talet utnämndes av FN till det årtionde då man skulle söka nedbringa naturkatastrofernas verkningar. Men det kom att bli det årtionde då de ekonomiska förlusterna till följd av naturkatastrofer blev större än någonsin, större än de fyra föregående årtiondenas förluster. Vad slutsummeringen blir för första årtiondet på 2000-talet med tsunamikatastrofens stora förödelse går knappt att ta in mentalt.

Orkaner, översvämningar och bränder drabbade under 90-talet fler än två miljarder människor, en tredjedel av jordens befolkning. I dag är det så att katastrofförebyggande i stor utsträckning innebär att försöka få tidigare förvarning genom bättre väderförutsägelser, kombinerat med humanitärt bistånd sedan katastrofen väl har ägt rum. De här typerna av insatser har räddat ett oräkneligt antal liv.

Det långsiktiga katastrofförebyggandet negligeras tyvärr alltför ofta av både allmänhet och politiker, enligt en rapport som presenterades 2001 av World Watch Institute, trots att varje investering i förebyggande åtgärder ger flerfaldigt tillbaka i form av minskade kostnader för återuppbyggnaden.

Rapporten ger också mer konkreta och handfasta riktlinjer för förebyggande åtgärder. Utsatta samhällen måste förbereda sig på katastrofer och katastrofhantering. Regeringar måste lära sig att inte subventionera

riskfylld byggnation, utan i stället vara noga med att nyanlagda områden uppförs på säkra ställen. Infrastruktur i utsatta områden kan förstärkas. Och skuldavskrivningar för u-länder kan frigöra resurser som krävs för katastrofförebyggande åtgärder, allt enligt rapporten.

Vad har hänt? Har man tagit till sig den klokskap som trots allt finns när det gäller både förebyggande och hur man arbetar med humanitära katastrofer?

Artikeln i dagens DN, som Ewa nämnde, om biståndet efter tsunamin och att det bygger upp ny fattigdom, visar också på de risker som finns om det inte sker en samordning. Vad gör den svenska regeringen när det gäller FN:s ansvar? Enligt artikelförfattarnas åsikt är FN osynligt när det gäller att mobilisera resurser för långsiktig återuppbyggnad.

Vi väckte en motion på skrivelsen om humanitärt bistånd. I vår motion nämnde vi tre olika områden som vi ansåg som viktiga. Alla områden är viktiga när man ser till personerna som drabbas av humanitära katastrofer, men Darfur, Liberia och Kongo är tre områden som är värda att nämnas.

Naturkatastrofer och konflikter under senare år har med stor tydlighet visat behovet av en väsentligt stärkt beredskap för stora humanitära kriser och att det behövs insatser på flera plan. Tre av våra yrkanden i den motion som vi väckte ska jag nämna, och de ligger helt i linje med den artikel som Sidas generaldirektör, Maria Norrfalk, har i dagens DN.

För det första krävs det en kraftfull förstärkning av kapaciteten för att hantera katastrofer i de värst drabbade länderna.

För det andra behöver forskningen intensifieras kring naturkatastrofer och deras orsaker. Fortsatt kunskapsuppbyggnad kring klimatförändringen och dess konsekvenser är viktig.

Det behövs för det tredje en bättre samordning för den internationella beredskapen för större katastrofer.

Vid väpnade konflikter är brotten mot de mänskliga rättigheterna oftast som värst, och det är då som den civila befolkningen drabbas hårdast. Därför är det nödvändigt med ett omfattande internationellt bistånd som kan värna människoliv och lindra de humanitära följderna av väpnade konflikter. Däremot säger vi kristdemokrater nej till att använda biståndspengar för militära aktioner. Vår ståndpunkt är att om man öppnar för den möjligheten kommer det alltid att finnas skäl för att tumma på biståndet.

Kristdemokrater har också tillfogat betänkandet ett särskilt yttrande om kvinnors viktiga roll i kris- och konflikthanteringssituationer. Efter naturkatastrofer har kvinnors insatser stor betydelse för att man ska nå en så snabb och smidig återgång som möjligt till något slags normal vardag, vilket har betydelse inte minst för barnen.

Och, herr talman, det är viktigt att säga att kvinnors medverkan i anslutning till humanitära insatser i samband med konflikter också är av grundläggande vikt. Kvinnor har en särskilt utsatt situation vid väpnade konflikter och måste involveras i verksamhet som syftar till försoning, förebyggande av konflikter och byggande av fred. Vi vill framhålla – och det här är någonting som jag har tagit fram varje gång vi har diskuterat biståndet – vikten av kvinnors medverkan såväl i beslutsfattande på olika nivåer när det gäller att förhindra och lösa konflikter som i försoningsar-

betet på det lokala planet där kvinnors deltagande har avgörande betydelse för möjligheterna att nå ett långsiktigt resultat.

Men det har också betydelse för den kunskap som behövs när man bygger upp läger för kvinnor. Det vi har sett efter tsunamikatastrofen är till exempel en så enkel sak som att i läger där familjerna bor bereds inte kvinnorna möjligheten att gå undan och göra sin toalett.

Herr talman! Det finns en stor vilja hos enskilda att hjälpa till. Men bland alla dem som rycker ut och vill komma till de här länderna och hjälpa till finns det också människor som vill utnyttja en katastrof. Ecpats systerorganisation Peace i Sri Lanka har sagt att det väller in människor som utnyttjar barn i katastrofens kölvatten. Där ser vi också just den lokala befolkningens rop på hjälp men också vad vi som biståndsgivare kan ställa upp med och hur vi kan stötta de organisationer som arbetar lokalt just med att rädda de barn som utsätts för människohandel.

Anf. 124 CARINA HÄGG (s):

Herr talman! Vi debatterar i kammaren utrikesutskottets betänkande *Sveriges politik för humanitärt bistånd*, och jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på de två reservationer som finns i betänkandet. De handlar om avdragsrätt för gåvor till ideella biståndsorganisationer och om en omfördelning mellan Sidas anslagsposter. Den sista är ju en diskussion som finns mellan Sidas styrelse och regeringen, och det är ganska naturligt att man kan ha lite olika perspektiv på hur man ska fördela ansvaret när det gäller anslagsposterna. Jag märker från debatten lite vilka partier som har representanter i styrelsen. Men så kommer det väl att vara även framdeles. Man kan se saker i lite olika ljus.

Jag tycker att det är angeläget att här i kammaren få debattera, förstärka och förtydliga riksdagens syn på det humanitära biståndet, men jag vill understryka den breda enighet som ändå har präglat arbetet och texten i sin helhet i betänkandet. En bakgrund kan vara att väldigt mycket av det som vi har skrivit i betänkandet i dag är praxis, även om det finns en del förtydliganden och en del saker som vi inte har gett uttryck för på samma sätt tidigare.

Målet för det humanitära biståndet är att bidra till att rädda liv, lindra nöd och upprätthålla mänsklig värdighet till förmån för nödlidande människor som har utsatts för eller står under hot att utsättas för väpnade konflikter, naturkatastrofer eller andra konfliktliknande förhållanden. I den dagliga debatten är det ofta svårt att hålla isär vad som är humanitärt bistånd och vad som är andra former av insatser. Och ibland går det naturligtvis i verkligheten ute på marken också ihop. Det som är tänkt att vara det ena kan därför att det uppstår en akut situation kastas om, och man kan använda resurserna i en annan form. Det får vi alltid vara beredda på. Däremot ska vi inte villkora. Vi får aldrig villkora det humanitära stödet. Människor har rätt till stöd oberoende under vilken diktatur de lever, vilket styrelseskick som finns, om de lever i en demokrati eller inte.

Endast tio dagar efter det att regeringens skrivelse lämnades till oss i riksdagen ägde flodvågskatastrofen i Sydostasien rum. Jag ska inte beskriva de händelserna här eller beskriva katastrofens följder. Jag vet att vi har anledning att återkomma till det här därför att den här katastrofen

hade den omfattningen att vi kommer att följa den och följa våra biståndsinsatser och effekterna av dem under mycket lång tid. Men jag tror att vi ändå har lyft upp de frågorna så pass mycket i kammaren att jag ska stanna där. Men vi kommer att ha anledning att återkomma till detta.

Jag vill bara konstatera att vi ska vara väl förberedda på att en katastrof kan inträffa var som helst, när som helst men att ett kännetecken för en katastrof är just dess oväntade ankomst, att den ankommer på ett oväntat sätt.

Sedan vet jag också att det finns delar i katastrofen som kan förebyggas genom demokrati, öppenhet, fria medier, att människor är delaktiga, att det finns ett rikt socialt nätverk. Detta kan aldrig hindra katastroferna totalt, men det är ett verkningsfullt instrument i flera fall av katastrofer, inte minst när det gäller hungerkatastrofer.

Vi kommer att behöva insatser i kommande katastrofer, men vi måste vara förberedda på det oförutsägbara. Jag menar att vi snabbt måste fatta beslut om att sända iväg humanitärt bistånd, och jag menar att det har skett så. Nu finns det ju en utredning under Åke Petterssons ledning som ska titta på om det finns något ytterligare vi kan förfina. Jag tror alltid att det kommer att finnas saker som vi kan förbättra och förändra därför att vi verkar i en internationell miljö där förutsättningarna hela tiden är föränderliga, och vi ska vara *en* kugge, en del, i samarbetet kring biståndsfrågor. Då måste vi förhålla oss till situationen på marken men även till vad andra gör för insatser.

Herr talman! När vi i betänkandet skriver om väpnade konflikter och deras förhållande till humanitärt bistånd bör det vara en mer förutsägbar situation, om än svårhanterlig, i förhållande till naturkatastrofer. I en konflikt ska det humanitära biståndet främst inriktas på civilbefolkningen men även på väpnade styrkor som inte längre deltar i stridigheter. Det finns sådana här grupper även i en krigssituation som är berättigade till humanitärt stöd. Vi benär här i betänkandet ut biståndet, hur det ska förhålla sig i specifika situationer och hur man ska kunna bidra till en positiv utveckling, men jag vill samtidigt understryka vikten av det förebyggande arbetet. Att starta ett krig är ett medvetet beslut, men motsatsen, att avstå från vapen, är också ett aktivt ställningstagande.

Därför vill jag, herr talman, peka på något som är självklart för min generation, upplösningen av unionen med Norge och att den blev fredlig. Men det var långtifrån en självklarhet. Min farfars far Johannes Hägg, då knekt i Rydaholms socken, lämnade knekttorpet, som det hette, i Hyggestorp för att hörsamma inkallelsen från kungen att tåga, som man då sade, mot norrbaggen. Johannes åkte mot gränsen till ett krig som fruktades. Jag tror att vi har glömt att det var så på den tiden. Men han kom som väl var snart tillbaka igen välbehållen. Det var gott för dem som då levde men också i allra högsta grad för oss som i dag växt upp och som samverkar i goda relationer med Norge. Det firar jag gärna. Den lyckliga upplösningen av unionen mellan Sverige och Norge ger mig inspiration till mitt arbete här i riksdagen, till arbetet med att förebygga kriser och konflikter, och spelar väldigt stor roll för att vi i dag har ekonomiska resurser och ork för att engagera oss utanför våra egna länder. Jag hoppas att många använder detta år till att fördjupa sina kunskaper om vad som hände 1905, om våra relationer och länder. Inte minst handlar det om vad

vi kan lära av historien när det gäller att undvika väpnade konflikter, hur det gick när Norden slutade att kriga, i alla fall länderna med varandra.

I dag samverkar våra länder i stället konstruktivt kring humanitärt bistånd. Men om jag en dag som denna får önska något är det att våra kolleger i Norge blev tydliga i sitt stöd till SRHR-frågorna. Det var en liten utveckling, men det är en nödvändig markering att också tala om unionsupplösningen och vårt starka samarbete med Norge på biståndsområdet i de här dagarna av firande.

Herr talman! Det blev ett par förtydliganden från mig, och det blir ett par till som är nämnda i betänkandet. Det handlar om vikten av kvinnojourer i biståndet respektive genderhandläggare på ambassaderna.

Riksdagen satsar nu rejält på biståndet. Det är glädjande. Den internationella solidariteten är en viktig hörnsten i den socialdemokratiska politiken och ett givet redskap för att förbättra för världens fattiga. Men för att biståndet ska vara så effektivt som möjligt är det också viktigt att debatten hålls levande om hur vi garanterar kvaliteten. Det handlar bland annat om att biståndet inte hamnar i korrupta händer och att det verkligen långsiktigt bidrar till fattigdomsbekämpning. Inte minst är det viktigt att komma ihåg genderperspektivet i biståndet och att kontinuerligt driva det perspektivet. Det ska vara en självklarhet i såväl det nationella som det internationella arbetet.

I budgeten avsätts medel för att stödja kvinnojourer nationellt här i Sverige. Det är bra, men vi måste också se till att genom biståndet stödja kvinnojourer internationellt. Jag vill att en funktion på Sida inrättas för att kunna bygga upp ett sammanhållet svenskt stöd till kvinnojourer i de länder som i dag omfattas av bistånd. På så sätt kan biståndet på ett bättre sätt bidra till skydd för kvinnor och barn, och kvinnojourerna i Sverige kan också på ett mer koordinerat sätt utbyta kunskap och erfarenheter med systrar i olika världsdelar. De gemensamma erfarenheterna kan bli ett viktigt underlag för kvinnors villkor runtom i världen. Jag kan upplysningsvis säga att Smålands s-kvinnor nu har skrivit till Sida i den här frågan och efterfrågat just den här funktionen. Jag vet att flera Sida-styrelseledamöter är närvarande eller kanske läser protokollet, och jag hoppas att det blir stöd för det här i styrelsen.

Det krävs också mer strukturella insatser, exempelvis inom utrikesförvaltningen, för att en satsning på genderperspektivet i biståndet ska kunna genomföras fullt ut. Sverige är bra på genderfrågor på en policy-nivå, men mer måste till för att det ska bli handling i biståndet. Jag tror att det behövs en genderhandläggare på de svenska ambassaderna i länder som omfattas av bistånd. Dessutom måste vi vara tydligare och tuffare med vad vi förväntar oss av de organisationer som utför biståndet på plats, exempelvis frivilligorganisationer och kyrkor. Det kan även handla om FN-organ och större delar av det internationella samfundet som bedriver bistånd. Det krävs oerhört mycket tid och kraft för att få genomslag för det som vi vet är så nödvändigt i de kretsar som vi samarbetar med.

En förståelse för vikten av genderperspektivet måste vara grundläggande oavsett vilket land som berörs av biståndet. Visst kan genderfrågor vara känsliga att diskutera i många länder, men kanske just därför ska vi ta upp genderperspektivet oavsett vilket land som avses. Alla biståndsländer kan anses som känsliga för den som tycker att det är så, men jag

tycker att vi sätter dagordningen och inte låter bli att ta upp detta bara för att andra tycker att det är besvärligt och känsligt. För oss är det viktigt, angeläget och prioriterat. Det krävs också fortsättningsvis gemensamma grepp och tag på olika nivåer för att genderfrågorna ska kunna få ett riktigt genomslag i biståndet allra längst ut där det bäst behövs. Vi har en gemensam ambition som kommer till uttryck i det här betänkandet.

Prot. 2004/05:122
18 maj

*Sveriges politik för
humanitärt bistånd*

Anf. 125 CECILIA WIKSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker att det var ganska skojigt att höra Carina Hägg tala om unionsupplösningen den här dagen när vi debatterar det humanitära biståndet. Men det jag begär replik för att påpeka är att Carina Hägg gör sig lite lustig över de partier som har representanter i Sidas styrelse. Jag vill bara förtydliga, herr talman, att Berndt Ekholm, socialdemokrat, också sitter i Sidas styrelse och har undertecknat den skrivelse på vilken vi bygger reservationstexten. Jag vill bara göra det väldigt tydligt och klart att hela Sidas styrelse står bakom den här texten. Lära och liv är tydligen inte alltid så enkelt att få ihop. Man kan tycka en sak som partiets företrädare i en statlig styrelse och någonting annat när vi debatterar här i riksdagen. Jag skulle vilja höra Carina Hägg lägga ut texten om det.

Anf. 126 CARINA HÄGG (s) replik:

Herr talman! Du ställer en specifik fråga som gäller en annan ledamot. Då får den personligen svara på det. Det ligger lite tid sedan den här skrivelsen inkom. Det finns en enighet i mitt parti och från majoritetens sida kring det ställningstagande som vi har tagit här. Jag kan bara konstatera att man har sett på den här frågan från lite olika perspektiv vid tiden för skrivelsen. Jag har inte kunnat se att man från Folkpartiets sida har kunnat peka på att det finns några praktiska problem. Om det är något som behöver justeras finns det en översyn. Jag utgår ifrån att det kommer att komma fram på det sättet.

Jag kan bara konstatera att när det har behövts humanitära insatser snabbt har det också verkställts och fattats beslut väldigt snabbt. Inte minst när det gäller tsunamin vet vi att det var så.

Anf. 127 CECILIA WIKSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Vi vet att det humanitära biståndet kan effektiviseras. Vid akuta behov måste man kunna effektuera snabbare. Sidas generaldirektör har påpekat att förändringen i regleringsbrevet från 2004 medför att biståndsinsatser fördröjs och att flexibiliteten ekonomiskt har försvunnit. Det är det som styrelsen har gått ut och skrivit om också. Visst finns det problem. Man skulle kunna effektivisera och förbättra flexibiliteten enormt. Det vi reserverar vänder oss emot är att man ska gå till regeringen för att inhämta tillstånd för att kunna effektuera snabba akuta insatser på det här sättet. Det är väldigt förvånansvärt att Socialdemokraterna inte inser detta.

Herr talman! Jag begärde replik för att förtydliga att det sitter representanter från Socialdemokraterna i Sidas styrelse, vilka har undertecknat den skrivelse som ligger till grund för vår reservationstext.

Anf. 128 CARINA HÄGG (s) replik:

Herr talman! Jag vet inte vad Cecilia Wikström har bestämt sig för att argumentera emot. Jag har aldrig påstått någonting annat än vad jag sade nyligen i repliken. Jag tycker att det är viktigt att vi också ser att det finns ett politiskt ansvar för det humanitära biståndet.

Jag möter allt oftare krav från till exempel Folkpartiet att man ska stoppa bistånd. Då är det inte tal om att man riktar de kraven mot Sida som myndighet. Då är det mot regeringen. Det är väldigt disparata uppfattningar som kommer fram från Folkpartiets sida. Ni får väl samla ihop er till en enig linje, så kanske det också är lättare att bemöta er på ett samlat sätt. Att ha olika uppfattningar beroende på vilken delfråga som är uppe ger inte tyngd och trovärdighet i argumentationen att det är sakfrågan i sig som är den mest angelägna. Jag tycker att det är väldigt oroväckande att man ur Folkpartiets perspektiv ska använda biståndet alltmör som en påtryckning. Jag känner också stor oro för den reservation som handlar om skatteavdrag, att det är ett sätt för Folkpartiet att backa från sin ambitiösa ambition när det gäller vilken nivå man vill att biståndet ska läggas på. Jag kan bara konstatera att vi får återkomma till den frågan.

Anf. 129 ROSITA RUNEGRUND (kd) replik:

Herr talman! I betänkandet har Kristdemokraternas yrkanden behandlats på så sätt att man har hänvisat mycket till FN. Bland annat säger man i betänkandetexten att överlappningen mellan olika FN-organ har minskat och samordningen mellan icke regeringsorgan och mellanstatliga organ på fältet har blivit bättre och att man ser att det har blivit bra när man ser på tsunamikatastrofen. Man säger också att det humanitära systemet behöver förbättras genom åtgärder på tre områden.

I en artikel som finns i dagens DN säger Sida att FN har varit förvånansvärt osynligt. Hur kommer Socialdemokraterna att agera i den frågan? Jag känner mig lite lurad när det gäller svaren på våra motionsyrkanden. – Vi har inte reserverat oss i de delarna. – Vad är egentligen realiteten?

Jag vill också fråga hur Carina Hägg ser på biståndet till Sri Lanka och den överenskommelse som kom i går där EU säger ja till påtryckningar för biståndet till Sri Lanka.

Anf. 130 CARINA HÄGG (s) replik:

Herr talman! Det är lite svårt för mig att kommentera en artikel vars bakgrundsmaterial jag inte har haft möjlighet att ta del av. Jag har heller inte läst artikeln. Jag har hört talas om den i dag, men jag har inte haft möjlighet att ta del av den. Det ska jag naturligtvis göra under eftermiddagen, men det hjälper ju inte just nu.

Att FN skulle ha varit osynligt i samband med tsunamin förvånar mig något. FN:s generalsekreterare Kofi Annan var ju själv i regionen ganska snart efter att detta hade inträffat. På vilket sätt FN har stått med sin flagga på enskilda projekt och insatser vågar jag inte säga.

Jag tror att vi som kunnat följa FN:s arbete från utrikesutskottets horisont har kunnat konstatera att det sker en större samordning i fält i dag mellan FN-organen. Vi vill ju att det ska bli ännu bättre, men vi vet att det i dag är en stor förändring jämfört med hur det var för några år sedan.

Jag har själv pekat på att man kanske måste ha någon som fattar beslut över alla FN-organ när man inte kommer överens och det är någon knäckfråga ute i fält. Men där är vi inte ännu.

Vi ska inte glömma att det finns flera stora aktörer som inte samordnar sig med FN över huvud taget. Det finns också en uppsjö av väldigt små organisationer av mycket skiftande kvalitet och karaktär som heller inte samordnas därför att de är för små eller inte har intresse av det. Samordning är något som det fortfarande finns behov av att utveckla.

När det gäller Sri Lanka vet vi att det har funnits bekymmer där det har framkommit att man använder biståndet som en del i den interna konflikten. Jag känner personer som har varit engagerade i olika biståndsprojekt och som har haft svårt att nå in i vissa områden på grund av motsättningar mellan gerilla och andra.

Det är naturligtvis fullständigt oacceptabelt ur humanitärt perspektiv. Oavsett om man bor i ett tamildominerat område eller i en annan del av Sri Lanka ska man naturligtvis ha tillgång till humanitärt stöd på lika villkor.

Att man använder mat och stöd som vapen måste vi alltid vara kristallklara emot.

Anf. 131 ROSITA RUNEGRUND (kd) replik:

Herr talman! Enligt gårdagens TT samlade man in 3 miljarder dollar på en biståndskonferens på Sri Lanka. Det överskrider nästan med det dubbla vad Sri Lanka behöver när det gäller att bygga upp den infrastruktur som blivit förstörd av tsunamin, men man har påtryckningsmedel när det gäller freden.

Carina Hägg svarade Cecilia som att Folkpartiet vill använda biståndet som ett påtryckningsmedel. Det är EU som har gått med på detta. Vi vet att det är en oräddvisa. *World Food Program* stryper mathjälp till flyktingar. Det väller pengar in över tsunamiområdet och det dras in pengar från Afrika. Det är ju samordningen inom EU och FN som då blir väldigt synlig.

Min fråga till Carina kvarstår: Vad tänker Socialdemokraterna göra när det gäller att trycka på EU och FN om behovet av samordning för att undvika att till exempel andra humanitära kriser inte får den hjälp de behöver?

Anf. 132 CARINA HÄGG (s) replik:

Herr talman! Först och främst vill jag säga att vi även i utrikesutskottet har känt att vi behöver fördjupa vår kunskap om hur biståndet inom EU:s ram fungerar, både därför att vi alltmer blir en del av den aktiva politiken för att utforma biståndet och därför att styrsystemen har ändrats inom EU-systemet efter kritik.

Jag tror att vi framöver kommer att ha en diskussion som fokuserar lite mer konkret just på EU:s bistånd. Det tror jag skulle vara väldigt viktigt för oss själva, men även för dem som är engagerade i de här frågorna.

Rosita Runegrund pekar på en oerhört viktig fråga, nämligen hur man ska få biståndet att inte flyttas från angelägna områden till ett annat som just står i mediefokus. Jag menar att vi från Sveriges sida inte har dragit tillbaka något bistånd för att kunna ge ett stöd som behövs i tsunamins

spår. Det finns en oro, och jag vet att den delas av många som är aktiva på biståndsområdet, inte minst i Afrika. Det finns en bakgrund till den oron.

I EU-sammanhang och i FN-sammanhang måste vi peka på att behoven finns och att behoven kvarstår i många av de afrikanska länderna. De båda Kongo känner jag närmare till när det gäller den mer dagsaktuella situationen eftersom en delegation riksdagsledamöter nyligen var i de båda regionerna. Där har vi försökt att både ha en dialog direkt med utrikesministern och lyfta frågan på olika sätt. Som riksdagsledamot kan man ju använda alla de instrument vi har till vårt förfogande för att föra fram information och tala om förväntningar. Inte minst till våra kolleger i EU-parlamentet är det här viktiga frågor att föra fram.

Anf. 133 SERMIN ÖZÜRKÜT (v):

Herr talman! Jag skulle först vilja säga att Vänsterpartiet i grunden instämmer i utrikesutskottets betänkande om humanitärt bistånd. Vi delar regeringens och utskottets bedömning av det humanitära biståndets principer och genomförande.

Humanitärt bistånd är en snabb hjälp till utsatta människor vid katastrofer. Katastrofer kan ske i form av naturkatastrofer och väpnade konflikter. Det kan finnas katastrofliknande förhållanden i form av akuta utbrott av smittsamma sjukdomar, industriolyckor och miljöolyckor.

Oavsett i vilken form de sker finns det tre gemensamma nämnare för utsatta människor i katastrofer. För det första förändras plötsligt hela tillvaron. Det ligger i katastrofens natur att dess omfattning ej är förutsägbar. För det andra åsidosätts deras försörjnings- och överlevnadsmekanismer. För det tredje är de utsatta i behov av hjälp för att rädda liv, lindra nöd och upprätthålla mänsklig värdighet. Dessa tre gemensamma nämnare avgör biståndets omfattning.

Sveriges humanitära biståndspolitik bygger på de humanitära principerna om humanitet, opartiskhet och neutralitet. Med humanitet avses att mänskligt lidande bör avhjälpas varhelst det uppstår. Med opartiskhet avses att det humanitära biståndet ska bestämmas på grundval av människors behov utan åtskillnad med avseende på annan egenskap såsom politisk åskådning, etnicitet eller religion. Med neutralitet avses att det humanitära biståndet lämnas till utsatta människor utan att man tar politisk ställning där en humanitär biståndsinsats genomförs. Därför tycker vi vänsterpartister att det humanitära biståndets grundprinciper är förträffliga.

Att utsatta människor ska kunna erhålla snabb hjälp vid katastrofer är en gammal tanke. Sådan hjälp har lämnats och lämnas än i dag av anhängare, grannar och myndigheter på den plats eller i det land där katastroferna sker. Sedan 1990-talets början har antalet biståndsgivande stater kraftigt ökat. I enlighet med internationell rätt bistår även den svenska statsmakten med hjälp i de fall där staten eller samhället i övrigt i ett katastrofutsatt land inte kan möta de humanitära behov som uppstår.

Den svenska nationella statens regering genomför sin humanitära biståndspolitik med tre verktyg för att bidra till att rädda liv, lindra nöd och upprätthålla mänsklig värdighet. För det första upprätthåller regeringen en beredskap att medverka med statlig personal och egendom i genomförande eller understödjande av sådana insatser. För det andra lämnar rege-

ringen finansiellt stöd till humanitära organisationer för genomförande av humanitära biståndsinsatser. För det tredje bedriver regeringen opinionsbildning och diplomati. Därför tycker vi att det humanitära biståndets genomförandeprinciper är förträffliga.

Till sist skulle jag vilja nämna gränsdragningen, liksom sambandet, mellan det humanitära biståndet och det långsiktiga utvecklingssamarbetet. Vi delar regeringens och utskottets bedömning att utvecklingspolitiken går ut på att bidra till att skapa förutsättningar för fattiga människor att förbättra sina levnadsvillkor. Med andra ord bygger långsiktigt utvecklingsarbete på fattigdomsbekämpning. Fattigdomsbekämpningen har en tydlig koppling till jämställdhetsfrågor och kvinnors situation i världen. Av världens 1,3 miljarder fattiga består en majoritet av kvinnor.

Utöver detta framhåller utskottet liksom regeringen att fattigdomsbekämpningen i hög grad måste bedrivas av samarbetsländerna själva – av deras parlament, regeringar, myndigheter, näringsliv och organisationer samt, inte minst, av de individer och grupper som försöker ta sig ur fattigdomen. Med andra ord stöder utvecklingssamarbetet den nationella politiken utan att ersätta den.

Avslutningsvis, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 134 ANNIKA QARLSSON (c):

Herr talman! En samlad uppfattning i utrikesutskottets betänkande 11 om Sveriges politik för humanitärt bistånd är att det allt större antalet aktörer och den ökade volymen av biståndet har fört med sig ett större samordningsbehov för att säkerställa att önskade mål uppfylls. Katastrofen i Sydostasien har gjort att behovet av att klargöra ansvarsfördelningen blivit väldigt tydligt samt att behovet av större internationell samordning är större än någonsin. Vi behöver sätta vårt bistånd i ett betydligt större sammanhang. Det är därför positivt att regeringen har tillsatt en kommission som ska utvärdera och komma tillbaka. Vi måste ta del av de erfarenheter som nu görs och har gjorts för att förbättra de grundläggande positionerna för vårt humanitära bistånd ytterligare.

I dagens DN kan vi läsa att Sida varnar för allvarliga risker i en ny rapport till regeringen om de svenska hjälpinsatserna efter flodvågskatastrofen – Rosita tog upp detta lite tidigare. Bristande samordning av biståndsinsatser riskerar att stjälpa snarare än att hjälpa de drabbade efter tsunamin. I stället för att bygga bort misären riskerar vi att bygga in en ny fattigdom i området. Man skriver att planeringsmissarna skapar ett ohållbart tryck på de knappa naturresurserna. Både miljön och fiskerieringen skadas.

Utan ett väl samordnat och långsiktigt återuppbyggnadsarbete, skriver man vidare, riskerar situationen att förvärras för redan utsatta människor. Om inte regeringarna i de drabbade länderna, FN, Världsbanken och biståndsgivarna samarbetar riskerar miljontals människor att bli förfördelade. Nu finns dock chansen att i stället bygga bort misären. Lite grann av detta har vi också kommit fram till i det här betänkandet, där vi pekar på att det måste bli en bättre samordning.

När det gäller humanitärt bistånd är det av största vikt att snabbt vara på plats med rätt personal och material. Prioriteringarna för det humanitära biståndet bör vara klara från början. Först gäller det att underlätta

situationen för de drabbade med mat, vatten och hjälp med bostäder. När den delen är över måste återuppbyggnad av infrastruktur och samhälle ta vid. Som ett tredje steg i processen måste arbetet med de långsiktiga riktlinjer som har lagts fast i Sveriges politik för global utveckling ta vid och samordnas med övriga aktörer, internationella såväl som lokala, som finns på plats.

Johan Brisman och Maria Norrfalk på Sida tar också upp att osäkerheten runt förutsättningarna för återuppbyggnadsarbetet är stor och hindrar lokala initiativ från att gå vidare. De föreslår att policy och övergripande riktlinjer rimligen bör utvecklas centralt i samråd med de lokala aktörerna. Detaljplanering och genomförande borde delegeras till lägsta möjliga nivå, åtminstone till distrikt och kommuner. Breda grupper i samhället måste engageras i både planering och genomförande för att skapa hållbara lösningar, utnyttja alla resurser och inte skapa nya framtida konfliktmönster.

Central planering eller påtryckningsarbete regeringar emellan kombinerat med det lokala arbete som frivilligorganisationer står för ger förutsättningar för ett betydligt bättre resultat, som Johan och Maria påpekar på DN debatt. Det är också en erfarenhet som jag har, bland annat från ett samarbetsprojekt mot könsstympning som Centerkvinnorna bedriver i Burkina Faso. Här är information, samverkan mellan regeringar och det civila samhället samt lagstiftning tillsammans med folkbildning på lokal nivå oerhört viktiga ingredienser som i många fall kan rädda människoliv och undvika oerhört lidande. Bistånd behövs och hjälper effektivare när det samverkar med insatser på olika nivåer.

Det projekt Centerkvinnorna bedriver tillsammans med FUGN/Naam med stöd av Sida går alltså ut på att hejda könsstympningen av flickor på landsbygden i Burkina Faso. Projektet genomförs i de norra delarna av landet och har visat hur man lyckosamt kan komplettera den insats som regeringen gör. Regeringen var tidig med att stifta lag mot könsstympning. Man har haft informationskampanjer och också infört höga böter. Detta har fått god effekt, dock framför allt i städerna.

Det arbete som Centerkvinnorna bedriver kompletterar detta. Vi har en organisation med människor som varit runt och informerat och utbildat mer än 50 000 kvinnor och män på landsbygden och gjort dem medvetna om hur allvarliga konsekvenserna kan bli av att skära sönder flickornas underliv.

Den slutsats vi kan dra av erfarenheterna från detta samarbetsprojekt med Naamrörelsen är att information och medvetandegörande, samverkan mellan regeringar och det civila samhället samt lagstiftning tillsammans med folkbildning på lokal nivå, som vårt projekt, kan göra skillnad och är oerhört viktiga ingredienser för att rädda människoliv och undvika onödigt lidande.

Tsunamivågen spolade på några minuter bort mellan 200 000 och 250 000 människoliv, och minst 5 miljoner blev hemlösa. Men samtidigt har vi en aidsvåg som sveper över världen och som på 20 år har tagit 20 miljoner människors liv. Det finns en våg där ½ miljon kvinnor varje år mister livet på grund av moderskapsrelaterade komplikationer, och 30 000 barn svälter ihjäl varje år. Alla dessa dör trots att det finns kunskap och trots att det finns möjlighet att faktiskt ändra utfallet. Vi skulle kunna hindra vågen.

Det humanitära biståndet är viktigt och så mycket mer än bara den största rubriken på löpsedlarna, precis som vi talat om tidigare här. Vi måste dra lärdom av det arbete som pågår och de signaler som kommer för att kunna samordna och effektivisera biståndet till bästa nytta för jordens folk.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 7 §.)

Prot. 2004/05:122
18 maj

*Sveriges politik för
humanitärt bistånd*

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 14.20 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

7 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

SkU30 Sparandedirektivet och kontrolluppgifter, m.m.

1. utskottet

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

Votering:

155 för utskottet

125 för res.

69 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 123 s, 22 v, 10 mp

För res.: 47 m, 38 fp, 25 kd, 15 c

Frånvarande: 21 s, 8 m, 10 fp, 8 kd, 7 v, 7 c, 7 mp, 1 -

Johan Löfstrand (s) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

TU10 Luftfart

Punkt 1 (Privatisering av Luftfartsverket)

1. utskottet

2. res. 1 (m, fp)

Votering:

193 för utskottet

87 för res. 1

1 avstod

68 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 122 s, 25 kd, 21 v, 15 c, 10 mp

För res. 1: 47 m, 40 fp

Avstod: 1 v

Frånvarande: 22 s, 8 m, 8 fp, 8 kd, 7 v, 7 c, 7 mp, 1 -

Ulla Hoffmann (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Punkt 4 (Statens ansvar för flygplatssystemet)

1. utskottet

2. res. 4 (m, fp, kd, c)

Votering:

157 för utskottet

126 för res. 4

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 123 s, 1 kd, 22 v, 11 mp

För res. 4: 47 m, 40 fp, 24 kd, 15 c

Frånvarande: 21 s, 8 m, 8 fp, 8 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Punkt 6 (Flygplatskapacitet i Stockholmsområdet)

1. utskottet

2. res. 5 (m, fp, kd)

3. res. 6 (mp, v)

Förberedande votering:

115 för res. 5

39 för res. 6

130 avstod

65 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

142 för utskottet

113 för res. 5

29 avstod

65 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 119 s, 9 v, 14 c

För res. 5: 47 m, 40 fp, 25 kd, 1 c

Avstod: 5 s, 13 v, 11 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 8 fp, 8 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Punkt 7 (Flygverksamhet i fjällområdena)

1. utskottet

2. res. 7 (m, fp, kd, c)

Votering:

157 för utskottet

127 för res. 7

65 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 22 v, 11 mp

För res. 7: 47 m, 40 fp, 25 kd, 15 c

Frånvarande: 20 s, 8 m, 8 fp, 8 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Prot. 2004/05:122

18 maj

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU11 Vägfrågor

Punkt 1 (Väginfrastruktur)

1. utskottet

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

Votering:

157 för utskottet

125 för res. 1

67 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 22 v, 11 mp

För res. 1: 46 m, 40 fp, 24 kd, 15 c

Frånvarande: 20 s, 9 m, 8 fp, 9 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Punkt 2 (Enskilda vägar)

1. utskottet

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

Votering:

156 för utskottet

127 för res. 2

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 11 mp

För res. 2: 47 m, 40 fp, 25 kd, 15 c

Frånvarande: 20 s, 8 m, 8 fp, 8 kd, 8 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Punkterna 3–9

Kammaren biföll utskottets förslag.

UU11 Sveriges politik för humanitärt bistånd

Punkt 3 (Avdragsrätt för gåvor till ideella biståndsorganisationer)

1. utskottet

2. res. 1 (fp, kd)

Votering:

211 för utskottet

66 för res. 1

3 avstod

69 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 121 s, 46 m, 22 v, 12 c, 10 mp
För res. 1: 40 fp, 24 kd, 2 c
Avstod: 1 m, 1 c, 1 mp
Frånvarande: 23 s, 8 m, 8 fp, 9 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Punkt 4 (Omfördelning mellan Sidas anslagsposter)

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

Votering:

169 för utskottet

111 för res. 2

1 avstod

68 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 123 s, 22 v, 13 c, 11 mp

För res. 2: 46 m, 40 fp, 24 kd, 1 c

Avstod: 1 c

Frånvarande: 21 s, 9 m, 8 fp, 9 kd, 7 v, 7 c, 6 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Meddelande om inställd votering

Andre vice talmannen meddelade att voteringen *onsdagen den 25 maj kl. 9.00* skulle utgå.

8 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Framställning

2004/05:RRS22 Riksrevisionens styrelses framställning angående arbetslöshetsförsäkringen – kontroll och effektivitet

Redogörelser

2004/05:RRS20 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående granskningen av årsredovisningen för staten 2004

2004/05:RRS23 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående högskolans samverkan med det omgivande samhället

2004/05:RRS24 Riksrevisionens styrelses redogörelse angående tillsynen av miljögifter vid avfallsförbränning

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 18 maj

2004/05:600 av *Viviann Gerdin* (c) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Rovdjursangrepp

2004/05:601 av *Mariam Osman Sherifay* (s) till försvarsminister Leni Björklund

Militärattaché i Israel

2004/05:602 av *Maria Larsson* (kd) till statsrådet Ibrahim Baylan

Konfirmationsundervisning som elevens val

2004/05:603 av *Viviann Gerdin* (c) till justitieminister Thomas Bodström

Polismyndigheten i Värmland

2004/05:604 av *Maud Ekendahl* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Ansvar för frigivningsprövning av livstidsdömda

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 24 maj.

10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 18 maj

2004/05:1634 av *Johan Pehrson* (fp) till justitieminister Thomas Bodström

Frivården

2004/05:1635 av *Ulf Sjösten* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Bötesföreläggande via fartkameror för utomnordiska bilister

2004/05:1636 av *Johan Pehrson* (fp) till justitieminister Thomas Bodström

Umgängesrätt med barn

2004/05:1637 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till statsrådet Carin Jämtin

Bistånd till Etiopien

2004/05:1638 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds

Valfusk i Etiopien

2004/05:1639 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds

Pressfriheten i Tunisien

2004/05:1640 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Smuggling av sällskapshundar

2004/05:1641 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Rättvisemärkta produkter

2004/05:1642 av *Gudrun Schyman* (-) till statsrådet Hans Karlsson
Bristande genusperspektiv hos Ams

2004/05:1643 av *Gudrun Schyman* (-) till statsrådet Jens Orback
Könsrättvisor inom arbetsmarknadspolitiken

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 24 maj.

11 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 17 maj

2004/05:1593 av *Tobias Krantz* (fp) till statsrådet Sven-Erik Österberg
Det kommunala självstyret

2004/05:1610 av *Per Bill* (m) till statsrådet Sven-Erik Österberg
Heby

den 18 maj

2004/05:1573 av *Henrik von Sydow* (m) till justitieminister Thomas
Bodström

Tryckfrihetsförordningens ställning

2004/05:1582 av *Cecilia Wigström* (fp) till justitieminister Thomas Bod-
ström

Kampen mot människohandel

2004/05:1583 av *Johan Linander* (c) till justitieminister Thomas Bod-
ström

Särskilda beredskapspolisen

2004/05:1588 av *Kenneth Johansson* (c) till statsrådet Jens Orback
Internationell reglering av ideell sektor

2004/05:1589 av *Nina Lundström* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds
Vapenexporten till Kina

2004/05:1590 av *Anna Grönlund Krantz* (fp) till statsrådet Ulrica Mes-
sing

Turistnäringen

2004/05:1591 av *Ewa Thalén Finné* (m) till samhällsbyggnadsminister
Mona Sahlin

Hanteringen av smältvatten

2004/05:1592 av *Carl B Hamilton* (fp) till finansminister Pär Nuder
Beskattning av aktier och fastigheter

2004/05:1594 av *Inger Davidson* (kd) till justitieminister Thomas Bod-
ström

Den ideella sektorns självständighet

2004/05:1595 av *Hans Hoff* (s) till justitieminister Thomas Bodström
Sexuella övergrepp mot djur

2004/05:1596 av *Johan Löfstrand* (s) till samhällsbyggnadsminister
Mona Sahlin

Förenklad tillståndsprozess vid byggande

2004/05:1597 av *Lars Wegendal* (s) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin

Radon i flerbostadshus

2004/05:1598 av *Lars Wegendal* (s) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin

Byggnadsdeklarationer av fastigheter

2004/05:1599 av *Elizabeth Nyström* (m) till statsrådet Ulrica Messing

Flygförseningar

2004/05:1600 av *Kenneth Johansson* (c) till justitieminister Thomas Bodström

Skuldsanering för enskilda personer

2004/05:1601 av *Göran Lindblad* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Medel för brottsbekämpning

2004/05:1602 av *Göran Lindblad* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Kampen mot brott

2004/05:1603 av *Lars-Ivar Ericson* (c) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Framtiden för odlingslandskapet

2004/05:1604 av *Torsten Lindström* (kd) till statsrådet Ibrahim Baylan

Pojkars bristande skolresultat

2004/05:1605 av *Anne-Marie Ekström* (fp) till statsrådet Barbro Holmberg

Familjesplittring vid avvisning

2004/05:1606 av *Lars-Ivar Ericson* (c) till statsrådet Lena Hallengren

Öppna förskolor

2004/05:1607 av *Anna Grönlund Krantz* (fp) till jordbruksminister Ann-Christin Nykvist

Ripjakten

2004/05:1608 av *Luciano Astudillo* (s) till försvarsminister Leni Björklund

Kontakter med försvarsmakten i Colombia

2004/05:1609 av *Michael Hagberg* (s) till statsrådet Lena Sommestad

Utsläpp från den kärntekniska anläggningen i Sellafield

2004/05:1611 av *Anna Grönlund Krantz* (fp) till statsrådet Ulrica Messing

En väl fungerande tågtrafik i hela landet

2004/05:1612 av *Eva Arvidsson* (s) till statsrådet Jens Orback

Social ekonomi

2004/05:1613 av *Lennart Gustavsson* (v) till statsrådet Ibrahim Baylan

Tidigare betyg

2004/05:1614 av *Tobias Billström* (m) till statsrådet Lena Sommestad

Miljökonsekvensbeskrivning i samband med stängningen av Barsebäck

2004/05:1615 av *Christer Nylander* (fp) till statsrådet Hans Karlsson

Ungdomsarbetslösheten i landet

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 24 maj.

Prot. 2004/05:122
18 maj

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdet början till och med 4 §
anf. 68 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med 5 § anf. 116 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 14.20 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL CARPELAN

/Monica Gustafson

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Allmän debattimme	1
<i>Skolan</i>	<i>1</i>
Anf. 1 TORSTEN LINDSTRÖM (kd)	1
Anf. 2 INGER LUNDBERG (s) replik.....	2
Anf. 3 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik.....	2
Anf. 4 INGER LUNDBERG (s) replik.....	3
Anf. 5 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik.....	3
Anf. 6 ANA MARIA NARTI (fp).....	3
Anf. 7 INGER LUNDBERG (s) replik.....	4
Anf. 8 ANA MARIA NARTI (fp) replik.....	4
Anf. 9 INGER LUNDBERG (s) replik.....	4
Anf. 10 ANA MARIA NARTI (fp) replik.....	4
Anf. 11 ULF NILSSON (fp).....	4
Anf. 12 INGER LUNDBERG (s) replik.....	6
Anf. 13 ULF NILSSON (fp) replik	6
Anf. 14 INGER LUNDBERG (s) replik.....	6
Anf. 15 ULF NILSSON (fp) replik	6
<i>EU:s grundlag</i>	<i>7</i>
Anf. 16 BJÖRN VON DER ESCH (kd)	7
Anf. 17 GÖRAN MAGNUSSON (s) replik	7
Anf. 18 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik.....	8
Anf. 19 GÖRAN MAGNUSSON (s) replik	8
Anf. 20 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik.....	8
Anf. 21 CARL B HAMILTON (fp) replik	9
Anf. 22 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik.....	9
Anf. 23 CARL B HAMILTON (fp) replik	9
Anf. 24 BJÖRN VON DER ESCH (kd) replik.....	9
<i>Plastikkirurgi</i>	<i>9</i>
Anf. 25 HILLEVI LARSSON (s).....	9
<i>Fastighetsskatt</i>	<i>10</i>
Anf. 26 LARS TYSKLIND (fp).....	10
Anf. 27 LENNART AXELSSON (s) replik	11
Anf. 28 LARS TYSKLIND (fp) replik.....	12
Anf. 29 LENNART AXELSSON (s) replik	12
Anf. 30 LARS TYSKLIND (fp) replik.....	12
Anf. 31 PER ROSENGREN (v) replik.....	13
Anf. 32 LARS TYSKLIND (fp) replik.....	13
Anf. 33 PER ROSENGREN (v) replik.....	13
Anf. 34 LARS TYSKLIND (fp) replik.....	13
<i>Den ekonomiska vårpropositionen</i>	<i>14</i>
Anf. 35 CARIN LUNDBERG (s).....	14
Anf. 36 CARL B HAMILTON (fp) replik	15
Anf. 37 CARIN LUNDBERG (s) replik	15
Anf. 38 CARL B HAMILTON (fp) replik	15

Anf. 39	CARIN LUNDBERG (s) replik	16
Anf. 40	LARS-IVAR ERICSON (c) replik	16
Anf. 41	CARIN LUNDBERG (s) replik	16
Anf. 42	LARS-IVAR ERICSON (c) replik	16
Anf. 43	CARIN LUNDBERG (s) replik	17
Anf. 44	MIKAEL ODENBERG (m) replik	17
Anf. 45	CARIN LUNDBERG (s) replik	17
Anf. 46	MIKAEL ODENBERG (m) replik	17
Anf. 47	CARIN LUNDBERG (s) replik	18
Anf. 48	FÖRSTE VICE TALMANNEN	18
3 §	Sparandedirektivet och kontrolluppgifter, m.m.	18
	Skatteutskottets betänkande 2004/05:SkU30	18
Anf. 49	MATS BERGLIND (s)	18
Anf. 50	ULF SJÖSTEN (m)	18
Anf. 51	ANNA GRÖNLUND KRANTZ (fp)	19
Anf. 52	JÖRGEN JOHANSSON (c)	19
Anf. 53	PER-OLOF SVENSSON (s)	20
	(Beslut fattades under 7 §.)	20
4 §	Luftfart	20
	Trafikutskottets betänkande 2004/05:TU10	20
Anf. 54	CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)	20
Anf. 55	KARIN SVENSSON SMITH (v)	21
Anf. 56	SVEN BERGSTRÖM (c)	22
Anf. 57	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	24
Anf. 58	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	25
Anf. 59	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	25
Anf. 60	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	26
Anf. 61	KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	26
Anf. 62	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	27
Anf. 63	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	28
Anf. 64	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	28
Anf. 65	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	29
Anf. 66	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	29
Anf. 67	SYLVIA LINDGREN (s)	30
Anf. 68	BJÖRN HAMILTON (m)	31
Anf. 69	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	32
Anf. 70	BJÖRN HAMILTON (m) replik	33
Anf. 71	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	33
Anf. 72	BJÖRN HAMILTON (m) replik	33
Anf. 73	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	34
Anf. 74	BJÖRN HAMILTON (m) replik	34
Anf. 75	KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	35
Anf. 76	BJÖRN HAMILTON (m) replik	35
Anf. 77	JOHNNY GYLLING (kd)	36
Anf. 78	ERLING BAGER (fp)	36
Anf. 79	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	37
Anf. 80	ERLING BAGER (fp) replik	38
Anf. 81	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	38

Anf. 82	ERLING BAGER (fp) replik.....	39
Anf. 83	KRISTER ÖRNFIJÄDER (s) replik.....	39
Anf. 84	ERLING BAGER (fp) replik.....	39
Anf. 85	KRISTER ÖRNFIJÄDER (s) replik.....	40
Anf. 86	ERLING BAGER (fp) replik.....	40
Anf. 87	CLAES ROXBERGH (mp).....	40
Anf. 88	BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	41
Anf. 89	CLAES ROXBERGH (mp) replik.....	42
Anf. 90	BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	42
Anf. 91	CLAES ROXBERGH (mp) replik.....	42
Anf. 92	HANS STENBERG (s).....	43
Anf. 93	ANDERS G HÖGMARK (m).....	43
Anf. 94	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	44
Anf. 95	ANDERS G HÖGMARK (m) replik.....	45
Anf. 96	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	45
Anf. 97	ANDERS G HÖGMARK (m) replik.....	46
	(Beslut fattades under 7 §.).....	46
5 § Vägfrågor		47
	Trafikutskottets betänkande 2004/05:TU11	47
Anf. 98	JARL LANDER (s).....	47
Anf. 99	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	47
Anf. 100	ERLING BAGER (fp).....	49
Anf. 101	JOHNNY GYLLING (kd).....	50
Anf. 102	SVEN BERGSTRÖM (c).....	51
Anf. 103	HANS STENBERG (s).....	53
Anf. 104	SVEN BERGSTRÖM (c) replik.....	55
Anf. 105	HANS STENBERG (s) replik.....	55
Anf. 106	SVEN BERGSTRÖM (c) replik.....	56
Anf. 107	HANS STENBERG (s) replik.....	56
Anf. 108	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	57
Anf. 109	HANS STENBERG (s) replik.....	57
Anf. 110	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	57
Anf. 111	HANS STENBERG (s) replik.....	58
Anf. 112	ERLING BAGER (fp) replik.....	58
Anf. 113	HANS STENBERG (s) replik.....	58
Anf. 114	ERLING BAGER (fp) replik.....	59
Anf. 115	HANS STENBERG (s) replik.....	59
Anf. 116	KARIN SVENSSON SMITH (v).....	60
Anf. 117	JOHNNY GYLLING (kd) replik.....	61
Anf. 118	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	61
Anf. 119	JOHNNY GYLLING (kd) replik.....	62
Anf. 120	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	62
	(Beslut fattades under 7 §.).....	63
6 § Sveriges politik för humanitärt bistånd.....		63
	Utrikesutskottets betänkande 2004/05:UU11	63
Anf. 121	EWA BJÖRLING (m).....	63
Anf. 122	CECILIA WIKSTRÖM (fp).....	65
Anf. 123	ROSITA RUNEGRUND (kd).....	68

Anf. 124 CARINA HÄGG (s).....	70
Anf. 125 CECILIA WIKSTRÖM (fp) replik	73
Anf. 126 CARINA HÄGG (s) replik	73
Anf. 127 CECILIA WIKSTRÖM (fp) replik	73
Anf. 128 CARINA HÄGG (s) replik	74
Anf. 129 ROSITA RUNEGRUND (kd) replik	74
Anf. 130 CARINA HÄGG (s) replik	74
Anf. 131 ROSITA RUNEGRUND (kd) replik	75
Anf. 132 CARINA HÄGG (s) replik	75
Anf. 133 SERMIN ÖZÜRKÜT (v).....	76
Anf. 134 ANNIKA QARLSSON (c)	77
(Beslut fattades under 7 §.)	79
Ajournering.....	79
Återupptagna förhandlingar	79
7 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens	
sammanträde.....	79
SkU30 Sparandedirektivet och kontrolluppgifter, m.m.....	79
TU10 Luftfart.....	79
TU11 Vägfrågor	81
UU11 Sveriges politik för humanitärt bistånd.....	81
Meddelande om inställd votering	82
8 § Bordläggning.....	82
9 § Anmälan om interpellationer	83
10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	83
11 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	84
12 § Kammarerna åtskildes kl. 16.12.	86

Elanders Gotab, Stockholm 2005