

# Riksdagens protokoll

## 2000/01:41

Onsdagen den 6 december

Kl. 9.00 – 17.38

---



Protokoll  
2000/01:41

### 1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 30 november.

### 2 § Kompletteringsval till vissa utskott

Andre vice talmannen anmälde att Folkpartiet liberalernas riksdagsgrupp under Johan Pehrsons föräldraledighet anmält hans ersättare Staffan Werme som suppleant i skatteutskottet, justitieutskottet och socialförsäkringsutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

*suppleant i skatteutskottet*  
Staffan Werme (fp)

*suppleant i justitieutskottet*  
Staffan Werme (fp)

*suppleant i socialförsäkringsutskottet*  
Staffan Werme (fp)

### 3 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträden

Andre vice talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträden tisdagen den 7 november och fredagen den 10 november inkommit.

### 4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter  
Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden 2000/01:MJU1 och MJU2  
Bostadsutskottets betänkanden 2000/01:BoU1 och BoU2

## **5 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 5 december**

### **JuU8 Ändring i brottsbalken**

Kammaren biföll utskottets hemställan.

### **JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet**

*Mom. 1* (det individuella ansvaret för brott)

Utskottets hemställan med godkännande av

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

Votering:

236 för utskottet

72 för res. 1

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 118 s, 35 v, 39 kd, 16 c, 14 fp, 14 mp

För res. 1: 72 m

Frånvarande: 13 s, 10 m, 8 v, 3 kd, 2 c, 3 fp, 2 mp

Andre vice talman Eva Zetterberg (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Mom. 9* (närpolisén)

1. utskottet

2. res. 6 (m, kd, c, fp)

Votering:

169 för utskottet

141 för res. 6

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 119 s, 36 v, 14 mp

För res. 6: 72 m, 39 kd, 16 c, 14 fp

Frånvarande: 12 s, 10 m, 7 v, 3 kd, 2 c, 3 fp, 2 mp

Andre vice talman Eva Zetterberg (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Mom. 10* (utredningsverksamheten)

1. utskottet

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

Votering:

166 för utskottet

139 för res. 7

1 avstod

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 117 s, 36 v, 13 mp

För res. 7: 72 m, 38 kd, 15 c, 14 fp

Avstod: 1 kd

Frånvarande: 14 s, 10 m, 7 v, 3 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Andre vice talman Eva Zetterberg (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Tuve Skånberg (kd) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

*Mom. 11* (personalförsörjningen inom polisen)

1. utskottet

2. res. 8 (m, kd, c, fp)

Votering:

169 för utskottet

141 för res. 8

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 119 s, 36 v, 14 mp

För res. 8: 72 m, 39 kd, 16 c, 14 fp

Frånvarande: 12 s, 10 m, 7 v, 3 kd, 2 c, 3 fp, 2 mp

Andre vice talman Eva Zetterberg (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Mom. 27* (lagreglering av domkretsindelningen)

1. utskottet

2. res. 20 (m, kd, c)

Votering:

181 för utskottet

127 för res. 20

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 118 s, 36 v, 13 fp, 14 mp

För res. 20: 71 m, 39 kd, 16 c, 1 fp

Frånvarande: 13 s, 11 m, 7 v, 3 kd, 2 c, 3 fp, 2 mp

Andre vice talman Eva Zetterberg (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Mom. 39* (frigivningsförberedelser)

1. utskottet

2. res. 27 (m, kd, c, fp)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation.

*Övriga moment*

Kammaren biföll utskottets hemställan.

## 6 § Kommunikationer

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2000/01:TU1  
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2000/01:1 delvis).

### Vägar

Anf. 1 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Låt mig med glädje konstatera att näringsministern besöker våra överläggningar. Jag hoppas att vi ska få en givande diskussion i dessa viktiga frågor.

Fru talman! Moderna, pålitliga och effektiva kommunikationer är en livsnödvändighet för svenskt näringsliv och svenska transporter. Gods måste snabbt kunna fraktas mellan sina bestämelseorter såväl inom Sverige som till mottagare i annat land. Vårt exportberoende är stort, och kravet på *just-in-time*-transporter ökar. Bra och trafiksäkra kommunikationer är ett måste för att snabbt och effektivt kunna förflytta sig till och från våra arbetsplatser. Säkra och miljömässigt acceptabla resor krävs också för ett möjliggörande av att bekvämt kunna använda ledig tid för rekreation.

Transportnäringen har utvecklats till att vara en nyckelsektor för fortsatt välståndsbyggande. Alla näringsgrenar måste, för att utvecklingen inte ska avstanna, få de resurser som krävs för underhåll och nybyggnation. I senare års regeringsdeklarationer har uttalats att det finns behov av satsningar, och sådana har också ställts i utsikt. Men som utskottet i betänkandet konstaterar kommer vi inte att nå upp till målsättningarna på ett flertal av målområdena.

Beträffande underhållet på befintligt vägnät säger utskottet att det inte har kunnat hållas på en acceptabel nivå, och på trafiksäkerhetsområdet kan en klar försämring dessutom konstateras. De stolta parollerna om en nollvision, som alla partier står bakom, har nu i utskottstexten reducerats till ett konstaterande om läget i Sverige: ”I stället för att närma oss fjärmar vi oss från ett förverkligande av nollvisionen.”

Den socialdemokratiska regeringen och dess stödpartier måste här hållas ansvariga för utvecklingen. Det hjälper inte på detta område, lika lite som på andra delar av budgetområdet, att försöka prata fram förändringar. För att uppnå sådana krävs nytänkande och nya resurser. Båda dessa ingredienser saknas dessvärre både i regeringens budgetskrivningar och i betänkandet.

Den blygsamma uppräknings av anslaget till vägar som föreslås i budgetpropositionen ska räcka till att både klara de extrakostnader som uppstått vid sommarens översvämningar i mellersta Norrland och samtidigt täcka räntor och amorteringar till lån som upptagits för tidigareläggning av vägprojekt, huvudsakligen i Stockholmsområdet.

500 miljoners ökning är lika mycket pengar som vi moderater i ett snålt budgetläge förra året ville öka väganlaget med. Min motdebattör Hans Stenberg kallade det då otillräckligt och ifrågasatte om det ens skulle täcka kostnaderna för överflyttning av gods från väg till järnväg. Har Hans Stenberg möjligen bytt uppfattning? Är samma summa mer

värd när den anslås av socialdemokrater än om den föreslås av oss moderater? Jag kanske kan få ett svar på det senare i debatten.

De nu aktuella översvämningarna i Värmland har inte kunnat förutses av regeringen i budgetpropositionen. Låt mig bara skicka med en förhoppning om att de kostnader för återställande av skador på vägar och järnvägar som tyvärr blir följderna av dessa översvämningar inte ska inrymmas i befintligt anslag. För att klara återställandet i detta område kommer säkert ett särskilt anslag att behöva tillgripas.

Fru talman! Regeringens budgetförslag för utgiftsområde 22 omfattar samtliga kommunikationsslag. Låt mig inledningsvis bara övergripande kommentera något ytterligare av de övriga politikområdena. Avsiktligt utelämnar jag järnvägs- och sjöfartsfrågorna, eftersom de kommer att debatteras i följande debattomgångar.

På flygsidan går utvecklingen mycket snabbt, och såväl ökande godsmängder som ökat antal passagerare transporteras i dag med flyget. Till viss del är denna positiva utveckling att hänföra till rådande högkonjunktur, men även över en längre tidsperiod kan vi konstatera att alltför väljer flyget som sitt transportalternativ. Detta har inneburit att några av våra stora flygplatser har fått en beläggning som inneburit att man bokstavligen slagit i taket. Diskussionen om nya flygplatser har därför startat, och pågående utbyggnad av tredje banan på Arlanda visar sig redan vara en otillräcklig satsning.

Luftfartsverkets planer på en ny flygplats, lokaliserad till södra Stockholm, avvisas av oss moderater. Den framtida satsningen i denna region ska enligt vårt förslag ske genom att ytterligare förstärka Arlanda som nationellt nav. En sådan lösning ger underlag för Arlanda att få en ökad andel direktflyg med internationella linjer och ökar även antalet interkontinentala direktavgångar. Samtidigt ska enligt vår mening Bromma behållas som ett komplement till storflygplatsen och förutom att ha privatflyg även fortsatt kunna erbjuda såväl nationella som internationella avgångar.

Fru talman! Luftfartsverkets dubbla roll som tillsynsmyndighet för luftfarten och samtidigt ägare och operatör för flygplatser innebär enligt vår mening risker både för objektiviteten och effektiviteten. Tillsammans med Kristdemokraterna och Folkpartiet har vi i reservation 23 utvecklat vår syn på detta. Med den lösning av frågan som vi där antyder kommer Luftfartsverkets roll att renodlas till att vara en helt opartisk myndighet.

I reservation 27 i detta betänkande tar vi moderater på nytt upp frågan om att se över det statliga ägandet av flygplatser. I likhet med vad som sker med alltför internationella flygplatser menar vi att en privatisering av såväl Arlanda, Landvetter som Sturup skulle frigöra kapital för staten, förenkla och renodla Luftfartsverkets roll och samtidigt lösgöra medel som med fördel kan användas till att bl.a. rusta upp kvaliteten på vägar och järnvägar.

Fru talman! Upplägget för kammardebatten var att detta avsnitt huvudsakligen skulle handla om vägfrågor, och låt mig därför återvända dit.

Regeringen har, som redan nämnts, i sin budgetproposition för utgiftsområde 22 långt ifrån lyckats leva upp till den ambitionsnivå som såväl statsministern som övriga statsråd gärna i olika sammanhang har talat sig varma för. Det är inte bara vi moderater som är kritiska, utan en samlad oppositionen pekar samstämmigt på behovet av ökat ekonomiskt

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

utrymme för såväl underhåll som nybyggnation. Även ett stort antal s-ledamöter delar vår uppfattning. I ett betydande antal motioner, som jag har här, har socialdemokrater över hela landet påpekat behovet av satsningar.

Jag vågar påstå att om alla de projekt och åtgärder som listats i dessa motioner skulle förverkligas så krävs en mångdubblad satsning på infrastrukturen i Sverige. I ett 25-tal motioner, i några fall underskrivna av ett stort antal länsbänksledamöter, föreslås upprustning och nybyggnationer av alla slags vägar och järnvägar. Viktiga länsvägar behöver enligt s-motionärerna förstärkas, breddas och ges nya sträckningar. Snart sagt alla Europa- och riksvägar ska enligt motionärerna få en höjd status. I flera fall ska de upphöjas till motorvägar eller motortrafikleder. Omröstningen här i kammaren kommer att avgöra huruvida viljan till förändringar beträffande anslaget till vägar som alla dessa motionärer gjort sig till tolkar för är avsedd för hemmabruk eller kommer till uttryck när vi kommer fram till omröstningen angående den slutliga anslagsnivån. Hoppas kan ju även jag göra.

I ett antal motioner framförs förslag om att trafiksäkerheten måste höjas. Inte minst gäller detta storstäderna med Stockholm i täten, som måste få ökade anslag till att förbättra infrastrukturen. Argumenten är både många och välgrundade. Det är lätt för mig och oss att instämma i motionärernas förslag och synpunkter. Utskottets majoritet har emellertid inte lyssnat på dessa argument, utan helt kallsinnigt bortsett från de krav och förslag på lösningar som dess partivänner tillhandahållit. Samma majoritet har också avstått från att ta ställning till de nya finansieringsmodeller som också omnämns i några av motionerna.

Fru talman! Det skulle vara enkelt för mig att här citera några eller alla dessa motioner för att använda dem som argument för våra förslag. I många fall är det samma vägar och samma problem som beskrivs, och samma synsätt på att bra kommunikationer behövs för att Sverige ska utvecklas i positiv riktning. Jag nöjer mig med en förhoppning om att det samlade massiva tryck som dessa motioner gemensamt ger uttryck för ska nå fram till Rosenbad och Näringsdepartementet. Av den talarlista som nu föreligger framgår inte om motionärerna avser att yrka bifall till sina motioner. Enklaste vägen är kanske att de ansluter sig till någon av de reservationer som faktiskt redan finns.

Fru talman! Den moderata trafikpolitiken har vi presenterat i våra motioner, både som parti- och kommittémotioner. Vårt intresse för dessa viktiga frågor grundar sig på vad jag inledningsvis nämnde om behovet av goda och effektiva kommunikationer. Sverige har ett avståndshandikapp gentemot våra konkurrentländer ute i Europa som till de delar där det är möjligt måste elimineras. Den tunga lastbilstrafiken ökar, och alltfler privatpersoner har tillgång till bil och utnyttjar den till arbete och för rekreation. Trafikvolymerna på våra vägar ökar. Behovet av kraftfulla satsningar borde vara tydligt även för regeringen.

Tillväxtregionerna och storstadsområdena tappar fart på grund av att vägnätets kapacitet är otillräcklig. Allra tydligast märks det här i Stockholm. Transportförmedlarna av gods till innerstaden i Stockholm tvingas nu att kompensera sig för den ökade tidsåtgång de har för att ta sig fram med varor i dessa områden genom att ta extra betalt för leveranser av gods. Den ökade kostnaden tas naturligtvis ut av konsumenten, som

därigenom självfallet tappar en del av sin köpkraft. Privatpersoner som väljer att ta bilen till sin arbetsplats hamnar ofta i timplånga köer. Slöseri med arbetskraft och onödigt belastning av miljön genom alltför mycket tomgångskörning är två tydliga resultat av uteblivna satsningar. Åtgärder för att lösa dessa problem har länge krävts. Regeringen svarar med att inte göra någonting alls.

Råvarubaserad industri, främst i skogslänen och även i Dalsland, har länge krävt en upprustning och tjälsäkring av glesbygdens vägnät. Stora förluster drabbar dessa näringar på grund av att råvarutillgången inte fullt ut kan garanteras under delar av året. Utskottet skriver visserligen om att satsningar på dessa vägar ska prioriteras, men den medelstillsdelning som föreslås är tyvärr alldeles otillräcklig.

I den moderata budgetmotionen väljer vi till skillnad från näringsministern att låta krav på förbättringar på vägsidan följas av ökade anslag. För kommande budgetår vill vi höja anslaget till vägarna med 2 miljarder kronor utöver regeringens förslag. De följande två åren föreslår vi en höjning över regeringens ramar med 6 miljarder kronor vardera året. Perioden därefter kommer vi att ligga på minst denna nivå. Vi är beredda att inom de närmast kommande åren satsa sammanlagt 30 miljarder på ökade väganslag.

För att klara genomförandet av ytterligare satsningar på infrastrukturens område föreslår vi dessutom att s.k. PPP-lösningar används för några lämpliga objekt. Marknadens operatörer har uttalat sitt intresse för att delta i sådana lösningar. Vägverket har till regeringen överlämnat en lista med förslag på sådana objekt som i första hand lämpar sig för denna metod. Som en del av finansieringen av dessa och andra objekt är vi beredda att också pröva frågan om direkt avgiftsfinansiering. Frågan om hur, var och när detta ska vara möjligt bör dock föregås av noggranna förberedelser. Det är vår förhoppning att listan på lämpliga PPP-projekt äntligen ska komma till användning. Näringsministerns löfte att denna fråga ska få ett svar och en eventuell tillämpning hade om viljan funnits varit möjligt att infria för länge sedan. Kanske kan vi här i debatten i dag få ett tydligare svar om tidpunkten.

Fru talman! I det särskilda yttrande som finns intaget i betänkandet motiverar vi användandet av våra budgetramar. Storstadssatsningar med tonvikt på Stockholm är som redan nämnts alldeles nödvändiga. Motorvägsnätet mellan våra största städer måste byggas ut och färdigställas. I de moderata reservationer som följer betänkandet utvecklar vi vår syn på hur vår vägpolitik kan genomföras. Hela landet måste kunna garanteras tillgång till vägar av den kvalitet som krävs för att näringslivet ska kunna utvecklas och för att människor ska våga satsa på en framtid utanför stadskärnorna. Vi vill göra Vägverkets organisation och verksamhet mer kostnadseffektiv, och vi föreslår att Vägverket Produktion bolagiseras för att senare genom utförsäljning kunna privatiseras.

Enskilda vägar är samlingsbegreppet för det finmaskiga vägnät som till sin längd överstiger den sammanlagda längden av såväl det statliga som det kommunala vägnätet med det dubbla. Trots detta och trots den betydelse som dessa vägar har för människor ute i glesbygden är anslaget ännu inte uppe på den nivå som det hade före den neddragning som regeringen genomförde 1996.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Vi lyfter i vår reservation nr 2 fram dessa frågor, och vi vill samtidigt peka på vikten av att särskilda medel för bärighetshöjande åtgärder fogas till detta anslag. Möjligheten för människor och företag att längs dessa vägar kunna bo kvar och hålla sin hembygd levande är avhängigt ett vägnät med rimlig åretruntstandard.

Vägskylningsfrågor har lockat motionärer från alla partier att ge förslag till ändringar. Ett nytt regelsystem är föremål för översyn. Vi vill tillsammans med Kristdemokraterna, Centern och Folkpartiet i vår gemensamma reservation, nr 4, i betänkandet lyfta fram behovet av att dessa frågor behandlas med stor skyndsamhet av regeringen. I nästföljande reservation, nr 5, pekar samma fyra partier på den orimlighet det innebär att Vägverket äger rätt att i skyltfrågor slutligen avgöra ett överklagande till länsstyrelsen över Vägverkets eget beslut. Någon ordning, fru talman, bör det vara även i denna typ av frågor.

Vi moderater står naturligtvis bakom alla våra reservationer, men jag nöjer mig för tids vinnande med att yrka bifall till reservation nr 1.

Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Vänsterpartiet står givetvis bakom alla de reservationer som vi har lämnat, men för tids vinnande nöjer vi oss med att yrka bifall till nr 10, 22 och 39.

Vad finns det då för problem med vägtrafiken? Det finns många, men jag ska nöja mig med att ta upp tre; vägstandarden, trafikolyckorna och luftföroreningarna.

De opinionsuttryck som når fram till riksdagens trafikutskott gäller i mycket stor utsträckning klagomål på vägstandarden. I årets budgetproposition noteras att andelen trafikanter som är nöjda med vägarna genomgående minskat sedan 1995 i de mätningar Vägverket gör. Klagomålen brukar åtföljas av krav på mer pengar till vägarna. Jämfört med annan skattefinansierad verksamhet såsom vård och undervisning är den politiska acceptansen gentemot kostnadsökningar inom vägsektorn förvånansvärt stor, särskilt mot bakgrund av följande konstaterande i årets budgetproposition. Jag citerar:

”Tillståndet på de belagda vägarna är i stort sett oförändrat sedan 1994 med utgångspunkt från de metoder Vägverket använder för att mäta vägtillståndet.”

Beträffande underhåll och tjälsäkring är Vänsterpartiet överens med regeringen. Budgetanslaget för dessa utgifter på det regionala vägnätet ökar med 861 miljoner för utgiftsåret 2001. Det är således en ansevärd summa. Den totala årliga kostnaden för statlig drift och underhåll av vägnätet ligger mellan 5,5 och 6 miljarder kronor. En önskan om att ha ett acceptabelt underhåll är en av anledningarna till att Vänsterpartiet inte vill utvidga vägnätet ytterligare.

Frågan är dock om höjda anslag är en ändamålsenlig metod för att få långsiktigt hållbara vägar om inget annat görs. Vänsterpartiet anser att en analys av problemets orsaker bör föregå förslaget till lösningar. En fråga som kan ställas är t.ex. vilken betydelse de ökade trafikvolymerna har för vägslitaget. Vägtrafiken har som helhet, trots höjda bränslepriser, expanderat med 3 % det senaste året. Den tunga trafikens ökning är markant. 5 % fler tunga fordon har rullat på de svenska vägarna det senaste året.

En annan fråga är vilken betydelse för vägstandarden den tunga trafiken har i förhållande till personbilstrafiken. Utvecklingen mot tyngre trafik, högre axeltryck och bredare däck behöver analyseras i sammanhanget.

I de flesta EU-länder får ett lastbilsekipage framföras med en högsta bruttovikt på 44 ton och en totallängd av maximalt 18 meter. I Sverige finns sedan 1997 ett undantag som ger tillåtelse att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. Denna förmån för lastbilstrafiken är en av de väsentligaste orsakerna till att volymen vägtransporterat gods expanderat samtidigt som godstrafiken på järnväg stagnerat. Omfattningen av den tunga trafiken utgör ett allvarligt hinder för att klara trafiksäkerhetsmålen. I 49 % av fordonskollisionerna med dödlig utgång är ett tungt fordon inblandat.

De höga maxvikterna medför också ett ökat slitage på vägarna. En ökning från 60 till 70 ton nästan fördubblar slitaget på vägen. Hur stora fordon som tillåts påverkar även dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkningar av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar.

Jämförelser mellan personbilstrafik och lastbilstrafik är av intresse för att uppskatta det slitage och den vägdeformation respektive trafikslag ger upphov till. American Highway Association uppskattar att en lastbil på 38 ton motsvarar 9 600 personbilar därvidlag.

En stor del av det svenska vägnätet består av grusvägar. Sverige drabbas av tjälskador som gör vägarna extra sårbara för tung trafik. Delar av vägnätet måste hållas avstängt under våren. Om invånare i glesbygd ska ha acceptabla vägar för de transporter som måste utföras med personbil är det med andra ord av vitalt intresse att minska såväl vikten på långtradarna som totalvolymen av tung trafik. Det enda undantag som rimligen kan övervägas är transporter av skogsråvara ut från skogen.

Fru talman! Reservation 39 tar upp Gotlandstrafiken. Färjan är gotlänningarnas väg. Vänsterpartiet anser att det bör utredas om Vägverket kan få ansvar för att det finns en acceptabel färjetrafik hela året. Det är i längden orimligt att företag och invånare på Gotland varje år ska behöva oro sig för om Rikstrafiken får de medel som behövs för att färjan ska gå även när turistsäsongen är över. Ovissheten kring kommunikationerna försvårar för investeringar, rekrytering till högskolan och framförhållning i övrigt.

Fru talman! En enig riksdag har ställt sig bakom nollvisionen. Till nollvisionen har fogats ett etappmål på att maximalt 400 personer ska omkomma i trafiken år 2000. I stället för att närma sig målet ökar antalet dödsoffer i trafiken. Målet för år 2000 nås inte. VTI, Väg- och transportforskningsinstitutet i Linköping, förutspår att detta år blir det värsta på 25 år om man ser på olycksutvecklingen i förhållande till beslutade mål.

Är det då en naturlag att folk ska behöva sätta livet till i trafiken? Nej, men liksom när det gäller vägstandarden måste orsakerna till problemen analyseras. Cirka hälften av dem som dör i en fordonsolycka saknar bilbälte. Höga hastigheter är en av de viktigaste anledningarna till att människor omkommer i trafiken. En stor del av de omkomna förarna i singelolyckor hade alkohol eller andra droger i blodet. Om olyckorna på vägarna ska bli färre och lindrigare krävs i första hand en ökad trafikö-

vervakning, en modernisering av lagstiftningen och skärpta påföljder för trafikbrott. Säkrare kommunikationsmedel såsom järnväg och sjöfart borde i större utsträckning ombesörja transporten av gods och människor. Först då har nollvisionen en chans att bli något annat än en tom fras.

Fru talman! I det här sammanhanget vill jag säga något om Öresundsbron. Sedan trafiken öppnades den 1 juli i år har det glädjande nog visat sig att många föredrar att åka kollektivt om det finns möjligheter till det. Bron är kraftigt överdimensionerad när det gäller vägtrafik. Den är byggd med en kapacitet på 50 000 fordon per dygn. I höst har 6 000 fordon per dygn varit en vanlig notering. Det är bra för miljön, men inte så bra för ekonomin för bron.

Återigen höjs de röster som aktivt bidrog till att driva igenom beslutet om Öresundsbron. Denna gång för att sänka broavgiften och få fler bilar över bron. Minnet hos dessa aktörer är kort. De verkar ha glömt eller struntar helt enkelt i den debatt som föregick bron. Det var en av de största miljödebatterna i Sveriges historia. De verkar ha glömt att en förutsättning för beslutet om bron var att det skulle bli en järnvägssatsning och inte leda till en kraftig ökning av biltrafiken. Resultatet av miljöprövningen ledde till att broavtalet formulerades så att bron skulle främja järnvägen. ”Tillkomsten av en fast förbindelse syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte.” Så står det i avtalets artikel 16.

För att bron ska bli den kollektivtrafikbro som den socialdemokratiska regeringen hävdade efter det att beslutet om bron fattades i Sveriges riksdag är en koppling mellan avgiften för en bilresa och biljettpriset på tåg mer logisk jämfört med den nuvarande kopplingen mellan broavgiften och färjepriset. Därför borde avtalet omförhandlas så att prisskillnaden mellan tåg och bil indexregleras. Utgångspunkten bör vara de prisrelationer som gällde när bron öppnades för trafik. Ett införlivande av de externa kostnaderna i priset för trafiken leder till att skillnaden mellan tåg och bil borde öka och inte minska.

Fru talman! Inte heller när det gäller miljön klarar transportsystemet i Sverige att uppfylla de beslutade målsättningarna. I Miljömålskommittén konstaterades att trafiken är det största hindret för att miljömålen ska realiseras. Klimathotet är av en annan dignitet än de andra hoten. Om forskarnas hotbilder blir sanna äventyras vår fysiska överlevnad. Trafikens luftföroreningar är ett akut hälsohot. I den internationella tidskriften *The Lancet* fanns tidigare i höst en artikel med en sammanställning av sambandet mellan partiklar och förekomst av sjukdomar. Särskilt de ultrafina partiklarna samvarierar tydligt med en förhöjd frekvens av hjärt-kärlsjukdomar, nedsatt lungfunktion och cancer. Dessa partiklar härrör till stor del från dieselavgaser.

Trafikens samlade påverkan ledde till att Miljömålskommittén enade sig kring etappmålet ”senast 2010 ska den statliga och kommunala planeringen grundas på program och strategier för en utveckling av trafiksystemet som anger hur miljöanpassade och resurssnåla transportsätt ska stärkas och fossilbränsleddrivna transporter minskas.”

Fru talman! Vägtrafiken i Sverige går till 99 % på fossila bränslen. Samma förhållande råder inom luftfarten. Eftersom dessa bränslen inte nybildas är situationen inte hållbar. Lufteffekterna av att förbränna fos-

sila bränslen, klimathot, försurning, övergödning m.m., äventyrar i hög grad kommande generationers livsbetingelser.

Om miljömålen ska klaras inom en generations tidsrymd måste investeringar som försvårar uppfyllandet av dessa mål upphöra. Reservation 22 säger därför nej till nya flygplatser. Luftfartens expansion är inte långsiktigt hållbar. Därför är det oklokt att investera för att öka kapaciteten för luftfarten. Det är hög tid att miljöanpassa trafiken. Ökningarna av väg- och flygtrafiken måste vändas till de volymminskningar som krävs för att utvecklingen ska vara miljöanpassad.

Finansieringen av nya vägar enligt den s.k. PPP-modellen, *public-private partnership*, säger Vänsterpartiet nej till. Bakom täckmanteln privat döljs det faktum att statskassan får stå för hela kalaset även om räkningen kommer först senare. Det räcker med den skuld på 31 miljarder som redan finns för de infrastrukturinvesteringar som inte finansierats på vanligt sätt. Rapporten som nyligen kom från Riksdagens revisorer visar ju också tydligt att det samhällsekonomiska underlaget för dessa investeringar var mycket magert.

Väginvesteringar bör dirigeras om till ändamål med större samhällsnytta. Motivet för detta är enkelt. Fler vägar underlättar för mer vägtrafik som i sin tur leder till en ökning av trafikens skadeverkningar på hälsa och miljö. Den trängsel som i dag finns i storstadsområden kan åtgärdas med effektivare och modernare metoder: införande av miljöstyrande vägavgifter på vägar och parkeringar. Storleken på avgiften kan sättas så att trafikströmmarna minskar. Intäkterna kan användas för att finansiera kollektivtrafikinvesteringar.

Väl känt är att det i London i dag genomsnittligt tar längre tid att förflytta sig med bil jämfört med för 100 år sedan då man åkte med häst och vagn. Det är därför inte särskilt märkligt att ett avgiftssystem kommer att införas i den staden enligt beslut i höst.

Slutligen skulle jag vilja säga att det gäller att tänka lite nytt. Hittills har man använt alla problem i trafiken som argument för att investera fysiskt, att vidga systemet med nya vägar, nya flygplatser.

Jag skulle vilja göra en jämförelse med skolan. Det finns problem i dagens skola. Men det är rätt få politiker som förordar fler skolbyggnader som lösning på problemet. Likadant måste man tänka när det gäller trafiken. Vi har problem med miljö, säkerhet, framkomlighet, vägstandard och trängsel. Då måste man tänka i form av andra lösningar där det handlar om innehållet i trafiken. Man kan inte fortsätta att lösa de här problemen i första hand med fysiska väginvesteringar. Trafiken måste anpassas till andra beslut som har fattats i denna kammare.

Anf. 3 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith har i och för sig goda insikter om hur trafik och miljöskador kan påverkas genom vissa åtgärder. Men ett av problemen med den politik hon för är ju att ingen från partiet har varit beredd att skjuta till pengar till de åtgärder som verkligen behövs.

Vi är ju ett glesbefolkat land, det känner säkert också Karin Svensson Smith till. Människor bor inte alltid längs med spåren, och det krävs, även om vi ska klara en överföring till järnvägstrafik, att de vägar som ska möjliggöra för människorna att ta sig till spåren förbättras. Hur tänker ni lösa det genom att inte anslå en enda krona mer till satsningar på

vägnätet? Jag tycker att det är en förklaring som många människor måste få för att ni ska skapa trovärdighet när det gäller de påståenden ni lämnar ifrån er.

Att överföra människor och gods till järnvägar – nu ska vi inte föregripa järnvägsdebatten, den kommer i ett annat avsnitt – är i och för sig vällovligt. Det står alla partier bakom. Men i senaste numret av transporttidningen går SJ:s godschef ut och säger att man inte klarar mer gods och att man redan har en överbelastning på systemet. Det är också ett tecken på att åtgärder måste sättas in för att klara den biten. Han är inte särskilt optimistisk om möjligheten att via nya investeringar klara det.

Slutligen till något av en paradox som återkommer i Vänsterpartiets resonemang – frågan om 18-meters fordon i stället för de 25,5 meter som i dag är tillåtna. Hur många fler bilar, Karin Svensson Smith, kommer det att finnas på vägarna med ert förslag? Jag tror att det finns en uträkning av det, och jag hoppas att ni själva har tagit till er den. Hur många fler bilar kommer det att medföra i det svenska vägsystemet?

Anf. 4 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det verkar som om Lars Björkman inte lyssnar tillräckligt uppmärksam. Jag sade att regeringen i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet har tillfört det regionala vägnätet 861 miljoner extra för 2001. Det handlar om tjälsäkring och underhåll. Vi har alltså tillfört mer pengar. Vi ser tyvärr framför oss att mer pengar av den totala utgiftsramen för utgiftsområde 22 kommer att behövas för att underhålla vägnätet. Man kan ju bara gissa vad Vägverket kommer att behöva för att åtgärda det som har hänt i Värmland.

Vi har tillfört mer pengar, och om det har Socialdemokraterna och Vänsterpartiet varit överens. Ingen skillnad mellan oss råder i det fallet.

Vi är mycket väl medvetna om att många människor är helt beroende av personbilen för sina dagliga transporter. För människor i glesbygd är detta en nödvändighet. Därför vill vi värna vägnarnas standard genom att begränsa de tunga transporter som är den främsta orsaken till att standarden inte kan upprätthållas. Det är just för framkomligheten för persontrafiken i glesbygd som vi engagerar oss i det här med maxvikt på långtradare.

USA är knappast känt för sina höga bränslepriser eller för sin insikt om klimathotet. Men där går över hälften av all godstrafik på järnväg. Det beror just på att man där har en mycket lägre maxvikt på lastbilarna. Det är inte så att det skulle bli fler lastbilar på vägarna. Det handlar om att järnvägen skulle kunna återta den position den tidigare hade när det gäller att transportera tungt gods.

Anf. 5 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att de 800 miljoner som Karin Svensson Smith tillsammans med de övriga partierna är beredd att skjuta till när det gäller vägar är mycket väl intecknade. En stor del av dem ska gå till förbättringar när det gäller de skador som de svåra översvämningarna i mellersta Norrland orsakade. Sannolikt är vi nere någonstans kring en halv miljard. Det är en summa som i och för sig kan låta betydande när man väger samman de ambitioner ni tidigare har presenterat men som – vilket utskottet också konstaterar – är klart otillräcklig i förhållande till

de krav som finns för att underhålla vägnätet på ett sådant sätt att det kan behålla sin beräknade standard.

Jag vill nog att Karin Svensson Smith lite utförligare presenterar hur man tänker tillgodose de här kraven. Det räcker inte med att säga att man är beredd att anslå mer pengar. Tillfället är nu när vi har en budgetdebatt. Det är nu vi diskuterar hur mycket pengar vi vill anslå. Jag kan bara konstatera att den summa ni ställer er bakom är klart otillräcklig. Det har även utskottet gjort sig till talesman för.

Sedan till lastbilstrafiken igen. Det är inte på vägnätet i glesbygden som trafiken är så tät att vi har problem med lastbilar. Där är det kvaliteten på vägarna som är otillräcklig. Jag har i mitt anförande tagit upp behovet av att både glesbygdsnätet och det enskilda vägnätet får resurser för en upprustning.

Karin Svensson Smith, det blir ungefär 50 % ökad lastbilstrafik om ert förslag genomförs, vilket, om uttrycket tillåts, Gud förbjude. Det är inte möjligt att klara en sådan åtgärd.

Det är dessutom förvånansvärt att Vänsterpartiet gör en jämförelse mellan USA och Sverige. Men jag tycker att det är bra. USA har ett bra godstransportsystem som i och för sig går relativt långsamt fram. Det tuffar över kontinenten på privatägda spår. Det kanske är en av orsakerna till att man är effektiv i den här branschen.

Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Återigen fel, Lars Björkman. 200 miljoner avsattes för de översvämningsdrabbade områdena. Det är utöver de 861 miljoner som är avsedda för det regionala vägnätets förbättring, så där var det fel.

Tyvärr inser jag att det kommer att behövas ännu mer pengar för det här. Det är en av anledningarna till att vi vill behålla beslutsutrymmet för kommande medlemmar i trafikutskottet. Därför säger vi nej till att man ökar låneskulden. Vi tycker att kommande beslutsfattare måste få vara flexibla och flytta från investeringar till underhåll.

När det gäller kvaliteten på vägarna är det vitalt med de tunga fordonen. Ett tungt fordon kan på ett år förstöra den vägbeläggning som Vägverket lägger på. Det kan inte personbilar som normalt finns i glesbygden åstadkomma. Det är just de tunga fordonen som gör spår i vägarna och gör att vägkroppen demoleras. Därför är vi så aktiva i detta.

Om inte Lars Björkman uppskattar liknelsen med USA kan vi i det här sammanhanget tala för att Vänsterpartiet kräver en EU-harmonisering av reglerna när det gäller lastbilstrafiken. EU-harmonisering är vi ju inte särskilt glada över i övrigt. Men här tycker vi att det vore lämpligt om Sverige anpassade sig till de normer som gäller i resten av Europa, dvs. max 38 ton för lastbilar.

Anf. 7 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 4.

Det är glädjande att näringsministern är här. Vi hälsar honom välkommen. Det är roligt att debattera ett så här viktigt ämne med näringsministern här.

I denna inledande del av debatten ska vi debattera vägar och vägtrafik och i synnerhet finansieringen och budgeten.

Innan jag fördjupar mig i vad vi kristdemokrater är oeniga med regeringspartierna om, vill jag lyfta fram vad alla partier utan undantag eller reservationer har skrivit om väghållningsanslaget på s. 33 och 34 i betänkandet.

Alla är överens om att Kristdemokraternas budgetalternativ för väghållningsanslaget är det mest ambitiösa av alla partiernas alternativ med 3 miljarder kronor utöver regeringens förslag för nästa år.

Vidare skriver ett enigt utskott: "För det första instämmer utskottet i den bedömning oppositionspartierna i sina motioner gör av den rådande vägstandarden ... underhållet av vägnätet" har inte "kunnat hållas på en acceptabel nivå. Detta har medfört att vägstandarden på många håll i landet försämrats. I vissa fall har nedslitningen gått så långt att vanliga underhållsåtgärder inte längre räcker utan ett återställande kräver mer omfattande och betydligt kostsammare rekonstruktionsinsatser."

"Enligt Vägverkets senaste prognos beräknas antalet dödade i trafiken i år komma att ligga runt 600 ... istället för att närma oss fjärmar vi oss från ett förverkligande av nollvisionen."

"Självfallet vore det önskvärt att vägsektorn för upprätthållande av en god vägstandard kunde tillföras ännu större resurser än dem regeringen nu föreslår."

Detta har alla partier, även socialdemokrater, vänster och miljöpartister, skrivit utan att reservera sig. Alla delar kristdemokraternas bedömning av vägstandarden, anser att vägnätet inte håller en acceptabel nivå, att återställandet av vägarna kommer att bli betydligt mer kostsamt, att vi fjärmar oss från nollvisionen och att det behöver tillföras mer resurser till vägarna än vad näringsministern och regeringen gör. Då uppstår ju frågan: Varför gör ni inget? Hur kan man dela oppositionspartiernas analys, skriva under på behovet av resurser och sedan avvisa våra budgetalternativ med ett beklagande? Det hade varit roligare och bättre om vi hade kunnat rädda fler människoliv, få bättre transporter och bättre infrastruktur.

Speciellt anmärkningsvärt är Karin Svensson Smiths citat från repliken precis innan detta anförande, nämligen att hon tyvärr inser att det kommer att behövas mer pengar till detta. Vad syftar hon på att hon "tyvärr" inser? Är det att hon helst inte vill inse men gör det med beklagande, eller beklagar hon att det behövs mer pengar eller beklagar hon att hon inga pengar har och kanske t.o.m. aktivt har stoppat att det finns mer pengar i de förhandlingar som har föregått propositionen? Vi kanske får svar på det senare i debatten.

Såväl regeringens proposition som utskottets betänkande återkommer på flera ställen till att anslagen inte räcker till för att uppfylla befintliga investeringsplaner hos Vägverket. Detta är mycket olyckligt. Att minska investeringarna i infrastrukturen straffar sig i längden. Regeringens uppfattning är ändå att de fastställda infrastrukturplanerna ska kunna genomföras med viss tidsförskjutning och annan prioritering. Ett konkret exempel – som vi kristdemokrater gång efter annan lyfter fram – är hur illa hanteringen av E 4 utanför Markaryd har skötts och som vi återigen vill uppmärksamma i trafikdebatten. Efter en långdragen planeringsprocess med Vägverket, kommunen och flera hundra mark- och fastighetsägare inblandade, flyttade regeringen plötsligt projektmedlen till en annan plats. Vägverket som planerat att bygga bort en farlig sträcka stod plöts-

ligt utan medel, och ombyggnaden har nu fördröjts återigen väsentligt. Om inte Vägverket kan påbörja projekteringen måste de, enligt uppgifter vi har inhämtat, börja om hela miljöprövningsprocessen. Berörda människors förtroende för statsmakten och myndigheterna har inte ökat, tvärtom minskat, efter en sådan händelse. Regeringen borde nu se till att Markarydsombyggnaden kommer i gång med hög prioritet.

Ett sätt att få en stabil ekonomisk grund för infrastrukturinvesteringar tror vi kristdemokrater är alternativa finansieringssätt av typen PPP, *public-private partnership*. I budgetpropositionen skrev regeringen att regeringen ansåg det mycket angeläget att man skyndsamt prövade möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och avsåg att studera för- och nackdelar med alternativ finansiering av vissa infrastrukturprojekt.

Det var för ett år sedan. Av detta har inget blivit i årets budgetproposition heller.

Riksdagen beslutade också att godkänna regeringens förslag att pröva fyra olika PPP-projekt. Vi begärde att tio projekt skulle startas, och vi gav också exempel på projekt som vi ansåg lämpliga:

- Riksväg 40 mellan Jönköping och Borås.
- E 4 Sundsvall Syd.
- E 4 förbifart Uppsala.
- Malmbanans norra omlopp.

De som jag nu nämnt är redan föreslagna av regeringen. Dessutom finns följande projekt:

- Utbyggnad av E 6 i norra Bohuslän.
- Det finns flera olika projekt för E 22 Norrköping–Malmö, t.ex. Gårdstunga–Vä, genomfart Blekinge.
- Väg E 20 i Västergötland, bl.a. sträckan norr om Skara upp mot Örebro län.
- E 4 förbifart Markaryd.

Vi vet också att trafiksituationen i Stockholm behöver åtgärdas med en förbifart väster samt med utökad spårkapacitet vid Riddarholmen.

Trots riksdagsbeslut och trots regeringens ambitioner att pröva fler PPP-projekt så går det alldeles för långsamt. Är det Vänsterpartiet som har blockerat processen? Om och om igen har vårt krav på handling klingat ohört. När ska näringsministern gå från ord till handling?

Inte bara PPP-projekten visar Björn Rosengrens oförmåga att gå från ord till handling, utan också den aviserade infrastrukturpropositionen. I ett par års tid har Björn Rosengren pratat om att en infrastrukturproposition ska komma. Först aviserades den till den 17 mars i år, sedan nämndes datumet den 22 mars, sedan skulle propositionen komma till hösten. I början av september var budet att den kommer i vinter. Senaste beskedet är att den kommer i april 2001. Kan vi nu lita på att det inte blir fler fördröjningar? Kommer verkligen propositionen i april 2001? Kan närings-

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

ministern komma med en utfästelse i debatten, så att vi inte om igen får uppleva att den skjuts framåt och att den kommer ännu senare?

Sedan har vi en säker trafik. Riksdagen har fattat beslut om nollvisionen. Alla partier står bakom den. Det innebär att målet är att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Som ett led i arbetet för nollvisionen har Vägverket utarbetat ett nationellt trafiksäkerhetsprogram, som sedan har antagits av regeringen, där konkreta och kvantitativa trafiksäkerhetsmål har ställts upp. Målet för innevarande år, år 2000, var högst 400 dödade och högst 3 700 svårt skadade i trafiken. Som nämnts har målet inte nåtts, och kommer inte att nås, utan 50 % fler kommer att ha dött när året är slut.

Detta är ett oerhört tragiskt misslyckande för oss alla, i all synnerhet för det budgetalternativ som inte har kunnat tillföra mer pengar för att få en säkrare trafik. Det är resurser, vägunderhåll och säkrare vägar som behövs.

Nu gäller det att återupprätta nollvisionen och formulera ett trafiksäkerhetsprogram med nytt och relevant innehåll. Där vill vi kristdemokrater bidra med satsning på ökad bilbältesanvändning, ökad cykelhjämsanvändning, ökad polis närvaro för hastighetsövervakning, differentierad och flexibel hastighetsbegränsning, en trafikmiljö som är en vit zon beträffande alkohol, en förlåtande trafikmiljö, frivillig vidareutbildning i samband med körkortsförnyelse och ett opinionsarbete för ändrade attityder till trafiksäkerhet samt de tidigare nämnda investeringarna i vägnätet.

Jag vill understryka att regeringen saknar en trovärdig alkoholpolitik. Vi kan nämna i sammanhanget att omkring 7 000 personer årligen dör i förtid på grund av de skador som alkoholen medför och att omkring 200 000 barn lever i familjer där en eller båda föräldrarna är alkoholberoende. Detta märks också inom trafikutskottets ansvarsområde där en av de viktigaste punkterna för ökad trafiksäkerhet är just nykterheten. Det är fruktansvärt att veta att var femte person som omkommer eller skadas allvarligt i trafiken gör det i alkoholrelaterade olyckor. Varje dygn kör omkring 14 000 bilförare i berusat tillstånd i trafiken.

Vi efterlyser en kampanj för nykterhet i trafiken. Vi vill ha ett obligatoriskt införande av alkolås för dem som dömts för rattonykterhet, och vi vill ha det infört nu. Tekniken finns. Möjligheterna finns att omedelbart sätta detta i verket. Jag skulle så småningom vilja höra näringsministern utveckla varför det ännu inte har kommit och när vi kan få det.

För gruppen alkoholiserade förare är det nödvändigt med speciella behandlingsprogram och tvingande åtgärder, som t.ex. detta alkolås, för att hindra dem att köra onyktra. Tanken har länge diskuterats och utretts, och den har fått stöd av fler partier än Kristdemokraterna i riksdagsbehandlingen. Nu är tiden mogen att döma trafikonyktra förare att installera alkolås i sin bil om de önskar fortsätta.

Av dem som kör rattfulla saknar dessutom 60 % körkort. Kunde vi komma åt dem så att de inte kunde starta sin bil skulle mycket vara vunnnet. Det går; tekniken medger det i dag.

Cirka hälften av alla berusade och drogpåverkade, dvs. 4 000 av varje kategori, kör bil varje dag, och årligen dödas ca 100 människor och skadas ca 2 500. Det bör kosta det svenska samhället minst 5 miljarder kronor.

Kristdemokraterna anser att elektroniska körkort, som omöjliggör en obehörig användning av bil, bör införas för att finna effektiva medel att stoppa dessa individer som är bortom möjligheten att ta ansvar för sitt beteende.

En annan trafiksäkerhetsfråga – det är dessutom en miljöfråga – gäller att få bort de gamla farliga och miljöovänliga äldre bilarna. Sverige har näst Grekland Europas äldsta bilpark, och trots nybilsförsäljningens uppgång kommer det att dröja många år, oavsett om det blir en lagstiftning om producentansvar eller ej, innan vi får bort de gamla osäkra och orenade bilarna från vägarna. Därför föreslår vi en kraftigt höjd skrotningspremie för bilar äldre än 1989 års modell, då katalysatorn blev obligatorisk. Enligt den utredning som gjordes om skrotningspremien – SOU 1997:126 – torde en kraftig höjning även under en begränsad period innebära att många gamla bilar med dåliga säkerhets- och miljöegenskaper försvinner ur trafiken ganska snabbt. Vårt förslag är att höja skrotningspremien till 3 000 kr för bilar äldre än 1989 års modell under en period av fem år. För att inte hämma nybilsförsäljningen bör inte hela summan läggas på nybilspriset enligt dagens princip. Eftersom man begränsar perioden med höjd premie bör detta kunna vara möjligt.

Karin Svensson Smith gjorde en liknelse och talade om att vi för säkerhetens skull vill ha fler och bättre utbyggda vägar. Hon liknade det vid skolan och menade att detta var orimligt. Inte bygger man större skolor därför att det är trångt. Karin Svensson Smith vill ju ha färre bilar på vägarna och färre lastbilar. Ska vi tolka det som att ni vill ha färre lärare och färre personbilar? Vill Karin Svensson Smith verkligen att det ska bli glesare såväl i klassrum och förskolor som på vägar? Är det färre människor i rörelse över huvud taget som det handlar om?

Vi vill också påminna om att det inte är bilen som det är fel på när det handlar om utsläpp och avgaser. De finns redan i dag teknik för att se till att vi inte får dessa utsläpp som är betungande för miljön. Det är bränslet det är fel på. Det är fel att vi använder fossilt bränsle. I den utsträckning vi använder fossilt bränsle är det reningen det är fel på.

En fråga som hör ihop med trafiksäkerhet och miljö och också med kulturella intressen och näringslivsintressen är vägskyllningen. Jag vill säga ett par ord om det. Regelsystemet är för stelt. Det tas inte tillräcklig hänsyn till lokala intressen. Överklagandeordningen är också otillfredsställande. Där anser vi att länsrätten borde vara sista instansen, och det är också på den punkten som vi reserverar oss, som jag nämnde i inledningen av mitt anförande.

Avslutningsvis vill jag säga att det viktigaste är budgeten. Den går ut-  
anpå allting annat. Allt blir futtigt – även vägskyllningen – i kontrast till behovet av att bygga bort problemen och osäkerheten på vägarna. Vi kristdemokrater har avsatt 50 miljarder kronor de närmaste tre åren. Det är 9,5 miljarder kronor mer än regeringen.

Trafikutskottets ledamöter är utan reservationer överens om att resurserna behövs. Nu går bollen över till Björn Rosengren och hans förhandlingar med stödpartierna. Delar näringsministern trafikutskottets bedömning? Behövs det mer resurser? Varför finns de inte?

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag ska förklara det som Tuve Skånberg inte förstod när det gäller behovet av underhåll i framtiden. Jag säger att jag beklagar det och att jag inser att behovet av underhåll kommer att öka. Det beror på vad jag såg i Norrland i somras och i Värmland nu i höstas. Det jag vet om klimatpolitik är att det tyvärr inte ser ut som om vi får några kraftfulla åtgärder på kort sikt. Intensiteten i dessa extrema väderfenomen tenderar att öka, även om det är svårbevisade effekter det handlar om. Då måste Vägverket givetvis ha kapacitet för att se till att vägnätet fungerar för människor i glesbygd. Därför kommer man att behöva mer pengar i framtiden.

Just därför att vi vet om detta är vi mycket ovilliga att i dag dra på oss lån för väginvesteringar, eftersom vi sedan bara har att ta ställning till räntor och amorteringar. Då minskar friheten att ge Vägverket de resurser det behöver för att underhålla vägnätet och låta det få en acceptabel standard.

Jag undrar om Tuve Skånberg inte anser att det är åtminstone en smula oetiskt att i dag dra på sig stora skulder som vi sedan lämpar över på kommande generationer. Stämmer det egentligen överens med den kristdemokratiska filosofin?

Tuve Skånberg förstod inte heller min liknelse med skolorna. Det är klart att det behövs mer människor. Det jag ville ha sagt med min liknelse var att det handlar om mänskliga problem, och dem ska man lösa människor emellan och inte genom större fysiska investeringar. Det är inte fler skolhus som behövs för att skolan ska bli bättre; det är fler människor i systemet. Det är inte fler vägar som behövs för att det ska bli säkrare på vägarna utan fler trafikpoliser och fler kameror för övervakning. Man ska lösa problemet på ett annat sätt än att med ett enkelt penn-drag utöka antalet hus eller vägar i sammanhanget.

Anf. 9 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith frågar om jag tycker att det är oetiskt att dra på sig skulder. Vänd på frågan! Är det inte oetiskt att låta barn transporteras i skolbussar på vägar som inte är tillräckligt säkra? Är det inte oetiskt att kunna frigöra resurser – vi har visat det i vårt budgetalternativ – och ändå inte göra det? Är det inte oetiskt att ha möjlighet att investera – det är inte att dra på oss skulder – i framtiden och rädda näringslivet, naturligtvis, men också vår egen privata möjlighet att transporteras säkert, tryggt och snabbt och framför allt människoliv och inte göra det? Hur kan Karin Svensson Smith tala om etik när det handlar om att investera för framtiden och för allas vår säkerhet och trygghet?

Vad gäller liknelsen med skolorna vill jag säga så här: Nu sade Karin Svensson Smith att det var fler människor hon ville ha i systemet. Hela hennes budgetalternativ och det hon tog upp i sin plädering här i talarstolen skulle göra det svårare att transportera fler människor tryggt och säkert i trafiken och i samhället över huvud taget. Karin Svensson Smiths och hennes partis alternativ för trafiken är inte människovänligt.

Anf. 10 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det hävdar jag att det i högsta grad är. Detta handlar om att frigöra pengar för vård och undervisning. Det har vi gjort delvis ge-

nom att vi har fått hålla tillbaka anslagen för väginvesteringar. Det är investeringar i människor. Det är investeringar i framtiden.

Om man tänker lite grann och gör något slags omvärldsanalys av vad framtiden bär med sig är vi inom Vänsterpartiet övertygade om att man kommer fram till att det är bra mycket mer samhällsekonomi i investeringar i utbildning och miljö jämfört med om man vidgar systemet. Vi vet ändå att vi måste minska volymen.

Tuve Skånberg har kanske inte pratat tillräckligt med kristdemokraternas representant i Miljömålskommittén. Hon skrev helt utan anmärkningar under det vi är överens om, dvs. att vi måste minska volymen vägtrafik.

Det finns inte teknik för att rena bort koldioxidutsläppen. Katalysatorerna minskar vissa utsläpp, men de ökar andra.

I vilket fall som helst tar trafiksystemen upp mycket plats i tätorterna som behövs för grönska, nya bostadshus osv. Trafiken måste minska, och då ska man inte investera mer i den. Det tycker vi inte är investeringar för framtiden. Och det är därför jag ifrågasätter etiken i att i dag ta upp skulder och skapa en gräddfil för infrastruktursystemet när vi i riksdagen har ansvar för människors välfärd och framtid. Vi tror att det finns bra mycket klokare investeringar än så.

Anf. 11 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! När det gäller bränslet kan vi i dag producera förnybart bränsle som inte belastar miljön. Det här är känd teknik, och det som Karin Svensson Smith gör sig till tolk för är inget annat än teknikfientlighet.

Sedan gäller det utsläppen. Om vi i stället krokade arm för att snabbt få en övergång till ett säkert samhälle där det fanns plats för bilen skulle frågan om utsläppen och koldioxiden kunna lösas vad det gäller bilarna.

Sedan är det ju fruktansvärt; jag hoppas att jag missförstår Karin Svensson Smith när hon säger: Vi i Vänsterpartiet har bidragit till att frigöra pengar till vården.

Vi vet att 3 700 skadas svårt varje år i trafiken. Det Karin Svensson Smith säger till mig som replik är att man har frigjort mer pengar till vården. Jag väljer att inte utveckla den tanken längre.

Anf. 12 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Låt mig liksom Lars Björkman börja med att välkomna att näringsministern deltar i den här debatten i dag – här kommer han. Vi sätter värde på att han denna gång prioriterar att vara med när riksdagen diskuterar de här viktiga frågorna.

Det är nu ett och ett halvt år sedan den här riksdagen slog fast målen för transportpolitiken i vårt land. Det var i maj 1998, och riksdagen beslutade på förslag av regeringen att målet för transportpolitiken ska vara att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

Jag tycker att det finns starka skäl att under denna första del av vår debatt i dag erinra om vilka gemensamma mål som vi har för vårt arbete på trafikområdet. Det finns trots allt en ganska stor samsyn mellan partierna om de långsiktiga målen, precis som Tuve Skånberg var inne på tidigare. Vi har på flera områden olika meningar mellan partierna om på

vilket sätt vi ska närma oss målen, och det är naturligtvis så att debatten här i dag i hög grad kommer att fokusera på det som vi inte är eniga om, liksom på hur väl vi tycker att regeringen sköter uppgiften att närma sig målen för transportpolitiken.

I samband med målbeslutet i maj 1998 antogs också fem olika delmål, nämligen att transportpolitiken för det första ska bidra till ett tillgängligt transportsystem. För det andra ska den bidra till en hög transportkvalitet. För det tredje ska den bidra till en säker trafik med det långsiktiga målet att inga döda eller svårt skadade ska finnas i trafiken, alltså nollvisionen. För det fjärde ska den bidra till en god och hälsosam livsmiljö för alla. Och för det femte ska den bidra till en positiv regional utveckling.

För att bedöma hur långt vi har kommit i arbetet mot våra mål kan det finnas skäl att med jämna mellanrum stämma av hur det står till och om vi är på rätt väg, om uttrycket tillåts.

För att jag nu inte ska anklagas för att partipolitiserar detta har jag gått till regeringens egen budgetproposition där man på s. 25 i tabell 4.2 ger en samlad bedömning av måluppfyllelsen för transportpolitiken. Dessvärre framgår det av denna redovisning att det på de områden där regeringen har preciserat etappmål för de fem olika delmålen inte ser så bra ut, för att uttrycka det väldigt försiktigt.

På tre av fyra områden anger regeringen själv att vi inte uppfyller etappmålen. Det gäller områdena transportkvalitet, trafiksäkerhet och klimatpåverkan under miljömålet. Endast när det gäller hälsoeffekter inom ramen för miljömålet hävdar regeringen att etappmålet uppfylls med fattade beslut. Än värre är det att vi inte ens har en utveckling i riktning mot etappmålet när det gäller trafiksäkerhet, precis som flera redan har berört, och inte heller när det gäller klimatpåverkan, enligt regeringens samlade bedömning. I fråga om delmålet tillgänglighet skriver man att vi har fått längre bilrestider och ökade förseningar inom tåg och flyg. Med det menas, om jag läser rätt, en negativ utveckling, och likadant är det i fråga om den regionala utvecklingen.

Målen för transportkvalitet uttryckta i form av krav på infrastrukturens standard bedöms enligt regeringen inte nås med de pengar som man anslår i gällande stomnäs- och länsplaner för perioden 1998–2007. Och eftersläpningen i tilldelningen av medel i förhållande till dessa planer leder till att uppfyllelsen av målen blir än mer avlägsen. Målet blir än mer avlägset, skriver alltså regeringen, inte jag och inte Centerpartiet utan regeringen själv.

Mot den här bakgrunden är det naturligtvis oerhört angeläget med infrastrukturpropositionen, och det är många med mig som har efterlyst den. När kommer den emotsedda infrastrukturpropositionen? Jag hoppas att Björn Rosengren i dag har med sig något besked om den saken. Jag kan inte begripa att regeringen ger så olika besked vid olika tidpunkter och kuperar svansen i omgångar. Det gör ju bara smärtan dubbel när man inte kan få ett långsiktigt och klart besked. Säg att den kommer i september 2001 om den kommer då i stället för att säga att den nog kommer till våren!

Centerpartiet delar i allt väsentligt den bild av läget inom transportpolitiken som regeringen har gett. Det är bl.a. därför som vi har sett det som nödvändigt att tillföra 2,4 miljarder ytterligare till vägsektorn och 700

miljoner kronor till järnvägen. Därmed kommer vi faktiskt upp till samma nivå som kristdemokraterna, även om Tuve Skånberg försökte säga att de var bäst i klassen. Centern och kristdemokraterna tillför ungefär lika mycket pengar därför att vi prutar på andra sektorer inom ramen för det hela.

Det är framför allt för att förbättra standarden på våra vägar och för att ge bättre förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling av järnvägs- trafiken som vi anslår detta. Men inte heller det här räcker för att ta igen det som de senaste åren har förlorats när det gäller försämrade vägstand- dard och avstannande investeringar på väg- och järnvägsområdet. Från Centerpartiets sida är vi fast beslutna om att inte medverka till att förfäl- let på våra vägar får fortgå, utan vi vill nu gå till offensiv för att under inledningen av det nya millenniet ta igen det som har förlorats och vårda vägkapitalet, så att en god standard kan återskapas snarast möjligt.

Får jag i det här sammanhanget ställa en fråga till moderaterna? Lars Björkman betonade väldigt starkt i sitt inlägg att det nu är dags att satsa mera på storstadsområdena. Storstäderna måste få mer pengar. Det är alldeles nödvändigt, säger Lars Björkman. Hur går det ihop med andra moderater som säger att det är för mycket pengar till storstadsområdena? Det läser man ju i enskilda motioner till denna riksdag. Vad är det som gäller, Lars Björkman? Är det mera pengar till storstäderna, eller är det det finmaskiga vägnätet som ska prioriteras?

Hur har det kunnat gå så här illa med trafikpolitiken i stort? Riksdä- gen bestämde ju i mars 1997 om en långsiktig inriktning för investeringar i trafikens infrastruktur. Beslutet innebar att 190 miljarder skulle använ- das under tioårsperioden 1998–2007.

Regeringen lovade i proposition 1997/98:62 angående infrastrukturen för kommunikationer att möta den redan för tre år sedan mycket allvar- liga situationen genom att ”tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna så att eftersatt underhåll kan börja tas igen, rekon- struktionen av vägnätet kan forceras liksom satsningar på höjd bärighet”.

Det är nästan exakt samma ord som återfinns i årets budgetpropositi- on. Men inte heller nu finns det anledning att tro på löftena eftersom man inte skickar med tillnärmelsevis så mycket pengar som behövs. Med en välvillig läsning av budgetpropositionen kan man få det till att rege- ringen, Miljöpartiet och Vänsterpartiet tillför cirka en halv miljard till drift och underhåll och en hygglig extraslant till regionala investerings- planer, men totalt sett är det alldeles otillräckligt för att man på allvar ska kunna börja ta igen de senaste årens försummelser.

En försiktig uppskattning när det gäller de 190 miljarder som angavs i riksdagsbeslutet 1997 tyder på att åtminstone 5 miljarder kronor för lite pengar har anvisats under de första tre åren. Detta har slagit väldigt hårt mot länsplanerna runtom i landet. Följden har blivit en starkt förvärrad situation som bl.a. har lett till att vi i trafikutskottet den senaste tiden har fått ta emot ett stort antal uppvaktningar och brev som berättar om hur illa det står till med vägnätet runtom i landet.

Det är som jag ser det en skam för Sverige att vi låter vägarna runtom i vårt land förfalla och brytas ned. Från alltfler håll har vi fått larmrap- porter om att vägnätet bokstavligt talat håller på att falla samman.

Under det senaste året har jag själv rest runt i landet och träffat väl- digt många människor: företagsrepresentanter, kommunala företrädare

och folk från Vägverket. Nästan överallt möts jag av samma bekymrade ansiktsuttryck. Man närmast vädjar till oss i trafikutskottet och mig som vice ordförande i utskottet att göra någonting åt situationen. Inte minst skogsnäringens situation är mycket allvarlig när vägstandarden gör att man inte kan få fram virke till industrin. Detta har accentuerats ytterligare av de stora mängder regn som kom i somras och som kommit igen nu i höst. På vissa håll i t.ex. Värmland är situationen akut.

Men redan före regnandet kom en larmrapport från företrädare för de fem nordligaste länen, där vi kunde läsa hur det står till i norra Sverige. På 460 mil väg är underhållet så eftersatt att vägnätet riskerar att brytas ned. Forskningsinstitutet Skogforsk i Uppsala har konstaterat att skogsnäringen i vårt land riskerar att förlora 900 miljoner kronor per år om inte vägnätet förbättras. Vägverkets representanter anser sig på många håll bara klara drygt hälften av de behov av vägunderhåll som finns.

Regeringen medger eftersläpningen men hoppas att man ska kunna ta igen det med en viss tidsförskjutning, som man uttrycker det. För vår del framstår denna eftersläpning som oacceptabel och mycket skadlig för vägkapitalet, främst i skogslänen. Den drabbar enskilda, små och stora företag, skogsnäringen, skolskjutsar och många andra.

Vad säger Hans Stenberg som vägföreträdare i trafikutskottet när han möter sina kamrater hemma i Västernorrland? Vad säger Björn Rosengren när han är hemma i Norrbotten till alla de människor som ser det tilltagande förfallet?

Som jag ser det är det samhällsekonomiskt vansinne att rulla framför oss ett allt större behov av drift, underhåll och reparationer. Det är lika illa som att i årtal missköta det löpande underhållet av hus och hem. Man kan tjäna en slant kortsiktigt men förlorar mångdubbelt på längre sikt.

Centerpartiet arbetar för att hela Sverige ska ges goda möjligheter att leva och utvecklas. Det är därför vi, inte bara i retoriken utan också i praktiken, i våra budgetförslag avsätter mer pengar till vägar och vägunderhåll än vad regeringen och dess samarbetspartier gör. I vårt budgetalternativ för år 2001 anslår vi således 2,4 miljarder mer än regeringen och samarbetspartierna för att kunna ta ett rejält grepp och förbättra vägstandarden, höja bärigheten, tjälsäkra vägarna och rekonstruera vägkroppar som körts sönder. Det behövs också mer pengar för drift och underhåll, liksom för att påskynda bortbyggandet av de värsta flaskhalsarna på riksvägar och Europavägar. E 4 genom Uppland och södra Norrland är bara ett exempel på större vägar som behöver rustas.

När nu riksdagen den 22 november fastställt den budget och de budgetramar som ska gälla för 2001 markerar vi våra förslag i det särskilda yttrande som finns på s. 165 i trafikutskottets betänkande. I ett antal reservationer har jag markerat Centerpartiets syn på en rad olika frågor som berörs i betänkandet. Låt mig under de sista minuterna, fru talman, kort kommentera några av de ämnen som berörs i dessa reservationer.

Först vill jag säga några ord om Posten. För att människors vardag ska fungera väl är en god postservice av stor betydelse. Den senaste tidens turbulens kring postservicen i allmänhet och den framtida kassaservicen i synnerhet har skadat Postens anseende. När Posten nu är i färd med att sälja ut Postgirot och avveckla de flesta av de egna postkontoren

är det ett oavvisligt centerkrav att medborgarna kan garanteras fullgod postservice med delvis nya lösningar. Den modell med post i butik som etablerats på många håll kan vara en godtagbar lösning, inte minst om öppettiderna blir längre.

Sedan vill jag säga några ord om den digitala infrastrukturen och IT-frågorna, som också berörs i betänkandet. Centerpartiet har ju myntat begreppet digital allemansrätt. Med det menar vi att det är ett samhällsintresse och ett samhällsansvar att den digitala infrastrukturen byggs ut så att den kan nå ut till alla i vårt land, inte bara de större städer där många olika företag redan är i full färd med att bygga.

Menar vi något med att skapa likvärdiga utvecklingsmöjligheter i hela vårt land är det avgörande viktigt att inte de mindre städerna, landsorten och skogslänen lämnas i sticket när det gäller den digitala infrastrukturen. Näringsminister Björn Rosengren har skruvat upp förväntningarna dramatiskt genom löften om att 97–98 % – näringsministern kan bekräfta att det är rätt uppfattat – av alla svenskar snart ska ha bredband i vardagsrummet. Desto större blir fallet när löfterna nu kommer på skam och det framstår som uppenbart att stora delar av svenska folket lämnas utanför utvecklingen. Efter den rapport från Peter Roslund som kom i förra veckan är det nu uppenbart att det inte blir 97–98 % utan i bästa fall runt 80 % av befolkning och företag i landet som täcks in och kommer att få del av det vi kallar bredband.

Vad säger näringsministern – om han lyssnar på mig ett ögonblick – till alla de människor och företag som nu inte täcks in av en digital allemansrätt utan i stället drabbas av den digitala segregationen?

Vad säger näringsministern när vi inte närmar oss utan fjärrar oss från de transportpolitiska målen och människor, företag och kommuner tvingas leva vidare med alla dessa dåliga vägar?

Vad säger näringsministern om den infrastrukturproposition som gång på gång utlovats men som nu inte tycks komma förrän i bästa fall hösten 2001?

Det är positivt att näringsministern finns här i dag. Vi är många som väntar på besked och förklaringar på en rad olika områden.

Fru talman! Självfallet står jag bakom alla de reservationer jag har skrivit under, men för tids vinnande yrkar jag här bifall bara till reservationerna 42, 18, 9 och 4.

Anf. 13 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag avsåg från början inte att begära någon replik, men när Sven Bergström ställer en konkret fråga till mig måste jag naturligtvis både av artighet och för det politiska innehållets skull ge ett svar.

Bergström säger sig vara förbryllad över dubbla budskap från den moderata gruppen. Det kan man säkert hitta i alla partigrupper. Det är ju viktigt att ha människor som självständigt och fritt tänker i sina egna banor. Det är dock ganska lätt för oss att reda ut och ge ett svar på den här frågan, eftersom vi har ett gott ekonomiskt utrymme i vårt budgetförslag. Vi kan naturligtvis inte klara alla åtaganden i hela landet; det klarar ingen på kort sikt. Men vi är bättre rustade än de allra flesta i det här sammanhanget genom att vi för vägar har avsatt 3 miljarder kronor extra, i första hand för att klara de största och viktigaste infrastruktursatsningar som behövs i respektive landsända.

Att vi uttrycker en klar vilja att satsa på storstäderna baserar sig naturligtvis på att tillväxten är viktig för att vi ska klara en trygg utveckling i hela landet. Vi märker nu en avmattning i storstadsområdena. Detta understryks också i en rapport som lämnades för någon vecka sedan, där Merita Nordbanken säger att det inte minst i Stockholmsområdet sker en stagnation i tillväxten som bl.a. beror på att infrastrukturen är undermålig. Människor kan inte förflytta sig med den hastighet och den tidsfaktor som är det normala. Därför är det viktigt att satsa på storstäderna.

Detta får dock inte på något sätt skymma vikten av att vi ska satsa på övriga landet samtidigt. Vi har utrymme för det.

Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är klart att det är vällovligt med ambitioner. Det har vi i alla partier. Men det är när de vällovliga ambitionerna övergår till att närmast bli hyckleri som jag reagerar. De är inte förenliga med att ha en partilinje som säger att vi konsekvent måste satsa mer pengar på storstadsområdena. Vi vet att det går rätt många miljarder när man ska bygga t.ex. kringfartsleder runt Stockholm. Södra länken kostar 6–7 miljarder, citytunneln i Malmö 7–8 miljarder. Hallandsåsen ska vi nu satsa kanske ytterligare några miljarder på. Då går det inte ihop att samtidigt ute i bygderna och buskarna säga att det satsas för mycket pengar i storstäderna.

Jag kan citera ur Rolf Gunnarssons motion: ”Det måste hissas varningsflagg för att storstäderna får för stor del av vägenslagen.” Även om Moderaterna liksom Centerpartiet har mera pengar till det här området går det inte ihop att säga som Lars Björkman, att vi måste få mycket mer pengar till storstäderna, och samtidigt säga att det går för mycket pengar till storstäderna. De budskapen går faktiskt inte ihop. Det blir populism, röstfrieri och hyckleri.

Anf. 15 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Det är ett starkt språkbruk Sven Bergström använder när han försöker beskriva motpartens ansträngningar att klara de viktiga problem vi har att gemensamt lösa. När man talar om populism och tvektighet, för att inte tala om att fria till grupper enbart därför att det är politisk gångbart, tycker jag kanske att digital allemansrätt kan klassas in i det begrepp som Sven Bergström gör sig till tolk för. Vem, Sven Bergström, ska betala alla de satsningar som ni vill ha? Vi tycker nog alla att de är viktiga, men finansieringsbiten har vi inte riktigt samma syn på. Där krävs det verkligen politiska satsningar om detta ska kunna uppnås. Om det sedan är ekonomiskt vettigt att satsa där, och hur snabbt vi ska klara den biten, har vi kanske också olika syn på.

Låt mig också säga att vi på precis samma sätt som flertalet andra partier tillgriper PPP-lösningar för att fylla på med pengar i de mest akuta trafiksatsningar vi vill göra på infrastruktursidan. Inte ens det kommer att vara tillräckligt. Vi kommer även efter dessa satsningar att anse att det behövs nya satsningar. Men låt oss då titta närmare på vilka möjligheter det finns att klara den biten. Med våra modeller till lösningar tror jag att de flesta kommer att vara tillfredsställda, i varje fall i större utsträckning än vad som gäller i dag.

Men om enskilda ledamöter har en annan värdering av hur man ska prioritera våra pengar har vi alla full respekt för det. Jag hälsar med tillfredsställelse att vi inte har någon konformism i partiet.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! För oss i Centerpartiet är det en hederssak att tala samma språk i hela landet. Jag utgår från att alla partier vinnlägger sig om att ha en linje som åtminstone vi som riksdagsledamöter måste leva upp till på något sätt.

Jag vet inte hur högt i tak det är i Moderata samlingspartiet. Vissa kritiker brukar tala om att taket har sänkts hos Moderaterna i andra debatter. Men när det går så långt att Lars Björkman står i talarstolen och säger att mer pengar måste gå till storstäderna, samtidigt som ledamöter tillåts skriva motioner där det hissas varningsflagg för att storstäderna får för stor del av vägenslagen är det för mig väldigt uppenbart att det är rösfiske och dubbla budskap. Då finns det anledning att påtala det.

Jag tror inget parti har dristat sig till att ha så tydliga dubbla budskap som Moderaterna har. Det beklagar jag. Jag tycker att det är en hederssak, om vi vill återupprätta politikens anseende, att anstränga oss för att ha ett tydligt budskap och ett någorlunda likartat budskap när vi framträder som riksdagsledamöter.

Anf. 17 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Kommunikationer är något positivt. Människor önskar och har behov av att kunna nå andra och att umgås såväl fysiskt som på annat sätt. Utvecklingen har varit enorm. För 100 år sedan rörde vi oss några hundra meter per person och dag. I dag är den fysiska rörligheten i genomsnitt hundra gånger större, fyra eller fem mil per dag. Till det kommer att vi röstmässigt och synligt kan umgås med i praktiken hela världen i samma ögonblick som vi talar, ser eller hör; det må vara i det egna kvarteret eller på andra sidan jordklotet.

Dagens ärende och årets huvudbetänkande för trafikutskottet är omfattande. Den ekonomiska ramen omfattar nästan 25 miljarder kronor för kommande budgetår och berör en rad verksamheter på väg och på spår, i luften och på sjön. Därtill kommer den allt viktigare nya tekniken på IT-området. De statliga tele- och postverksamheterna har publika roller, och för medborgarna handlar det om såväl kollektiva insatser som möjligheter till enskild kommunikation.

För Folkpartiets del har vi lagt tyngdpunkten på det stora behovet just nu, nämligen upprustningen av landets vägar, de vägar som har blivit eftersatta genom alltför kraftiga ekonomiska nedskärningar och brist på nystart av vägbyggen.

Utifrån ett liberalt synsätt är infrastruktur och trafikpolitik viktiga delar i samhällets s.k. ryggrad och blodsystem. Att Sverige sedan mitten av 1800-talet har haft en positiv välfärdsutveckling kan till stor del kopplas till handel, kommunikation, industriella framsteg, m.m. Människors materiella välfärd har ökat, och där har goda kommunikationer haft en avgörande roll. Arbetspendling har underlättats, och det har förbättrat förutsättningarna att bo där man vill och att ha sitt arbete någon annanstans. Trafikpolitiken har därmed en stor regionalpolitisk betydelse, en

*Vägar*

betydelse som Folkpartiet har uppmärksammat särskilt i sitt nya region-alpolitiska program *Bo där du vill*.

Att få en upprustning av det befintliga vägnätet, men att också kunna få en del nya stråk ser vi som angeläget, och därför har vi kraftigt räknat upp vägenslaget – något som för övrigt alla oppositionspartier har gjort – med i storleksordningen 2 à 3 miljarder kronor. Det innebär att oppositionen har en betydande offensiv i vägfrågorna. Där har regeringen inte kommit loss från sin hårda nedprutning som har pågått under flera år.

Det intryck man får är att stödpartierna har getts utrymme i sin negativa hållning till vägbyggandet, framför allt i sitt motstånd mot människors behov av dagliga bilresor, trots vetskapen att den helt dominerande transportfunktionen sker via väg och oftast med egen bil.

Det räcker att påminna om att persontransporterna till 80 % sker med egen bil, och när det gäller godstrafiken har – trots betydande ansträngningar att förespråka annat färdmedel – det inte gått att hejda expansionen på lastbilssidan. Statliga utredningsinstitutet SIKA gör bedömningen att godsökningen också i ett tioårsperspektiv framåt i realiteten nästan uteslutande kommer att hanteras via vägnätet.

Man kan beklaga att järnvägen inte haft möjlighet att hävda sig i den konkurrensen. Men det går inte, som en del partier och politiker gör, att bortse från verkligheten och drömma sig bort i ett samhälle som inte existerar. Det är heller inte möjligt att påverka de mer eller mindre fantasifulla önskemål man har.

Den utlovade infrastrukturpropositionen, som skulle kommit redan i mars, har nu hamnat i ett politiskt vakuum. Den var utlovad för ett år sedan, men hela frågan har skickats till en arbetsgrupp, ledd av vägminister Björn Rosengren, som har fått ett halvårs beting att åstadkomma någonting. Tala om långbänk!

Utifrån den höga trafiktäthet som vi har, inte minst i södra och västra Sverige och runt våra storstäder, skulle en expansion av vägbyggandet vara mycket angelägen. Det finns en rad flaskhalsar i trafiksystemen, och det bidrar också till en sämre trafiksäkerhet.

Vi har i vårt förslag nämnt vissa sträckor som behöver bli huvudväg, men också motorvägsstandarden är angelägen ur både ekonomisk och rationell synpunkt. Även ur trafiksäkerhetssynpunkt borde några stråk uppmärksammas särskilt. Det är t.ex. den trafikunga riksväg 45, där inlandsvägen bör få status av Europaväg. Vidare är det den trafiktäta väg 44, där särskilt avsnittet Trollhättan–Uddevalla är speciellt farligt, med svåra och ödesdigra olyckor, flera med dödlig utgång och ännu fler där människor har skadats svårt.

När det gäller storstadslederna menar vi att det krävs en ny överenskommelse mellan staten och regionala och lokala aktörer. Därför är det oerhört centralt att den nya beredningen får ”rätt” ledning. Folkpartiet har i sin budget en satsning på 4 miljarder över en tvåårsperiod, som tillsammans med ordinarie anslag till Vägverket och en satsning på PPP-finansiering skulle kunna få fart på infrastrukturinvesteringar i såväl Stockholm som Göteborg.

Det här står inte i något slags motsatsförhållande till att vi nu lyfter fram det enskilda vägnätet, som måste värnas, och dess stora betydelse för näringsliv och människors möjlighet till arbete, bosättning, friluftsliv, m.m. Därför har vi tydligt markerat satsningen på vägupprustning. Vår

ökning av väganslaget med i storleksordningen 12–15 % mer än regeringen satsar markerar att vi finner detta så angeläget att vi har förordat de här extrapengarna.

I flera år har Folkpartiet förordat en alternativ finansiering av infrastrukturprojekt, s.k. PPP. Vi hade så sent som förra året glädjen att notera att regeringen var på väg att följa oss i de tankegångarna. Man uttalade sig då mycket positivt för en sådan finansiering – detta i avsikt att komma snabbare fram med angelägna vägprojekt.

I årets budgetproposition nämns inte något positivt om alternativ finansiering, trots uttalanden som gjordes i den budgetproposition vi har för innevarande år. Och det finns anledning att resa frågan om det här är en sinnesförändring hos regeringen och Socialdemokraterna eller om det enbart är hänsyn till stödpartierna, dvs. de som vill förhindra en god vägupprustning. Eller är det priset för att garantera en riksdagsmajoritet och därmed förhoppningen att regeringstaburettarna ska stå stadigare? Men frågan är så principiellt viktig att den kräver sitt svar här och nu.

Ska en långsiktig upprustning av vägnätet ske, där självfallet stora nybyggnader måste ingå, kommer det inte att räcka med enbart de statsanslag vi förfogar över. Erfarenheterna från PPP-modellen – inte minst i Finland – är av den arten att vi i Sverige mera resolut skulle gå in för en sådan kompletterande ekonomisk ordning. Det handlar ju inte om några kortsiktiga utgifter, utan här är det fråga om investeringar i något som kommer att ha en lång livslängd. Vägarna skulle också färdigställas snabbare, vilket skulle vara gynnsamt för näringslivet och det allmänna kommunikationsväsendet – trafiksäkerheten inte att förglömma. Därför är debatten viktig, och det skulle vara välgörande med besked från regeringspartiet om var man befinner sig i sin hållning till en satsning enligt denna PPP-modell.

Fru talman! Det finns två stora publika frågor i årets betänkande. Den ena är den som jag nyss har uppehållit mig vid, vägfrågorna. Den andra är den verksamhet som i princip har alla landets invånare som dagliga kunder. Då talar jag om Postens stationära kassaservice och lantbrevbäringen.

Det råder i dag en oklarhet kring statliga Posten AB. Från praktiskt taget alla partier har det väckts ett stort antal motioner, där man ger uttryck för en stor oro för en försämrad kassaservice.

Oklarhet råder också om Postens betalningsservice, detta efter att Posten för snart ett år sedan sålde postgirot till Svenska girot. Den affären avsågs att vara verkställd vid det årsskifte som kommer om bara ett par tre veckor.

Konkurrensverket har fortfarande inte kunnat ge ett besked om Postens avyttring av postgirot. Den prövningen beräknas inte vara avslutad förrän in på nästa år. Därtill kommer att Posten har sagt upp sitt avtal med Nordbanken från den 1 april 2001 utan att det har klargjorts hur nödvändiga bankkontakter därefter ska lösas. Oklarheter råder också om statens framtida krav på Posten. Avtalet mellan staten och Posten löper för övrigt ut redan om drygt ett kvartal.

Riksdagen har visserligen informerats om de krav som regeringen har ställt på Postens förändringsarbete. Någon information om kostnader och konsekvenser för den postala verksamheten och ekonomin har inte redo-

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

visats. Det råder dessutom en stor osäkerhet kring bl.a. definitionen av vissa centrala postpolitiska begrepp.

Jag hade en stor interpellationsdebatt här med Björn Rosengren för snart två månader sedan. Han försäkrade då att inga postkontor ska stängas förrän ett bättre alternativ till dagens service är på plats och att det ska garanteras att Postens kontorsnät ska vara rikstäckande och innebära grundläggande kassaservice även i framtiden.

Trots denna regeringsförsäkran kvarstår oklarheterna när det gäller såväl servicegrad som kostnad och möjligheten att förverkliga dagens nivå på det som man med god anständighet kan kalla för grundläggande kassaservice. Utskottsmajoriteten har nöjt sig med detta och sätter tydlig- en stor förhoppning till det som postministern säger vara förbättringar. Ingen kan i dag utläsa eller leda i bevis vad som händer.

Det påstås att nya serviceställen ska klara allt detta. Men det finns ingen garanti för vad som händer om ett serviceställe förlagt till en butik kanske råkar ut för ekonomiska svårigheter som innebär nedläggning av butiken. Därmed försvinner också ett sådant serviceställe.

Jag träffade några lanthandlare här i förra veckan. De kom från Torsby och Möklinta. Ett par kvinnliga lanthandlare var från Åtvidaberg och en var från Nämndö i Stockholms skärgård. De påtalade entydigt vad deras kolleger affärsmän i städerna har påtalat, nämligen den ökade rån- risken. Antalet rån kommer att explodera då dessa serviceställen kommer att ha mycket stora kassaflöden i butikerna som inte har det säkerhetssy- stem som postkontoren har. Det finns inte heller något uttalat om vad den kassaservice som erbjuds kommer att kosta.

De som i dag tycker att det är hög avgift för en direktinbetalning i postkassa i dag – 20 kr – kommer ju närmast chockartat att konstatera att det är mer än det dubbla vid direktinbetalning i bank – för närvarande ofta ca 50 kr, eller som en kund uttryckte det: Den här gången var portot högre än fakturan.

Nu invänder en del att postärenden i kassa kan skötas via den nya tekniken. Antalet transaktioner har ökat mycket med IT-förmedling sam- tidigt som direktinbetalning i postkassa har minskat under senare år. Det är en statistiskt sett korrekt iakttagelse, men ser vi till antalet människor som är berörda är det fortfarande en minoritet som sköter sin kassaser- vice över Internet. Men det är en stor majoritet av svenska folket – inte minst pensionärer – som använder sig av postens traditionella serviceut- bud. De kan inte tänka sig att gå över till en annan hantering. Man har inga IT-verktyg, eller också har man så få transaktioner att det inte är särskilt meningsfullt att låta sig betjänas av en ny och modern teknik.

Fru talman! Jag tror att postledningen – och rentav också postmi- nistern – har låtit sig bländas av den nya teknikens möjligheter. Därmed inte sagt att den inte för många medborgare är användbar i det praktiska dagliga livet.

De besked som har givits från postledning och ansvarigt departement har skiftat under året, och personalfrågorna har inte skötts på ett sätt som man har kunnat förvänta sig. Det är dock välgörande att regeringen läg- ger vikt vid lantbrevbäringens fortlevnad. Lantbrevbäringen är postens flaggskepp, och det är angeläget att denna goda service inte förfuskas.

Nu har det kommit ett nödrop från Värmland, men det rör sig inte om översvämning den här gången. Folkbladet och Nya Wermlandstidningen

kan inte delas ut på lördagar eftersom kostnaden är för hög. Västvärmland drabbas inte bara av översvämning, utan nu ser det också ut att bli nyhetstorka.

Folkpartiet ser lantbrevbäringen som ett viktigt led i en god regional medborgerlig service, och vi vill värna om den – särskilt med tanke på hur staten under senare år har försummat att ge allmänheten i landsorten och i glesbygden det servicestöd som kan anses nödvändigt, för att inte säga anständigt, en försummelse som har bidragit till den allt starkare urbanisering som vi i dag upplever.

Vi från Folkpartiet är glada över att Centerpartiet har ställt upp på att i särskild ordning yrka på stöd för att kassaservicen ska kunna upprätthållas. Vi hoppades att Kristdemokraterna skulle vara med, men vi är kanske mest förvånade över att Vänsterpartiet – som talar om människors enskilda behov i sådana här frågor – inte har opponerat sig. Man nöjer sig med den förnöjsamhet som utskottsmajoriteten har. En rad socialdemokratiska motionärer har ju uttryckt sin oro. De ska bli intressant att se om de tar till orda här under dagen.

En fråga måste ändå ställas till Moderaterna, som har föreslagit att statens kostnad för att upprätthålla lantbrevbärarservice helt skulle plockas bort. Jag tror att det krävs en förklaring av Lars Björkman om hur man har tänkt sig att lantbrevbärarservicen ska klaras om man inte vill tillskjuta det statliga kostnadsansvar som är rimligt. Att bara klippa bort ett statsstöd på nära en kvarts miljard kronor kan självfallet inte ske utan vådor. Jag förstår för övrigt inte Moderaternas tal om att det är ett förtäckt statsbidrag. Det är viktigt att få en förklaring i denna debatt.

Fru talman! När det gäller andra angelägna områden på kommunikationsområdet återkommer vi senare till dem. Det rör sig om så skilda verksamheter som luftfart, färjor, sjöfart, järnväg, Gotlandstrafik – för att nämna några tunga trafikområden. Utskottet uttalar några principiellt viktiga saker. Det sägs att en ökad klarhet vunnits om framtida ekonomiska förpliktelser. Men i samma andetag tas det berömmet tillbaka då utskottet beträffande upphandling av samhällsättagande säger att det ”inte är helt tydligt”.

Beskrivningen av i vilken utsträckning som statsbudgeten är intecknad för att betala räntor och amorteringar är ”begränsat till närmaste budgetår”. Särskilt krävs en ökad tydlighet om de långsiktiga utfästelserna om järnvägsnätet. Tar man i betraktande den försiktiga ton som regeringspartiet använder är kritiken i sak mycket stark. Kan det vara underlaget – eller brist på underlag – för t.ex. Botniabanan som faller utskottet i tankarna? Riksdagen måste framdeles vägra att ställa upp på så bedrövligt dåliga underlag som skedde beträffande den investeringen.

Det nya budgetsystemet kan nog vara bra. När det gäller finansieringen av infrastrukturinvesteringar behöver det emellertid förbättras. Riksdagen har under senare år fattat beslut om flera stora och mycket dyra infrastrukturprojekt. Det gäller Botniabanan, Citytunneln och Södra länken i Stockholm. Samtliga dessa projekt lånefinansieras. De har därför inte omedelbart belastat statsbudgeten, men räntekostnader och amorteringar kommer senare. Regeringen har föreslagit riksdagen att dessa projekt ska genomföras och lånefinansieras.

Riksdagen har sagt ja till detta. Man har egentligen inte sagt nej till någonting annat. En sådan situation är ohållbar. En av riksdagens viktig-

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

aste uppgifter är att väga angelägna samhällsbehov – t.ex. infrastrukturinvesteringar, pensioner och barnbidrag – mot varandra.

Fru talman! Till sist: Jag vill påstå att det mest efterfrågade just nu beträffande infrastruktur är vägar och postservice. Det är för medborgarna brännande frågor som detta betänkande behandlar. Det är dessutom vitala delar i en fungerande regionalpolitik, en politik som har fått stor support såväl i riksdagen som i den allmänna debatten. Då behövs det både handling och väl underbyggda, tydliga förslag.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationerna nr 18, 26, 35, 39 och 44.

Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag vet att Folkpartiet har det lite stressigt just nu. Därför har Elver Jonsson kanske inte haft tillfälle att ta del av rapporten från Riksdagens revisorer. Men jag vill erinra om en formulering där som jag tycker är intressant med tanke på vad Elver Jonsson sade tidigare:

”PPP-lösningar innebär att framtida anslag intecknas för betalning av redan gjorda investeringar, vilket kan begränsa framtida riksdagars möjlighet att besluta om nyinvesteringar eller ändra inriktning eller omfattning på investeringarna. Dessutom finns det risk för att utgiftstaket förlovar sin roll i den mån det är ett uttryck för strävan att begränsa de stora utgifterna.”

Mot bakgrund av detta undrar jag om de borgerliga partierna inte har någon som helst ambition att återta regeringsmakten i det här landet. I så fall borde man vara lite intresserad av att inte underminera möjligheterna för kommande riksdagar att fatta beslut.

Vi värnar genom regeringssamarbetet om långsiktigt hållbara statsfinanser, och då kanske man ska se till att använda sig av statsministerns devis, dvs. att den som är satt i skuld är icke fri.

Elver Jonsson hänvisade till det finska exemplet. Det är mycket intressant, därför att Skanska avkrävde ju den finska regeringen ett löfte om att inte fatta beslut som innebar en höjning av bränsleskatt eller som på annat sätt försvårade en ökning av vägtrafikvolymen. Det var ju en förutsättning för återbetalningen till Skanska för det vägprojekt som man finansierade med alternativ finansieringsmodell. Är det en modell som Elver Jonsson tycker är föredömlig, och hur ska den gå ihop med miljömålen? Den formulering som vi har kommit fram till i Miljömålskommittén föreslogs av Harald Nordlund, Elver Jonssons partikamrat, som hävdade att man måste minska trafiken om man ska klara miljömålen.

Anf. 19 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith hänger sig i första hand åt att bekymra sig om den borgerliga regeringssamverkan. Hon kan väl ge exempel på hur det går till när man är med i en regeringssamverkan utan att sitta i en regering, så får vi se om vi kan ha användning av det.

När det gäller att underminera framtidens statsbudgetar gav jag ju exempel på hur det kan ske också utan att man har en alternativfinansiering. Å andra sidan har vi redan gått in för det i vissa projekt – lånefinansiering och PPP-modellen till viss del. Det som jag kritiserade är att det är så diskret tyst om hur man vill ha det framöver med den alternativa finansieringen. Men eftersom Socialdemokraterna inte har gett besked

om det i utskottsbetänkandet lär det väl inte sägas här från talarstolen. Ministern är ju här, även om han inte är det för ögonblicket, och kommer säkerligen att ta upp den frågan eftersom den är så starkt apostroferad här.

Mer intressant var det som Karin Svensson Smith inte sade om min kritik av Vänsterpartiet, som lär ha lämnat postfrågorna helt åt den förnöjsamhet som Socialdemokraterna för närvarande håller sig med men som hela svenska toppfolket, för att inte tala om de postanställda, talar om just nu.

Anf. 20 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller Posten är vi inte särskilt förnöjsamma. Det tror jag inte att vi är inom något område över huvud taget. Vi vidhåller den postlag som finns nu, och den har inte ändrats. Tillgången till en effektiv postservice ska finnas över hela landet. Jag har inte här tid att närmare utveckla den tanken, utan hoppas att näringsministern använder sin tid till att förklara vad som menas med det här. Men jag vill försäkra Elver Jonsson att vi har krav och tryck på oss att se till att postservicen inte försämras.

När det gäller detta med alternativa finansieringar räcker de skulder som vi redan har. Vi tycker att det är mycket oansvarigt av någon med aspirationer på att ha makten i det här landet att utöka skuldbördan ytterligare. Det finns 31 miljarder intecknade som syns i redovisningarna. Men risken finns att även Öresundsbron, kanske Arlandabanan och ännu fler av de lånefinansierade projekten kommer att övervältras på statskassan och på det viset minska kommande riksdagars möjlighet att upprätthålla en hög kvalitet på vägnätet, särskilt i glesbygd. Bekymrar inte detta Folkpartiet och Elver Jonsson det minsta, som talar så varmt för vägarna?

Jag hoppas också att Elver Jonsson får tillfälle att utveckla hur man ska göra om trafikutvecklingen står i konflikt med miljömålen. Är trafikutvecklingen då viktigare än klimatmålen? Är det Folkpartiets mening?

Anf. 21 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Miljömålen är mycket viktiga, och genomförandet av dem får ske på bred front och med uthållighet och långsiktighet. På den punkten är vi ändå överens, även om metoderna synes skilja sig. Jag tror samtidigt, som jag sade i mitt inlägg, att kommunikationerna är oerhört viktiga om vi också ska ha en framtida välfärd. Det gäller handel, kommunikation och arbetsresor. Jag vill ofta tala om nyttoresor, därför att inte minst barnfamiljerna är så helt beroende, också i städerna, av att ha tillgång till en personbil. Därför gäller det att inte spela ut det ena mot det andra. Men självfallet ska vi ha hårda krav på t.ex. avgasrening och annat som kan förbättra miljön.

Sedan är det intressant att höra när Karin Svensson Smith frågar om det inte är nog med de skulder vi har och sedan jämför viktiga framtidsinvesteringar med kortsiktiga, för att inte säga slarviga, skulder. Det är två helt skilda saker att tala om. När det gäller framtida investeringar kan man med fördel låna upp. Det är det som vi har gjort till dels och som regeringen gör, och då har ju inte Karin Svensson Smith haft några invändningar. Men hon spjärnar emot när det gäller framtida väginvesteringar, för att inte tala om de brobyggen som vi ännu inte har beslutat

om. Det skulle framför allt underlätta färjetrafiken. Det här är något som Folkpartiet har föreslagit, så visst går det att göra mycket genom trafikinvesteringar som också gynnar miljön.

Anf. 22 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! När Elver Jonsson får prata postfrågor märks det tydligt att glansen i knapparna från postiljontiden har putsats upp och att han tycker att det här är viktigt och riktigt. Vi delar gärna både hans glädje över att värna om Posten och de målsättningar som han slåss för.

Jag är enbart tacksam för att Elver Jonsson tar upp den här frågan, därför att det är en försåtlighet i argumenteringen som inte bara han använder utan som flera använder sig av när man försöker misstänkliggöra våra ambitioner att klara en rikstäckande post- och kassaservice.

Vad vi har sagt, vilket faktiskt också är på väg att ske genom den åtgärd som Näringsdepartementet nu genomför gentemot Posten, är att vi vill ha en upphandling i konkurrens för att klara de här tjänsterna. Var detta slutar, Elver Jonsson, vet ingen av oss. Men förhoppningen är fortfarande att vi ska få se lantbrevbärarna om inte traskande i snö och is, som det står i visan, så i alla fall med sina bilar kunna lotsa sig fram till de mest avlägsna postlådor på samma sätt som sker i dag. Det är ingen skillnad. Vad vi vill göra är att effektivisera och se till att det blir lösningar som är ekonomiskt försvarbara. Det är ett gemensamt mål vi slåss för.

Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! När det gäller kravet på effektivisering inom Posten behöver man inte ens ha någon rock med putsade knappar för att kunna se att det har varit ett oerhört starkt tryck på den rationaliseringsiver som i sak är riktig. Men man kan inte bara hugga av ett statsbidrag som inte är någon förtäckt statssubvention, som Moderaterna skriver att det är, utan en ersättning för olönsam lantbrevbäring. Vi ser det som angeläget att behålla den. Man kan inte bara såga den. Precis som Lars Björkman uttryckte det vet vi inte riktigt var det slutar. Han nämnde ju t.o.m. Hjalmar Gullbergs gamla fina dikt om att gå i snö och is. Risken är att det kan vara snart förestående om moderatförslaget går igenom, så jag yrkar avslag på det just nu.

Anf. 24 LARS BJÖRKMAN (s) replik:

Fru talman! Elver Jonsson återvänder till misstänkliggörandet av vårt syfte med det här. Jag skulle vilja att Elver Jonsson använder de återstående två minuterna till att redovisa vilken kostnadsberäkning och vilka fakta han har bakom sig när han säger att det är ett statsbidrag som Posten behöver för att klara de här åtgärderna. Det finns nämligen ganska motstridiga uppfattningar och även uppgifter om hur kostnadsberäkningen sker.

Med vårt förslag vill vi helt enkelt tvinga fram en faktaredovisning av kostnaderna för de olika tjänster som Posten tillhandahåller i den nya organisation som man nu är på väg att rigga upp. Vi har ingen som helst anledning att beröva människor deras möjligheter att utnyttja postal kassa- och postservice i hela landet. Det är en viktig angelägenhet och någonting som vi slår vakt om i den s.k. nattvaktarstaten. Det är en av de

sista utgiftsposter som vi skulle kunna tänka oss att stryka. Detta står högt på listan.

Jag tackar än en gång Elver Jonsson för att han gav mig tillfälle att utveckla de här tankarna.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Lars Björkman blir något gåtfull när han resonerar kring nattväktarstaten och säger att detta är det sista som vi vill mista, samtidigt som han säger: ”bort med de pengar som vi betalade för det”. Sedan frågar han vad det kostar. Men det vet vi ju inte riktigt, och det måste vi undersöka. À la bonne heure – jag försökte ju tala för behovet av en tydligare kostnadsredovisning. Hela utskottet har ju ställt sig bakom att vi kräver en sådan från näringsministern. Men att i avvaktan på det klippa av statsbidraget förefaller mig vara minst sagt äventyrligt.

Eftersom vi nu talar om lantbrevbäring får jag väl säga att det kan bli så att medan gräset växer dör kon.

Anf. 26 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Trafikutskottets utgiftsområde 22 spänner över ett mycket stort politiskt fält, och kammarens regler innebär att vi måste begränsa tiden för debatten. Vi har därför valt att koncentrera oss på tre områden: vägar, järnvägar och sjöfart. Det innebär tyvärr att vi inte kan ägna särskilda debattrundor åt exempelvis flyg, post och IT-politik, vilket är väldigt viktiga sakområden. Jag vill för formens skull ändå säga att vi finner förslagen i betänkandet på de områdena väl avvägda och yrkar därför bifall till utskottets hemställan i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Fru talman! När man ska utforma en sammanhållen trafikpolitik är det många aspekter och ibland rent motstående intressen som man måste ta hänsyn till. Trafikpolitiken har till uppgift att främja tillväxt och ekonomisk utveckling samtidigt som man ska verka för en god miljö och färre dödade och svårt skadade i trafiken. Förbättrad framkomlighet och kortare transporttider bidrar till att öka tillväxt och välfärd samtidigt som den ökade trafikvolymen leder till ökade olycksrisker och ökad miljöförstöring. Det är ganska svåra avvägningar att göra när man ska fördela anslaget inom kommunikationsområdet. Det handlar ju faktiskt inte bara om var pengarna gör bäst nytta ur ett rent tillväxtperspektiv. Man måste också väga in miljö, regional balans och trafiksäkerhet när man fördelar resurserna.

Samma svåra avvägning som vi har att göra inom utgiftsområdet finns naturligtvis också i fördelningen mellan utgiftsområdena i den totala statsbudgeten. Det är väl närmast självklart att vi som arbetar med trafikpolitik skulle önska oss mer resurser till området. Jag är också övertygad om att våra ramar kommer att kunna ökas i takt med att samhällsekonomin och landets ekonomi nu snabbt förbättras.

För att den positiva ekonomiska utvecklingen i landet ska kunna fortsätta är det nödvändigt att under de närmaste åren satsa betydligt mer på infrastrukturen. Annars kan transportsystemet bli en propp i den ekonomiska utvecklingen. Däremot kan vi socialdemokrater inte tänka oss att skära ned kraftigt på det sociala området för att få ökade resurser till trafikområdet. Vi kan heller inte tänka oss en storskalig utförsäljning av

statlig egendom för att kortsiktigt få loss pengar att satsa på infrastrukturen. Vi anser att man måste se det här långsiktigt. Man måste vara rädd om statens resurser. Framför allt får den sociala välfärden inte sättas åt sidan för att ge pengar till området. Där skiljer vi oss från de borgerliga partierna.

Fru talman! Vägar är utan tvekan den viktigaste beståndsdel i en fungerande infrastruktur. Sverige har ett mycket stort vägnät i förhållande till vår relativt lilla befolkning. Den svåra ekonomiska situationen och budgetsaneringen under 90-talet har gjort att alltför lite resurser har satsats på att underhålla vägnätet. Den kraftigt ökade trafiken under senare år, i kombination med det extrema regnandet i år, gör att det nu finns utomordentligt stora behov av upprustning och investeringar i vägnätet. I årets budget ökar vi därför anslagen till drift och underhåll av det statliga vägnätet med 600 miljoner kronor.

Vi ökar också anslaget till de regionala investeringsplanerna från 1,1 miljarder kronor till 2 miljarder kronor för att ge utrymme för att satsa på rekonstruktion, tjälsäkring och bärighet. Dessutom vill jag säga till Lars Björkman, som jag hörde hade missförstått det här tidigare, att det anslås 280 miljoner kronor extra, 80 miljoner under innevarande år och 200 miljoner under 2001, för att täcka kostnaderna för de översvämningsskador som uppstod i Mellannorrland i somras. Självklart måste det också till särskilda insatser för att klara de skador som uppstår i samband med den pågående översvämningen i Värmland och angränsande län. Hur kostsamma de åtgärderna blir får man återkomma till när man får en bättre överblick av skadeläget, och det får man knappast innan vattenmassorna sjunkit undan.

Fru talman! Lars Björkman hävdar i debatten att Moderaternas politik skulle innebära att vi får en bättre vägstandard. Så kan det ju också verka vid hastigt påseende eftersom de faktiskt föreslår mer pengar till vägarna. Men samtidigt som man ökar väganslagen föreslår man en kraftig minskning av järnvägsanslagen. Vi socialdemokrater är redan tidigare bekymrade över att utbyggnaden av järnvägsnätet går alltför sakta för att vi på ett riktigt bra sätt ska kunna möta den ökande trafikvolymen både på gods- och passagerarsidan. Moderaternas trafikpolitik tvingar över ännu mer gods- och persontrafik till vägarna vilket leder till större trängsel, sämre framkomlighet, ökat vägslitage och fler trafikolyckor.

Moderaterna vill också finansiera vägsatsningarna genom att dra in anslaget till Posten för att upprätthålla en rikstäckande betalnings- och kassaservice. Bland förslagen finns också att dra in stödet till de kommunala flygplatserna. De två förslagen tycker jag visar med all tydlighet med vilket förakt man betraktar människor som bor i glesbygd. Det visar hur ointresserad man är av möjligheterna att driva företag också utanför storstadsområdena.

Fru talman! Samma kritik som jag nyss har riktat mot Moderaterna kan också riktas mot Folkpartiet. Skillnaden är att Folkpartiet nöjer sig med att ge sig på järnvägsanslagen. De vill inte skära ned vare sig anslaget för betalnings- och kassaservice eller de kommunala flygplatserna. Däremot kräver man en desto större nedskärning av anslaget till järnvägen.

För övrigt framstår för mig Folkpartiets politik som något gåtfull och minst sagt vinglig. Det är bara ett par år sedan som Folkpartiet ville ha

kraftigt minskade anslag till vägområdet jämfört med vad vi från regeringssidan då hade. För ett par år sedan var det alltså mycket lägre anslag, i fjol ungefär lika mycket och i år kraftigt ökade anslag. Vad blir det nästa år? Långsiktighet är knappast det som präglar Folkpartiets trafikpolitik. Det kan man konstatera.

Fru talman! Som vanligt har Moderaterna dammat av sitt gamla förslag om att privatisera Vägverket Produktion. Däremot har jag i årets motionsskörd inte lyckats hitta Moderaternas tidigare omhuldade förslag att omvandla Vägverket till ett affärsverk och att koppla dess finansiering direkt till vägtrafiken. Det är möjligt att jag har gjort en miss, men jag har faktiskt inte kunnat hitta det förslaget.

Vi socialdemokrater vill precis som tidigare invända starkt mot en sådan lösning både från transportpolitiska och från statsfinansiella utgångspunkter. Vi menar att drift, underhåll och investeringar i vägnätet i huvudsak ska finansieras över statsbudgeten utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. Det finns inte heller någonting i den nuvarande verksamhetsformen som förhindrar att man har ett tydligt resultat- och ledningsansvar. Jag hoppas därför verkligen att det här innebär att Moderaterna har övergivit sin tidigare linje på det området. Det är i så fall en välkommen kursändring.

Det är också väldigt svårt att se några poänger i det moderata förslaget om bolagisering och privatisering av Vägverkets produktionsenhet. Vägverket Produktion är en av många aktörer som verkar på marknaden på helt konkurrensneutrala villkor och på strikt företagsekonomisk grund helt utan subventioner från Vägverket i övrigt.

Verksamheten är numera helt konkurrensutsatt, och Vägverket Produktion fyller en viktig uppgift genom att bidra till en bredare konkurrens på anläggningsmarknaden. Riksrevisionsverkets granskningar har visat att Vägverket på ett bra sätt lyckats utforma ett upphandlingssystem som är neutralt mellan Vägverket Produktion och dess privata konkurrenser. För oss socialdemokrater är det viktigt att staten äger Vägverket Produktion för att även fortsättningsvis ha inflytande på utvecklingen och kostnadsbilden när det gäller vägunderhållet.

När det gäller själva bolagiseringsfrågan kan jag konstatera att det i varje fall för närvarande inte är aktuellt med någon bolagisering av Vägverket Produktion.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag ta upp frågan om färdtjänst, som engagerat många riksdagsledamöter och lett till ett stort antal motioner här i riksdagen.

När vi 1997 beslutade om en mer tillgänglig kollektivtrafik och att färdtjänsten ska betraktas som en del i kollektivtrafiken var syftet med reformen att förbättra de handikappades möjligheter att resa i samhället. Vi avsatte då också 1 ½ miljarder för att förbättra tillgängligheten för handikappade i kollektivtrafiken.

Som framgår av många av de motioner som väckts i den här frågan ifrågasätts tillämpningen av den nya lagstiftningen starkt. Vi har diskuterat den här frågan tidigare i riksdagen och då begärt en allsidig och noggrann utvärdering av bl.a. hur reglerna för ledsagare till handikappade har fungerat och hur bidraget till att handikappanpassa kollektivtrafiken har fungerat. Som en följd av dessa krav från riksdagen pågår ett intensivt utvärderingsarbete, och inom de närmaste månaderna ska flera av de

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

pågående utvärderingarna redovisas. Vi vill från ett enhälligt utskott understryka vikten av att det här arbetet bedrivs skyndsamt och att regeringen så snart som möjligt redovisar sitt ställningstagande i denna fråga för riksdagen. Det får inte vara så att det praktiska resultatet av en reform som kostade 1 ½ miljarder och som syftade till att förbättra villkoren för de handikappade i slutändan tillämpas på ett sådant sätt att den leder till försämrade möjligheter att resa för människor med handikapp.

Fru talman! Innan jag slutar vill jag nämna några ord om Riksdagens revisorers rapport, som har återopats bl.a. av Karin Svensson Smith och Elver Jonsson. Man kan konstatera att debattörerna har läst väldigt begränsade och väl valda delar i Riksdagens revisorers betänkande för att få stöd för sina synpunkter. Jag kan bedyra kammaren att om man läser rapporten så finns det inget stöd för att peka ut att beslutsunderlaget för just Botniabanan är särskilt mycket sämre underbyggt än för något annat projekt. Tvärtom kan man konstatera att det egentligen överallt där man går in och granskar projekt, oavsett om de är finansierade med PPP eller på traditionellt sätt, finns stora brister i beslutsunderlaget. Och så tror jag faktiskt att det alltid kommer att vara. Jag tror nämligen aldrig att vi kommer att hitta modeller där man med en samhällsekonomisk kalkyl kan räkna in alla de aspekter som måste vägas in när man planerar ett infrastrukturprojekt.

Riksdagens revisorer konstaterar däremot att det som bör bli bättre är att man på ett bättre sätt redovisar de övriga avvägningar som ligger till grund och som inte ryms inom samhällsekonomiska kalkyler i samband med att man fattar beslut. Men att ta Riksdagens revisorers rapport, som för övrigt bara är en rapport som är ute på remiss och i vilken Riksdagens revisorer inte har tagit ställning till några förslag, till intäkt för att skrota alla PPP-projekt eller för att särskilt angripa Botniabanan är att dra väldigt långtgående slutsatser av ett dokument som faktiskt inte innehåller dessa slutsatser.

Jag vill också passa på att fråga Elver Jonsson: Innebär detta att Folkpartiet nu har bytt inställning när det gäller Botniabanan, så att man numera är emot den? I så fall bör nog Elver Jonsson informera sina partivänner i Västernorrland och i Västerbotten. De kommer nog att bli både förvånade och förgrymmade om de får höra denna ändrade kurs från Folkpartiets sida.

Fru talman! När det gäller järnväg och sjöfart så kommer Jarl Lander och Claes-Göran Brandin senare i debatten att redogöra för vårt partis ställningstaganden i de frågorna. Jag vill bara avslutningsvis än en gång yrka bifall till hemställan i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 27 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Hans Stenbergs inlägg innehåller ungefär samma tongångar som vi brukar höra från socialdemokraterna. De vidimerar att det är väldigt illa ställt med vägnätet i vårt land, att det degenererar och förfaller, men de förmår inte anslå mer pengar.

Precis som jag sade i mitt tidigare inlägg så är detta precis samma tongångar som för tre år sedan. Då sade regeringen i sin proposition att man skulle tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna så att eftersatt underhåll kan börja tas igen och rekonstruktion av vägnä-

tet kan forceras liksom satsningar på höjd bärighet. Det är tre år sedan. Sedan dess har vi sett att förfallet har fortgått. Nu säger man att det ska bli lite ordning eftersom man anslår nästan 1 miljard till regionala satsningar. Men man säger ju samtidigt att detta anslag totalt sett är lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner i planerad omfattning. Detta säger regeringen själv.

Varför ska vi tro, Hans Stenberg, att det blir någon radikal ändring nu när det inte har synts något resultat av det som man sade för tre år sedan? Och alla medger att det är för lite pengar. När det gäller t.ex. drift och underhåll säger Vägverket i ett pressmeddelande att detta innebär en i stort sett oförändrad verksamhet jämfört med år 2000, eftersom ett kreditutnyttjande från år 2000 på 180 miljoner ska finansieras år 2001. Och i anslaget för 2001 ingår dessutom dessa 200 miljoner för reparation av översvämningsskador. Det är alltså i stort sett plus minus noll. Detta är den ena frågan där jag tycker att det måste bli mer än retorik. Det måste bli lite praktik i den socialdemokratiska politiken. Det håller inte längre att göra så här.

Den andra frågan som jag gärna vill ha svar på från Hans Stenberg är: Är socialdemokraterna med på det som vi talade om i Burträsk på ett vägseminarium i vårvintras, nämligen att man ska slå fast en lägsta godtagbar standard så att alla vägar i vårt land i princip ska vara framkomliga året runt? Om jag uppfattade Hans Stenberg rätt vid detta seminarium så var han med på det då. Jag vill gärna ha bekräftat från denna talarstol att det är så.

Anf. 28 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag har exakt samma uppfattning nu som när vi var i Burträsk. Jag kan svara på samma sätt nu som då, nämligen att målsättningen och kravet naturligtvis måste vara att alla statliga vägar är farbara året runt. Jag sade i Burträsk, och jag säger det nu, att det är ett väldigt högt ställt mål, och det kommer att ta rätt många år innan vi är där. Vi har nämligen ett mycket stort vägnät i detta land, och vi har väldigt många sträckor med tjälproblem, där man tyvärr måste stänga för tung trafik. När det gäller personbilstrafiken har vi inte på särskilt många områden bekymmer med framkomligheten. Man tar sig i alla fall fram även om vägarna på sina håll ser bedrövliga ut.

Sedan är det naturligtvis så, Sven Bergström, att när vi nu nära nog fördubblar anslaget till de regionala planerna för att möjliggöra satsningar på tjälsäkerhet, bärighet och rekonstruktion så kan man inte kalla det för något annat än att man går från ord till handling.

Sven Bergström och jag har skilda roller på så vis att jag tillhör ett regeringsparti som måste ta ansvar för att samhällsekonomin totalt sett går ihop. I opposition är det ju alltid lättare att lova mer till allt och alla. Men det är väl oppositionens privilegium, och det privilegiet utnyttjar Sven Bergström och andra centerpartister till fullo.

Anf. 29 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Sanningen är, och det vet Hans Stenberg, att Centern har en balanserad budget där vi faktiskt avsätter 2 ½ miljarder kronor mer än regeringssidan gör. Vi prutar alltså på andra områden, så det är inget lättsinnigt ekonomiskt spel från vår sida.

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

Vi har samarbetat med Hans Stenbergs parti för att få ordning på landets finanser och är självklart inte beredda att återigen störta statsfinanserna i fördärvet. Detta vet Hans Stenberg.

Bekymret är att det blir dyrare att skjuta det så angelägna underhållet av våra vägar framåt i tiden. Det måste väl vara ett bekymmer också för Hans Stenberg att det blir dyrare. Som jag sade i mitt tidigare inlägg blir det därmed större och dyrare insatser jämfört med om vi skulle prioritera insatserna nu. Det är egentligen en huvudlös ekonomi att medvetet låta det här gå. Jag kan inte begripa att Hans Stenberg inte känner större oro för detta än han gör.

Jag hoppas dock att Hans Stenberg gör vad han kan när det gäller att försöka få fram mer pengar. Det är nu, som sagt, andra gången på kort tid som vi hör att man ska prioritera detta, men det blir inte särskilt mycket till resultat.

Slutligen: Det här med regionala satsningar är välkommet, även om det är alldeles för lite. Kan Hans Stenberg på det området bekräfta att den justering som trafikutskottet gjorde i texterna innebär att de pengarna nu ska öronmärkas och styras till skogslänen där behoven är som störst och där vi har stora problem med tjälskjutningar och annat? Det gäller ju att se till att det verkligen blir en prioritering av skogslänen och vägnätet i de områdena i stället för att få en spridning på länsplanerna över hela landet.

Anf. 30 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det kan naturligtvis inte vara fråga om ett stopp på alla investeringar i fråga om de regionala planerna för områdena utanför skogslänen. Men med utskottets skrivning är det helt klart att den ökning som nu har kommit på det området är tänkt att i första hand gälla åtgärdsområdena tjälsäkring, rekonstruktion och bärighet. Det innebär de facto att pengarna går till de områden som har största bekymren med de här sakerna. Man får helt enkelt utgå från att regeringen följer riksdagens beslut. Något annat kan jag inte tänka mig. I praktiken innebär det väl att en större del av de här pengarna kommer att gå till skogslänen.

Sedan gäller det min oro för ställningen vad gäller vägnätet. Ja, det är just det som har gjort att vi, när vi har begränsade resurser, i första hand har valt att dra ned på nyinvesteringar och att i stället föra över resurser till drift och underhåll, där vi ökar med 600 miljoner kronor, och till de regionala planerna för att få ett utrymme för rekonstruktion av vägar som är i dåligt skick och för att undvika att vägnätet kraftigare slits ned. Här görs faktiskt en ganska rejäl förbättring. Sedan kan man alltid önska sig mer – så är det ju alltid – men här vidtar vi faktiskt ganska kraftfulla åtgärder för att förbättra vägnätets situation.

Anf. 31 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag skulle först vilja be Hans Stenberg förklara var han har hittat dokumentet om att vi inte vill vara med och satsa på regionalflyget. Mig veterligt innehåller våra motioner inga sådana ställningstaganden. Använd alltså gärna talartiden, Hans Stenberg, till att förklara var det står att läsa om detta!

Jag blir nästan beklämd när jag lyssnar här. Jag hade väntat mig ett budskap om offensiva satsningar, eller åtminstone viljeyttringar – även

om det inte innehåller några pengar – om vad Socialdemokraterna vill göra på trafikområdet, huvudsakligen beträffande vägarna. I stället får vi höra att det inte finns resurser, att man vill avväga ekonomin på ett sådant sätt att inte bl.a. likviditet och statsekonomi sätts i gungning. Självklart vill ingen av oss det. Alla partier som har redovisat sina budgetar tar ett ekonomiskt ansvar för helheten, och där är vi inget undantag; det vill jag klart deklarera.

Det är tur för Hans Stenberg att han har den moderata politiken att använda som vägg när han ska polemisera i debatten. Själv saknar han ju ett budskap att föra fram. Han säger att statliga utförsäljningar inte får komma till stånd därför att det rubbar den sociala tryggheten. Ja, det är möjligt att det kan uttryckas på det sättet.

Men vad sade Hans Stenberg när vi sålde ut Telia? Var det så att vi då rubbade den sociala tryggheten? Vi har drivit den frågan väldigt länge och sagt att en utförsäljning måste ske. Nu har den kommit till stånd. Samma sak har vi sagt när det gäller SJ, alltså: Bolagisera och se till att SJ får modernare driftsformer! Den frågan har vi också vunnit.

Hans Stenberg! Vi kommer att driva på i de här frågorna tills ni socialdemokrater inser att ni ibland kanske tävlar i samma klass som en viss näringsminister utnämnde Norge till att göra.

Anf. 32 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Varifrån har jag fått detta med kommunala flygplatser? Ja, längst bak i vårt budgetbetänkande finns det en tabell där de olika partiernas ställningstaganden redovisas när det gäller olika anslag. Utifrån det kan man konstatera att Moderaterna vill dra in anslaget till de kommunala flygplatserna. Men de kommunala flygplatserna är i många fall alldeles nödvändiga för kommunens överlevnad. Ta t.ex. Gällivare eller Vilhelmina där man avsätter stora kommunala pengar varje år ur en redan väldigt hårt ansträngd kommunal budget. Jag tror att få kommuner har en lika pressad situation. Man gör dock så därför det är absolut livsnödvändigt för att kommunen ska kunna upprätthålla ett fungerande näringsliv och även sysselsättningen.

Att dra in det anslaget måste alltså innebära väldigt kraftiga försämringar för de här kommunerna. Det innebär helt enkelt att kostnader flyttas från staten till kommunerna.

Jag sade inte att man hotar den sociala tryggheten om statliga företag säljs ut. Däremot hotar man den sociala tryggheten om nedskärningar görs i den sociala välfärden, som ju Moderaterna föreslår. Det vill väl Lars Björkman inte förneka. Jag kan som exempel nämna a-kassan och maxtaxan på dagis. Där vill man ju inte gå på vår linje.

Vi är definitivt inte motståndare till alla utförsäljningar. Men att massivt sälja ut för att göra av med pengar på investeringar är en kortsiktigt ohållbar politik.

Anf. 33 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Om Hans Stenberg läser i tabellerna vad som sägs om de kommunala flygplatserna får han se att vi har lika mycket pengar som regeringen har till dem. Om det sedan är tillräckligt eller inte kan vi båda undra över. Vad vi möjligen har uttryckt i motionsform är att vi vill slå vakt om att det i första hand blir trafik för pengarna. Över huvud taget

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

ska pengarna inte användas till att bygga terminaler, för det är inte statens uppgift.

Jag återvänder till frågan om bolagiseringar och på sikt även privatiseringar. Tiderna har förändrats men Socialdemokraterna står kvar. Motvilligt medges att en och annan privatisering och en och annan utförsäljning kan vara rimlig. År efter år har vi drivit de här frågorna, och jag återkommer till dem igen. Det gjorde jag också i mitt inledningsanförande, och Hans Stenberg har kommenterat detta.

När det gäller Vägverket Produktion, som Hans Stenberg själv här tog upp, kan jag säga att vi driver den frågan men inte därför att det är ett egensyfte att privatisera utan därför att vi tror att det ligger ekonomiska vinster och effektivitetsvinster i det. Därmed ligger det också samhällsvinster i det.

Jag kan konstatera att vi i just den frågan har gott eldunderstöd. Chefen för Vägverket Produktion Tom Ramstedt talar samma språk som vi och välkomnar en bolagisering. Det är väl egentligen bara Hans Stenberg själv och hans partikamrater som hindrar att han får uppleva den förändringen.

Hans Stenberg! Det hade kanske varit prydligt om några av de viktiga frågorna kring nollvision och annat hade fått utrymme i anförandet. Jag vet att tidsskäl gör att inte allt kan inrymmas som man vill säga, men när det gäller motståndet mot att ta in mer pengar till statskassan genom försäljningar skulle ni ändå ha kunnat få ett utrymme av dignitet ekonomiskt, att användas till att bygga bort de sämsta vägarna, sänka antalet dödsolyckor och därmed i varje fall komma i fas med den nollvision som vi alla står bakom.

Anf. 34 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Lars Björkman kan väl inte på fullt allvar mena att Moderaternas förslag om 2 miljarder mer till vägarna och nedskurna anslag på järnvägssidan skulle innebära att vi fick ned antalet dödade på våra vägar. Det är knappast ett seriöst resonemang. Mer trafik på våra vägar, mer tung trafik på våra vägar, som Moderaterna uppenbarligen vill ha, leder väl knappast till att man får färre dödade och svårt skadade i trafiken.

I det budgetläge som vi har med ett system med ett utgiftstak, där utgifterna totalt sett är begränsade, måste man prioritera resurserna och välja det där de gör störst nytta. Och vi prioriterar. Vi har dragit ned på anslagen till nybyggnad av vägar för att i stället få mer utrymme för satsningar på trafiksäkerhet, underhåll av vägnätet, tjälsäkring, rekonstruktion och bärighet på vägnätet. Det tror vi är rätt politik.

Anf. 35 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Vi i oppositionspartierna har olika budgetar, och vi utgår från att Socialdemokraterna inser och också ger oss erkännandet att de alla är i balans, även om vi har olika lösningar på hur man kommer i balans. Vi noterar också att Socialdemokraterna inte har angripit oss kristdemokrater för vår budget, ännu så länge i alla fall, utan tydligen tycker att vi har en smakligare lösning med vårt sätt att tillföra betydligt mer resurser till det här området.

Vi hörde i inlägget att Hans Stenberg är övertygad om att ramarna kommer att öka, att det är nödvändigt att satsa betydligt mer på infrastrukturen. Vi har gemensamt alla partier utan undantag sagt att självfallet vore det önskvärt att vägsektorn, för upprätthållande av en god vägstandard, kunde tillföras ännu större resurser än vad regeringen nu föreslår. Ändå framstår det här i kammaren en stor diskrepans mellan vad som står i papperen och vad Vänstern faktiskt tycker. Vi får höra vad Miljöpartiet sedan har att utlägga. Men här har vi skrivit oss samman; det finns inga reservationer på det.

Därför skulle jag gärna vilja att Hans Stenberg utvecklade hur de vackra orden och ambitionerna ska bli verklighet. Kan det verkligen bli det tillsammans med Vänstern och Miljöpartiet? Hur är en sådan förhandling möjlig? Det vore intressant att få det utvecklat.

Sedan är det ett dilemma att när vi sparar nu blir det dyrare sedan. Vi skrev gemensamt i betänkandet att ett återställande kräver mer omfattande och betydligt kostsammare konstruktionsinsatser. Det går inte att komma ifrån. Det vi låter bli att göra nu genom att inte anta Kristdemokraternas budget blir dyrare sedan.

Anf. 36 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag är inte säker på att det skulle bli så värst mycket bättre med Kristdemokraternas budget när det gäller kostnaderna för framtida underhåll. Varje gång vi från utskottet blir uppvaktade av olika intressegrupper som kommer med förslag om byggnation av olika vägar och i och för sig angelägna projekt runtom i landet, så brukar Kristdemokraternas representanter starkt hålla med. Så kommer de och uppvaktar oss och talar om angelägenheten av att satsa på just deras projekt.

Jag har fått den uppfattningen i diskussioner med kristdemokrater under åren att de är väldigt intresserade av att utöka ramen för nyinvesteringar i vägnätet. Eftersom skillnaden mellan Kristdemokraternas och vårt budgetalternativ inte är så där jättelik på så vis att det skulle räcka till allt möjligt är jag ganska övertygad om att de ökade resurser som Kristdemokraterna i och för sig tillför budgeten huvudsakligen skulle komma att gå till nyinvesteringar.

Vi har det utgiftsutrymme som vi har, med budgettaget satt, och då väljer vi att prioritera drift, underhåll och rekonstruktion för tjälsäkring och bärighet för att underhålla vägnätet. Självklart skulle jag önska mig mer pengar till nyinvesteringar, men tyvärr ser budgetläget ut så just i dag att det inte går, i varje fall inte i årets budget. Men jag är ganska övertygad om att vi i kommande budgetar kommer att få det utrymme.

Anf. 37 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Det låter oerhört ambitiöst, och det är roligt även om förmågan inte är lika stor som ambitionen. Vi får väl höra näringsministern utveckla detta när han kommer tillbaka till kammaren.

Jag vill bara påminna Hans Stenberg om att vi talar om 9 ½ miljarder kronor mer än regeringen som Kristdemokraterna vill tillföra. Jag har gett exempel på PPP-projekt där en del av dessa pengar kommer att möjliggöra dessa projekt, åtminstone att starta. Men det är naturligtvis så att läget för vägunderhållet är så oerhört alarmerande att en god del av de

pengar vi vill tillföra måste användas för att underhålla redan befintlig väginfrastruktur.

Vi fick inte svar på hur Hans Stenberg och Socialdemokraterna hade tänkt förhandla och komma överens med Vänsterpartiet och Miljöpartiet när de dels i betänkandet kan säga att de håller med om att det borde tillföras mer pengar, dels samtidigt kan säga i repliker och inlägg att de tycker att Sverige är färdigbyggt när det gäller vägarna.

Anf. 38 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är knappt två år till nästa val, och fram till dess kommer vi och andra partier naturligtvis att ställas till svars för den politik vi för. När den dagen kommer får vi se om vi har lyckats leva upp till det jag nu säger, att jag är övertygad om att vi får mer pengar på det här området.

Bortsett från valet är det så att om vi ska ha fortsatt god tillväxt i det här landet är det nödvändigt med mer pengar till infrastrukturen, till både vägar och järnvägar. Kristdemokraterna får väl fundera över sitt sällskap, sina tilltänkta regeringskolleger i Folkpartiet och Moderaterna, som vill skära ned kraftigt på järnvägsanslagen. Hur ska man sy ihop en hållbar trafikpolitik med dem? Det får ni fundera på.

Jag är faktiskt övertygad om att både Vänsterpartiet och Miljöpartiet kommer att inse att för att klara en god tillväxt och ge utrymme för social välfärd framåt kommer det att vara nödvändigt att satsa mer på infrastrukturen. Då handlar det om både vägar och järnvägar. Därför är jag väldigt optimistisk om att vi ska kunna prestera mer pengar till det här området inom en ganska kort tid.

Anf. 39 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Hans Stenberg låter så sympatisk när han på statsmannavis säger att propositionen är väl avvägd. Det är snudd på att jag nickar bifall, men jag hejdar mig när jag efter de sirliga artigheterna ändå konstaterar att regeringen har ett par tre miljarder mindre till vägar än vad oppositionspartierna har föreslagit och anvisat.

Hans Stenberg klagar på att vi inte kan tala om allting när han tyvärr inte tog upp postfrågan. Det hindrar inte att han talar om både socialpolitik och järnvägar, som vi för övrigt ska tala om här om någon timme. Det kommer upp i nästa avsnitt, och då ska vi mera ingående gå in på det.

Hans Stenberg nämnde Riksdagens revisorer. Frågan är om Hans Stenberg kan ge svar på realfrågan om han känner sig nöjd med de underlag vi har. Riksdagens revisorer har kritiserat att det har brustit där. Jag uppfattar det nästan så att Hans Stenberg gör en dygd av att det är dåligt på andra ställen också. Enligt mitt sätt att se borde det ligga närmare att åtgärda detta än att säga att vi får leva med det, eftersom det är så svagt också på andra håll.

Jag har inget nytt att säga om Botniabanans fysiska sida, men när det gäller underlaget menar jag att det skulle vara ödesdigert om riksdagen fick flera förslag med ett sådant koncept och en sådan uppbyggnad.

Hans Stenberg säger nu att han inte vill äventyra sociala ambitioner, men det finns i betänkandet inga förslag i den riktningen. Vi kan inte tänka oss utförsäljning, säger han i största allmänhet, men det kan åtminstone regeringen tänka sig. Den sålde ju påpassligt stora delar av

Telia innan kursen föll alltför mycket. Man har också sålt Postgirot, även om Konkurrensverket kanske kommer att sätta stopp för det strax efter nyårsnatten.

Därför är det en ett par år gammal skiva som Hans Stenberg spelar upp när han säger att man inte är beredd till utförsäljningar.

Anf. 40 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det var bra att Elver Jonsson redde ut frågan om Botniabanan. Jag förstår av Elver Jonssons inlägg att Folkpartiet fortfarande tycker att Botniabanan är ett angeläget projekt, som ska genomföras. Det känns bra att Moderaterna är isolerade i den frågan.

Att sälja ut statliga företag för att finansiera olika typer av verksamhet är väldigt kortsiktigt. Om man ska äga statliga företag eller inte ska avgöras med hänsyn till vad som är bäst för företagen och för landet i varje enskilt fall. Att använda utförsäljning som ett slags massåtgärd för att finansiera reformer som man själv tycker är angelägna är, som jag ser det, att inte ta ansvar för statens och Sveriges medborgares egendom. Man måste ha ett mera långsiktigt synsätt.

Diskutera gärna Posten! Det är en märklig debatt som Elver Jonsson för i den frågan. Riksdagen och näringsministern har slagit fast att vi fortsatt ska ha en väl fungerande postservice i vårt land. Det ska finnas en rikstäckande betalnings- och kassaservice. Man ska ha möjlighet att betala räkningar med kontanter, kort eller check. Man ska kunna ta ut kontanter och kunna göra in- och utbetalningar precis som man kan göra i dag. Vi ska också behålla lantbrevbärrverksamheten.

Posten får ett anslag om 200 miljoner kronor per år för att upprätthålla denna verksamhet. Det har även träffats en överenskommelse med Posten om att detta ska ordnas. Självklart har man inte upphandlat någon ny intressent som ska ta över förrän man vet om Postgirot slutgiltigt blir sålt.

Anf. 41 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Visst är det välgörande att det upprepas att vi ska ha en väl fungerande kassaservice på post- och bankområdet, men det är ändå högst oklart. En morgontidning i Stockholm har i dag en artikel där det redovisas att man har varit i kontakt med Postens ledning, och att döma av den artikeln hänger detta i luften. Jag förutsätter att näringsministern kommer att lämna betydligt klarare besked än vad han hittills har gjort.

Hans Stenberg gav vidare en skön själs bekännelse när han sade att man i opposition kan vara ganska rundhänt. Det var Socialdemokraterna också under sin oppositionstid. Jag kan som ett erkännande av Hans Stenbergs kritik säga att Folkpartiet borde ha satsat ännu hårdare på ökade väganslag under mellantiden. Vi tar oss därför nu samman och gör ett rejält lyft.

Socialdemokraterna ville under oppositionstiden i början på 90-talet nästan fördubbla det väganslag som då gällde för en tioårsperiod och som Socialdemokraterna något år tidigare hade ställt sig bakom, men så fort man kom i regeringsställning blev det mer än halverat. Inte ens Folkpartiet har kunnat hänga med i denna katapultfart uppåt följd av ett fritt fall.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Min sista fråga till Hans Stenberg gäller PPP och annan alternativ finansiering. Har ni övergett tanken på en sådan inför hotet av att ett och annat röststöd därigenom äventyras?

Fru talman! Kvar står när vi nu läser trafikutskottets betänkande att regeringen i årets förslag till budget för trafiken har ett par tre miljarder mindre än vad den samlade oppositionen har.

Anf. 42 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är inte utan att man saknar Kenth Skårvik när man får höra hur Elver Jonsson räknar. Kenth Skårvik brukar anstränga sig för att vara saklig och hålla rätt på siffrorna. Faktum är ju att Folkpartiet inte har mer pengar än vad vi har i budgetbetänkandet. Det kan också Elver Jonsson se. Ni får mer pengar till vägarna genom att skära ned på järnvägarna. Också Elver Jonsson förstår att detta leder till mer trafik, framför allt mer tung trafik, på vägarna och till att den utbyggnad av järnvägssystemet som vi har planerat inte kan komma till stånd.

Man kan naturligtvis fundera över hur det ageras i opposition och i regeringsställning. Elver Jonsson sade att Folkpartiet inte alls har hängt med när det har gått uppåt och nedåt. Jo då, Folkpartiet har hängt med väldigt väl. Ni har nästan genomgående velat anslå mindre pengar på det här området än vi, oavsett om ni har varit i regeringsställning eller i oppositionsställning.

Det som har hänt under de senaste två åren är att vi har hunnit i kapp och har haft lika mycket pengar som ni. Under den övriga delen av 90-talets senare hälft har ni haft mindre pengar än vi.

Vi har inte alls släppt tankarna på PPP. Vad som blir resultatet av vårt beredningsarbete i Regeringskansliet tror jag att Björn Rosengren är bättre lämpad att svara på än jag.

Anf. 43 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt begära replik på Hans Stenbergs inlägg, men eftersom han tydligt apostroferade mig måste jag passa på tillfället att klargöra att Vänsterpartiet inte vid något tillfälle har tagit ställning mot Botniabanan.

Jag citerade ur sammanfattningen av revisorernas rapport, där man påpekar två saker. Den ena är att de nu upptagna lånen inskränker kommande möjligheter att ändra inriktningen av trafikpolitiken. Såsom miljösituationen ser ut, särskilt med tanke på klimathotet, finns det stor anledning att tro att vi måste dirigera om investeringarna, dels för att Banverket ska kunna få möjlighet att göra den upprustning som behövs, om näringslivet ska vara villigt att transportera mer gods på järnväg, dels t.ex. för att möjliggöra en sänkning av avkastningskravet på Sjöfartsverket. Sjöfarten är ett transportslag som har kapacitet att ta emot mycket mer av det gods som i dag transporteras på våra vägar med negativa konsekvenser för miljö, klimat och hälsa.

Det andra påpekandet i revisorernas rapport handlar om att PPP är ett sätt att kringgå budgettaket. Vänsterpartiet gick till val på att det är dags för rättvisa. Vår huvudambition var att minska klasskillnaderna. Budgetlagen med dess stela tak har varit ett aktivt hinder för att ändra nivåerna i tandvårdsförsäkringen, i a-kassan osv. Vi är mot bakgrund av detta inte

beredda att acceptera en gräddfil för väginvesteringar där man kringgår det budgettak som hindrar de sociala ambitioner som arbetarrörelsen har.

Prot. 2000/01:41  
6 december

Anf. 44 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Revisorerna konstaterar mycket riktigt att om man lånefinansierar projekt eller väljer alternativ finansiering, som är ett annat sätt att lånefinansiera, inskränker man naturligtvis det framtida handlingsutrymmet. Det är självklart.

Å andra sidan konstaterar revisorerna att man också tidigarelägger en del nyttigheter. Vi genomför inte projekt bara för byggandets skull, utan vi genomför projekt som behövs, och därmed ökar samhällets intäkter. I den slutsats som revisorerna faktiskt drar tar de inte ställning till om det är bra eller dåligt med lånefinansiering eller med PPP. Ett sådant ställningstagande finns inte i revisorernas rapport. Så långt borde vi kunna vara överens.

Därför reagerar jag när man rycker ut lösa stycken ur rapporten och använder i debatten och påstår att revisorerna stöttar ens argumentation. Det blir fel, Karin Svensson Smith. Revisorerna har faktiskt inte sagt att det är fel att använda vare sig PPP eller lånefinansiering. De har lyft fram nackdelarna med lånefinansiering men också pekat på en del fördelar. De tar alltså inte ställning.

Anf. 45 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Man konstaterar att det är en metod att kringgå utgiftstaket. Vi tycker att det är felaktigt att man inte ska väga olika statsfinansierade investeringar mot varandra. Vi kan exempelvis återvända till skolområdet, som jag har tagit upp tidigare i debatten. Det är en mycket dålig investering att låta så många skolbarn lämna det allmänna skolväsendet utan att ha fått tillräckliga kunskaper för att etablera sig på arbetsmarknaden och leva ett fullödigt liv. Vi skulle gärna se att det var mer personalt i skolan, för att minska de klasskillnader som riskerar att uppstå med dagens skolsituation. Budgettaket förhindrar oss att tillföra mer medel till detta område. Det är mycket märkligt att man inte vill investera i det som är vår framtid.

Så länge det är så är vi inte beredda att göra undantag för någon annan investering. Alla statsfinansierade investeringar, som är vad det är till syvende och sist, ska vägas lika. Vi vill ha en öppen redovisning och väga de olika projekten mot varandra.

Anf. 46 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det finns en skillnad. Den trafik som går på våra vägar genererar en hel del skatteinkomster till samhället. Det gör naturligtvis också skolbarnen, sett i ett långt perspektiv. Den elev som går ut skolan, som får en bra utbildning, bidrar naturligtvis till samhällsutvecklingen långt fram i tiden när han eller hon kommer ut i arbetslivet. Från vägarna finns ett mer direkt återflöde av pengar.

Det här pekar på svårigheten att göra den typ av granskning som revisorernas rapport innebär. Hur mäter man effektiviteten i godstransporter och jämför den med nyttan av att skolbarn får några fler lärartimmar? Hur mäter man effektiviteten i förkortad restid för människor i förhållande till miljöförstöring? Det är nästan omöjligt att få in det i en sam-

*Kommunikationer*

*Vägar*

hällsekonomisk kalkyl som kan vara ett bra underlag för oss när vi ska besluta om investeringar.

Slutsatsen av rapporten kommer att bli att man filar på de samhällsekonomiska kalkylerna. De är ett bra underlag. Men man måste komma ihåg att det är oerhört begränsat. Det som behöver bli bättre och tydligare framöver är redovisningen i propositioner av övriga skäl för att vilja satsa på vissa enskilda projekt.

Anf. 47 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Nu står vi här med det tredje budgetbetänkandet sedan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna inledde sitt samarbete efter valet 1998. Det uppdraget vilade på att Sverige skulle ta steget in i 2000-talet med fler jobb, större rättvisa, bättre miljö och ökat samarbete. Samarbetet omfattar fem områden, nämligen ekonomi, sysselsättning, rättvis fördelning, jämställdhet och miljö. Partierna deklarerade att vi i samverkan var beredda att ta ansvar under denna mandatperiod.

Det är naturligtvis genom uppgörelsen kring budgetpropositionen som vi visar att det finns en bred uppslutning kring en stabil och förutsägbar ekonomisk politik.

Vi pekade på att samarbetet skulle bygga på ömsesidig respekt och gemensamt ansvarstagande och att det därmed fanns goda förutsättningar för ett långsiktigt samarbete under mandatperioden mellan oss tre partier.

Jag ska senare under anförandet ge min syn på hur denna ömsesidiga respekt och detta gemensamma ansvarstagande har förvaltats via den budgetproposition avseende utgiftsområde 22, Kommunikationer, som kammaren nu behandlar.

Ett område som vi behandlar i dagens betänkande är vägar. Genast blir det både svårt och lätt att vara miljöpartist. Det svåra handlar om utbyggnaden av de stora vägarna, som återfinns som investeringar i den nationella planen. I dagsläget finns en konflikt mellan denna utbyggnad och det transportpolitiska delmålet miljö. Låt mig dock slå fast följande: Det är inte bilismen det är fel på utan de fossila bränslena.

Miljöpartiet anser att en skatteväxling med höjda skatter på bensin, dieselolja och annan energi är både det bästa och det enda verkligt effektiva sättet att lösa vägtrafikens stora miljöproblem, som annars kommer att drabba oss. Det är ett effektivt marknadsekonomiskt styrmedel som inte detaljstyr hur människor ska leva men ger var och en påtaglig och handfast information om vad miljöproblemen kostar. Det gör det möjligt att själv bestämma hur man vill ge sitt bidrag till en bättre miljö.

Miljöpartiets förslag är inte ensidigt riktat mot bilismen. Vi ser tvärtom ett stort värde i bilen för att öka friheten för många människor. Men den ska användas där den är mest oundgänglig och andra alternativ där dessa är bättre.

För storstädernas del måste på sikt miljöstyrande trängselavgifter införas. Vi måste få styrmedel som främjar en snabb teknikutveckling till energieffektivare och miljövänligare transporter. Bra transporter får inte bli en klassfråga eller ett sätt att ytterligare svälta ut landsbygden. Men detta löser man inte genom ett lågt bensinpris utan genom allmänna fördelningspolitiska, trafikpolitiska och regionalpolitiska åtgärder som gör

det möjligt även för låginkomsttagare och människor i glesbygd att få en god transportförsörjning.

Genom att redan nu fatta beslut om en långsiktig strategi för en skatteväxling och kommande prisförändringar får både företag och hushåll möjlighet att förbereda sig och planera för en omställning. Vi påstår inte att denna kommer att bli problemfri. Säkert finns det personer som kommer att uppleva det som svårt och känna sig orättvist behandlade. Säkert blir det en hel del frågor man får lösa genom nya beslut på vägen. Men de problemen, som vi tror blir ganska små totalt sett, får inte skymma det långsiktiga målet. Att låta kortsiktiga nackdelar med ett högre pris på bensin och annan energi bli till en ursäkt för att göra ingenting är verkligen att svika oss själva, våra barn och barnbarn och kommande generationer.

Till det lätta hör den kraftiga förstärkning av resurserna för väginvesteringar och regionala planer, från 1,1 miljarder till 2 miljarder. Lätt känns det också att konstatera att om Göran Persson och jag är överens, då blir det resultat. Vi var nämligen överens om att öka pengarna till bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion på det regionala vägnätet. Grusvägarna får därmed en möjlighet att återuppstå som just grusvägar.

Jag vill poängtera vissa saker som utskottet säger om uppföljning och utvärdering. Det berör vår politikerroll. Mycket av rikspolitikerens arbete går ut på att sätta upp mål för olika verksamheter.

Budgetpropositionen för 2001 innehåller en utvecklad resultatinformation om såväl 1998 års transportpolitiska beslut som de post-, IT- och telepolitiska målen. Utskottet ser positivt på att redovisningen av uppnådda resultat har byggts ut och koncentrerats mer på mål för olika verksamheter. Det visar sig dock att det i vissa fall är svårt att redovisa uppnådda resultat på grund av att de olika delmålen inom utgiftsområdet inte alltid är tillräckligt tydliga. Möjligheten att bedöma effektivitet och måluppfyllelse blir då begränsad. En viktig förutsättning för att utskottet ska kunna bedöma förslagen till medelsanvisningar är att det finns en resultatanalys av föregående års verksamhet. Det bör också finnas en bedömning av i vilken utsträckning som målen har uppnåtts och om de inte har uppnåtts, vad som är orsaken till detta.

Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund angeläget med ett fortsatt utvecklingsarbete för att skapa tydliga, meningsfulla och uppföljningsbara mål samt information om resultat och resursutnyttjande som bl.a. går att jämföra över tiden. Detta är av betydelse för att systemet med mål- och resultatstyrning ska kunna fungera.

Jag nämnde i min inledning att den budgetproposition vi här behandlar är frukten av samarbetet mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jag vill avsluta med att utvärdera samarbetet såsom det har kommit till uttryck i detta betänkande.

Processen ser ut som följer. Regeringen med dess resurser tar fram ett förslag till budgetproposition och tillfrågar Vänstern och Miljöpartiet om huruvida vi gemensamt kan anta förslagen, om de ska ändras eller rentav tas bort. Vi har möjligheter att själva komma med olika förslag. Detta har naturligtvis gjorts även för detta utgiftsområde. Är partierna nöjda går förslaget via regeringen vidare till riksdagen.

Hur blir då mitt agerande i utskottet efter en överenskommelse? Jag undviker att reservera mig på de punkter där budgetpropositionen tydligt

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

talat om hur regeringen – underförstått Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet tillsammans – tänker i olika sakfrågor. Jag har inte en enda reservation i detta betänkande. Jag menar att jag har tagit ett gemensamt ansvar och visat ömsesidig respekt för denna uppgörelse. Minns vad jag berättade i inledningen.

När det gäller Socialdemokraterna i utskottet har jag inget att invända vad avser detta. När jag betraktar Vänsterns reservationer däremot börjar mina undringar. Jag tycker att åtta reservationer inte borde ha lagts fram om avsikten är att visa att Vänstern står bakom uppgörelsen. Jag tycker inte att Vänstern visar ömsesidig respekt och ett gemensamt ansvarstagande. För mig går det inte ihop med de brasklappar som kommer till uttryck i ett antal vänsterreservationer. Låt mig gå igenom dem.

Vad avser reservation 10 angående prissättningen för Öresundsbron ser jag nyckelmeningar i reservationen. Där står: ”Vi anser därför att regeringen bör omförhandla avtalet så att prisskillnaden mellan tåg och bil indexregleras.” Så sent som i våras hade vi ett betänkande som handlade om villkoren för järnvägstrafik på den fasta förbindelsen över Öresund, efter det att vi tagit fram en proposition gemensamt.

Det fanns en motion från Vänsterpartiet sedan allmänna motionstiden hösten 1999. Där föreslår man ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att prissättningen på vägtrafiken på Öresundsbron måste utformas så att utförda miljökonsekvensanalyser och miljökrav efterlevs och avtalet med Danmark följs. Vänsterpartiet ställde sig bakom utskottets ställningstagande och hade alltså ingen reservation vid tillfället.

I betänkandet står att läsa: I den proposition som nu lagts fram skriver regeringen att huvudprincipen enligt avtalet ska ligga fast men att utgångspunkten för konsortiets fastställande av taxor bör kunna ske på en annan grund än de nämnda färjetaxorna. Regeringen lägger dock inte fram något konkret förslag, utan avser att återkomma till riksdagen om det blir aktuellt att ändra principerna för vägtrafiktaxorna. Frågan om vägtrafiktaxornas samband med färjetaxorna är således inte aktuell för närvarande. Utskottet anser inte att riksdagen bör ta något initiativ i denna fråga. Utskottet föreslår att riksdagen avslår de berörda motionerna.

Reservation 11 handlar om ekonomisk utredning. Centern reserverade sig, och Vänstern anslöt sig till detta. Där ser jag en nyckelmening som återigen handlar om Öresundsbron. Där står: ”Det är därför nödvändigt att riksdagen nu tar initiativ till att det genomförs en utredning av Öresundsbrons ekonomi, så att allmänheten snabbt får en klar bild av hur bron skall bekostas.”

Utskottet påpekar mycket riktigt: ”När det gäller Öresundsbrons ekonomi vill utskottet erinra om att regeringen i proposition 1999/2000:66 Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m. redan lämnat en utförlig ekonomisk redovisning.” Vidare skriver utskottet: ”Utskottet förutsätter att regeringen för riksdagen i lämpligt sammanhang redovisar trafikutveckling och ekonomiskt resultat. Motionen avstyrks av utskottet.” Motionen var i det här sammanhanget Centerns.

Ser vi på frågan om återinförande av fritidsbåtsregister, som behandlas i reservation nr 20, finns där en text där jag ser följande nyckelmening: ”Att fritidsbåtsverksamheten skall betala för de kostnader den ger

upphov till – – –.” Sedan fortsätter det i en annan mening: ”Därför antar vi att Regeringskansliet överväger att återkomma med ett förslag.”

Det fanns beskrivet i budgetpropositionen hur regeringen tänkte. Detta var någonting som vi visste om i samband med förhandlingarna. Där står: Frågan om registrering av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för år 2000. Regeringen uttalade då att ett allmänt register borde bygga vidare på det frivilliga fritidsbåtsregister som administreras av Stöldskyddsföreningen. Regeringen har i år fortsatt den dialog med försäkringsbranschen som inleddes under år 1999 och har därvid stärkts i sin uppfattning att det frivilliga registret bör ligga till grund för ett allmänt fritidsbåtsregister. För att förbättra ersättningsmöjligheterna för skadelidande vid olyckor med fritidsbåtar avser regeringen att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. En särskild utredare ska ges i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för en sådan försäkring och för hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Sedan går jag vidare till reservation 21 om sjöfartens behov av forskning och utveckling. En nyckelmening, som jag ser det, är: ”är det angeläget att den nya forskningsmyndigheten Verket för innovationssystem beaktar sjöfartens behov av forskning och utveckling”. Jag tycker att det är tydligt och klart vad regeringen deklarerar. Den säger så här: Regeringen har under det senaste budgetåret inte funnit någon anledning att peka ut några av KFB:s verksamhetsområden som mer prioriterade än andra. KFB, och i framtiden FoU-myndigheten, bör göra bedömningar och anpassa verksamheten efter de förutsättningar som råder.

Det finns dock ett undantag, och det pekar också regeringen ut. Det gäller det avtal som finns mellan svenska staten och fordonstillverkarna om ett samverkansprogram för utveckling av mer miljöanpassade fordon. Det är det enda undantaget som regeringen pekar ut.

Reservation 22 handlar om luftfartens expansion. Där skriver Vänsterpartiet i reservationen: ”Så är inte fallet med nya flygplatser som medverkar till en ytterligare expansion av luftfarten och därmed motverkar möjligheterna att nå miljömålen. Därför bör, som föreslås i motion T641 (v) inga nya flygplatser byggas. Denna uppfattning bör riksdagen ge regeringen till känna.”

Av budgetpropositionen framgår regeringens inställning. Det står: På uppdrag av regeringen har Luftfartsverket gjort ett antal fördjupade analyser rörande flygplatskapaciteten i Stockholm på lång sikt. Utredningen har remitterats, och frågan är för närvarande föremål för beredning.

Vad avser reservation 29 gällande förstatligande av kommunala flygplatser står, som jag ser det, som nyckelmening: ”Flygets ohämmade tillväxt måste bromsas.” För att så ska bli möjligt måste flygplatserna ägas av staten. ”Regeringen bör, som föreslås i motion T641 (v), tillsätta en utredning med direktiv att klarlägga förutsättningarna för ett överförande av de kommunala flygplatserna i statlig ägo.”

I regeringens skrivning framgår bl.a. vad som föreslås för Luftfartsverkets organisation. Regeringen gjorde under hösten 1999 en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur med syfte att belysa rollkonflikter inom organisationen, renodla verksamhetsstrukturen, utveckla verksamheten och därmed öka effektiviteten i luftfartssektorn. Utredningen har

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

lett till diskussioner om Luftfartsverkets organisation. Regeringen har för avsikt att återkomma till dessa frågor.

Längre fram står det också: Luftfartsverket har i en skrivelse i september år 2000 hemställt om vissa ändringar i verkets befogenheter när det gäller bolagsbildning, förvärv av aktier m.m. Regeringen har för avsikt att återkomma till dessa frågor. Det nämns ingenting om de kommunala flygplatserna. Det är tydligt att regeringen tänker återkomma i dessa frågor.

Sedan handlar det återigen om luftfarten. Det gäller de miljöfrämjande åtgärderna, som behandlas i reservation 37. Jag ser som en nyckelmening: "I Sverige tillämpas redan ett system med buller- och avgas-differentierade landningsavgifter. Men, som redovisas i motion T641 (v) är dessa avgifter så låga att de inte har någon miljöstyrande effekt."

I budgetpropositionen redovisas bl.a. trafikutskottets uttalande i samband med regeringens budgetproposition – dvs. den senaste, för 2000 – om att Luftfartsverkets miljöarbete är ambitiöst, men att det är lång väg kvar innan luftfartens andel av skadliga utsläpp och emissioner kan anses acceptabla. Mot denna bakgrund borde Luftfartsverket överväga en generell höjning av avgiftsnivån.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen att Luftfartsverket därefter har sett över och höjt de miljörelaterade luftfartsavgifterna.

Sedan konstateras det också i budgetpropositionen att prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter bör vara oförändrad. Det rör alltså nästa år.

Vad avser Gotlandstrafiken så kommer jag nu till reservation 39. Där säger Vänstern: Vi anser att det statliga ansvaret för Gotlandstrafiken bör ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om färjetrafik. Det finns ett antal sidor i budgetpropositionen som handlar om transportstödet till Gotland och Gotlandstillägget. Det pågår utredningar osv. Det jobbas med frågan.

När det gäller regeringens analys och slutsats står det följande: Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2000 att höghastighetsfärjan fyllde ett resebehov även under lågsäsong. Därför föreslår regeringen en budgetram för Rikstrafikens trafikupphandlingar som möjliggjorde trafik med höghastighetsfärjan även under vinterhalvåret. Ambitionsnivån för Gotlandstrafiken bör ligga kvar även för 2001. Det är tydligt och klart, anser jag.

Min slutsats av Vänsterns alla brasklappar är att budgetpropositionen avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer enbart stöds av Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Härmed yrkas bifall till utskottets hemställan i betänkandet.

Anf. 48 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Ibland måste man erkänna att man är överträffad och har mött sin överman. Den kritik av Vänstern som nyss har levererats överträffar vida vad vi i den borgerliga oppositionen har mäktat med. Det är uppenbarligen inte Vänsterns dag i dag. Detta ska naturligtvis Mikael Johansson ha en eloge för. Den bild som tecknades av Miljöpartiets och Mikael Johanssons agerande i regeringssamarbetet är vacker. Det talas om respekt och solidaritet. Det finns en lojalitet som gör att man inte reserverar sig. Med en sådan koalitionspartner skulle det vara roligt att

bilda regering. Det är ju en berömvärd hållning, också i flera av de sakliga frågorna, som är värd att lyfta fram.

Men om detta förtjänar ett TT-telegram, som vi just nu har hört, så förtjänar en av meningarna att omnämnas i Svenska Dagbladet som ett citat. Det var meningen: ”Om Göran Persson och jag är överens, då blir det resultat”. Det är lite att ta i, naturligtvis, eftersom man då också tar på sig ett oerhört ansvar för områden där inga resultat finns. Men det är uppenbarligen inte Mikael Johanssons val, eller roll, att se till att det blir ett så dåligt anslag till vägarna som vi faktiskt har. Han säger ju: ”Det är inte bilismen det är fel på utan de fossila bränslena.” Det kunde ju jag ha sagt! Faktum är att jag också sade det i mitt anförande tidigare.

Nu vill jag be att Mikael Johansson fortsätter att distansera sig från Vänstern och tar avstånd från att Sveriges vägar skulle vara färdigutbyggda.

Anf. 49 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Huruvida det är Vänsterns dag eller inte ska inte jag bedöma. Jag gjorde en bedömning av hur Vänsterns arbetsinsats i betänkandet har varit.

Vilka regeringar som framtiden har i sitt sköte får vi väl återkomma till. Det beror på valresultat och på vad i så fall borgerligheten – om vi nu ska slå ihop de fyra partierna till en borgerlighet – kan prestera som gemensamma bud till oss, i det fallet. När det gäller vägar kan vi naturligtvis diskutera detta. Vi gör en prioritering av det finmaskiga vägnätet – grusvägarna. Vi prioriterar definitivt inte de stora vägarna och motorvägarna. Där vill vi i stället styra på annat sätt. Vi vill även satsa på järnväg, naturligtvis. Detta kan alltså bli ett komplicerat spel.

Jag kan bara konstatera att Göran Persson hade ett bud och en önskan om att samarbeta med oss efter valet 1998, och det har vi nappat på. Än så länge tycker jag att det går bra.

Anf. 50 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Det känns väldigt spännande med en koalitionspartner som ger en öppning och säger att det än så länge har gått bra, men att det naturligtvis är ett spel och att det finns en fortsättning. När Mikael Johansson som företrädare för sitt parti ger de här signalerna tror jag att det kommer att påverka debatten i framtiden. Vi är i halvlek nu – det är halva mandatperioden kvar.

I och med den här öppningen för åtminstone de mindre vägarna är det naturligtvis intressant att samtala om att tillföra medel så att inte Sveriges vägnät alldeles går över styr.

Fortfarande finns möjligheten att distansera sig från Vänstern och att ta avstånd från påståendet att Sveriges vägar är färdigutbyggda. Det kan faktiskt finnas vägar där också Miljöpartiet tycker att trafiksäkerheten skulle befrämmas av att man tog bort trafikfarliga avsnitt.

Anf. 51 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Vad gäller trafiksäkerheten så pågår en sådan satsning. Näringsminister Björn Rosengren har bl.a. initierat ett program för detta. Det sker en omfattande satsning, också i antal kronor, på området. Det gäller vajerräcken, rensningar av dikeskanter och annat. Det är naturligt-

vis ett arbete som måste få fortsätta. Jag har inte sagt att jag motsäger mig det här. Men man kan naturligtvis diskutera effektiviteten av trafik-säkerhetsarbetet, och även lägga in andra aspekter där vi också som enskilda har ett stort avgörande. Avstå från alkohol i samband med bilkörning! Avstå från droger! Sätt på bältet! Se till att alla i bilen eller fordonet har bälten påsatta! Detta är oerhört viktigt.

Det finns även en annan aspekt, nämligen att jag som förare av ett fordon ska hålla mig till hastigheterna. Dessutom finns det här med vägunderlaget och hur klimatet ser ut för tillfället, dvs. om det snöar eller regnar eller är översvämningar osv. Det finns naturligtvis många olika saker att diskutera.

Jag kan notera att politiken förstås också är ett spel – det håller jag med Tuve om. Jag får väl därför se kritiskt på denna lite välvilliga inställning till mig just nu. I och för sig har jag uppfattat att det även finns andra inom Kristdemokraterna som kanske t.o.m. hade önskat sig ett samarbete med oss i samband med en borgerlig regering redan efter valet.

Anf. 52 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vi har uppenbarligen lite olika sätt att se på samarbetet de olika utskottsområdena emellan. I förra veckan satt vi och röstade på ett stort antal reservationer i miljö- och jordbruksutskottet som Miljöpartiet väckt.

Vänsterpartiets inställning är att vi har kommit överens om budgeten. Vi står fast vid alla de siffror som finns där. Ingen av våra motioner eller de reservationer som vi har fullföljt motionerna med ändrar på något av det ekonomiska innehållet i budgeten. Vi betraktar samarbetet som tämligen stabilt.

Men samarbetet innebär ju inte att man ska utplåna sig själv som parti! Vi har en uppgift som jag antar att även Miljöpartiet – eller åtminstone dess väljare – anser att Miljöpartiet bör ha i att driva opinion och att gå vidare. För vår del handlar det om att öka rättviseperspektivet och att göra miljöperspektivet mer kraftfullt. Det gäller också arbetstidsfrågan osv.

Men detta innebär inte att vi inte står fast vid det som vi har kommit överens om. I det sammanhanget skulle jag nog inte säga att vår lojalitet gentemot regeringssamarbetet är mindre än den som Mikael Johansson precis själv redovisade. Vi har inte erbjudit vår hand till den andra sidan, och har inte för avsikt att göra det heller.

Det kan tyckas lite märkligt att man använder större delen av sin talartid till att redovisa och gå igenom vad ett annat parti företräder. Jag tror att en och annan av Miljöpartiets väljare hade tyckt att det var intressant att veta på vilket sätt Miljöpartiets partiprogram bättre kan utvecklas för att kunna tillämpas på den trafikpolitik som förs och den trafiksituation som finns i dag. Jag trodde att det fanns vissa skillnader och lite mer att göra.

Men jag har inget emot att ni uppmärksammar vad vi gör. Ni får gärna ansluta er till den höga miljöambition som vi har redovisat i våra reservationer.

Det är anmärkningsvärt att t.ex. fritidsbåtarna ska stå utanför och inte betala sina egna kostnader. Jag får återkomma i nästa inlägg.

Anf. 53 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag talade om vad jag har hanterat i mitt utskott, Karin Svensson Smith. Hur andra utskottsledamöter från Miljöpartiet agerar får de vänsterpartister som sitter i de utskotten ha åsikter om. Det kan ske via kammaren här eller på något annat sätt. Det här samarbetet handlar inte bara om siffror i budgeten. Det handlar också om sakpolitiska frågor. Det finns olika inriktningar som redovisas i regeringens budgetproposition. Vi har haft möjligheter att ha åsikter om detta innan det kommer till riksdagen. Det har jag haft, och jag utgår ifrån att Vänstern också har haft det.

Det här betänkandet handlar om det som vi gemensamt har kommit fram till i olika frågor. Sedan måste det självklart vara så att när jag talar till väljarna ska jag kunna redogöra för vår partipolitik. Jag försökte naturligtvis smyga in det här genom att redovisa vår syn på skatteväxling, dvs. att öka skatterna för det här miljövidriga bränslet. Jag försökte även att ange att vi prioriterar de finmaskiga näten och inte är så pigga på att göra stora motorvägsutbyggnader. Jag försökte smyga in det på ett, tror jag, inte så stötande sätt, vilket jag tycker att det är om man pekar ut det via en reservation.

I t.ex. arbetstidsfrågan har Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet kommit fram till att vi inte är överens. Där har vi ett öppet fält att agera, och då måste vi kunna göra det också.

Jag tycker att jag har redovisat de förslag som partiet tycker är angelägna och som vi har drivit den här mandatperioden och tidigare mandatperioder.

Anf. 54 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vi står fast vid detta. Jag menar att vi i Vänsterpartiet har en skyldighet att redovisa våra ställningstaganden i de frågor där vi inte har gjort överenskommelser.

En fråga som inte är särskilt behandlad i det här betänkandet handlar om det som kallas för Cardiffprocessen, som statsminister Göran Persson tagit initiativ till inom ramen för EU. Där menar man – vilket jag tycker är mycket riktigt och klokt tänkt – att ska man någonsin få en hållbar utveckling måste miljöansvaret integreras i alla sektorer i samhället. Det kan inte vara så att man ena dagen diskuterar miljöfrågorna och är överens om att minska volymen av transporter och nästa dag står i talarstolen och säger att vår uppgift är att hitta finansiering för att öka densamma. Då kommer vi aldrig att nå miljömålen. Det är faktiskt tyvärr den utvecklingen vi ser framför oss just nu. Miljöbelastningen ökar.

Då ser vi det som vår uppgift att försöka ta Göran Perssons ord på allvar och så gott vi kan fundera ut hur miljöansvaret kan integreras när det gäller flyget och när det gäller vägtransporterna. Vad kan vi här i riksdagen göra för att lasta om transporter till järnväg och sjöfart? Det är en ambition som uttryckts många gånger, men verkligheten ser inte alls ut på det viset. Jag tror att man ska använda det mandat man har fått av väljarna att driva på utvecklingen. Sedan är det en annan sak att man står för de överenskommelser man har gjort. Jag tror inte att man på något sätt kan misstänka oss för att inte göra det.

Prot. 2000/01:41

6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Anf. 55 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det är naturligtvis viktigt att försöka få fram vad vi kan göra. Men när det gäller budgetpropositionen har vi ju tillsammans alla tre haft den möjligheten via ett förhandlingsarbete. Då är det rimligt att vi framför våra krav i de förhandlingarna. Om vi inte får igenom dem bör vi naturligtvis stå för uppgörelsen. Vi kan naturligtvis i alla lägen peka på vår partipolitik gentemot väljarna, men väljarna måste kunna se att detta är det gemensamma resultatet. Det finns acceptans för detta under de förutsättningar som råder och i det parlamentariska läge som vi har i dag där vi har gett Socialdemokraterna möjlighet att regera. Då är det detta som gäller. Då bör vi kunna vara solidariska mot varandra och inte lägga fram reservationer om sådant som jag tycker uppenbart strider mot vad som står i budgetpropositionen.

Anf. 56 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag ska väl inte lägga mig i det familjegräl som har uppstått i den rödgröna verksamheten. Men det är klart att det var ett våldsam samt frontalangrepp som gjordes här från talarstolen på den ena parten. Jag tror nog att detta kan lösas på något sätt. Näringsministern som har ett stort och brett departement får väl hitta något medlingsinstitut som kan hjälpa till.

Jag har ett par små synpunkter på Mikael Johanssons sympatiska inlägg. Den ena gäller detta att om statsministern och han tar tag i det, så blir det mer. Jag vill ändå påstå att det mest akuta är vägfrågan. Då räcker det inte ens med tjälsäkring, som regeringen numera har lärt sig både uttala och skriva. Från skogslänen kommer besked om att man ställer in bilarna eftersom vägarna inte klarar en transport just nu. En del sågar är färdiga att permittera.

Jag tror att det är så akut att en och annan järnvägssatsning möjligen får stå tillbaka. Vi får väl erkänna att vi inte har pengar till allt. Vi i Folkpartiet har sagt att det är mer bråttom att åtgärda bristfälliga vägar som håller i gång näringslivet än att göra en och annan långsiktig investering som kan dröja.

Anf. 57 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det är kanske så att det, mer eller mindre öppet, alltid pågår familjegräl. Elver Jonsson får se vad det kan bli för familjegräl i framtiden och försöka förebygga dem. Det är ganska tydligt att det finns möjligheter till det. Jag kan inte tolka det på annat sätt när vi tittar på hela utgiftsområdet.

Vi fick ett brev från landshövding Georg Andersson i höstas. Där skrev han om de aviserade insatserna för ökad bärighet på det regionala vägnätet. Han beskrev läget och sade att de regionala planer som finns är viktiga för att de ska kunna uppfylla det mål de har när det gäller bärighetsåtgärderna. Därför tyckte de att detta borde prioriteras i den medelsfördelning som ska ske för nästa år. Jag tycker att vi har uppfyllt detta. Jag tror att Georg Andersson kan vara nöjd i dag. Han kan faktiskt se nästa år an med tillförsikt.

Anf. 58 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tror att vi kan vara överens om att Mikael Johansson just nu leder *fair play*-ligan bland de tre samverkande partierna. Det unnar jag honom väl.

Men det finns en sak som utvecklas alltmer som jag tror är principiellt viktig för oss parlamentariker. Det är att det kommer företrädare för en majoritet med låsta mandat på grund av att man har gjort överenskommelser i slutna rum i Rosenbad. Det kan säkert vara bra saker som man kommer överens om. Men jag tror att det är mycket olyckligt på lång sikt, fru talman. Det reducerar riksdagens möjligheter att både bereda och påverka ärenden. Jag tror också att folkviljan i förlängningen kan fara illa av att alltför mycket sker i de slutna rummen. Det skulle ju innebära att utskotten och den öppna debatten här är passerad när vi kommer fram till avgörande och beslut.

Anf. 59 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vill nog inte hålla med om det. Debatten förs ju i offentligheten. Vi i trafikutskottet har bl.a. uppvaktats i olika sammanhang när det gäller t.ex. situationen för skogslänen i Norrland.

Att det sker överenskommelser i s.k. slutna rum skiljer sig väl egentligen inte från Elver Jonssons sätt att agera. Det är väl självklart att vi i de här tre partierna sätter oss ned och snackar om hur vi ska hantera den situation vi har. I det här läget har vi fått fram mer pengar till grusvägar, och det är positivt. Vad spelar det egentligen för roll hur det har skett? Det viktigaste är väl resultatet, som jag ser det. Det är ju det folk efterfrågar. Därför tror jag att Georg Andersson kan vara nöjd med dagens överenskommelse och morgondagens beslut.

Anf. 60 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Utan att vara elak vill jag säga att det var ett gott försök att göra Miljöpartiet mer statsmannalikt, Mikael Johansson. Jag tror att det är flera här i kammaren som tycker att det är intressant att ni försöker vinnlägga er om den profilen. Vi är väl några i trafikutskottet som har funderat på om Miljöpartiet tonar ned sin profil till den grad att det gränsar till utplåning. Men jag utgår från att ni har kvar en del ambitioner och kommer att driva de frågorna.

När det gäller att åstadkomma ett grönare och mer miljöanpassat transportsystem har Miljöpartiet och Centerpartiet en hel del gemensamt. Jag skulle vilja ställa två frågor till Mikael Johansson.

Hur ser han på den misshushållning som nu pågår när det gäller vägkapitalet? Miljöpartiet liksom Centerpartiet värnar ju resurshushållning. Jag utgår från att vi gör samma bedömning av att det nu är kapitalförstöring som äger rum när vi låter vägarna bli så fruktansvärt sönderkörda som de blir runt om i landet. Delar Mikael Johansson min och Centerpartiets uppfattning att det är dålig hushållning med vägkapital att vi inte underhåller våra vägar bättre och ser till att de håller långsiktigt? Det blir ju högre kostnader på längre sikt om vi inte gör det. Det var den ena frågan.

Den andra handlar om Öresundsbron, som Mikael Johansson berörde i sitt inledande inlägg. När beslut om Öresundsbron fattades var en av utgångspunkterna att bron skulle vara självfinansierande, dvs. att trafiken

över bron skulle betala för brobygget. Den utgångspunkten har ju ändrats en del under resans gång. Nu får tågtrafiken i hela landet vara med och betala. Det drabbar tågtrafiken i hela landet genom de höjda banavgifterna. Samtidigt kan vi också se att biltrafiken och inkomsterna från biltrafiken minskar eftersom vi hade *an all-time low* härom veckan när biltrafiken inte ens nådde upp till 6 000 fordon. Är det inte rimligt, Mikael Johansson, att i det här läget belysa hur Öresundsbrons ekonomi ser ut och hur man ska klara det? Nu finns ju bron där och måste hanteras på något sätt.

Anf. 61 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Vad gäller ekonomin för Öresundsbron hade vi ett betänkande efter en proposition i våras. Då hade vi möjlighet att debattera och djupgående analysera detta. Jag förutsätter att regeringen i fortsättningen kommer att redovisa detta till oss här i riksdagen. Det är naturligtvis en viktig sak.

Sedan är det ju så att principerna inte har ändrats, utan snarare förutsättningarna, vad gäller Öresundsbron. SJ hade uppdraget att bekosta överfarten. Men då var persontrafiken så att säga inbegripen med nuvarande Banverket. Sedan dess har det skett en delning. Det har skett även i Danmark. Då är det ju rimligt att det blir ett annat utfall av den princip som då fastställdes i beslutet. Jag utgår från att Centern inte kan tänka sig någon annan modell. Eller hur tänkte Centern när SJ fick uppdraget att ta kostnaden för bron? Hur skulle det gå till om det inte skulle göras genom att SJ tog ut det via det man får in i form av vinst från de väl trafikerade linjerna eller genom att SJ tog ut det över hela landet generellt i biljettpriset? Detta utgår jag från.

Vad gäller kapitalförstöring måste väl Sven Bergström från Centern vara ganska nöjd med nästa års budget. Vi nästan fördubblar anslagen för att minska kapitalförstöringen och ge människor i glesbygden möjlighet att åtminstone inte ha njurbälte på sig utan bara bilbälte.

Anf. 62 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag tar det senare först. Det är ju dessvärre så, Mikael Johansson, att man inte ens börjar återta en del av det nedkörda vägnätet. Man kan i bästa fall hålla stånd med de anslagsnivåer som regeringen och Miljöpartiet nu anger. Det vet naturligtvis Mikael Johansson. Han var ju med i Burträsk när vi hade ett grusvägsseminarium. Han var ju med när vi i trafikutskottet åkte runt i landet och hörde vittnesmål från vägverksföreträdare, företagare och kommunala företrädare om hur vägstandarden degenererar. Det är misshushållning. Det är dålig resurshushållning. På den punkten borde Centerpartiet och Miljöpartiet kunna vara överens. Man ska inte misshushålla med resurser på det här sättet. Alla jag har talat med är överens om bedömningen att det vi underlåter att göra i dag blir dyrare om några år. Det är en dålig politik.

Det är inte någon bra modell – det måste väl också Mikael Johansson medge – när Inlandsbanan och alla andra banor runtom i landet får vara med och bekosta Öresundsbron som man över huvud taget inte har en chans att trafikera. Arlandabanan är ett annat exempel. SJ redovisade dessvärre aldrig hur man hade tänkt sig att täcka kostnaderna för det här. Man redovisade aldrig om man skulle göra det i prislappen för trafike-

ringen av bron eller om man skulle slå ut det över hela landet, så det har vi faktiskt inget facit över. Principerna har inte ändrats, utan förutsättningar, säger Mikael Johansson. Javisst är det så. Men det är en väldig olycka att man nu ska slå ut det här så att det får negativa effekter för järnvägstrafiken i hela landet.

Anf. 63 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det var i och för sig så att SJ inte redovisade hur man skulle gå till väga. Men frågan kvarstår: Vad hade Centern för modell för hur det här skulle fördelas?

Sedan är jag glad över att Sven Bergström tog upp det besök vi gjorde i Burträsk, där Vägverkets representant påvisade ett annat sätt att bedriva arbetet kring underhåll, bärighet och rekonstruktion av grusvägar. Det finns kanske andra metoder än de traditionella som varit gängse hittills. Därmed får man också ut en större effekt av de ytterligare pengar på närmare en miljard som nu anslås för nästa år till det här ändamålet.

Jag ser fram emot att Vägverket kan klara uppgiften på ett mycket bättre sätt än vad man har gjort förut. Man ska kunna göra åtgärderna mycket mer kostnadseffektiva. Då blir också andelen åtgärdade mil större i förhållande till det traditionella.

Anf. 64 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Vendettan på vänsterflygeln är i och för sig intressant. Pågår den under en längre period kan vi kanske höja tittarsiffrorna när det gäller riksdagsdebatterna, och den såpa som det håller på att utvecklas till kan kanske bli intressant framöver. Men det leder ändå till frågan om vilken grund regeringens politik egentligen vilar på. Det kan naturligtvis inte vi som tillhör oppositionspartierna svara på. Men frågetecknet tycker jag själv är ganska berättigat.

Mikael Johansson tar ansvar, säger han, för resultaten av den förda politiken. Det är väl rimligt att man gör det. Det är ett hedervärt sätt att deklarerat det på. I utskottsskrivningen erkänner majoriteten att det är för lite pengar, att det är otillräckliga anslag som ges. Åtgärderna som krävs kommer inte att kunna fullföljas i den omfattning vi alla hade önskat.

Näringslivets krav på att året runt kunna få sina råvaror fram till industrierna kommer vi inte heller nästa år att kunna uppfylla. Vi tappar effektivitet i de här olika branscherna.

Men, Mikael Johansson, ett av era språkrör har i ett uttalande vid ett tillfälle då jag själv var med sagt att Miljöpartiet inte accepterar en enda meter ny asfaltväg i Sverige. Mikael Johansson har inte uttryckt det lika drastiskt. Är det så att ni inte ens vill bygga bort alla de olycksfallor som vi i dag ändå är medvetna om finns och som kräver nybyggnation för att vi gemensamt ska kunna angripa det tappade målet att uppnå nollvisionen? Det är viktigt, Mikael Johansson, att ni deklarerar var ni står i de här frågorna och inte bara säger att ni är nöjda med resultatet och att ni litar på utvecklingen framöver och på det samarbete som uppenbarligen inte är så stabilt som man vill göra sken av.

Anf. 65 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag får tacka för att jag anses kunna höja tittarsiffror och konkurrera med de såpor som finns på televisionens olika kanaler. Jag

tror väl i och för sig inte att jag ensam klarar av det. Jag får väl hämta hjälp från kammaren. Men, som sagt, det är inte därför jag är här. Jag hoppas att jag mer kan svara på den politiska frågeställningen angående det antal meter asfalt som skulle behövas eller inte behövas.

Vi har inte i samband med vår partipolitik sagt: Inte en enda meter asfalt till. Asfalt kan läggas på olika ställen. Det kan göras på olika sätt. Det kan vara olika bredd och olika längd. Vi har aldrig uteslutit en enda meter asfalt till. Detta kommer att ske. Den princip som har redovisats här är inte något som jag eller någon annan bland miljöpartisterna egentligen ska kunna hävda. Det kommer att gå ett antal hundra miljarder till olika investeringar i samband med detta. Det kan vara av olika skäl. Trafiksäkerhet är ett. Det måste accepteras. Det kan vi ibland tycka är positivt.

Det viktigaste i det här sammanhanget vad gäller trafiken är framför allt att vi har ett miljöstyrande sätt via den ekonomiska politiken, dvs. att vi höjer skatterna på miljövidriga bränslen, fossila bränslen. Det är den viktigaste signalen. Det var det jag också nämnde i mitt anförande.

Anf. 66 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Det hade kanske varit snyggare om Mikael Johansson hade tagit upp tråden om vad ett av era språkrör säger. Om Mikael Johansson vill göra sig statsmannalik som Sven Bergström säger – Mikael Johansson klär bra i den rollen – innebär det inte att man utan vidare kan säga att vad våra partiföreträdare, eller i detta fall ett språkrör, säger saknar betydelse för den realpolitik vi driver i kammaren.

Uttalandet är fällt vid ett offentligt tillfälle i Sveriges television där jag själv var med. Jag förmodar att när man gör sådana utfästelser måste partiet stå bakom en sådan politik. Uttalandet i sig är bekymmersamt för mig. Det blir inte mindre bekymmersamt att Mikael Johansson förnekar att det har politisk realitet. Det skulle kunna leda till sluttanken att Mikael Johansson är på väg att ompröva partiets politik och se till att det blir mer pengar till satsningar för att klara åtgärderna. Låt oss hoppas att det inte ska ske genom ytterligare uttag av miljöavgifter, höjda bränsleskatter o.d. Då motverkar vi det goda syftet att hjälpa vårt näringsliv att bli konkurrenskraftigt på den internationella marknaden.

Anf. 67 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag får ta på mig rollen att på ett statsmannalikt sätt försöka tillrättavisa språkröret. Partiet har gjort en tydlig redovisning i framför allt inriktningspropositionen för den planperiod som nu pågår. Det var ett antal miljarder till den nationella plan som finns från Vägverket. Vi har inte uteslutit sådana satsningar i vår politik, varken för ett antal år sedan eller i dagsläget.

Anf. 68 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag har tappat rösten, men jag ska ändå försöka göra mig hörd.

Ärade riksdagsledamöter! Vi som är här vet naturligtvis vilken stor betydelse väl fungerande transporter och en väl fungerande infrastruktur har. Vi vet också att under 90-talets krisår tvingades staten spara på en rad viktiga områden. Transportpolitiken var inget undantag. För att klara

prioriteringarna i utbildning och sjukvård av god kvalitet var det nödvändigt med besparingar i budgeten för transportinfrastrukturen. Men ambitionen från regeringens sida har under krisåren varit att säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och samtidigt stötta och påskynda utvecklingen av nya tekniska lösningar för att öka säkerheten, förbättra miljön och effektivisera transportsystemen.

Budgeten för år 2001 som riksdagen ska fastställa i morgon innehåller ett antal satsningar. För år 2001 ökar regeringen vägenslaget med sammanlagt 830 miljoner kronor. För de anslagsposter som direkt berör den statliga väghållningen, investeringar och drift, underhåll och rekonstruktion, ökar anslaget med ca 1,6 miljard, eller med 18 %.

Regeringen har ökat den anslagspost i väghållningsanslaget som finansierar bärighetsåtgärder från 1 143 miljoner kronor år 2000 till 2 004 miljoner för år 2001. För att skapa förutsättningar för att få en ökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion har man gjort denna höjning.

Sverige är trots allt fortfarande världens trafiksäkraste land. Risken för att dödas eller skadas svårt i trafiken minskar stadigt i förhållande till trafikutvecklingen. Det visar den senaste statistiken. I början av 1999 konstaterade jag att trafiksäkerhetsutvecklingen inte stämde överens med den av riksdagen antagna nollvisionen. Regeringen tog därför flera initiativ för att förbättra situationen. Det finns självklart fortfarande mycket att göra.

Den pågående satsningen på riktade trafiksäkerhetsåtgärder fullföljs. De projekt som har särskild trafiksäkerhetsinriktning ska genomföras med högsta prioritet. Regeringen har även genom omprioriteringar av medel från administration och sektorsuppgifter skapat en särskild anslagspost för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på ca 400 miljoner kronor fr.o.m. år 2000. Dessa medel ska användas för att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker. Det görs inom ramen för regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet.

Ingen regering har tidigare satsat så mycket på trafiksäkerheten som den nuvarande.

Sverige behöver en väl utbyggd transportinfrastruktur i hela landet, inte bara av trafiksäkerhetsskäl utan också för att nå målen om ökad tillväxt och sysselsättning. Näringslivet behöver självklart bra vägar och järnvägar för sina transporter. Till detta kommer att arbetsmarknaden förändras. Människor behöver pendla längre sträckor varje dag för att komma till sitt arbete. Även detta kräver en väl fungerande infrastruktur.

I Stockholmsområdet handlar det om att trängseln på vägarna och i kollektivtrafiken måste minska. Stockholmsområdet är en tillväxtregion. Det är en tillväxt som kan komma att stanna upp om inte infrastrukturinvesteringarna följer med denna utveckling.

Jag för nu en diskussion med mina partikamrater i Stockholm om nödvändiga åtgärder. Regeringen avser att tillsätta en Stockholmsberedning som får till uppgift att vara ett organ för att finna långsiktiga lösningar för både stat och region. Den ska ha en aktiv dialog med regionala och lokala företrädare och den ska till regeringen lämna förslag till förbättrade insatser inom samtliga trafikslag. Förslagen ska också beakta näringslivets behov.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

Gällande Stockholm kommer jag också inom kort att förelägga regeringen ett antal förslag på både väg-, järnvägs- och flygsidan.

Vi har också inom regeringen kommit överens om att lägga fram en infrastrukturproposition tidigt i höst. Vi lägger fram en proposition som tar avstamp i de transportpolitiska målen.

Jag vill ha en inriktning mot ett hållbart transportsystem som medger en positiv regional utveckling. Därför måste arbetet med den infrastrukturpolitiska propositionen samordnas med regeringens övriga politik på området såsom bl.a. den regionalpolitiska propositionen, klimatpropositionen och miljömålspropositionen. Regeringen kommer även under mandatperioden att återkomma till riksdagen med förslag på hur vi ska kunna återhämta de väg- och järnvägsprojekt som har senarelagts till följd av 90-talets krisår.

De anslag som i dag kan avsättas i budgeten för infrastruktur räcker inte till om vi ska genomföra de långsiktiga planer som riksdagen har lagt fast. Skälet är att vi måste hålla oss inom befintliga utgiftsramar. Därför vill jag nu pröva möjligheten till alternativ finansiering av ett antal större projekt för att kunna genomföra mer effektiva och förhoppningsvis billigare investeringar, sådana som redan ligger i planerna och som skulle kunna genomföras snabbt. Jag pratar nu om en svensk modell av partnerskapsfinansiering. Alternativ finansiering av väg och järnväg måste ges ett mervärde. Den svenska partnerskapsmodellen blir därför en utmaning för näringslivet. Den ställer även höga krav på staten som beställare. Jag vill betona att med partnerskapsfinansiering är det fortfarande staten som äger vägar och järnvägar, och de transportpolitiska målen är lika höga.

I den rapport som har utarbetats av Näringsdepartementet lämnas tre förslag till pilotprojekt. Det är E 4 Uppsala–Hedeby, det är norrortsleden och det är västkustbanan. Min avsikt är att låta pröva om dessa projekt kan sättas i gång som partnerskapsprojekt. Vägverket och Banverket ska få i uppdrag att inleda en upphandling av pilotprojekten. Parallellt tillsätter vi en delegation för att samordna, utveckla och utvärdera arbetet. Innan upphandling sker återkommer jag till riksdagen med förslag till erforderliga bemyndiganden.

Fru talman! Jag talade nyss om förslaget till partnerskapsfinansiering som en utmaning för det svenska näringslivet och för staten som beställare. Men den utmaning som vi tillsammans står inför är avsevärt större. Den består i att upprätthålla och utveckla den svenska infrastrukturen. Den kan ske genom att använda ny teknik för att öka framkomlighet och säkerhet, genom att underhålla och rekonstruera befintlig infrastruktur och genom att bygga ny infrastruktur när så krävs för att vi ska kunna svara upp mot målet om säkra och goda kommunikationer i hela landet.

Fru talman! Låt mig nu kort gå över till sjöfarten. Jag anser att det är viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och skapa ett positivt klimat för denna näring. Detta gäller inte minst färjesjöfarten. Målsättningen är att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor. Det samlade stödet bör därför utökas till att omfatta även färjenäringen.

En översyn av frågan om lastsjöfartens och färjenäringens villkor har skett, och den är nu klar. Jag fick i dag ta del av det förslag som utredaren Anders Lindström har kommit till. Låt mig bara säga att nu ska förslaget dels remissbehandlas, dels diskuteras i en hearing, och därefter

avser regeringen att återkomma med förslag under våren. Det ligger också i linje med de diskussioner vi har haft i vårpropositionen.

Låt mig avslutningsvis, fru talman, konstatera att det behövs mer pengar till infrastrukturen. Det är inte heller svårt att konstatera att det behövs mer pengar till skolan, till äldreomsorgen och till kulturen. Det svåra är att prioritera och göra en rimlig avvägning såväl mellan olika sektorer som inom varje sektor. Den prioriteringen är både regeringens och riksdagens ansvar.

Regeringen och riksdagens majoritet har här gjort sina prioriteringar. Oppositionen har inte klarat av detta. Det framgår inte minst av denna debatt. Den oförmågan blir, som jag sade, tydlig i denna debatt. Det handlar väldigt mycket om allt åt alla och överallt. Där kan man säga att generositeten är väldigt stor. Men just att göra denna avvägning, att komma till ett samlat grepp och säga att "så här vill vi göra", har man inte förmått.

Min fråga är: Inom vilka områden vill ni skära ned för att finansiera era förslag? Det måste tydligt framgå här i debatten. Om och när ni tvingas prioritera inom denna sektor, måste man ställa frågan: Vad står då överst på denna lista? Här har majoriteten lyckats göra avvägningar, och vi är ense, men det har inte oppositionen lyckats med. Ni måste tala om var ni tar era pengar.

Anf. 69 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Näringsministern avslutade med att beklaga oppositionens oförmåga. Det har han naturligtvis rätt att göra i en sådan här debatt. Men om Björn Rosengren bemödar sig att läsa våra motioner kan han konstatera att vi faktiskt avsätter mera pengar till det här området – i Centerns fall 2,4 miljarder kronor mera – och att det är en balanserad budget. Vi tar bl.a. från arbetsmarknadsområdet för att avsätta mera pengar till transportsektorn. Björn Rosengren behöver inte känna någon oro för det. Det är ett väl avvägt budgetförslag, och det är också balanserat. Vi tänker inte störta statsfinanserna i fördärvet igen.

Björn Rosengren hänvisar hela tiden till att det har varit nödvändigt att hålla igen på transportsektorn för att vi har haft en dålig ekonomi, att statsfinanserna har varit i dåligt skick. Det har de varit, men det håller inte att hur länge som helst hänvisa till detta.

Som jag har sagt tidigare, sade man redan för tre år sedan, då statsfinanserna började rätta till sig tack vare att Centern och Socialdemokraterna samarbetade om att få statsfinanserna i balans, att man skulle tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna så att eftersatt underhåll kunde börja tas igen och rekonstruktion av vägnätet forceras liksom satsningar på höjd bärighet. Man sade också att 190 miljarder skulle avsättas under tioårsperioden. Sedan dess har vi ju tappat runt 5 miljarder kronor. Det är alltså en nedprioritering, om jag förstår saken rätt.

Jag skulle gärna vilja ha näringsministerns besked: Är det inte rimligt, när vi ser att det är dålig hushållning, att avsätta mera pengar nu i stället för att det ska kosta mer om några år?

Jag ska också säga några ord om IT-frågorna. I förra veckan kom rapporten från Peter Roslund som visade det Centern hela tiden har befarat, att det inte blir 97–98 % av svenska folket som får bredbandsupp-

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

koppling våren 2002, som näringsministern har sagt. Det blir i bästa fall 80 %. Hur tänker näringsministern hantera det, om han menar allvar med ett informationssamhälle för alla, som var rubriken på propositionen i våras?

Anf. 70 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Får jag börja med att säga att det är detta som oroar mig, dvs. när man säger att man nu ska satsa, som Centern 2,4 miljarder mer på vägarna, och att man ska ta det från arbetsmarknaden. Här tänker man alltså inte göra någonting, utan här har man balans osv. Men jag oroar mig för de arbetslösa. 2,4 miljarder på arbetsmarknadens budget är väldigt mycket pengar. Jag skulle kunna räkna upp hur många åtgärder det är. Jag skulle också kunna räkna upp hur mycket jobb det skulle skapa. Det är just detta som oroar mig.

När det gäller frågan om budgeten är det sant att riksdagen fastställde en planeringsram som innebar 190 miljarder på tio år. Men när man har hanterat det i budgeten är det nu en eftersläpning på 5 miljarder. Som jag sade i mitt anförande, kommer regeringen under denna mandatperiod att återkomma till hur vi ska hantera denna eftersläpning. Det är mitt svar. Det är under den tid som är kvar av mandatperioden som jag, förhoppningsvis, är ansvarig i detta avseende. Därför kan jag bara svara så.

När det sedan gäller att vi ska avsätta mer pengar och att det är kapitalförstöring, delar jag den uppfattningen. Det är klart att en väg som inte underhålls på rätt sätt under en längre tid blir dyrare att återställa. Därför är det så viktigt att vi nu kommer i gång med att tidigarelägga det som är senarelagt, men också att vi tillser att vi får fram en proposition som beskriver den nya planeringsperioden.

Sverige är det främsta landet inom IT-området, inte minst när det gäller infrastrukturen. Det jag har gett besked om tror jag också kommer att hålla, eftersom det inte bara handlar om att klara ut frågan om bredband. Centerns förslag skulle leda till att det tar 10–15 år att gräva ned alla dessa kablar i fjäll och på marker som man ska vårda. Vi har valt en annan teknik, som är mycket billigare och mycket bättre.

Anf. 71 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag tycker att näringsministern försöker komma undan sitt löfte om 97–98 % våren 2002. Det blir ju inte så, utan i bästa fall 80 %. Då förutsätter det att kommunerna ska lätta på börsen och klara väldigt mycket.

Kommunalrådet i Hudiksvall, som kämpar för att få budgeten att gå ihop, har nu lyckats pressa ut 18 miljoner kronor i den kommunala budgeten för att bygga ut, och ändå räcker det inte till.

Han säger om förslaget från Roslund att det är rena snurren. Kommunikationsdirektören i länsstyrelsen har ungefär samma åsikt.

Det håller inte, om man vill ha ett informationssamhälle åt alla, att förlita sig på marknaden och vältra över kostnaderna på fattiga kommuner.

När det sedan gäller vägarna vill jag säga att jag tycker mig känna igen ett ord i näringsministerns svar, nämligen ”återkomma”. ”Vi återkommer” är ett stående besked när näringsministern pratar. Det är mycket prat men väldigt lite resultat. Det är mycket retorik men väldigt lite

praktik. Så här sade man också för tre år sedan: Vi återkommer lite senare; vi ska prioritera. Men näringsministern medger ju att det är miss-hushållning att låta vägnätet gå ned sig och förfalla. Det kommer att kosta mer pengar längre fram.

I en vanlig hushållsbudget lär man sig att man inte ska vältra över kostnader så att de blir större utan hellre ta dem i dag. Nu har vi haft en högkonjunktur. Vi har statsfinanser i balans. Då är det väldigt klokt att göra det nu och inte vältra över det på morgondagen.

Anf. 72 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Än en gång: Vi har under de cirka två år som regeringen har regerat tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet klarat av det viktigaste och det som är grunden för att vi nu känner att vi börjar få bättre ekonomi, och det är arbetsmarknaden. Ingen här – i varje fall ingen som inte tillhörde denna samverkan – trodde att vi skulle klara detta. Nu har vi gjort det. Vad händer nu?

Jo, nu säger Lars Björkman från Centerpartiet att vi ska ta vägarna direkt och göra något väldigt snabbt. Vi tar 2,4 miljarder kronor från arbetsmarknaden. Det tror jag faktiskt är lite dålig ekonomi, och det är heller inte speciellt bra socialt.

Jag delar uppfattningen att vägnätet måste återställas till något bättre. Vi ska göra det. Jag har också meddelat här att vi kommer att titta på om vi kan tidigarelägga det som är senarelagt. Jag har också sagt att vi inom regeringen är överens om att vi ska lägga fram en proposition tidigt i höst. Då ska vi klara ut det som vi måste ta i längre fram.

När det sedan gäller frågan om IT vill jag nog påstå att jag tror att det jag har lovat också kommer att äga rum. Men det kommer inte att äga rum på det sätt som Lars Björkman talar om, dvs. att vi ska dra kablar överallt. Det har jag heller aldrig sagt. Vad jag har sagt är att man får välja olika tekniker.

Jag kan bara säga att det som sker i dag är en oerhörd explosion när det gäller mobiltelefonnätet och inte minst när det gäller UMTS – den tredje generationens mobiltelefonnät. Det kommer kanske att lösa detta mycket snabbare. Det går kanske inte snabbare än vad jag har lovat, men jag är övertygad om att det kommer att ske däromkring. Låt oss återkomma till den debatten.

Centerförslaget om 60–80 miljarder är inte trovärdigt på något område.

Anf. 73 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Jag vet inte vem av oss som blev mest bekymrad – Sven Bergström över att bli kallad Lars Björkman eller jag över att bli kallad centerpartist. Det är inte särskilt hedrande omdömen för någon av oss, sannolikt.

Fru talman! Vi har passerat den politiska halvleken i innevarande mandatperiod. Det var med spänning vi såg fram emot näringsministerns besök här i kammaren och i dagens debatt. Jag kan bara konstatera att det var mera intressant innan ministern hade talat än vad det var efteråt därför att innehållet inte var så härresande spännande. Det var mycket om att vi måste se framtiden an.

Mantrat vad det gäller infrastrukturpropositionen får nu en ytterligare förlängning, men låt mig bara beskriva oron över tidpunkten. Ministern säger att propositionen ska komma tidigt i höst. Vi hade en byggmästare hemma som hade för vana att avsiktligt utelämna året när han skrev slutdatum för färdigställning av byggen. Han ville alltid kunna gardera sig om bygget inte blev färdigt rätt år. Jag skulle önska att ministern preciserade detta, med tanke på alla de förskjutningar som har varit. Vilket årtal gäller det? Då får vi veta att det verkligen finns en tidsplan för detta.

Ministern har angripit oppositionen. Vi sägs vara ansvarslösa. Jag kan bara instämma i vad Sven Bergström tidigare sade: Vi har redovisat varje krona i de budgetförslag som vi har lagt fram. Att vi har lyckats bättre än vad socialdemokraterna och regeringen har gjort med att ta fram pengar just till vägar kanske beror på att vi är mera ambitiösa när det gäller dessa frågor. Vi drar ned på skattesidan i övrigt för att klara dessa bitar.

Vi är också beredda att, precis som vi anvisar, sälja ut statliga egendomar, t.ex. Telia. Det har vi redan inlett. Vi har också sagt – det gjorde jag i mitt inledningsanförande – att vi är beredda att bolagisera Vägverkets produktion för att så småningom privatisera den. Vi kan tänka oss att sälja ut Arlanda och andra storflygplatser.

Jag tycker att ministern skulle ägna lite uppmärksamhet åt sina parti-bröder, som i ett antal motioner har svävat ut över en stor rad objekt som också kostar pengar. Det kan vi kanske få en kommentar till.

Anf. 74 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Självklart är det 2001. Det är inte tidig höst nu. Nu är det närmare vintern. Jag trodde att Lars Björkman hade den förmågan att han förstod det.

När det gäller den budget som moderaterna lägger fram vill jag säga att det självklart är lätt att säga att vi nu ska satsa 3 miljarder eller mer på vägar om man samtidigt tar pengarna någon annanstans ifrån. Centern tar pengarna från arbetsmarknaden, och moderaterna tar pengarna någon annanstans ifrån. Det är klart att det är lätt att göra så, men vi måste ta ett ansvar för helheten. Vi måste också ta ett ansvar för annat som står människor väldigt nära. Jag tänker på skolan. Jag tänker på sjukvården och på annat som har stor betydelse för människor och där människor har fått betala väldigt mycket under nedskärningsåren.

När det sedan gäller frågan om statlig egendom vill jag bara säga det som tidigare har sagts av Hans Stenberg. Det får man faktiskt bedöma från fall till fall. Men om vi säljer t.ex. Telia, som har gett oss 65–70 miljarder kronor, och betalar av vår statsskuld uppstår självklart två saker. Det ena är att vi garderar oss för framtiden. Det andra är att vi får mer pengar över på grund av att vi får en mindre räntebelastning. Det är klart att vi använder de pengarna. Det är så att vi satsar flera miljarder på vägarna. Vi har också sagt att det i första hand nu gäller att upprätthålla den infrastruktur vi har. Sedan ska vi gå vidare dels genom att tidigare-lägga det som är senarelagt, dels genom att skriva en omfattande inriktningsproposition. Vi ska se över och långsiktigt kunna finansiera mycket av det där vi har en stark eftersläpning och nya investeringar.

Anf. 75 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Det var inte en avsiktlig elakhet att fråga efter året. Ministern har själv bäddat för frågeställningen genom att först tala om februari 2000, sedan om april 2000, sedan om september 2000 och nu om tidig höst. Då måste det vara ganska berättigat att man får ett årtal för den tidiga hösten, så att vi vet att det är det som gäller. Vi tackar för det beskedet. Därmed är den frågan avklarad för mig, även om jag är oerhört besviken över att vi ska behöva vänta så länge för att få en indikation om vad regeringen verkligen vill. Oppositionspartierna har tydligt pekat ut sina ambitioner, och det är min förhoppning att ministern nogsnamt ska titta på i varje fall de förslag som vi från vårt parti har tagit fram.

När det gäller översvämningarna i Norrland sade ministern att de pengar som finns i anslaget i budgeten ska användas. Låt oss bara hoppas att de verkligen når mottagarna där, så att man kan göra de restaureringar som är så nödvändiga i de drabbade områdena. Låt mig än en gång uttrycka förhoppningen att de värmlänningar som nu bokstavligen sitter med vattnet upp till halsen inte ska behöva vänta lika länge som man har fått göra i Norrland på att de brister som där kommer att uppstå åtgärdas. En snabb aktion med extrainsatser måste på något sätt klara dessa uppgifter.

Slutligen har jag en fråga till ministern. Jag har här en bunt motioner – jag kan överlämna dem sedan så att ministern får läsa dem – från partivänner till ministern. De gäller allt från infrastrukturen i Stockholm till museijärnvägar. Däremellan har man landat på Inlandsbanan. Alla förslagen kostar pengar. Alla var medvetna om ministerns budget. Hur klarar man en sådan balansgång?

Anf. 76 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att säga att det inte är så att man i de översvämmade områdena i Norrland, som Lars Björkman uttrycker det, har väntat på pengarna. De får sina pengar. Vi kommer att klara av ägarna. Det han säger känner jag inte igen. Detsamma kommer att gälla Arvika. Det är bara det att man inte riktigt vet vad som händer med vägarna. Det tar lite tid. När det är stora vattenmängder vet man nämligen inte vad som händer förrän efteråt. Då ska vi klara ut detta, och det har vi hittills gjort. Det finns inga som helst problem.

Sedan gäller det de motioner som Lars Björkman tog upp. Jag känner till det här mycket väl. Vi har också tillsatt en grupp med kommunalpolitiker och andra inom det socialdemokratiska partiet. Vi ska gå igenom det, och vi ska hitta prioriteringar, och det här kommer för vår del att ligga som ett underlag för den proposition som man nu är överens om i regeringen ska läggas fram tidigt hösten 2001.

Anf. 77 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Näringsministern är klädsamt ödmjuk när han säger att han förhoppningsvis är ansvarig för departementet resten av mandatperioden. Efter att ha hört Mikael Johansson från Miljöpartiet och Karin Svensson Smith från Vänstern förstår jag hans ödmjukhet.

Man kanske skulle kunna få svar på frågan om de alternativt finansierade projekten. Med vem vill han göra dem? Vi från oppositionen har välkomnat dem. Åtminstone vi från Kristdemokraterna tycker att det som

är nämnt är en god prioritering; det gäller E 4:an osv. Men fortfarande hör vi ju anmärkningar, inte minst från Karin Svensson Smith. Hon är inte alls så förtjust i den här finansieringsformen, trots att staten faktiskt äger de här och kommer att ta över fullt ansvar efter en viss tid. Jag skulle vilja ha det här kommenterat. Vilken majoritet tänker sig näringsministern?

Den andra frågan, som jag ville lyfta fram här, gäller ministrernas påstående om att risken att skadas eller dödas stadigt har minskat och att ingen regering har satsat så mycket på trafiksäkerheten som denna regering. Ett tag trodde jag faktiskt att jag hörde alldeles fel. Det här betyder ju i så fall att ministern inte delar ett enigt utskotts uttalande om att antalet dödade i trafiken kommer att ligga runt 600 och att vi i stället för att närma oss fjärrar oss från ett förverkligande av nollvisionen. Uppenbarligen har ministern en annan syn.

Anf. 78 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Jag tror nog att den här regeringen kan känna sig trygg. Den kommer att sitta kvar den här mandatperioden och kanske längre, med tanke på den opposition vi har, om jag får uttrycka mig lite ödmjukt.

När det gäller frågan om alternativ finansiering har jag nu redogjort för regeringens ambition. Sedan får vi se hur vi får stöd i den frågan här i kammaren. Detta är regeringens ambition, och det är inget nytt. Det här har vi deklarerat tidigare. Vi har också tagit fram en skrift som alla kan ta del av med anledning av detta.

När det sedan gäller frågan om trafiksäkerheten sade jag det här med tanke på den trafikintensitet som vi har – det här är inget försvar men en förklaring. När nollvisionen fastställdes hade vi en lågkonjunktur, den lägsta vi har haft på många år. Vad som har hänt under de senaste åren är att vi har fått en oerhört kraftig tillväxt, och den tillväxten märks av väldigt snabbt i trafikvolymen, och det gäller på alla områden. Jag uttryckte väldigt klart att det här gällde om man ser till trafikutvecklingen. Jag sade också att Sverige är främst i världen på detta område om man räknar per 100 000 invånare. Därefter kommer Storbritannien och Norge. Sedan kommer alla de andra stora länderna väldigt långt efter.

Parentetiskt kan jag säga att det här är en av våra huvudfrågor inom vägtrafikområdet som vi kommer att driva också under EU-ordförandeskapet. Här har vi auktoritet. Här har vi kunskap. Här har vi lyckats bättre än alla andra. Det var det som jag ville uttrycka. Detta är en förklaring. Det är inte något försvar. Självklart måste vi uppnå vad som har sagts i och med nollvisionen, men det kommer att ta längre tid än vad man bedömde här i kammaren.

Anf. 79 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Jag noterar hur ministern räknar men kan också se att det är en differens på 50 % mellan önskad siffra och faktisk siffra och att det går åt fel håll. Vi fjärrar oss faktiskt.

Förklaringarna av våra budgetar är ju redan väl gjorda. Alla partier har hittills sagt att de naturligtvis har balanserade budgetar. Näringsministern har tillgång till detta, och vi räknar med att näringsministern är väl bekant med våra budgetförslag och hur vi finansierar dem. Hittills har det inte varit något angrepp på kristdemokraternas budgetförslag, åt-

minstone inte vad det gäller detta trafikområde där vi tillför 9½ miljarder mer än vad regeringen gör de närmaste tre åren.

För alla eventualiteters skull skulle jag vilja att ministern preciserade det här med den tidiga hösten år 2001 när det gäller infrastrukturpropositionen, så att det inte i efterhand blandas ihop med orden i anförandet om att någonting skulle ske under mandatperioden. Vad är det mer obestämnda som vi kan räkna med ska ske under mandatperioden? Det har väl ingenting att göra med infrastrukturpropositionen.

Anf. 80 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik:

Fru talman! Man har 9½ miljarder mer i sin budget än vad regeringen och riksdagens majoritet har förespråkat. Då måste man ju ta de pengarna någonstans. Hederligheten bjuder ändå att man säger det också. Det låter så väldigt bra, när nu detta budgetområde behandlas, när man säger att man vill satsa mycket mer. Men var någonstans tar man pengarna? Och man måste väga det här. Det är faktiskt det som en regering och en ansvarsfull riksdagsmajoritet måste göra. Det var det som jag försökte uttrycka. Sedan kan man göra olika värderingar. Det får man självklart respektera.

Sedan är det två frågor som jag har tagit upp. Den ena frågan gäller propositionen. Den kommer att föreläggas tidigt under hösten 2001. Det andra jag sade, och det har också uppmärksammats här i debatten, var att vi har en eftersläpning på det sättet att vi har senarelagt en hel del sådant som ligger i plan. Jag försökte uttrycka att vi under mandatperioden ska försöka tidigarelägga en del av detta. Det var det jag uttryckte.

Anf. 81 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Vi har ändå en ganska bedövande majoritet här för att det behövs mera pengar när det gäller infrastruktursatsningar och inte minst vägarna. Det är bra att regeringen ger det beskedet. Det var väl ett understatement att det här behöver prioriteras, att man ska göra en avvägning, att det ska vara ett samlat grepp och vad statsrådet nu använde för uttryck.

Sedan kom han med den retoriska frågan: Vad vill ni då skära ned på? Skulle det i så fall inte gälla också regeringen att svara på den frågan? Det här utgår egentligen från ett statiskt resonemang därför att det är en framtidsinvestering som underlättar och gynnar näringsliv och tillväxt och i förlängningen välfärd. Det här är inte att låna till något onyttigt. Det är det här som gör att Sverige över huvud taget har vuxit. Därför blev näringsministern, tycker jag, lika mycket svaret skyldig som någon annan här i kammaren.

Vi har ju talat mycket om vägar här, och det är en av de verkligen högprioriterade frågorna med tanke på behovet. Men det är en talande tystnad när det gäller det som jag försökte aktualisera i en ganska stor del av mitt inlägg, nämligen Postens kassaservice. Näringsministern har ännu inte sagt något om detta.

Jag har påstått att jag tycker att regeringen och delvis postledningen har tappat kundperspektivet. Det saknas. Det här blir för mycket sett uppifrån. Jag påstod också i mitt anförande att jag tycker att ministern är för mycket bländad av den nya tekniken och inte ser den folkliga oro som finns, inte minst bland socialdemokratiska motionärer och den majoritet

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Vägar

av svenska folket som betjänas av traditionell postal kassaservice. Därför skulle det vara bra om näringsministern här ger ett tydligt besked så att allmänheten vet vad som gäller när nyårsklockorna ringe.

Anf. 82 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag börjar med Posten. Jag har senast häromdagen förvisat mig om att Posten kommer att erbjuda rikstäckande kassaservice även efter den 1 april när avtalet löper ut med Nordbanken. Detta behöver vi faktiskt inte längre föra en diskussion om. Det här har jag också redogjort för tidigare i en interpellationsdebatt.

Posten kommer att lägga ned postkontor, men vi kommer att ha minst ett postkontor i varje kommun. Man kommer att öka antalet postställen från 1 800 till 3 000, och vi kommer att ha kvar 2 700 s.k. lantbrevbärare. Därmed, menar jag, är detta klarlagt. Det kommer att visa sig att det blir så här också. Jag har all respekt för den här diskussionen, men jag tror inte att Elver Jonsson behöver känna sig så nervös för detta.

Anf. 83 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Jag tackar för det lugnande beskedet när det gäller min egen nattsömn. Men andra iakttagare har ännu inte blivit lugnade. Statsrådet kanske hörde ett Ekoinslag i förrgår som var talande för hur otydligt detta har varit. Debatten om detta förs vidare, senast i Dagens Nyheter i morse. Det vore bra om det kunde gå ut ett besked så att man visste, också i de statliga informationskällorna, vad som gällde.

I Ekointervjun ställdes frågan vad som händer när nu Posten börjar sitt nya liv. Näringsministern har ju, som han själv säger, gett beskedet att det ska bli fortsatt kassaservice. En norrländsk postkassör som fick frågan sade: Jag tror inte att det är sant vad som sägs. Jag tror att det är mycket svammel.

Hon fick också frågan: Vad händer efter den 1 april med kassaservice? Då sade hon: Det är ingen som har en aning om det. Det får vi se. Det får vi kanske reda på den sista mars.

Med tanke på att detta var en duktig yrkesman, dessutom partikamrat till Björn Rosengren i egenskap av kommunpolitiker där uppe i Norrland, är ju detta mycket hårda ord. Det vore bra om vi kunde rensa luften från missförstånd.

Det allra märkligaste, fru talman, var att Postens presschef sade till Ekot: De högsta cheferna vill inte bli intervjuade nu. Det blir så konstigt om de säger något utan att ha något att säga.

Närmare farsen kanske man knappt kan komma. Därför tycker jag att det vore bra om Rosengren här i sitt sista inlägg kunde bli så tydlig att åtminstone missförstånden undanröjdes. Postens kassaservice är en angelägenhet för hela folket.

Anf. 84 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s):

Fru talman! Här blir det lätt att man försöker så lite misstänksamhet. Man försöker informera genom att säga att jag har hört det och det. Jag vill då än en gång klarlägga att det ska vara minst ett postkontor i varje kommun, och kassaservice av den nivå som i dag finns på 1 350 ställen ska fortsätta att finnas.

Jag kan hålla med om att Postens ledning har varit dålig på att artikulera och kommunicera detta till sin personal. Därför har det blivit så här: Det skvallras, man säger någonting och känner sig otrygg. Det tycker jag att man måste ha respekt för. Men jag har tagit upp denna fråga med Postens ledning, att den måste kommunicera detta tydligare. Det råder ingen oenighet mellan Postens ledning och mig i detta som jag har redogjort för.

Folkpartiet och Elver Jonsson talar här om satsningar på vägar, vad de gör osv. Elver Jonsson brukar ju vara den som företräder de små i landet och glesbygden. Han brukar vara Folkpartiets regionalpolitiska talesman. Jag kan bara konstatera att man nu vill betala 950 miljoner kronor mindre när det gäller regionalpolitiken. Vi har föreslagit 4,2 miljarder kronor, och Folkpartiet föreslår 3,250 miljarder. Det är klart att man i en debatt kan säga att det här ska vi fixa, det är jättebra. I den här debatten är det väl svårt att säga något.

#### *Järnvägar*

Anf. 85 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag ska ta upp några frågor inom järnvägsområdet.

Det är med viss tillfredsställelse jag kan konstatera att regeringen faktiskt tagit ett litet steg och äntligen insett att man måste konkurrensutsätta järnvägstrafiken för att nå en ökad effektivitet till gagn för dem som ska nyttja den, nämligen våra tågresenärer. Vägen, eller i detta sammanhang ska vi kanske säga spåret, till att nå fram till full insikt är dessvärre fortfarande mycket lång.

Vi kan se att järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft har gått kräftgång genom årtiondena. Med en total avreglering av all järnvägstrafik skulle vi kunna få se ett mer kundanpassat och effektivt transportslag. Den insikten hoppas vi framdeles ska infinna sig hos majoriteten.

När det gäller tågtrafiken är det inte bara inom landets gränser vi måste lösa problemen. Det är viktigt att regeringen driver på inom EU för att få ett gemensamt regelverk, ökad konkurrens och harmonisering av internationell trafik. Det s.k. järnvägspaketet inom EU är ett steg i rätt riktning, men det finns fortfarande mycket att önska. Där måste Sverige vara en pådrivande aktör.

Vi kan konstatera sedan en del av den svenska järnvägstrafiken blivit konkurrensutsatt att detta har varit till stor fördel för resenärer, och inte minst för skattekollektivet. Statens kostnader för järnvägstrafiken i de här delarna har minskat, och framför allt har resenärerna fått en mer attraktiv tågtrafik. Detta gör naturligtvis att resandet ökar.

Med dessa goda erfarenheter från konkurrensutsättning av järnvägstrafiken borde steget inte vara långt för regeringen att gå längre och följa våra moderata förslag, som innebär att man måste konkurrensutsätta hela den statliga järnvägstrafiken. Det skulle innebära stora samhällsnyttiga effekter för såväl persontransporter som godstrafik.

En viktig faktor för att det ska fungera med upphandling av järnvägstrafik i konkurrens är att det inte, som vi tidigare har fått erfara, blir för korta upphandlingstider. Det är ett måste att avtal om tågtrafiken ger en fullgod möjlighet att hinna med att göra de satsningar som kan attrahera ytterligare passagerare och godsvolymer.

Prot. 2000/01:41

6 december

*Kommunikationer*

*Vägar*

*Järnvägar*

Ett litet steg mot ytterligare konkurrensutsättning av järnvägstrafiken kan vi nu se när regeringen fattar beslut om uppdelning av SJ:s olika verksamheter i separata bolag. Detta lilla steg får inte stanna vid endast en bolagisering. Att gå vidare med möjligheter till privatisering bör bli en naturlig följd.

Banverket kan bli effektivare och stora kostnadseffektiviseringar bli följden om Banverket upphandlar hela sin produktion i konkurrens med de aktörer som finns – och som kommer att bli fler om tydliga signaler ges från den statliga sidan. Detta har vi påpekat i våra reservationer 12 och 14. Tyvärr kan man befara att spåret till privatisering är långt, eftersom utskottets majoritet inte med en enda rad motiverar sitt avslagsyrkande. Man konstaterar bara att man inte ställer sig bakom en privatisering och avslår därmed förslaget.

Vårt budgetförslag på järnvägsområdet skiljer sig inte i pengar från regeringens förslag mer än på en väsentlig punkt, nämligen banavgifterna. En utgångspunkt för banavgifterna var att de ursprungligen var tänkta som en kostnad avsedd att svara mot operatörernas nytta av järnvägsnätet. När riksdagen sänkte dessa banavgifter var tanken att man skulle föra över trafik från väg till järnväg. Med detta trodde man sig väl åstadkomma någonting, men man gick ifrån principen att varje trafikslag skulle stå för sina kostnader i så stor utsträckning som möjligt. Resultatet i dag är att järnvägstrafiken betalar 380 miljoner kronor i banavgifter, medan Banverkets kostnad är 2,1 miljarder.

Fru talman! Vi kan i dag se allvarliga konsekvenser av den här politiken. Vänersjöfarten har klart tappat mycket stora godsmängder genom det riksdagsbeslut som fattades om att sänka banavgifterna. Resultatet blev att gods flyttades från Vänersjöfart till järnväg.

Anser socialdemokraterna och Jarl Lander att det är en god politik att svenska folket med skattemedel måste gå in och täcka detta stora underskott, samtidigt som Vänersjöfarten sakta men säkert utarmas?

Vi har i vårt förslag minskat ramen med 700 miljoner för att komma en bit på väg mot full kostnadstäckning för Banverket. Vi når inte ända fram, men det är ändå en återställning till de banavgifter som vi faktiskt tidigare har haft.

Vi säger också nej till förslaget att finansiera de höjda kostnaderna för Öresundsbron genom att ta ut en extra avgift på all övrig järnvägstrafik i vårt land. Det är en orimlig ordning att tågresenärer i Norrland, ja, i hela övriga Sverige ska vara med och betala Öresundstrafiken på detta sätt. Det är klart emot det avtal som ingicks. Vi fullföljer här vårt synsätt.

Fru talman! Vi kan i trafikutskottets betänkande läsa att investeringsarna under 2001 kommer att ligga på en lägre nivå än genomsnittet i stamnätsplanen. Det som kanske är än mer anmärkningsvärt är att det inte går att utläsa några som helst kraftanstängningar för de kommande åren. Eftersom utskottets majoritet dessutom konstaterar att ramarna kommer att vara lägre än planen även för de närmaste åren blir man ju förvånad när man hör näringsministern stå här i talarstolen och säga att han ser med stor tillförsikt på framtiden. Den delas inte riktigt av utskottet.

I våra förslag har vi ändå lagt fram konkreta åtgärder som skulle innebära att varje satsad statlig krona skulle ge bättre utnyttjande. Det är en viktig faktor när man diskuterar hur vi finansierar saker och ting.

Att inte regeringen har kunnat få fram en infrastrukturproposition är så nära en totalförklaring man kan komma, om uttrycket tillåts, som näringsministern sade förut. Jag tycker inte att det i detta sammanhang är oförskämt – något uttjatat kanske – att påstå att det i vårt land nog endast är i Regeringskansliet som man tror att det går att prata fram nya vägar och järnvägar. När näringsministern stod här i talarstolen fick vi höra att det nu har tillsatts ytterligare samtalsgrupper. Vi får väl för sista gången hoppas att något konkret kommer att ske.

Vi ser att Banverket redan i dag ligger 7 miljarder kronor efter den investeringsplan som fastställdes 1998. Jag ska begränsa mig till att nämna ett mycket viktigt projekt för vårt land. Det gäller getingmidjan i Stockholm, landets absolut viktigaste järnvägsprojekt. Att inte den frågan har kunnat lyftas upp på bordet och få en lösning är beklämmande, inte bara för Stockholms lokaltrafik, utan för hela Sveriges järnvägstrafik.

Den frågan hoppas vi naturligtvis kommer till en snabb lösning. Jag ska inte göra jämförelser. Det finns säkert andra som vill göra det i och med att vi har vissa farhågor när det gäller Botniabananprojektet. Men jag skulle inte ha något emot att höra från majoriteten vilken ni prioriterar högst, den av regeringen beslutade Botniabanan eller getingmidjan som förlamar hela landets järnvägstrafik.

Som jag sade inledningsvis har regeringen tagit till sig att konkurrensutsättning av trafik till viss del är bra, men tyvärr vågar inte regeringen löpa linan fullt ut. Detta får till följd att vi får finna oss i att vi får mindre trafik för de medel vi satsar, vilket vi inte skulle få om majoriteten kunde följa de moderata förslagen.

Ett litet, men ändå mycket allvarligt exempel på att satsningen går för sakta när det inte råder konkurrens kan vi tyvärr i dag se på Mälarbanan. Det finns inte tillräckligt med vagnar, trots att man sedan länge har sett den positiva resandestatistiken. Resandet har ökat markant. Nu får man läsa i medierna att SJ inte ens har gjort några beställningar på nya vagnar. De håller fortfarande på med anbudsunderlag.

Den här kaotiska situationen kan vi befara kommer att gälla kanske till 2003, kanske ännu längre. Så här får det inte gå till. Det finns inget intresse när man är ensam om trafik. Då får man dessa monopolsituationer och dessa resultat.

Jag vill avsluta med att ta upp frågan om SJ:s trafikeringsrätt, som ger SJ monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Det är helt oacceptabelt att ha ett system som gör att en trafikutövare som driver en tåglinje ska kunna tappa den trafiken när en anbudsperiod har gått till ända. SJ behöver bara konstatera att nu är linjen lönsam, med resultatet att entreprenören mister linjen, och SJ kan ta över.

Den här synen på hur man tar tillbaka tåglinjer utan att vara föremål för konkurrerande upphandling tar naturligtvis bort all motivation att genomföra riktigt stora marknadsinvesteringar som skulle gagna tågresevärderna.

Anser socialdemokraterna och Jarl Lander att det är förenligt med konkurrensneutralitet att SJ har denna förmån när det gäller trafikeringsrätten?

Fru talman! Jag har i mitt anförande refererat till några av de reservationer vi har till betänkandet. Jag står givetvis bakom samtliga reservat-

ioner som moderaterna har avgivit, men jag nöjer mig för tids vinning med att instämma i Lars Björkmans tidigare yrkanden.

Anf. 86 STURE ARNESSON (v):

Fru talman! Jag vill först konstatera att Jan-Evert Rådström är dåligt påläst. För ungefär ett år sedan fattade riksdagen ett beslut som innebar att SJ automatiskt inte får tillbaka trafik som är upphandlad.

Efter alla påhopp är det knappt att man törs tala om vad Vänsterpartiet står för. Miljöpartisten Mikael Johansson pratade i ett mycket kort anförande om kraftigt höjda dieselskatter. I budgetöverenskommelsen är de övriga två partierna inte alls överens om detta, och t.o.m. Miljöpartiet har rättat in sig i ledet. Vad är det för skillnad mellan att i budgetdebatten föra fram sin linje eller att göra det i en reservation? Hedervärt! Statsmannalikt! Jag tycker inte att det påhoppet var värt dessa epitet.

I denna talarstol stod Göran Persson för drygt ett år sedan och läste upp regeringsförklaringen. Då sade han bl.a. att vi av miljöskäl måste föra över gods från väg till järnväg. En utmärkt föresats, tycker jag och Vänsterpartiet.

Men vad händer just nu? På två år har lastbilstrafiken ökat med 9,5 % medan mängden gods på järnväg ligger stilla eller ökar någon ynka procent. Fram till år 2010 förutspår SIKA att lastbilstrafiken kommer att öka med ca 40 % och järnvägstrafiken tros öka med i bästa fall ca 5 %. Vad blev det av din stolta deklaration, Göran Persson?

Någon framtidstro utmärker inte heller Jan Sundling, den nytilträdde chefen för SJ Gods, eller Green Cargo som man håller på att döpa om sig till. Han kommer ifrån SAS, och jag vet inte om det betyder någonting. Men han framhåller i en intervju att hans företag varken kan eller vill ta åt sig mera gods. Infrastrukturen, spåren, räcker inte och företagets kapacitet är redan utnyttjad över bristningsgränsen.

Jan Sundling konstaterar att SJ i dag transporterar mer gods än man någonsin tidigare har gjort och att man inte klarar mer. Det finns inte lok. Det finns inte lokförare. Det finns inte vagnar. Dessutom har man inte ekonomi som tillåter stora investeringar. Och bangårdarna räcker inte till. Den stora godsbangården i Hallsberg är inte dimensionerad fast den nyligen är ombyggd.

För att få ordning på dessa förhållanden finns det bara en sak att göra, säger Jan Sundling, och det är att minska verksamheten till en nivå som man kan klara med kvalitet.

Vilken företagsledare som helst som uttalar sig så negativt om sitt företag skulle antagligen få sparken. Men Jan Sundling får sitta kvar. Och varför det? Jo, han fullgör det uppdrag som han har fått av regering och riksdag, nämligen att driva SJ företagsekonomiskt och dra in så mycket pengar som möjligt till staten. Det lyckas han inte heller speciellt bra med. SJ Gods får ofta röda siffror och borde väl helst läggas ned omedelbart. Då skulle man få balans i räkenskaperna.

Hur ska vi bete oss, Göran Persson, för att leva upp till dina stolta ord i regeringsförklaringen? Jag utgår från att du står fast vid den. Jag hoppas också att du håller med mig om att om vi traskar vidare i nuvarande hjulspår löser vi inte detta. Det är inte fruktbart, Jan-Evert Rådström, att träta om ifall vi ska ha en avreglering av godstrafiken på järnväg och en bolagisering av SJ. Där är vi nu. Spåren förskräcker när det gäller vidare

avregleringar. Jag behöver bara nämna Citypendeln och Sydvästen. Nu är vi här, och nu gäller det att gemensamt titta framåt.

Vi har ett alldeles utmärkt transportpolitiskt beslut antaget av riksdagen våren 1998. Målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Det finns också fem delmål, varav jag vill nämna ett. Det gäller en god miljö.

När man bygger en ny väg eller järnväg i Sverige är Vägverket och Banverket tvungna att bedöma den samhällsekonomiska nyttan innan pengar anslås. Men i fråga om *trafiken* på järnväg gäller det någonting helt annat. Då är SJ ålagt att det hela ska drivas företagsekonomiskt.

Det betyder att SJ har fått avskeda personal och centralisera verksamheten. Man har gjort jätteinvesteringar i godsbangården i Hallsberg, men det räcker inte till. Samtidigt står en modern, fullt utrustad rangerbangård i det närmaste öde uppe i Ånge där Norrlandstågen på väg söderut lika gärna kunde växlas ihop.

Några investeringar i ny rullande materiel har inte skett på många år. Jan-Evert Rådström tog upp pendlingen på Mälarbanan – helt rätt. För ett år sedan var det pendlarna från Eskilstuna som hade detta problem. Visserligen håller man på att handla upp ny materiel, men det tar alldeles för lång tid.

X 2000-tågen är alldeles för få. De går i så tajta omlopp att tillsynen blir lidande. Jag måste säga att jag hyser viss oro för säkerheten. Så hårt utnyttjas dessa tåg.

Att SJ står handfallet inför framtiden är inte konstigt när det kortsiktiga lönsamhetskravet från statsmakterna dikterar villkoren.

Vad vill då Vänsterpartiet göra? Jag tycker att det vore uppfriskande om socialdemokraterna kunde erkänna att man skulle komma framåt om man slog in på vår kurs. Det frestar väl på naturligtvis, men vi är inte ensamma om dessa tankegångar. Miljöpartiet har dem och EU har dem. Såvitt jag kunde utröna av Jan-Evert Rådströms anförande har också moderaterna det.

Man ska se samhällsekonomiskt på transportsektorn. Staten bör svara för infrastrukturen. Sedan får varje trafikslag betala för den skada som den åsamkar samhället. Jag är överens med Jan-Evert Rådström om detta. Men då ska man räkna in miljöutsläpp, trafikolyckor och vägsli-tage. Den som kör på en sämre diesel får skatta mer. EU är helt inne på att vi ska göra så här.

Tyskland överväger t.o.m. att återinföra kilometerskatten. Det är lätt som en plätt, nu när det finns GPS-utrustning i nästan varje lastbil. Vi tycker att det skulle vara kul om Sverige ville driva detta under ordförandeskapet med stöd av två annars relativt EU-fientliga partier. Eller ska vi överlämna ett samhälle åt våra barn där koldioxidutsläppen förstör vår miljö och småpartiklarna i dieseln tillåts förorsaka cancer hos kanske tusentals människor?

Slutligen lite grann om moderaterna. Moderaterna anser att Botniabanan inte bör komma till stånd. Banhållningsanslaget bör minska med 700 miljoner. Jag undrar vad de stora företagen som är SJ:s största kunder säger om en höjning av banavgifterna. Det gäller Assi Domän, SCA, Holmen, Stora och Avesta-Sheffield. De kanske hotar med att flytta utomlands, Jan-Evert Rådström.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Järnvägar*

Sedan tänker moderaterna dra ned på rikstrafikens anslag med 200 miljoner. Jag tror att folk, framför allt i glesbygden, väldigt gärna skulle vilja veta vilka järnvägar som ni vill lägga ned.

Folkpartiet föreslår en ofattbar minskning av anslaget från 6,3 miljarder till 4,3 miljarder, en minskning med nästan 33 %. Hur många människor tänker Folkpartiet göra arbetslösa inom Banverket? Ska papper och stål från Kvarnsveden och Domnarvet transporteras på järnväg i fortsättningen? Är det Folkpartiets framtidsvision?

Anf. 87 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Sture Arnesson inledde med att säga att jag var dåligt påläst. Visst är det så att SJ inte automatiskt har trafikeringsrätt, men det innebär också att man inte behöver gå ut och konkurrensutsätta trafiken på en linje. Den kan automatiskt gå till SJ.

Nu när det är borttaget, vill Sture Arnesson då fullfölja det så att han kan ställa sig bakom Moderaternas tankar och förslag? Kommer Sture Arnesson alltid att driva att varje linje kommer att konkurrensutsättas på marknaden när avtalsperioden har gått ut? Det är en klar fråga.

Sedan säger Sture Arnesson att vi är emot Botniabanan. Ja, vi är emot att den kom till på det sättet att man gick emot den prioritering som man kanske kunde ha ansett att den skulle haft. Kan Sture Arnesson i talarstolen också säga att det är betydligt bättre med den prioritering som är gjord, att vi bygger Botniabanan i stället för att vi löser getingmidjan i Stockholm med det trafikkaos som det innebär och som kommer att drabba hela vårt land? Är det Vänsterpartiets prioritering?

Anf. 88 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Det är så, Jan-Evert Rådström, att en bana som en gång har upphandlats återgår inte automatiskt till SJ. Däremot blir den naturligtvis föremål för en ny upphandling, och då får ju SJ vara med och konkurrera precis som de privata företagen.

Vad gäller att prioritera mellan Botniabanan och getingmidjan säger Vänsterpartiet ja till bägge projekten. Men jag kan väl avslöja att vi är mycket tveksamma till statens engagemang när det gäller Citytunneln i Malmö, som ser ut att braka i väg när det gäller pengarna.

Anf. 89 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Vi kan konstatera att stockholmarna och människorna i övriga landet åtminstone vet att Vänsterpartiet i det här läget, med den knappa investeringsvolym som finns prioriterar Botniabanan före getingmidjan här i Stockholm. Det är väl så vi får bedöma situationen när vi ser att byggandet av den har kommit i gång.

Sture Arnesson frågar också vad näringen skulle säga om vi höjde banavgifterna. Vi begär i ett första skede en återgång till de banavgifter som var tidigare. Då var det inget företag som flöt ut ur Sverige på grund av banavgifterna.

Men, Sture Arnesson, vi hade en Vänersjöfart som faktiskt fungerade. Vi hade inte den situation som vi i dag har, att vi subventionerar med skattemedel för att Stora Enso och övrig industri ska köra på järnväg. Men den politik som Sture Arnesson företräder är att vi med skattemedel ska se till att vi tar bort gods från Vänersjöfarten, som kanske är den

absolut mest miljövänliga transport vi kan ha. Det blir konsekvensen. Därför vill jag fråga om Sture Arnesson tycker att det är en vettig politik.

Prot. 2000/01:41  
6 december

Anf. 90 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Först konstaterar jag att det är 700 miljoner. Dessa pengar måste tas någonstans, och det brukar vara transportköparna som får stå för kostnaderna.

När det gäller Vänersjöfarten vill jag poängtera för Jan-Evert Rådström att Stora har bestämt att man uppe vid Kvarnsveden och Domnarvet ska satsa på järnväg ned till Göteborg för vidare transport. Det enda som har skett är att Skoghall och Grums har hakat på detta, och det är ganska naturligt. Det är ett fungerande system. Man kopplar på sina vagnar på de här tågen. Det här tror jag att man skulle ha gjort oavsett ekonomin.

Botniabanan är oerhört viktig. Det är en hel landsända som har nytta av den. Det handlar inte bara om samhällsekonomi utan också om regionalpolitik. Där ska rulla ett antal godståg. Dessutom kommer Umeå att få utmärkta förbindelser. Ett tag tänkte man dra en linje vid Gävle och tänkte inte köra tågen norr om Gävle. X 2000-trafiken till och från Sundsvall är en enorm succé. Jag är övertygad om att X 2000 till en stad som expanderar oerhört i dag, Umeå, också kommer att bli en stor succé.

Anf. 91 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 9. Givetvis står jag bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till denna reservation.

Fru talman! Människan är i grunden en social varelse, vilket bl.a. visar sig i att vi i alla tider har använt oss av olika färd- och kommunikationsmedel för att möta varandra.

För varje nytt kommunikationssystem som vi har uppfunnit eller tagit i bruk har trycket på det gamla ökat, vilket gör att behovet av förbättrade kommunikationer alltid verkar att öka. Detta syns bl.a. på hur telefonen inte innebar mindre resande, utan människor ville efter en tid se den man kommunicerade med. På samma sätt verkar det finnas ett klart samband mellan Internet och ett ökat flyg- och järnvägsresande. Den globala byn som verkar leva sitt eget liv på nätet skapar behov av att mötas och umgås i verkligheten.

Fru talman! Utifrån denna verklighetsanalys strävar vi kristdemokrater efter att det ska bli så enkelt som möjligt för människor att kommunicera, oavsett om det handlar om modern IT eller om det äldsta färdssättet som existerar, nämligen stigen. Vår budget innehåller därför konkreta förslag på hur Sveriges alla stigar ska kunna förbättras och rustas upp, vilket gör att vi närmar oss nollvisionen.

Förutom att vi vill satsa mer resurser på våra vägar satsar vi ytterligare 450 miljoner under tre år på upprustning av järnvägsnätet. Vår uppfattning är att järnvägen genom en aktiv järnvägspolitik kan fortsätta att vara ett bra och miljövänligt alternativ till både gods- och persontrafik på väg.

Det finns i dag otaliga exempel på hur nyinvesteringar lett till ett ökat järnvägsresande och hur järnvägen lyckats med att vara ett både bra och trivsamt färdmedel. Här räcker det egentligen att peka på sträckan Göte-

*Kommunikationer*

*Järnvägar*

borg–Stockholm, där resandet ökat drastiskt de senaste tio åren. Andra lyckade exempel är Mälarbanan och Kustpilen.

Utifrån det här perspektivet har det varit självklart för oss kristdemokrater att inta en öppen hållning gentemot nya projekt som Botniabanan, Svealandsbanan, Europakorridoren m.fl. Det är viktigt att vi ser på dem utifrån detta positiva perspektiv.

Fru talman! Förutom att järnvägen är ett alternativ till övriga kommunikationer, anser vi att järnvägen är ett nödvändigt och bra komplement till andra trafikslag. Det är intressant att se hur näringen redan i dag använder sig av järnvägen för långväga gods, medan lastbilar fördelar gods från järnvägens godsterminaler. Det är en bra och resurseffektiv verksamhet som vi anser bör uppmuntras så att nya samarbeten mellan trafikslagen utvecklas.

Ett annat exempel på samverkan är när järnvägen likt Arlandabanan dras via flygplatser, vilket gör att flyget och järnvägen samverkar på ett sådant sätt att trafiken runt våra storstadsregioner underlättas. Även detta är en bra samverkan.

Vi anser därför att det är bra om man även i framtiden vid planering av nya järnvägsbyggnationer ser på möjligheten att knyta samman järnvägen med flyget. Förutom på sträckan Stockholm–Arlanda borde detta enligt vår mening vara möjligt på sträckan Skavsta–Stockholm, Göteborg–Landvetter–Borås och vid Västerås flygplats.

Fru talman! Ska vi lyckas genomföra alla de projekt som borde genomföras för att järnvägen ska bli ett modernt och effektivt kommunikationsmedel, räcker det inte att vi förlitar oss på enbart statliga anslag.

Vi behöver se på nya möjligheter att samarbeta mellan olika parter. Även om Riksdagens revisorer har pekat på uppenbara brister i tidigare genomförda projekt är det nödvändigt att vi hittar en väl fungerande lösning där näringslivet och staten kan samarbeta kring viktiga infrastrukturella satsningar. Vi kristdemokrater är därför även framgent positiva till olika PPP-lösningar inom järnvägssektorn.

Fru talman! Detta innebär dock inte att vi är positiva till att spelreglerna förändras i efterhand. Vi anser därför alltså att Öresundsbron ska bära sina egna kostnader och att det är fel att man nu låter hela landet vara med och betala bron genom höjda bananslag. Majoritetens resonemang om att det är brukligt att vi bär bördor lika och solidariskt har ingen bärighet på detta projekt då det var utlyft ur den ordinarie planeringen och skulle finansieras som ett PPP-projekt. Ska denna typ av satsningar vara gångbara måste vi hålla isär de olika banavsnitten.

Fru talman! Vi kristdemokrater känner stor tveksamhet inför den planerade citytunneln. Vi kräver att alternativ till Citytunneln redovisas eftersom detta projekt redan visar på avsevärt ökade byggkostnader.

Vi känner också en stor oro över de anslagsbesparingar som regeringen genomför för Banverket. Enligt de signaler vi tar del av finns det redan projekt som försenats på grund av att man inte hinner med att administrera projekten. Banverket måste enligt vår mening ha rimliga resurser så att man har möjlighet att påbörja de utbyggnationer som beslutats. Vi förväntar oss därför att utskottet noga följer upp denna förändring och reagerar om den får negativa konsekvenser för Banverkets verksamhet.

Fru talman! När det gäller de olika tågoperatörer som verkar i landet är det enligt vår mening ytterst viktigt att man verkar på en marknad med lika villkor. Vi anser därför att det är positivt att kammaren redan tidigare i år har beslutat att SJ ska bolagiseras. Samtidigt beklagar vi att SJ nu får en särställning, då man även framgent har förtur på olika linjer i landet. Det är SJ som avgör vilka linjer som i praktiken ska konkurrensutsättas.

Samtidigt med denna fortsatta avreglering är det viktigt att man fortsätter att följa upp hur det fungerar för resenärerna. Det är inte bra när resenärer upplever att avreglering enbart blir till deras nackdel. Administrativa problem omkring bokning och biljettförsäljning måste därför snarast lösas så att kunderna får möjlighet att på ett positivt sätt dra fördel av den konkurrens som numera finns inom järnvägen. Vi anser även att förutsättningarna att införa *slot*-tider mellan de mest attraktiva destinationerna bör utredas.

Fru talman! Järnvägen har stått inför stora och spännande utmaningar inför framtiden, men det är min bestämda uppfattning att järnvägen kommer att lyckas bli ett miljövänligt, konkurrenskraftigt och trevligt transportsystem.

Fru talman! Jag har också ett par andra saker som jag vill ta upp. Personligen blev jag både illa berörd och väldigt upprörd när jag tidigare i dag lyssnade på hur Karin Svensson Smith så hårt gav sig på vägarna. Det må vara lätt att göra det när man cyklar omkring i Lund, men nu verkar det som om hon är ute cyklar i hela landet vad gäller trafikfrågor. För många av oss som bor vid vägar eller i närheten av vägar där människor förlorar livet och förolyckas känns det som en djup besvikelse att få höra detta.

Jag vill samtidigt lyfta på hatten för Mikael Johanssons inlägg, som var både tydligt och konkret. Det är lite förvånande att det tog hela två år innan de som samarbetar med Vänstern reagerar. För det är en sak att förhandla, och det är väldigt enkelt att efteråt gå omkring och säga: Om vi bara fick bestämma mer hade det genast varit mycket bättre.

Anf. 92 TALMANNEN:

Jag vill påpeka att utskottet självt har valt att dela upp debatten i olika avsnitt. Därför bör inläggen handla om det avsnitt som nu diskuteras.

Anf. 93 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vill bara väldigt kort kommentera detta. Jag tyckte att det framgick väldigt tydligt av Hans Stenbergs inlägg, och även vad gäller vår inställning, att vi nu har prioriterat underhållsåtgärder på vägarna. Vi har prioriterat tjälsäkring och bäringsåtgärder. Jag kan tala om att Värmland har fått 90 miljoner kronor till sina dåliga vägar tack vare de här prioriteringarna. Det sitter en vägdirektör i Karlstad som är glad över detta. Annars hade de pengarna hamnat på E 6:an norr om Uddevalla.

Anf. 94 TALMANNEN:

Tack. Jag vill en gång till påminna om att detta avsnitt avser järnvägar. Utskottet har självt valt bort möjligheten att göra den här avvägningen i debatten.

Anf. 95 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Järnvägstrafiken har sin givna plats i transportsystemet både för person- och godstransporter. Det gäller särskilt om man som vi i Centerpartiet vill se ett grönare, mer miljöanpassat transportsystem. Det är därför väldigt allvarligt att stornätsplanen, som fastställdes så sent som 1998, redan har spruckit.

Den goda utveckling som järnvägen har haft stannar upp, och den framtida potentialen tas inte till vara med den förda politiken. Här är det på sin plats att rikta kritik mot regeringen för att man har sölat så länge med infrastrukturpropositionen. Nu har vi fått ett besked i dag av Björn Rosengren om att den kommer hösten 2001. Men det är ingen tvekan om att det har skadat både vägsektorn och järnvägssektorn att den har blivit så mycket försenad.

Främst ur miljösynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet, är det angeläget att den långväga godstrafiken i större utsträckning än i dag förs över från vägar till järnvägar eller sjöfart där så är möjligt. Betoningen på "där så är möjligt" är viktig. För det är inte möjligt att flytta gods från väg till järnväg i alla delar av vårt land och hur som helst. Det kräver fortsatt arbete med att förbättra möjligheterna för bl.a. kombitrafik.

Tyvärr går inte utvecklingen alls rätt väg när det gäller godstransporterna. De prognoser som gjorts visar att lastbilstrafiken under den kommande tioårsperioden kommer att öka med nära 40 %. Motsvarande siffra för järnvägen är 8 %. Det hade ur miljösynpunkt och med tanke på slitaget på våra vägar varit mycket bättre om siffrorna hade varit de omvända. Trots att järnvägen alltså ökar minskar dessvärre järnvägens andel av godstransporterna enligt en rapport som vi har fått ta del av från SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys. Nästan hälften av transportarbetet i Sverige beräknas år 2010 gå på lastbil medan järnvägens andel minskar med 2 % till 20 % och lastfartygen minskar från 35 % till 33 %.

Låt mig i det sammanhanget precis som andra talare före mig med förvåning notera den artikel som vi kunde läsa i Åkeritidningen, en intervju med den nya chefen för SJ Gods. Där säger han att vi inte klarar mer gods. Green Cargo varken kan eller vill ta åt sig mer gods – man *vill* alltså inte ta åt sig mer gods. Systemet är fullt, säger han. Ett så statiskt och stelt resonemang av en tung företagsledare är förskräckande och överraskande, måste jag säga. Om uttalandena i den här tidningen är korrekt återgivna måste det rimligen få konsekvenser för SJ som företag.

Följderna av uteblivna investeringar i våra järnvägar blir att än mer trafik flyttas till våra redan hårt belastade vägar, som jag tidigare sade. En sådan utveckling måste rimligen hejdas om vi menar allvar med att skapa ett miljöanpassat och grönt transportsystem. Det behövs mer pengar till investeringar i våra järnvägar. Centerpartiet anslår totalt 700 miljoner kronor mer per år till järnvägarna än vad vänstermajoriteten gör.

Sverige måste också i EU vara pådrivande för att samordningen mellan de nationella järnvägarna ska bli bättre så att även långväga godstransporter inom EU kan flyttas till järnväg. Det är lite förvånande, tycker jag, att andra partier i sina motioner på det här området har dragit ned på pengarna till järnvägarna när vi borde vara överens om att det behövs

mer resurser för att få fart på järnvägstrafiken. Alla har vi tagit del av det brev chefen för Banverket, Bo Bylund, skickade till kommuner och länsstyrelser samt trafikutskottet och Näringsdepartementet för en tid sedan. Där talade man om att det i princip är tvärstopp för investeringar i järnvägen. Det är en väldigt olycklig utveckling.

Den svenska järnvägstrafiken har ju kommit att spela en allt viktigare roll för framför allt persontransporter både vid rekreationsresor och arbetsresor. Möjligheten till arbetspendling med tåg är många gånger en avgörande förutsättning för att människor ska kunna bo kvar där de vill och samtidigt bredda sin arbetsmarknad. Det har jag kunnat konstatera bl.a. i mitt eget hemlän Gävleborg, där snabbtåg på Ostkustbanan nu snart följs av regionala snabbtåg, de s.k. Reginatågen, på stambanan. Därmed följer också att arbetsmarknadsregionen har kunnat utvidgas ordentligt.

Med ett ökat resande på tåg minskar belastningen på våra vägar samtidigt som trafik på järnväg är miljömässigt bättre än vägtransporter. Svealandsbanan här i regionen är ett lysande exempel på järnvägens stora potential. När järnvägen garanterar snabb restid kommer också resenärerna. Denna positiva utveckling är också synlig på andra sidan Mälaren där Mälarbanan finns, även om de utlovade snabbtågen nu försenas kraftigt. Banan finns klar för snabbtåg i augusti 2001, medan de nya tågseten befaras bli försenade med upp till två år. Planeringen och samordningen måste naturligtvis förbättras så att sådant här inte händer igen på andra håll i landet.

Den positiva utveckling som vi har sett med Svealandsbanan och i södra Norrland kan och måste komma även andra delar av landet till del. Ambitionen ska vara hög vad gäller att ha fungerande järnvägstrafik i hela landet, både i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning. Och där kan jag instämma i vad tidigare talare har varit inne på, nämligen att vi självfallet också måste få en lösning när det gäller getingmidjan här i Stockholm som är av stor betydelse för hela landet.

I början av 1990-talet ägde en väldigt nödvändig upprustning av järnvägsnätet rum. Mycket pengar investerades för att kunna höja hastigheten, öka säkerheten och kapaciteten. Utslagen av dessa investeringar är mycket goda. Under slutet av 1990-talet har dock minskade anslag och ökad trafik medfört att järnvägsnätet till stora delar är hårt utnyttjat. Likaså kan inte den fulla järnvägspotentialen tas till vara. Denna utveckling kommer att förstärkas om inte anslagen ökas. Som jag tidigare nämnde avsätter vårt parti 700 miljoner kronor mer per år till järnvägarna än vad vänstermajoriteten gör.

Låt mig i detta sammanhang fråga: Hur kan Sture Arnesson och Mikael Johansson som företrädare för Vänsterpartiet och Miljöpartiet vara nöjda med den väldigt försiktiga satsning som görs på detta område i årets budgetproposition?

Fru talman! Jag vill säga några ord om Öresundsbron och övervärtningen av kostnaderna i detta sammanhang. Vi har tidigare talat om detta i kammaren, och Centerpartiet och övriga oppositionspartiernas åsikt är klar, nämligen att det inte är rimligt att skattebetalare och tågresenärer i hela landet får bära delar av kostnaderna för Öresundsbron då det strider mot det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark. Genom att ålägga Banverket att inleverera 225 miljoner kronor per år till Öresunds-

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Järnvägar*

bron frångicks det ursprungliga avtalet med Danmark. Detta avtal var egentligen entydigt, att de som nyttjar bron ska betala för det. Banverket har ju för att täcka sitt bortfall fått rätt att höja banavgifterna med totalt 105 miljoner kronor och samtidigt fått ett extra anslag om 120 miljoner kronor årligen. De höjda banavgifterna drabbar tågresenärer och godsköpare i hela landet. Det extra anslaget om 120 miljoner kronor per år bör läggas på angelägna satsningar i andra delar av landet. Att landets alla tågresenärer och godsköpare ska vara med och betala Öresundsbron är enligt vår uppfattning fel. Det leder till att järnvägstrafikens konkurrenskraft försämras, något som inte är önskvärt och som försvårar möjligheterna att öka andelen kollektivt resande.

Fru talman! Jag ska säga något om SJ:s trafikeringsrätt som också har berörts av andra talare. Detta ger i dag SJ ett monopol på alla lönsamma järnvägslinjer, och man har också rätt att efter det att avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut återta trafikeringsrätten, vilket vi har sett exempel på på Västkustbanan. Jag tror inte att ens SJ:s ledning tycker att detta är en bra ordning, utan man måste snarast få till stånd en annan ordning på detta område.

Centerpartiet bejakar utvecklingen med konkurrensutsatt trafik. Det nuvarande läget är inte tillfredsställande. En stegvis konkurrensutsättning av persontrafiken på alla järnvägslinjer bör genomföras. Och det är mycket viktigt att övergången till ett nytt system med konkurrensutsatt trafik på alla linjer sker på ett sådant sätt att trafikförsörjningen säkerställs i hela landet. Därför måste denna stegvisa övergång med nödvändighet ske med god framförhållning så att alla aktörer på marknaden har tid att förbereda sig för den förändrade situationen.

Slutligen, fru talman, vill jag nämna möjligheterna till finansiering av infrastrukturprojekt med hjälp av den s.k. PPP-modellen, som också har berörts i den tidigare debatten. Jag vet att en grupp på Näringsdepartementet har arbetat med frågan. Möjligen är man inte riktigt klar eftersom ingenting har presenteras. I detta läge vill jag understryka vikten av att ett antal projekt som kan finansieras med hjälp av partnerskap mellan privata och offentliga intressen snarast presenteras, så att vi får ett underlag för utvärdering av metoden. Centerpartiet ser gärna att vi tar fram järnvägsprojekt för denna sorts finansiering, och jag hoppas att några av de projekt som startas blir järnvägsprojekt. Som lämpliga projekt har vi föreslagit bl.a. det tredje spåret här i Stockholm och Nyköping/Östgötalänken.

Järnvägen är en stor nationell resurs som måste värnas och utvecklas. Dessvärre verkar regeringen och samarbetspartierna inte riktigt prioritera detta område, vilket jag beklagar. För järnvägens skull behövs ett starkt Centerinflytande, och jag skulle gärna se att ni tar fasta på våra förslag i årets budgetmotion.

Fru talman! Med detta vill jag än en gång yrka bifall till reservation 9 samt även till reservation 11.

Anf. 96 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag har ett kort påpekande, eftersom Vänsterpartiet apotroferades. Vi hade naturligtvis velat ha mer pengar till järnvägarna, och vi hoppas att vi, om vi fortsätter samarbetet, ska kunna finna utrymme för det i kommande budgetar.

Anf. 97 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag förstår att Sture Arnesson vinnlägger sig om en ödmjuk ton, men detta var väl försiktigt i överkant, Sture Arnesson? Jag hoppas verkligen att Vänsterpartiet är berett att stå på barrikaderna för mer pengar till järnvägstrafiken om man har ambitionen att skapa ett miljöanpassat och grönare transportsystem. Karin Svensson Smiths tidigare exempel från USA där man faktiskt har 50 % av godstrafiken på järnväg visar ju att det går att åstadkomma resultat på detta område om bara viljan finns.

Anf. 98 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Järnvägarna är en kraftig pulsåder i det svenska kommunikationsnätet och inte heller utbytbar. Den behöver utvecklas och förnyas. Om några år kan det svenska järnvägsnätet fira 150-årsjubileum. Den utbyggnad som genomfördes under 1800-talets senare hälft var av avgörande betydelse för att Sverige kunde gå från ett bondesamhälle till ett modernt industri- och välfärdssamhälle. Under flera årtionden på 1900-talet dömdes järnvägen ut, och flera järnvägssträckor lades ned och ersattes av andra transportalternativ.

I dag upplever vi en renässans för järnvägen, och vi ser på järnvägen som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem. Energiförbrukningen är låg per personkilometer och per tonkilometer. Miljöpåverkan är liten när det gäller utsläpp i luften, förutsatt att använd elenergi inte framställts i fossileldade kraftverk. Dieseldrivna lok och motorvagnar kan dock vara en källa till en del miljöproblem. De kan dock avsevärt reduceras med modern teknik. Miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och markskador från järnvägarna är däremot kraftig. Problem av den arten får inte viftas undan, och här behövs mer forskning och utvecklingsarbete. Staten ska även fortsättningsvis upphandla den järnvägstrafik som är olönsam. Fortsatt avreglering bör resultera i att upphandlingen sker till lägre samhällskostnad. Folkpartiet anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrenter gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Erfarenheterna hittills av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafik kostnaderna har kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalare som resenärer.

Nya operatörer har också kunnat etablera sig, och ett stelt monopol-system har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Problem har dock förekommit för vissa av de nya operatörerna, bl.a. för Väst kustbanan och Stockholms pendeltågsnät, medan andra har fungerat bättre. Detta förhållande ändrar inte Folkpartiets grundläggande positiva hållning till avreglering av järnvägstrafiken. Vi anser att järnvägssträckorna måste konkurrensutsättas. Riksdagen bör därför besluta om en avreglering av all persontrafik på järnväg.

Banverket bör i sin policy sträva efter att främja konkurrens på järnvägarna genom att se till att fördelning av tåglägen genomförs på ett neutralt sätt. Det får inte bli så att SJ:s trafik har företräde framför andra operatörer på spåren.

Den dominerande ställning som SJ har på persontrafikområdet har syns tydligt. Biljettpriserna och rabattreglerna är så krångliga att mindre miljövänliga transportmedel ofta framstår som bättre för kunderna. Kon-

Prot. 2000/01:41

6 december

*Kommunikationer*

*Järnvägar*

sekvenserna av detta blir att ännu färre väljer att åka tåg och i stället väljer transportslag som är mer skadliga för miljön.

Fru talman! Jag tror också att järnvägstrafiken måste bli mer internationell. Järnvägssektorn har av tradition varit mycket nationell. Det har gällt operatörer men även materiel. Signalsystem, förarplatser och elsystem har inte ens en gemensam europeisk standard. Det är ett hinder för en rationell utveckling av järnvägstrafik och en konkurrensnackdel jämfört med andra trafikslag. Förar- och lokbyten är oftast nödvändiga vid gränspassager. Sådant försenar och fördyrar den internationella trafiken. Och det är angeläget att regeringen driver på en snabb utveckling inom EU mot ökad samordning och standardisering.

Införandet av europeiska järnvägskorridorer för godstrafik samt för en likartad avgiftssättning är viktiga inslag i en sådan här process. Vi ser gärna att det tillkommer järnvägsoperatörer som kan trafikera flera länder.

Öresundsbron öppnades ju för järnvägstrafik i somras. Det innebar att järnvägstrafiken mellan Sverige och Danmark integrerades och det är positivt. Nu kan man t.ex. ta X 2000-tåget från Stockholm direkt till Köpenhamn, eller omvänt, utan byte. Som ett nästa steg borde man gå vidare och bygga en järnvägsförbindelse mellan Kastrups och Sturups flygplatser för att kunna utnyttja dessa flygplatser mer effektivt.

Även när det gäller en i strategisk mening stärkt järnvägstrafik är det nödvändigt att sträva efter en optimering av detta trafikslag. Sveriges stora yta, glesa befolkning och fåtaliga storstadsområden ger en "ojämn" förutsättning för en heltäckande järnvägstrafik. Rätt hanterad kan dock spårtrafiken stärkas såväl relativt som i absoluta tal. Ekonomiskt bör även här finansiering enligt den s.k. PPP-modellen vara ett gott komplement. Med framgång skulle den kunna komma till användning även här.

Fru talman! Jag har anmält Folkpartiets hållning och står bakom alla reservationer där Folkpartiet finns med. Jag har redan yrkat bifall till de reservationer för vilka vi finner att det är särskilt viktigt med kammarens särskilda prövning.

Anf. 99 STURE ARNESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vet inte vilken gång i ordningen det är som vi ser en präktig folkpartistisk saltomortal i trafikpolitiken. Först hör vi en lovsång till järnvägen, med en historisk utblick och internationella inslag. Vi måste stärka järnvägen, heter det. Men sedan kommer vi till Folkpartiets praktiska tillämpning av det hela.

Banverket har ju slimmat sin organisation, såvitt jag förstår, så långt det går. I praktiken har vi, med det beslut som vi tagit i fråga om budgeten, infört ett investeringsstopp för järnvägen. I det läget vill ni alltså sänka Banverkets budget med ofattbara 2 miljarder; detta på en totalbudget om 6,3 miljarder. Kan Elver Jonsson förklara för mig var ni ska ta de pengarna?

Anf. 100 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! I likhet med näringsministern har jag sagt, och jag upprepar det nu, att när man inte har pengar till allt gäller det att prioritera. Det mest akuta på trafikområdet är vägsidan. I förra debattomgången anmälde hur vi ser på det. Vi har lagt nästan ett par miljarder mer än vad Sture

Arnesson, regeringen och övriga stödjare av regeringen är beredda att vara med på.

Sture Arnesson tappar bort en viktig bit när det gäller pengarna. Till skillnad från Vänsterpartiet vill vi ha en kompletterande finansiering. Ni talar ju ofta mot PPP-alternativet och det skulle kunna vara användbart också här.

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Järnvägar

Anf. 101 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det gäller ungefär samma tema som det som Sture Arnesson tog upp. Det är lätt att instämma i Elver Jonssons fina beskrivning av järnvägens betydelse och potential. Men det blir väldigt svårt att förstå hur Folkpartiet så dramatiskt, som man ju gör i sitt budgetalternativ, kan prioritera ned pengarna till järnvägssektorn.

Elver Jonsson har naturligtvis också läst brevet från Bo Bylund – att genomförandet av stomnätplanen kraftigt försenas. Bo Bylund uttrycker att han är starkt bekymrad och bifogar en lista över större berörda projekt som kommer att bli senarelagda på grund av att man inte riktigt orkar med; detta med den budget som har varit och som regeringen har stått bakom. Nu vill Folkpartiet dra ned ytterligare, vilket verkligen är anmärkningsvärt. Jag hoppas att det är en tillfällighet och att det hela rättas till så småningom, för jag både hoppas och tror att Elver Jonsson menar allvar med sitt tal om att vi måste satsa också på järnvägen.

Anf. 102 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tackar för instämmandet i det som Sven Bergström tycker är berömvärt. Men så kommer han till Banverkets behov av pengar och där kan man väl säga att inte heller regeringen har klarat detta – inte ens ihop med de stödpartier som nu säger sig prioritera just järnvägen.

Vi har ju talat om att man borde ha ett annat koncept som skulle kunna tillföra hela infrastrukturuområdet mer pengar. Det har funnits en tröghet när det gäller vår regering som ofta ser det hela mindre marknadsinriktat och affärsmässigt än vad ett liberalt parti gör i den delen, skulle jag vilja säga.

När det gäller järnvägens möjligheter att bli attraktiv – jag sade inte detta tidigare men vill lägga till det nu – har turtätheten en väldigt stor betydelse. Det är det ena.

Det andra är att man strategiskt lägger trafiken där stora befolkningsgrupper betjänas. Dessutom gäller det att se till att godsutbudet blir lönsamt. Jag tror att det är viktigt att vi gör en sådan selektering. Sverige är inte byggt för att ha en järnväg lokalt överallt. Därför är det viktigt att vi hittar rätta mixen.

Anf. 103 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt begära ytterligare en replik men jag blev lite orolig över vad Elver Jonsson avslutningsvis sade om att trafiken ska läggas i befolkningstäta områden. Betyder det att Folkpartiets ambitioner när det gäller detta med att låta hela Sverige leva och att skapa livskraft i hela landet ska reduceras, eller vad betyder det i praktiken? Om jag förstått det hela rätt var också Folkpartiet delaktigt i fråga om Regionalpolitiska kommitténs betänkande där man just understryker

vikten av att ha en väl fungerande infrastruktur i hela landet. Där är järnvägen en nyckelfråga.

Anf. 104 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Som en sista replik till Sven Bergström vill jag, apropå hela Sveriges möjligheter att leva, säga att vi driver frågan hårt, precis som flera partier i riksdagen gör. Det behövs en väl fungerande infrastruktur men det betyder naturligtvis inte järnväg överallt där det är som glesast. Därför tror jag att det finns en poäng i att säga att vi ska se till att järnvägen och den spårbundna trafiken verkligen får sin chans i områden där det bor mycket folk, för där är det både rationellt och ekonomiskt möjligt att expandera. Sedan finns det avsnitt där vi av en rad andra skäl behöver ha spårtrafik men den är inte möjlig överallt.

När vi var hos SIKA kunde också utskottets vice ordförande konstatera att man kunde önska att vi hade fått t.ex. godsexpansionen på spår. Men Statens institut för kommunikationsanalys säger: Tyvärr, expansionen kommer att gå på väg. Då kan vi inte bortse från det. Återigen: Det gäller att hitta rätta mixen – innebärande att det är rationellt, ekonomiskt och kundvänligt. Som jag tidigare sagt gäller det också att medverka till att vi får rätta mixen i kollektivtrafiken. Då behövs den spårbundna trafiken, men också andra trafikslag behövs för att vi ska kunna leva upp till en så här hög målsättning.

Anf. 105 JARL LANDER (s):

Fru talman! Det skulle vara lockande att fortsätta den diskussion som fördes i det senaste replikskiftet mellan Sven Bergström och Elver Jonsson. Det framkom där att Folkpartiet – och också, vet jag, andra borgerliga partier – gärna satsar där det mesta trafikarbetet finns. Men efter fru talmannens påpekande om att vi ska hålla oss till ämnet ska jag avstå från att säga mer om väginvesteringar.

Trots fru talmannens påpekande tänker jag säga några meningar om vägsystemet. Jag anser att det är vägsystemet och den trafik som rör sig inom detta system som för oss trafikpolitiker är viktigast att komma till rätta med. Därför instämmer jag inledningsvis i allt det som Hans Stenberg tidigare sade.

I slutet av mitt anförande kommer jag till en sak som Hans Stenberg sade och som jag inte direkt håller med om, men det tar vi alltså senare.

För att klara den miljöproblematik som vi har med koldioxidutsläppen och med framkomligheten på våra vägar – hur vi snabbt kan ta oss ut ur och in i våra storstäder – måste vägnätet naturligtvis byggas ut och ha sin bärighet.

Men det är kanske ännu viktigare att vi bygger ut och ser till att ha ett väl utbyggt järnvägsnät över hela landet. Annars kommer vi inte att få den rörlighet som vi eftersträvar runt våra storstäder, eller mellan våra större städer eller mellan orter som har ett stort behov av pendeltrafik. Har vi inte ett väl utbyggt järnvägsnät över stora delar av landet kommer vi inte heller att kunna erbjuda våra industrier alternativ med de långväga tyngre transporter, ej heller erbjuda den enskilda alternativ till bilresandet vid medellånga och långa resor. Med andra ord: Kan vi inte vidmakthålla en god järnvägsstandard kommer vi ej heller att klara de mil-

jömål och den framkomlighet som den här kammaren tidigare har uttalat sig för inom det transportpolitiska området.

Utifrån det här resonemanget är det angeläget att våra stambanor byggs ut till dubbelspår och har planfria korsningar. Men det är även angeläget att det kapillära bannätet har en acceptabel standard. Det är viktigt att hanteringen av gods sker på ett rationellt sätt vid på- och avlastning, att rangering sker på ett effektivt sätt. Det är också viktigt när många människor behöver förflytta sig vid samma tidpunkt att det sker på tid, att det är snyggt och tryggt, går rätt och tätt till ett överkomligt pris.

Det är utifrån bl.a. det här som vi har sagt att det är nödvändigt att bygga ut Botniabanan för att få ett dubbelspår på norra stambanan för de tunga transporter från Norrland och söderut men också för att kunna skapa persontransporter mellan större tätorter i Norrlands kustland. Det är därför det är viktigt att järnvägstrafiken runt Mälaren utvecklas. Men då möter vi problemet med getingmidjan, som varit uppe här tidigare. Nu läser vi i dagens tidningar att stockholmarna kommit överens, på socialdemokratiskt förslag. Kanske kan vi förlita oss på att regionen är överens om hur det ska ske, och då kan vi nog finna en lösning också. Problemen tidigare har ju varit att det blev maktskifte i den kommun som vi nu står i, och det gick inte att hitta några lösningar. Det var kanske en passning till Jan-Evert Rådström.

Andra sådana här problembilder som vi får anledning att återkomma till och som har varit uppe här tidigare är Hallandsåsen och Citytunneln i Malmö, men jag tänker inte kommentera dem mer för de är under utredning. Men jag tycker att det är viktigt att vi som riksdagsledamöter och transportpolitiker tar del av de utredningar som kommer fram på departementsnivå. Sven Bergström skulle t.ex. ha kunnat ta del av den utredning som näringsministern hade med sig här i bänken tidigare. Han presenterade den och sade att den utredningen var klar. Vi har tre pilotprojekt som vi ska försöka få prövade. Det är E 4 i Uppsala, norrortsleden i Stockholm och Väst kustbanan som har nämnts som exempel. Jag tycker att det är beklämmande att Sven Bergström i talarstolen säger att man inte fått höra någonting från den här utredningen.

Fru talman! Vad vi nu gör med det här betänkandet, som nu ligger på riksdagens bord, är att vi anslår 6,6 miljarder kronor till Sveriges järnvägar. Och det, Sven Bergström, kan inte vara lika med att det är tvärstopp för utbyggnaden av järnvägen i Sverige. Visserligen är detta mindre än vad som fanns angivet i den stamnätsplan som antogs 1998, men det är ändå en avsevärd summa för att klara det nödvändigaste inom järnvägens område. Med det nya, som är att Banverket kan använda upp till 1 % av ramen för att i samverkan med t.ex. industrier göra någonting som har anslutning till det kapillära nätet, gör vi i utskottsmajoriteten den bedömningen att de medel som nu avsätts ska kunna säkerställa en god drift och en tillfredsställande underhållsstandard på våra järnvägar.

Fru talman! Jag vill kommentera några av de reservationer som ligger med anledning av betänkandet. Jag tycker att moderaternas sätt att uttrycka sig är märkligt. De verkar vurma väldigt för järnvägstrafiken och beklagar att SJ:s godstrafik inte får den utveckling som den borde ha, att inte rangerbangårdar fungerar osv. Men likafullt ska de minska anslagen för att få de här möjligheterna utbyggda. Det stämmer inte riktigt. I stäl-

let börjar de hoppa på enskilda projekt och tar naturligtvis Botniabanan. Jag ska inte gå in på den diskussion som var här med anledning av Riksdagens revisorers rapport utan på de texter som finns i det särskilda yttrande som finns i betänkandet. Om man inte byggde den lånefinansierade Botniabanan skulle alla tjälskador och andra problem med bärighet på vägsystemen i Norrland försvinna i ett nafs; då skulle man kunna använda pengarna till det. Detta är inte ens som att jämföra äpplen med päron, Jan-Evert Rådström, det är att jämföra natt med dag. Då ser vi hur fel ni har.

För att utveckla järnvägstrafiken ytterligare, som Jan-Evert Rådström tydligen vill, vill han höja banavgifterna. Han säger inte att han vill höja dem, han ska bara återställa dem till vad de var förut. Men det var för att vi ville utveckla järnvägstrafiken, för att komma bort ifrån mycket av koldioxidproblematiken, trängselproblemen osv. som vi för något år sedan sänkte banavgifterna. Jag tror inte att moderaterna har tänkt att utveckla järnvägstrafiken.

Folkpartiet har vi också hört i debatten. De verkar ha väldigt svårt att tycka att det är motiverat att ha järnvägstrafik över huvud taget. Eller är det som Elver Jonsson säger, att eftersom regeringen och samarbetspartierna inte har nått upp till stomnätsplanen kan de sänka med ytterligare flera miljarder? Nej, Elver Jonsson, man kan inte resonera så bara därför att en part inte når till ett visst mål så ska de andra sänka ännu mera. Jag tror att den fria marknadens spelregler, som Elver Jonsson företräder, inte vill ha en järnvägstrafik.

Vad det sedan gäller den reservation där moderater, kristdemokrater och folkpartister gått samman därför att de tycker att Banverkets produktionsavdelning ska bolagiseras ska jag bara hänvisa till den diskussion som Hans Stenberg hade tidigare i dag om Vägverkets produktionsavdelning. Det är bara att byta ordet "väg" i Vägverket till "ban" i Banverket med samma argumentation. För oss socialdemokrater är det viktigt att staten äger Banverkets produktion för att fortsättningsvis ha insyn och inflytande på utvecklingen så att vi har en klar kompetens för att klara ut den kostnadsbild som föreslås när nya projekt ska göras.

Slutligen vad gäller de övriga reservationerna är det resonemang som Centern m.fl. företräder när det gäller kostnaden för tågtrafiken över Öresundsbron – vi har haft det här uppe flera gånger både i utskottet och här i kammaren – att man frångår ingångna avtal. Därför ska jag be att få läsa innantill direkt från det betänkande som vi behandlade i våras. Det står i betänkandet: "Det beslut som riksdagen fattat om Öresundsbron utgick från att finansieringen skulle ske med trafikantavgifter. Vad gäller järnvägen skulle avgifterna erläggas av järnvägsföretagen." Detta var 1999. Järnvägsföretagen var DSB på dansk sida och SJ på svensk sida. Det är alltså liktydigt med att tågtrafiken i Sverige skulle betala kostnaden för att köra tåg över Öresundsbron. Sedan skulle man fastställa en fast avgift för respektive tågföretag. På detta sätt innebär beslutet också att det är tågtrafiken i Sverige och tågtrafiken i Danmark som betalar en fast kostnad för detta. Man har inte gått ifrån det. Skillnaden är bara att SJ inte längre är lika med all tågtrafik i Sverige, utan det finns ett antal övriga operatörer. SJ har ju knappt hälften av all tågtrafik.

Jag tycker att man inte tydligare än så kan säga att vi har kvar samma avtal som vi hade från början. Det är tågtrafiken i respektive land som betalar den här broöverfarten.

Med detta, fru talman, yrkar jag liksom Hans Stenberg bifall till trafikskottets hemställan i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 106 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jarl Lander har en kreativ argumentation om Öresundsbron. Han säger att situationen nu är en annan än när avtalet ingicks och att man därför kan göra på det här sättet. Fråga representanter för Tågkompaniet, som kör nattåg på övre Norrland, Jarl Lander, om de tycker att deras företag ska belastas med mångmiljonbelopp för att finansiera Öresundsbron! Fråga dem som trafikerar Inlandsbanan eller järnvägarna i Jarl Landers hemlän Värmland om de tycker att det är rimligt att de ska betala trafiken över Öresundsbron! Eller ta Arlandabanan, som inte har en chans att få driva trafiken där nere!

Det finns, som jag tidigare sade, inget facit i frågan hur SJ hade tänkt sig finansiera det hela, men att lägga finansieringen av Öresundsbron t.ex. på de bolag som nu bedriver järnvägstrafik i övre Norrland är en orimlighet.

Det är inte jag, Jarl Lander, som säger att det är tvärstopp för investeringarna på järnvägssidan, utan Banverket självt. Vi fick den 10 oktober ett brev från Bo Bylund. Jag har det här i min hand. I det framhålls att genomförandet av stomnätsplanen försenas kraftigt och att nuvarande investeringsstrategier måste omprövas. Man bifogar också en lista över projekt som inte kommer till utförande. Det är en mycket kraftig neddragning, så nära ett tvärstopp som man kan komma. Det är klart att det är ett bekymmer för alla oss som vill utveckla järnvägstrafiken att det är på det här sättet.

Jag vill ta upp två frågor till. Den första är att jag skulle vilja få Jarl Landers kommentar till SJ Gods signaler om att man varken kan eller vill ta emot mera gods vid järnvägen. Stämmer det överens med den socialdemokratiska politiken på det här området att ha ett så passivt och stelt sätt att förhålla sig till överförande av mer gods till järnväg?

Den andra frågan gäller den rapport som vi har fått från SIKA och där man konstaterar att transportarbetet på lastbil kommer att bli ännu tyngre. Nästan 50 % kommer att utföras på lastbil år 2010, medan järnvägens och sjöfartens andelar minskar. Är det socialdemokratisk transportpolitik att låta den utvecklingen fortsätta?

Anf. 107 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Vad jag sade om kostnaden för att köra tåg på Öresundsbron var att ni från ett antal partier har påstått att vi har gått ifrån det ingångna avtalet. Jag hänvisade till vad det ingångna avtalet innebär. Det är att tågtrafiken i respektive land ska betala kostnaden för att föra tåg över bron. Det ska inte, som ni har påstått, ske genom trafikantavgifter.

Med den lösning som sedan har kommit till stånd kan man naturligtvis som norrlänning eller värmlänning som åker på Fryksdalsbanan eller på någon tågresor i Norrland tycka sig bli drabbad, men det var från början tänkt att all tågtrafik i vårt land, som då utfördes av SJ, skulle belas-

tas med den här kostnaden. SJ hade naturligtvis möjligheter att på något sätt finansiera detta, men det skulle ändå i slutänden gå ut över tågresenärerna. Så är det också i dag.

Jag tycker att det inte finns någon anledning att göra det här till något märkligt. Det är fråga om samma lösning som fanns från början.

Vad sedan gäller SJ:s uttalande att man inte kan ta hand om mer gods vill man naturligtvis inte göra detta om man inte har utrymme för det. Var ska man då göra av det? Vi försöker nu att förhindra en sådan här utveckling. Vi måste utveckla tågsystemen och få bättre lösningar på de banor m.m. som finns. Det har därför i årets budget avsatts 6,6 miljarder kronor till detta.

Man behöver således inte med anledning av det brev som Banverket har skickat till oss och som även jag har tillgång till utgå från att det är tvärstopp. Det finns ett stort utrymme för att förbättra järnvägssystemet i vårt land.

Anf. 108 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jarl Lander har, som sagt, en mycket kreativ argumentering när det gäller Öresundsbron. Med det resonemang som Jarl Lander för skulle man också kunna säga att det är rationellt att via bilskatten lägga ut trafikavgifterna på bilarna över hela landet. Så gör vi ju med banavgifterna på tågtrafiken. Vi slipper då den opraktiska utvägen att ta ut avgifter på dem som kör över bron.

Jag undrar vad bilisterna runtom i hela Sverige, kanske i synnerhet i Jarl Landers och mina hemtrakter i Värmland och Hälsingland, skulle tycka om detta. Det är dock precis så som det nu går till på tågområdet. Det drabbar särskilt hårt Tågkompaniet, som kör tunga tåg på övre Norrland och som inte har en chans att någon gång köra över Öresundsbron.

Jarl Lander använde vidare formuleringen att vi försöker förhindra utvecklingen. Det är möjligen lite signifikativt för den socialdemokratiska politiken. Man vill inte driva utvecklingen. Man har inga visioner, utan man försöker förhindra en viss negativ utveckling. Jag menar att det är dags att bli mycket mer visionär på järnvägens område, om man ska lyckas förhindra det som Jarl Lander inte kommenterade, nämligen att allting hotar att gå över på lastbil medan järnvägens andel minskar. Om vi inte gör någonting kommer 50 % av godstransportmängderna att landa på lastbilarna år 2010. Har socialdemokraterna någon vision för att utveckla järnvägen och för att systematiskt föra över mera gods på järnväg och sjöfart, vilket är miljöriktigare än att låta alltmer gods gå på vägarna?

Anf. 109 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Två kommentarer till Öresundsbron och avgifterna. Sven Bergström! Enligt det första beslutet om vägtrafiken var det vägtrafikanterna över bron som skulle betala. Vad gäller järnvägen var det järnvägsföretagen som skulle betala. Så är det också fortsättningsvis. Jag har inte sagt någonting annat, och jag har inte tänkt föreslå att trafikantavgiften ska läggas på bilskatten eller något liknande.

Att utveckla järnvägstrafiken är precis det som vi socialdemokrater också tidigare har försökt göra. Varför tror Sven Bergström att vi föreslog att banavgifterna skulle sänkas? Det var ju för att ge järnvägen större konkurrenskraft t.ex. gentemot lastbilar. Som många talare här har

sagt ökar transporterna starkt i vårt land, framför allt på lastbilssidan. Det beror dock antagligen inte på kostnadsbilden utan på vilken typ av varor som transporteras.

Det är inte bara stål, pappersmassa, papper o.d. som transporteras i vårt land utan också många mycket mer förfinade produkter, som har ett högre värde och som fraktas i mindre förpackningar. För dessa produkter är lastbilen det effektiva transportmedlet. Om SJ eller andra tågoperatörer då ska kunna konkurrera med lastbilarna, får man se på tågtransportföretagets kostnadsbild. Det som vi härifrån har möjlighet att se är de avgifter som dessa transportörer betalar till staten, dvs. banavgifterna, och dem har vi sänkt. Sven Bergströms tänkta samarbetskamrater moderaterna vill dock i stället höja de här avgifterna.

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

Fru talman! Jarl Lander börjar med att ifrågasätta viljan hos den majoritet i Stockholm som i dag har att lösa frågan om getingmidjan. Det är ganska självklart att man har en stor vilja att lösa problemet med getingmidjan, men frågan är vilken vilja regeringen har. Var finns de pengar som kanske behöver avsättas från statsbudgeten för att vi ska kunna klara det viktigaste projekt som vi har – det tror jag att vi är överens om – på järnvägsområdet? Var finns regeringens vilja?

Jag fick inget svar från Jarl Lander, och jag hade inte heller förväntat mig det. Han pratade så väl om sänkta banavgifter och undrade om det är förnuftigt att resultatet blir att Vänersjöfarten utarmas på det sätt som sker.

Det är intressant att se vad konstellationen Vänstern och Socialdemokraterna vill i frågan om banavgifter. Sture Arnesson sade tidigare att det inte har någon betydelse om vi höjer eller sänker banavgifterna eller inte gör det. Det viktiga är att man ändå ska köra från Kvarnsveden.

Man kan konstatera att det då endast är fråga om en vilja att ge ett förtäckt bidrag direkt till de berörda företagen, samtidigt som man ödelägger Vänersjöfarten.

Jag fick inte heller något svar på vad Jarl Lander tycker om SJ:s trafikeringsrätt. Ska det ske en upphandling automatiskt?

Nu har jag ställt tre konkreta frågor till Jarl Lander, som jag hoppas att jag får svar på.

Anf. 111 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Antalet svar från min sida beror inte på någon ovilja att svara utan på att det är en klocka som tickar. Jag försöker hålla mig till den talartid vi är tilldelade.

Jan-Evert Rådström säger att det inte finns någon vilja från regeringen att lösa problemet med getingmidjan. Vad är det för vilja regeringen skulle ha uttryckt innan man i regionen kommer överens om var man vill dra ett spår eller en trafikled över huvud taget? Här måste vi ha lärt oss av Väst kustbanans utbyggnad, att man inte kommer överens i regionerna om hur det ska se ut.

I går kom man tydligen överens, på ett socialdemokratiskt initiativ, om att man kan tänka sig två tunnlar för att klara både väg- och spårtrafik på utsatta ställen i den s.k. getingmidjan. Nu finns det förutsättningar att övriga parter och vi i denna kammare så småningom kanske måste vara

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Järnvägar*

med och finansiera, om inte stockholmarna klarar det själva. Det här är den viktigaste delen i järnvägstrafiken i landet, det håller jag med om. Men det är först nu regeringen kan komma med ett eventuellt förslag. Låt oss se fram emot vad som kan komma hösten 2001.

När det gäller Vänersjöfarten vill jag uppmana Jan-Evert Rådström att läsa utredningen som Bengt K Å Johansson har gjort. Det är inte enbart de sänkta banavgifterna som är problemet för Vänersjöfarten och dess konkurrens med tågtrafiken. Det är också att de olika företag som har använt Vänersjöfarten numera transporterar sina varor på andra sätt.

Slutligen gäller det SJ:s trafikeringsrätt. Jan-Evert Rådström är lite snett ute, liksom Hasse Stenberg var tidigare i dag. I fjol fattade vi ett beslut om att SJ inte med automatik får tillbaka trafikeringsrätten. Det ska i så fall avgöras av regeringen om trafiken ska upphandlas igen.

Anf. 112 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det står i utredningen om Vänersjöfarten att banavgifterna har en stor betydelse. Jag delar uppfattningen att det inte enbart beror på dem. Jarl Lander tycker tydligen att det är okej.

Jag är medveten om att det är regeringen som ska ta det slutgiltiga beslutet när det gäller SJ:s trafikeringsrätt. Men frågan återstår: Är Jarl Lander beredd att driva att det alltid ska ske en upphandling efter en anbudsperiod och att trafiken inte automatiskt ska gå till SJ utan någon som helst upphandling? Det är det som frågan gäller.

Jarl Lander refererar i vår diskussion till vad Stenberg har sagt tidigare, där man läser svart till vitt. Det är stor skillnad. Här finns en mycket viktig nyans som Jarl Lander har möjlighet att redovisa i kammaren.

Anf. 113 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag tror att Jan-Evert Rådström också läser svart till vitt. All upphandlad tågtrafik sköts av Rikstrafiken. Det handlar om all s.k. olönsam trafik. Den trafik som inte är olönsam upphandlas inte. Vem är det då som säger att en viss trafik är olönsam? Det är det tåg företag här i landet som vi själva äger. När SJ anmäler att trafik på vissa sträckor är olönsam går den till Rikstrafik för upphandling. Då är det upphandling. Men tåg företaget kan säga att det inte behövs någon upphandling. På det sättet har SJ monopol, därför att SJ avgör om trafiken är olönsam eller inte. All upphandlad trafik upphandlas också nästa gång, när avtalstiden går ut.

Det är olyckligt om vi skulle bli av med Vänersjöfarten. Jag förutsätter att den diskussionen kommer i nästa block. Man kan göra en koppling till banavgifterna och hur godset som går på järnväg ser ut. Förut gick det godset i enormt stora containrar. Det var lämpligast att köra på båt redan ur den synpunkten. Nu ser godset ut på ett annat sätt. Det finns möjligheter att ta det på järnväg i stället. När tillverkaren ser att han kan frakta godset på järnväg till en lägre kostnad gör han naturligtvis det. Det har icke att göra med kostnaden för Vänersjöfarten. Det har mer att göra med hur godset ser ut.

Anf. 114 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att konstatera att Jarl Lander och jag inte är överens om hur vi ska tolka detta med Öresundsbron. Tågtrafiken

över bron ska stå för kostnaden. Det är väl gott. Men när man delar upp Banverket och SJ ska plötsligt all tågtrafik i hela landet ta den, oavsett om den någonsin kommer över bron. Därmed kan vi tvista länge till. Det är bara att konstatera att beslutet är fattat. Det kostar en hel del, och det är negativt.

Vi har också en annan sida, nämligen PPP-projekten. Regeringen flaggar nu för tre stycken, varav ett handlar om järnväg. Samtidigt är alla i en hel region i Västsverige, från Vänsterpartiet till Moderaterna, överens om att man vill ha PPP-projekt. Man vill ha nya satsningar. Är socialdemokraterna nöjda med dessa tre? Eller kan ni, liksom oss kristdemokrater, tänka er fler projekt rätt fort? Enligt vår mening hastar det, både med projekt inom väg och järnväg.

Är det inte rimligt att SJ såsom bolag spelar på lika villkor som alla andra? Jag tog upp det i mitt anförande, men jag saknar ett svar.

Anf. 115 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Först kostnaden för att åka med tåg över Öresundsbron: Jag vägrar att säga något mer om detta. Jag hänvisar till vad som finns i protokollet.

SJ spelar på samma spelplan som de andra tågoperatörerna i landet, med en stor skillnad. SJ har möjligheten att bedriva tågtrafik om det kan ske på ekonomiskt godtagbara grunder. Säger SJ att SJ inte kan det, är det upp till alla tågoperatörer i landet likväl som andra tågoperatörer att lämna anbud till Rikstrafiken på den tågtrafiken. Alltså spelar SJ på samma spelplan. Det är på samma sätt med godstrafiken. Det mesta av godstrafiken i landet är upphandlad av olika företag. De väljer den operatör de vill. De har samma förutsättningar.

Jag tror inte att vi ska gå fram så fort vad gäller PPP-projekt. En utredning på departementet har kommit fram till att vi ska prova tre olika pilotprojekt. Vi ska se om vi kan få ut samma effekt som man fick i Finland, när man gjorde motorväg mellan Lahtis och Helsingfors. Där säger man att det blev 15 % billigare och färdigställt på mycket snabbare tid. Låt oss prova först. Är det så som en del säger, att Riksdagens revisorer pekar på att det är oroligt och vi kanske drar på oss för stora skulder inför framtiden? Ta det lugnt. Låt oss prova de här tre projekten först.

Anf. 116 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för svaret. Det är tydligt och konkret, framför allt vad det gäller PPP. Jag beklagar givetvis ambitionsnivån.

Jag vet inte om Jarl Lander hör vad han själv säger om SJ:s lika villkor eller om jag hör konstigt. Jarl Lander säger att SJ spelar på lika villkor, förutom ... Det är det som gör att det inte är lika villkor. Det är också problemet för andra operatörer.

Ta exempelvis sträckningen Stockholm–Göteborg. Nu äger SJ monopol på denna sträcka. Vad hade det inneburit om även andra fick köpa sig tid?

Det hade gett mer konkurrens. Det hade troligtvis ökat andelen tåg som åker mellan Stockholm och Göteborg. Det hade troligtvis även varit bra för dem som opererar i Småland. Det är kärnan i problematiken. Man

säger: SJ spelar på lika villkor, men ... Kunde vi få bort ”men” och ”lika villkor” i den här frågan vore det trevligt.

Anf. 117 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Det Magnus Jacobsson här säger är: Låt tågoperatörer köra där de vill. Sedan ska vi ha någon som ska sätta start- och stopptider för dem, t.ex. på Arlanda. Detta är möjligt där många människor bor och där många vill åka.

Det här landet är trots allt ganska glest befolkat. Vi har långa avstånd. Det är inte rimligt att tro att vi skulle få tågoperatörer på de flesta ställen. Vi skulle få det mellan Stockholm och Göteborg, runt Mälardalen osv. Men för att vi ska kunna ha en utbyggd tågtrafik i detta land behöver vi fortfarande ha ett statligt företag som sköter det. Det är SJ bäst på.

Låt oss då se till att SJ har den möjligheten. Men när SJ inte kan bedriva trafik på grund av ekonomiska villkor ska vi också upphandla den. Det är där vi har konkurrensen.

Anf. 118 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Anslaget för banhållning och sektorsuppgifter innebär med regeringens anslagsberäkning för år 2001 samt med regeringens beräkning av ramar för år 2002 och 2003 en lägre nivå än vad Banverket förutsatt enligt fastställd infrastrukturplan. Banverket räknar med att investeringar för ca 7 miljarder inte kommer att kunna genomföras till slutet av år 2002.

Denna förskjutning av investeringsplanen påverkar förutsättningar för Banverkets verksamhet. Jag vill dock klargöra att storleken på anslagen för år 2002 och år 2003 avgörs av respektive budgetförslag som läggs på riksdagens bord hösten innan nämnda årtal. Det finns således goda möjligheter att justera upp beloppen för järnvägsinvesteringar.

Riksdagen har tidigare beslutat att de delar av Banverkets verksamhet som omfattar produktionsansvar ska konkurrensutsättas och organiseras på ett sätt som garanterar konkurrensneutralitet. För att kunna möta dessa krav bygger Banverkets organisation på en tydlig rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter.

Det innebär att förvaltningsenheterna beställer arbeten såväl av Banverkets egna producerande enheter som av externa leverantörer. Enligt vad utskottet har erfårit är Banverkets inriktning att all ny- och ombyggnad samt tekniska konsulttjänster ska upphandlas i konkurrens från den 1 juli nästa år. Utskottet anser att gällande riktlinjer för Banverket tillsammans med ett fortsatt utvecklingsarbete är väl ägnade att främja en effektiv och ändamålsenlig utveckling inom järnvägsområdet.

Till sist vill jag klarlägga att en speciell skrivning i budgetpropositionen inte har påverkats av Miljöpartiet. Den skrivning som jag åsyftar gäller Rikstrafikens roll. För tydlighetens skull vill jag säga att generaldirektören för Rikstrafiken en gång i tiden har varit partisekreterare för Miljöpartiet.

Det gäller de allvarliga störningar i järnvägstrafiken som orsakades av att Sydvästen AB, som övertog trafiken på Väst kustbanan i januari, gick i konkurs i somras. Regeringen beskriver händelseförloppet efter detta på följande sätt: Efter föredömligt snabbt genomförda förhandlingar

mellan Rikstrafiken och SJ, vilka resulterade i att SJ övertog trafiken på Väst kustbanan, kunde dock trafikstörningarna minimeras.

Detta ser jag som ett överdrivet smörande av Miljöpartiet. Hur ska övriga generaldirektörer reagera när insatser från dem själva eller deras personal inte lyfts fram på ett sådant positivt sätt i detta offentliga dokument som budgetpropositionen utgör?

*Sjöfart*

Anf. 119 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! Jag tänker i huvudsak koncentrera mig på reservation 15, som gäller sjöfartsstödet. Det är en del av betänkandet som har väckt stort intresse och som under hösten har engagerat många personer.

Jag tillhör ett parti som under alla år, och på goda grunder, har talat för en sänkt skattenivå. Jag har ofta kritiserat det svenska skattesystemet. Trots det tvingas jag i dag tala för en solidarisk skattepolitik. Detta gör jag, fru talman, i polemik med ett parti som i alla år starkt har hävdat just kravet på solidaritet i skattepolitiken, och gärna då också på en i mina ögon alltför hög nivå. Det är kanske inte så konstigt om såväl Claes-Göran Brandin som jag själv känner oss ovana i våra respektive roller här i dag.

För några veckor sedan debatterades här i kammaren budgetramarna för nästa år. Den socialdemokratiska ledamoten i finansutskottet, Arne Kjörnsberg, uttryckte sig då på följande sätt: "Om vi här i riksdagen, i kommunala och landstingskommunala församlingar beslutar att vi ska göra vissa saker gemensamt, ska det betalas. Det är vi benhårda på". Jag kan hålla med Arne Kjörnsberg om detta. Det är inte alltid jag delar hans uppfattning, men i det här fallet gör jag det. Kostnader måste faktiskt betalas. Om detta handlar dagens debatt: Vem ska betala?

I förra veckan debatterade kammaren ett annat förslag, det märkliga förslaget om skattereducering för utländska experter. Detta motiverade Lena Sandlin-Hedman, socialdemokrat i skatteutskottet, på följande sätt: "Om man bor i Sverige och tar del av den svenska välfärden, ska man också vara med och solidariskt finansiera den svenska välfärden. Om man vistas som utländsk expert i vårt land under ett par år, har man oftast ett annat välfärdssystem i grunden ... Det är inte rimligt att man ska ha samma skatteuttag för dessa människor".

Lena Sandlin-Hedman säger också: "En annan förutsättning för att reglerna ska tillämpas är att personen inte är svensk medborgare och att personen inte har varit bosatt ... i Sverige under de närmast föregående fem kalenderåren ... De människorna får ju inte del av vår generella välfärd, vår fria utbildning, vår goda vård och omsorg och våra trygghetssystem. Regeringens förslag ... är faktiskt ganska logiskt. De här människorna tar inte del av den svenska välfärden. Därför ska de inte heller behöva vara med och finansiera den till 100 %. För personer som väljer att stanna i Sverige i mer än tre år försvagas argumenten ... Därför är det också ganska logiskt att skattelättnaden upphör efter tre år".

Fru talman! Detta resonemang kan knappast kombineras med permanent och fullständig skattebefrielse för färjesjöfartens personal. Det är en grupp som bor i Sverige och som helt och fullt får del av den svenska välfärden. De har samma behov av skolor, barnomsorg, sjukvård och

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer  
Järnvägar*

*Sjöfart*

kommunal service. De behöver statliga pensioner, de behöver försvar och rättsväsende. Detta ska betalas. Det – Claes-Göran Brandin – är ni benhårda på. Frågan är bara: Av vem? Hur kan man ens komma på idén att föreslå att någon annan ska betala deras kostnader? Delar inte Brandin Arne Kjörnsbergs uppfattning om vikten av ett solidariskt skattesystem?

Nu sägs det råda en tvångssituation i Sverige. Sverige måste göra på samma sätt som Danmark. Jag tvivlar. Det är frapperande hur ringa konkurrensen är i färjetrafiken. Bara undantagsvis går man in på varandras trafikområden. Det är heller inte så enkelt att etablera en färjelinje som man kan tro när man lyssnar på debatten. Jag vill påstå att det inte finns någon som i dag hotar Stena Line i dess trafik på Kattegatt, lika lite som det finns någon som hotar danska DFDS på Nordsjön, allra minst från Tyskland, eftersom det där knappt finns några färjerederier.

I Danmark var man redan ute på subventionspolitikens såpade spång. Två färjor i trafik mellan Göteborg och Newcastle har sedan länge varit skattebefriade med motiveringen att de inte trafikerar danska hamnar.

Samma skäl har anförts för två färjor som trafikerar Helsingborg och Oslo. Att de båtarna sedan ligger hela dagen förtöjda vid Langelinje i Köpenhamn, praktiskt taget inom synhåll från Folketinget, låtsas man i Danmark inte om. Med den logiken, fru talman, är det lätt att motivera vad som helst.

Sverige har en nyckelroll i det här spelet. Om Sverige fattar ett beslut om skattefrihet så tvingas Finland in i samma process. I annat fall blir den svenska flaggan en bekvämlighetsflagg för det finska tonnaget. Andra länder tvingas också med, och därmed har den europeiska redareföreningen lyckats med något som ingen annan organisation har lyckats med – nämligen att helt och fullt skattebefria den egna verksamheten.

Till vad nytta, fru talman? Varför ska just transporttjänster på vatten vara skattebefriade? Vi har under många år ställt oss den frågan, och vi har inte funnit någon vettig förklaring. Sjöfarten borde tvärtom vara en lönsam och livskraftig näring med goda förutsättningar att klara sig utan statligt stöd.

Vad har vi då för möjligheter att agera i Sverige? Ganska många, vill jag påstå. Vi kan ta upp frågan under ordförandeperioden i vår. Vi kan ta upp den i Nordiska rådet, och vi kan ta direkta kontakter med den danska regeringen. Vi borde också få kommissionen att fundera något över vart den nuvarande stödpolitiken faktiskt leder.

Det skulle inte förvåna mig, fru talman, om ett tillräckligt kraftigt agerande från svensk sida skulle få en och annan dansk skattebetalare – för de lever också under ett mycket högt skattetryck – att på allvar fråga sig om det är rimligt att deras skattepengar ska användas för att subventionera svensk export till England. Jag är inte övertygad om att de tycker det.

Konsekvenserna av ett utökat sjöfartsstöd till färjorna kan bli oöver-skådliga. Det är inte bara ett stöd till rederierna som införs. Detta innebär också en helt ny princip som går på tvärs med tankarna i Romfördraget, nämligen den att enskilda länder nu fritt får besluta om industristöd.

Nya krav kan förväntas från andra yrkesgrupper. I första hand skulle jag tro att åkerinäringen kommer och klappar på kanslihusdörren. Ett svenskt återinförande av varvsstödet lär också bli aktuellt. Det gäller även andra verksamheter.

Kommissionen har nyligen underkänt våra reducerade arbetsgivaravgifter i Norrbotten, vilket bl.a. drabbar fjällhotellen. Det kan bli svårt för kommissionen att i längden förbjuda liknande undantag, t.ex. för fjällhotell – speciellt som man i Norge nu planerar att helt momsbefria sin hotellnäring.

I ett längre perspektiv, fru talman, blir detta helt ohållbart. Europa kan komma att hamna i en ny nationalstatlig stödpolitik på samma sätt som före Romfördraget, men nu inte med direkta subventioner till statliga företag utan i stället med olika former av skatteundantag. En sådan utveckling kan mycket väl leda till att hela tanken med den gemensamma marknaden långsamt tappar sitt innehåll.

Fru talman! Låt mig också något uppehålla mig vid våra reservationer 16, 17 och 18, som alla rör Sjöfartsverkets kostnadsansvar.

En av de många myter som finns i transportdebatten är att transportslagen bara kompletterar varandra. Det är i grunden felaktigt. Det finns en omfattande konkurrens. Den stora ökningen av lastbilstrafiken beror inte på någon naturlag, utan är i allt väsentligt ett resultat av att kostnadsrelationerna har förändrats.

Sjöfartens stora fördel är de små investeringsbehoven. Vattenvägarna är i princip gratis. Den är energieffektiv så länge man håller sig till måttliga hastigheter. Om samhället på olika sätt förändrar detta, t.ex. att genom en billig peng tillhandahålla vägar och järnvägar eller genom att ensidigt belägga sjötransporter med avgifter, ska man inte bli förvånad om sjöfarten minskar och landtransporterna ökar. Det är fullständigt logiskt, och det är vad som nu sker på Väneren, på Mälaren och utmed Norrlandskusten. Man kan tvivla på klokskapen i detta eftersom det leder till nya krav på dyrbara investeringar i vägar och järnvägar – något som skattebetalarna förutsätts betala.

De olika debiteringsprinciperna demonstreras tydligt av Öresundsbron. För allt gods som lämnar Sverige via någon hamn, t.ex. Trelleborg, betalar man nästan 4 kr per ton i avgift till staten. För denna kostnad, som för Trelleborgs del uppgår till flera miljoner kronor varje år, tillhandahåller staten en lysboj utanför hamninloppet. För ett tåg över Öresundsbron utgår däremot ingen sådan avgift. I stället tillhandahåller staten i princip gratis en bro för tåget för ca 19 miljarder kronor. Självfallet är detta en av förklaringarna till att godstrafiken över bron ökat med nästan 50 % jämfört med den gamla tåg färjeleden.

Fru talman! Svenska hamnar konkurrerar också med utländska hamnar – något som är speciellt påtagligt för den transoceaniska trafiken. Genom de höga svenska avgifterna är risken uppenbar att transitgodset till Östersjöområdet i stället skeppas via danska och tyska hamnar. Nu i höst flyttade en stor bananimportör sin distribution för Skandinavien från Göteborg till Hamburg. Självfallet är det svenska kostnadsläget en del av anledningen, även om det kanske inte är den enda.

Men det ska också sägas att alla problem inte har skapats av statliga beslut. De olika kommunerna och deras taxesättning har stor betydelse, och en föråldrad facklig struktur som ofta blir ett hinder för rationell hamndrift spelar också en väsentlig roll.

Vi har i vår reservation pekat på en rad olika kostnader som vi inte anser är trafikrelaterade, och som därför inte borde belasta Sjöfartsverket och därmed sjöfarten. En minskning av verkets kostnader kan medföra

att sjötransporter åter blir ett konkret alternativ, och inte bara något som omnämns i högtidstalen.

För tids vinnande, fru talman, nöjer jag mig med att instämma i Lars Björkmans tidigare bifallsyrkande.

Anf. 120 STIG ERIKSSON (v):

Fru talman! En sjöman älskar havets våg – det har de flesta av oss både sjungit och lyssnat till mer än en gång. Under min korta men intensiva vistelse på fartyget Obbola i somras lärde jag mig att dessa ord är något mycket mer än bara några ord ur en sång. De står också för detta: En gång sjöman, alltid sjöman.

Sjönäringen är kanske den näring som sedan valet 1998 varit mest högaktuell för vårt utskott. Redan hösten 1998 kom sjöfartens, och därmed handelssjöfartens, möjlighet till likvärdig konkurrens gentemot andra länders sjöfart att sättas i centrum. Vågorna gick höga. För Vänsterpartiet var det viktigt att hitta en lösning på den uppkomna situationen. En överenskommelse mellan Vänsterpartiet, Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sveriges redareförening samt SEKO resulterade i att det bruttostöd som fanns för handelssjöfarten höjdes för de tre kommande åren, från 1999 till 2001. Det var ett stöd som skulle bidra till att klara jobben och att svensk sjöfart förblev svensk och inte flaggade ut till andra nationer – eller rent av till bekvämlighetsflagg.

I början av sommaren kom så nästa svåra problem när Danmark beslutade att även färjetrafiken i Danmark skulle ges möjlighet till s.k. nettostöd. I en enda vågrörelse hade den svenska färjenäringen ca 30 % högre kostnader för personalen än den danska. Detta gav upphov till oro bland de anställda på de svenska färjorna. Återigen stormade det på havet. Vi i Vänsterpartiet ansåg redan i somras att alla goda krafter måste sättas in för att rädda jobben och den svenska färjenäringen.

Till Vänsterpartiets glädje resulterade också förhandlingarna mellan de tre samarbetspartierna i att regeringen skriver i budgetpropositionen att man ska göra en översyn av det nu gällande stödet samt att stödet också bör utökas till att även gälla färjenäringen. Arbetet med det nya stödet kommer också att inriktas på ett s.k. nettostöd som ska kunna träda i kraft den 1 januari 2002. Det är en långsiktig lösning som visar tilltro till svensk sjöfart. Det är en inriktning som Vänsterpartiet förespråkade redan i juni.

Så långt är allting gott! Men säg den glädje som varar! Tyvärr visade det sig ganska snabbt att den svenska färjenäringen inte skulle klara att vänta till den 1 januari 2002. Det fanns risk för utflaggning. I samband med det skulle tusentals arbetstillfällen försvinna. Det ledde till ett motionsinitiativ från socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister om den akuta situation som svensk färjenäring står inför under år 2001 innan ett nytt sjöfartsstöd kan införas. Motionen och likalydande motioner har lett till att i stort sett hela utskottet ställt sig bakom betänkandets tillkännagivande om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag om hur man ska klara färjenäringen under det kommande året.

Det är ett bra beslut som ger arbetsro för alla dem som jobbar inom svensk färjenäring vare sig de befinner sig på land eller till sjöss. Utskottet har nu tagit ut kompassriktningen. Och även om dimman inte lättat helt, känns faran för grundstötning minimal.

Näringsministern sade att den här utredningen om ett stöd i stort sett var färdig. Det var bra att få reda på det. Vi i Vänsterpartiet väntar med spänning på att få läsa den utredningen.

Fru talman! Att sjöfarten i många stycken är ett mycket miljövänligt alternativ för godstransporter är ställt utom allt tvivel. Sverige har också en kust som är väl lämpad för transporter. Det fråntar oss dock inte svaret att se till att godstransporterna längs vår, till viss del känsliga, kust sker så miljöanpassat och säkert som möjligt.

I dag trafikeras vår kust i många fall av fartyg som är undermåliga när det gäller sjösäkerhet och miljö. Det handlar i många fall om gamla ryska fartyg och pråmar eller t.o.m. bekvämlighetsflaggade fartyg där de anställda har sämre anställningsförhållanden. Därför är det viktigt att Sverige ökar intensiteten och i alla möjliga instanser driver på för att öka sjösäkerheten och miljökraven.

För att klara både sjösäkerheten och miljön krävs, förutom att vi driver på i frågorna, också att svenskt näringsliv tar ett större ansvar när man köper upp sjötransporter. Man måste lägga lika stor vikt vid sjösäkerhet och miljö som vid själva transporten. En medveten säkerhets- och miljösyn på den upphandlade sjötransporten gör att vi minskar riskerna för oljeutsläpp och haverier, inte minst längs vår känsliga kust, samtidigt som det kan skapa bättre villkor för de anställda.

Under den korta tid jag var ute på sjön i somras på min resa från Umeå till Sundsvall såg jag tyvärr flera pråmar fulla med bl.a. timmer. Jag hade antagligen inte klivit på någon av dessa pråmar även om jag hade blivit utrustad med dubbla flytvästar. Det var timmer som hade upphandlats av svenska företag.

För att öka andelen transporter till sjöss och för att nyttja de olika transportmedlen på bästa sätt krävs dock att resurser tillskapas för t.ex. utveckling av tekniska lösningar för att överföra gods från bil till fartyg. Sjöfarten har stora möjligheter att bidra till mer miljövänliga transportsystem inte enbart genom själva sjötransporten utan också, och kanske framför allt, i kombination med andra transportslag. Därför är det ytterst angeläget att den nya forskningsenheten under Näringsdepartementet beaktar sjöfartens behov, vilket också utskottet förutsätter i sitt betänkande.

Fru talman! Under den sista delen av mitt anförande vill jag att vi förflyttar oss upp längs kanalerna och kommer till Vänern. Vänersjöfarten har under den senaste tiden aktualiserats av många. Det syns inte minst i motionsfloran från den allmänna motionstiden. Motionerna har i många fall som utgångspunkt den utredning som tillsattes sommaren 1999 under ledning av Bengt K. Å. Johansson. Utredningen, som presenterades i våras, föreslog bl.a. att lotsavgifterna bör sänkas med hälften.

Ett annat krav som finns från motionärerna är att Vänern borde klassas som en inre vattenväg. Vänern skulle då ses som en del av ett landtransportsystem och därigenom kunna befrias från lotsavgifter, farledsavgifter och hamnavgifter.

För Vänsterpartiet är det viktigt att vi även i fortsättningen klarar sjöfarten i Vänern. Inte minst på grund av det jag anförde tidigare om sjöfartens stora potential till mer miljöriktiga transporter. Det skulle samtidigt bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Sjöfart*

Därför är det viktigt att utskottet nogsamt följer utvecklingen kring Vänersjöfarten. Det skriver också utskottet i betänkandet där man framhåller vikten av en fortsatt Vänersjöfart.

Fru talman! Till sist vill jag bara än en gång understryka Vänsterpartiets glädje över det vidgade stödet till svensk sjöfart. En betydande majoritet i utskottet har satt sig tillsammans i båten, och med gemensamma årtag är man beredd att ta båten i hamn till fördel för de anställda inom svensk sjöfart.

Anf. 121 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Stig Eriksson talar varmt om färjenäringen. Då tycker jag att det är angeläget att göra klart för kammaren att det han talar om är ett rederi, Stena AB. Stena AB har åtta färjor under svensk flagg.

Det är den svenska färjenäring han talar om. Av dessa åtta fartyg är det ett, säger ett, som befinner sig i en omedelbar konkurrenssituation med ett danskt rederi. Det är Aurora i Helsingborg.

Det är inte så att det ligger en hel armada av danskflaggade färjor utanför Vinga som är beredda att köra på Göteborg. Så fungerar inte detta. I dagsläget är det en färja som möjligen kan vara konkurrenssatt och löpa risken att skifta flagg till dansk flagg.

Sedan tar Stig Eriksson upp frågan om teknik. Det är inte mer forskning som behövs för att flytta gods fram och tillbaka på båtar och lastbilar. Den tekniken har funnits länge. Det är kanske inte minst de kommunala taxorna och de fackliga strukturerna i hamnarna som lägger hinder för en effektiv kustfart.

Anf. 122 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Om det nu är en, två eller tre båtar som riskerar en utflaggning i framtiden, är just de arbetstillfällena väldigt viktiga för Vänsterpartiet. Framför allt är det viktigt att vi kan behålla en svensk sjöfart och en svensk färjenäring. Den är viktig för en omställning av trafiken. Om vi ska klara att lyfta bort mer gods från vägarna måste även sjöfarten kunna vara med och ta hand om det godset.

Sedan gällde det tekniska lösningar. Ja, det finns tekniker, men ingenting står ju stilla. Ny teknik kommer alltid att behövas för att skapa ännu bättre möjligheter.

Anf. 123 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Med den inställning som Stig Eriksson och hans parti har till Europasamarbetet kan jag i viss mån förstå hans uppfattning, men jag kan inte dela den. Utflaggning av en svensk färja till dansk flagg är för mig inte ett tillräckligt argument för att vända upp och ned på hela den europeiska regelstrukturen.

Anf. 124 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Utredningen handlar inte bara om färjenäringen. Här gäller det att skapa en långsiktig lösning även för övrig sjöfart. Det tycker vi är viktigt. Svensk sjöfart behövs.

Fru talman! Det är glädjande att kunna yrka bifall till utskottets hemställan vad avser sjöfartsnäringen. Dock kan vi kristdemokrater inte göra det i alla delar. Vi vill ha snabbare åtgärder för Vänersjöfartens framtid. Vi är också emot ett statligt fritidsbåtsregister. Därför yrkar jag för tidsvinnande bifall enbart till reservation 18.

Fru talman! Nu får vi en bred uppslutning – nämligen sex av sju partier i Sveriges riksdag – som står bakom förslaget att inrätta en s.k. nettomodell för den svenska sjöfartsnäringen inkluderande färjorna. På sikt måste dock EU:s sjöfartspolitik revideras så att länderna upphör med direkta stöd till sina egna handelsflottor. Sjöfarten har en framtid för sig även utan stöd, och vi kristdemokrater vill se en utveckling mot säkrare fartyg och större miljö- och säkerhetskrav på den oseriösa trafiken som förekommer runt om i världen. Vi vill också se fler fartyg använda katalysatorer och lågsavlig diesel så att miljöpåverkan blir minimal.

Den sjöfartsnäring som är baserad i EU-länderna har att konkurrera med låglöneländer och i vissa fall med mycket oseriösa och skrupelfria redare och även transportköpare som inte värderar vare sig besättning, fartyg eller miljön särskilt mycket. Inte heller den europeiska sjöfartsnäringen kan helt svära sig fri från fiffel. Detta måste bekämpas. Då, fru talman, får man ha viss förståelse för att EU för närvarande tillåter subventioner. Mot den bakgrunden måste det vara ett självsmål för Sverige att helt förlita sig på marknaden och låta svenska fartyg flagga ut vind för våg.

Fru talman! Detta är ett viktigt skäl för oss kristdemokrater till att stödja regeringens förslag för sjöfarten. Flera skäl redovisas i vår motion T212. Kristdemokraterna avsätter därför 400 miljoner kronor mer än regeringen under året 2001 för att inkludera färjerederierna i sjöfartsstödet, samt för att täcka upp skillnaden mellan regeringens beräkningar och Rederinämndens.

Trots en stor enighet om sjöfarten finns det anledning att kritisera regeringen med stödpartier. Jag beklagar, fru talman, att näringsministern har valt att lämna kammaren under den här debatten. Det hade varit värdefullt om ministern hade varit här under hela trafikdagen och svarat på frågor och deltagit i debatten.

Redan 1998 inför det sjöfartspolitiska beslutet vädjade vi om en nettomodell för sjöfarten. Det var vad socialdemokrater i regering och riksdag utlovat näringen. Detta löfte sveks och i stället kom den s.k. bruttolösningen som skulle gälla i tre år. Förra hösten, 1999, stod vi återigen i kammaren och propagerade för en långsiktig lösning med en nettomodell, tonnageskatt m.m. Det enda svar vi har fått i debatterna är att nuvarande sjöfartspolitik ska utvärderas först. Det är först nu i höst – eller tidig höst för att apostrofera näringsministern – efter det att Danmark beslutat om nya stöd som regeringen har vaknat till. Uppvaknandet har dock skett väldigt sakta, så sakta att regeringspartiets egna ledamöter i utskottet, tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet, har fått ta till motioner i eget utskott för att vara säkra på att något skulle hända snabbt. Detta är ovanligt och anmärkningsvärt.

Vad sjöfarten nu behöver är att få klarhet i vilka statliga spelregler som gäller och därefter kunna ägna sig åt sin verksamhet i stället för att

lägga energi på att försöka övertyga politiker om nödvändigheten av en svenskflaggad handelsflotta. För det är det saken egentligen handlar om. Sammanfattningsvis vill kristdemokraterna att Sverige ska

- arbeta inom EU för konkurrensneutralitet mellan sjöfartsnationerna samt för en prioritering av arbetet med flaggstatskontroll,
- slå vakt om sin position som sjöfartsnation och behålla den svenska handelsflottan så långt möjligt under svensk flagg,
- införa ett nettostödsystem 2002, men ta med färjorna redan från 2001 i sjöfartsstödet – det gäller sådana färjor som varken har taxfree eller annat statligt stöd,
- sträva efter långsiktiga parlamentariska överenskommelser om sjöfartspolitikerna samt efter en bred enighet på sjöarbetsmarknaden om dess framtida inriktning,
- uppmärksamma kustsjöfartens situation, särskilt Vänersjöfarten som har akuta problem,
- införa en tonnageskatt och
- fortsätta arbetet med Östersjöstrategin och ökade miljökrav för Östersjön.

Slutligen, fru talman, några ord om kustsjöfarten. EU:s transportministrar har sagt sig vilja utveckla kustsjöfarten. Detta är positivt för transportererna, och Sverige med sin långa kust och långa vattendrag skulle tjäna på att kustsjöfarten fick en renässans. De olika hinder som ligger i vägen måste undanröjas. Exempelvis har konkreta förslag framlagts om större reduktion av lotsavgifter för Vänersjöfarten än de som Sjöfartsverket medgivit. Vänersjöfarten har drabbats av flera motgångar under senare år, och detta måste uppmärksammas av regeringen. Utskottets skrivning är inte nog för oss. Snabbare åtgärder måste till av regeringen. Därför delar vi reservation 18 tillsammans med Moderaterna, Folkpartiet och Centern. Tyvärr finns det exempel på kustredare som gett upp efter många års seglande både i Vänern och i Östersjön. Vad tänker regeringen göra åt Vänersjöfarten? Vänerutredningen har varit klar länge!

Anf. 126 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Det är glädjande att Johnny Gylling i princip säger att han vill ha en livskraftig och konkurrensutsatt sjöfartsnäring som lever utan stöd. Men sedan upphör modet. Sedan tar det slut.

Jag vill bara tala om för Johnny Gylling att den här typen av industri-stöd har en förmåga att som ogräs sprida sig i alla församlingar. Har det väl en gång kommit in är det nästan omöjligt att sedan bli av med det.

Inom OECD och EU har man under 20 års tid haft regler för att man ska avveckla varvsstödet. Men man lyckas aldrig komma överens sinsemellan, och därför lever det kvar. På samma sätt har vi ett helt stödpaket på jordbrukssidan och på strukturfondssidan som alla inser är felaktiga och som leder till felaktiga beslut. Men man orkar inte med att lyfta bort dem därför att särintressena är för stora. Risken är att det kommer att drabba även sjöfarten och färjesjöfarten.

Anf. 127 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag har stor respekt för Tom Heymans kunskande i sjöfartsfrågor. När det gäller vår syn på det här stödet kan man säga att det är tidsbegränsat. Vi har också begärt i motioner och debatter att regeringen inom EU ska driva att man sätter en tidsgräns. Den måste naturligtvis sättas ganska långt fram så att näringen vet vad som gäller.

Jag skulle vilja vända på det och ställa en fråga till Tom Heyman. Trots att vi nu ser att det finns konstigheter i det här systemet – det håller jag med om – ser vi ändå att det är nödvändigt för att Sverige ska behålla sitt sjöfartskunskande. Men vad vill då Tom Heyman och Moderaterna göra? Jag ska också säga att det faktiskt finns enskilda ledamöter i Moderaterna som har motionerat om att införa det här stödet. Men vad vill Tom Heyman göra för att motverka den skillnad som finns mellan seriös och oseriös sjöfart? Hur ska man motverka den stora skillnad i konkurrens som finns i dag mellan i första hand EU-nationerna och en del andra nationer som kör med osäkra fartyg och har väldigt låga löner för sin besättning?

Anf. 128 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag ska stanna vid färjenäringen därför att jag tror att det skulle föra för långt om jag skulle ta en ny debatt om hela fraktsjöfarten också.

När det gäller färjesjöfarten tror jag, som jag sade i mitt anförande, att det inte finns något direkt hot mot den svenska färjesjöfarten. Det finns ingen armada med danskflaggade färjor som kommer om vi säger nej den här gången. Tvärtom tror jag att man kanske får en debatt i Danmark som kan sätta det här systemet under press på ett annat sätt än vad de danska redarna hade tänkt sig.

Anf. 129 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! För det första drar inte Sverige med sig alla andra nationer i något slags subventionskarusell. Sverige är bland de sista att utnyttja det tak till subventioner som EU-länderna har enats om. Det här är ju ett undantag i de grundregler som finns när det gäller konkurrenspolitiken.

För det andra är det mycket möjligt att det är riktigt som Tom Heyman säger, nämligen att det just nu gäller en färja. Men det handlar om att det finns en positiv eller negativ spiral i sjöfartsvärlden. Om en färja flaggar ut följer snart fler efter. Rederinäringen måste veta vilka långsiktiga spelregler som gäller.

Sverige riskerar att drabbas av det som Norge har drabbats av, nämligen att man dränerar den inhemska arbetskraften på kompetens. Man tar in mycket arbetskraft från andra länder, och till slut eroderar de näringar som sjöfartsnäringen vilar på runt om i landet, dvs. näringar som har angränsning till sjöfartsnäringen.

Därför är det viktigt att Sverige behåller sjöfartspersonal som sedan kan fylla på inom befälsyrken osv. och att Sverige har kvar en hög kunskap om sjösäkerhet och ett högt miljötänkande inom sjöfarten.

Anf. 130 VIVIANN GERDIN (c):

Fru talman! Jag vill börja med att instämma i det tidigare yrkandet vad gäller reservation 18. I övrigt instämmer jag med Centerpartiets reservationer.

Sjöfarten har en viktig roll att fylla i det svenska transportsystemet. Sverige är på grund av sin geografiska belägenhet och de långa kusterna helt beroende av sjötransporter för sin försörjning. Faktum är att ca 90 % av den svenska exporten går sjövägen.

Svensk sjöfart i allmänhet och färjor och flygbåtar i synnerhet har genom förändringarna i vår omvärld under det senaste året utsatts för stora yttre påfrestningar. Det finns fog att tala om att svensk sjöfart är hotad. Genom det danska folketingets beslut att inrätta ett danskt internationellt skeppsregister har konkurrensvillkoren för svensk sjöfart allvarligt rubbats. Det gäller främst färjekonkurrensen.

Gemensamma regler på sjöfartens område skulle förhindra vissa länders statssubventionering, dvs. dumpning, som slår hårt mot sjöfarten i de länder som inte ägnar sig åt sådant. Här måste Sverige vara pådrivande för att gemensamma regler för sjöfarten införs på EU-nivå.

I verkligheten är vi tyvärr långt ifrån ett system med gemensamma regler på sjöfartens område inom EU. Därför anser vi i Centerpartiet att vi måste värna den svenska sjöfartsnäringsgenom att parera förändringarna i vår omgivning. Det är en självklarhet att svensk sjöfart, som är en vital del av vårt transportsystem och näringsliv, ska kunna hävda sig på likvärdiga villkor som sina konkurrenter. Detta kan vi göra genom att Sverige vidtar motsvarande åtgärder som andra länder eller att gemensamma regler inrättas. Vi är rädda för att det annars kan bli en massiv utflaggning av fartyg.

Regeringen aviserar i budgetpropositionen att förändringar för svensk sjöfart är på gång, men inte nu utan senare. Men vad svensk sjöfart behöver är långsiktiga och stabila regler nu. Ett sätt att garantera sjöfartens fortlevnad är att likt danskarna införa nettostödet – som någon har varit inne på tidigare. Vi i Centerpartiet lämnade därför in en begäran om ett utskottsinitiativ i syfte att kunna införa nettostöd från nyår. Detta utlöste något ovanligt, nämligen en motion från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Endast de moderata utskottsrepresentanterna stod utanför.

Det finns en klar majoritet som har angett en färdriktning. Men det finns också en skillnad, för det är endast Centerpartiet som har avsatt pengar i nästa års budget. Vi är naturligtvis glada över att det finns en inriktning, men vi tycker också att det måste hända någonting snart. Den danska processen var snabb från förslag till beslut om att införa ett nettostöd. Det visar på att det går att genomföra på kort tid. I vårt tidigare förslag hade vi sagt att det borde införas den 1 januari. Det finns också pengar anvisade i skatteutskottets budget.

Det finns många skäl att gå ifrån nuvarande bruttomodell över till en nettomodell. Genom en övergång från bruttomodell till nettomodell behöver inget sjöfartsstöd utgå. Det frigör pengar som i dag finns avsatta för sjöfarten i budgetpropositionen.

Jag vill ta upp frågan om transportstödet. I maj i år fick vi nya bestämmelser om transportstödet och sjöfarten. Ett regionalt transportbidrag skulle eliminera konkurrensnackdelar som sjöfarten led av. De nya

bestämmelserna har endast delvis eliminerat snedvridningen. Orsaken är att transportbidraget är konstruerat så att stöd för transport endast lämnas om lastning sker i hamn inom stödområdet. Dagens modell medför en nackdel för de hamnar som ligger nära men inte tillhör stödområdet, exempelvis hamnar i kustområden i Gävleborgs län, Hudiksvall och Söderhamn. Även Vänersjöfarten drabbas av detta.

Jag har ett exempel. Varor som fraktas från Härjedalen till England kan få stöd med bil till Uddevalla och sedan med båt till slutdestinationen. Men om varorna från Härjedalen går till Karlstad eller Kristinehamn och därifrån går med båt utgår inget bidrag på den sträckan. Därför bör de statliga transportbidragen utgå för transporter från Norrland till Vänerhamn som kombineras med Vänersjöfart. Det skulle gynna såväl Vänersjöfarten men även godstrafiken på Inlandsbanan.

De senaste årens utveckling för Vänersjöfarten har visat på en sjunkande andel fraktvolymer från Vänerhamnarna till Göteborg och vidare till andra hamnar i Europa. Trots att flera utredningar har gjorts under 90-talet står vi fortfarande och avvaktar.

En orsak till dagens bekymmer är att vi anser att Mälaren och Vänern bör ges status som inre vattenvägar. Det skulle innebära att Vänerns infrastruktur kan finansieras på samma sätt som järnvägar och vägar. På så sätt skulle farledsavgifterna kunna avskaffas. Jag vill understryka att Vänersjöfarten är hela Sveriges angelägenhet. Den är en mycket viktig del i den svenska exporten som går via Vänersjöfarten ned till kontinenten. Det är också viktigt att komma ihåg att varje lastat fartyg på 4 000 ton tar lika mycket gods som 133 lastbilar. Att sjövägen kunna transportera skrymmande gods har varit avgörande för många industrier vid val av etableringsort, så även i Vänerregionen. Men även ur miljösynpunkt är efter den påbörjade miljösaneringen sjöfarten i dag ett gott alternativ.

En utredning angående Vänersjöfartens framtid som presenterades i våras föranledde oss att tro att vissa delar kunde bli förbättrade, men tyvärr blev det i praktiken tvärtom på grund av Sjöfartsverkets beslut att höja lotsavgifterna med 50 %. I själva verket skulle lotsavgifterna ha sänkts och ett transportbidrag införts. Att höja statusen genom att göra Vänern till en inre vattenväg hade varit en lösning. Jag vet inte om det är statens avkastningskrav på Sjöfartsverket som har fått dem att agera så.

Sedan vill jag kort ta upp frågan om Gotlandstrafiken. Gotland bör betraktas som en del av fastlandet i transporthänseende. Godstransporterna bör därför ges ordentliga ekonomiska möjligheter, och persontransporterna måste säkerställas. Färjetrafiken har en helt grundläggande betydelse både för näringslivet och för befolkningen på Gotland. Gods- och persontrafik måste erbjudas tillfredsställande villkor och goda utvecklingsmöjligheter. Näringslivets investeringar på Gotland bromsas så länge som det inte kan bli en långsiktig lösning.

Trafiken till och från Gotland är viktig, och vi i Centerpartiet anser att den måste få ett större utrymme i debatten.

Jag vill avsluta med att säga att för oss i Centerpartiet är en väl fungerande sjöfart en mycket viktig del i våra infrastruktuursatsningar.

Anf. 131 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Vi är överens i sak om det här, Centerpartiet och Kristdemokraterna. Det är bara en sak som jag vill ha klarhet i. Viviann Ger-

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Sjöfart

din sade nämligen att Centerpartiet är det enda parti som har avsatt pengar för sjöfartsstödet nästa år.

Om vi tittar på s. 176 i utskottsbetänkandet ser vi att det finns en jämförelse mellan partiernas olika budgetar och regeringens förslag. Där har Kristdemokraterna plussat på med 400 miljoner medan Centerpartiet har -409 miljoner. Vårt skäl för att lägga till de här pengarna är att Rederistödsnämnden har beräknat att det kostar ungefär 100 miljoner mer än vad regeringen tror för kommande år. Sedan tillkommer färjetrafiken, och där finns en beräkning på ca 300 miljoner.

Jag skulle vara tacksam om Viviann Gerdin kunde reda ut de här siffrorna för oss i kammaren.

Anf. 132 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Johnny Gylling kanske inte hörde vad jag sade tidigare. Jag sade att vi har anvisat pengar i skatteutskottet. Det handlar om skatter och avgifter att införa nettostödet. Det är en subvention. Det är skatteutskottet som behandlar anslagen till den här posten. Av den anledningen tar vi inte upp dem i trafikutskottet.

Anf. 133 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Tack för det klargörandet.

Jag vill då bara också förklara att det är flera partier som har avsatt pengar. Men vi insåg för vår del att den här omräkningen till en nettomodel var omöjlig att göra redan till årsskiftet, och därför har vi lagt vår pengapåse under utgiftsområde 22, som vi debatterar i dag.

Jag tackar alltså för klargörandet.

Anf. 134 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Jag vill ytterligare understryka att vi har diskuterat det här inom vårt parti. Det är ingenting som har dykt upp just nu i sista minuten, utan vi har haft en längre planering. Vi har haft avsikten att det här skulle ingå i vår motion, så det har funnits en strategi. Av den anledningen ligger det där det ligger.

Jag erkänner att det kan vara svårt att göra en beräkning, men någons måste man börja. Vi lägger alltså 1 miljard extra i skatteutskottet, och av den går en del till det här. Jag är medveten om att det ligger nära i tiden, så de pengarna kommer inte att användas från den 1 januari. Det gör att det finns mycket stora möjligheter att täcka det i alla fall under året om kostnaderna skulle visa sig vara större än vad vi har beräknat.

Anf. 135 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Vad vill då Viviann Gerdin säga till alla åkarna, som är lika hårt trängda som någonsin rederierna? Åk ned till Trelleborg och titta hur det ser ut! Där kan man få se en hel hamnplan full med holändskregistrerade dragbilar, väldigt ofta körda av östeuropeiska chaufförer, naturligtvis till en bråkdel av kostnaderna för en svensk dragare. Vad säger Viviann Gerdin till de åkare som känner sig pressade i konkurrensen? Ska de också ha skattefrihet? Vem ska betala för sjöfolkets skattefrihet, för miljonärernas skattefrihet och för alla andras skattefrihet?

Vad vi är rädda för är det strukturella sammanbrott som vi börjar se i skattesystemet. Vi vill ha ett solidariskt skattesystem, men vi vill inte ha det på den höga nivån. Det har vi sagt länge. Men nu börjar vi se ett sektionsvis sönderfall av skattesystemet om detta får fortgå.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

Anf. 136 VIVIANN Gerdin (c) replik:

Fru talman! Först och främst vill jag säga i fråga om åkarna att jag inte kan stå här och försvara ett transportsystem. Jag tycker att vi ska ha ett transportsystem som är smidigt och som är i samverkan. Det övergripande är också att det finns miljöinslag i det här. Man beräknar att transporterna fram till år 2010 kommer att öka med mellan 37 och 60 %, och det är klart att det måste fördelas på flera olika transportsystem.

Försvara holländska åkare kan jag absolut inte göra, eftersom de kör under andra betingelser än vad vi gör i Sverige. De svenska åkarna, liksom den svenska sjöfarten, måste ha samma villkor som de angränsande ländernas företag och näringar har i dag. Det är ju det de inte har. Det är samma sak inom åkerinäringen, att de konkurrerar på olika villkor gentemot de utländska. Sjöfarten är ett annat exempel på det.

Vi har också med miljöaspekten i det hela, t.ex. koldioxidutsläppen. Det gör att vi inte kan tillåta att biltrafiken tar hand om den ökning inom transportväsendet som vi ser komma de åtta tio år som man har räknat på.

Anf. 137 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Det här är ingenting som gäller om tio år, utan det är någonting som gäller i dag. Det är alltså holländska dragbilar som står i Trelleborg och väntar på att ta hand om laster som kommer in med färjorna. Det finns alltså redan i dag. Det är inte heller några miljömässigt dåliga bilar, utan det är spritt sprängande nya bilar. De kör på svensk diesel när de är länge i Sverige. Det är inte något argument.

Jag vill återigen fråga: Vem ska betala åkarnas skatter? Eller ska vi skattebefria åkarna också, eftersom de är utsatta för den holländska konkurrensen? Och vad ska vi säga när danskarna nu subventionerar inköp av lastbilmotorer? Vi får ju en subventionskarusell som aldrig tar slut. Hur ska Viviann Gerdin hantera det?

Anf. 138 VIVIANN Gerdin (c) replik:

Fru talman! Det är precis det som är kärnan: det är just subventionskarusellen. Jag håller fullständigt med om det. Vi befinner oss i den, och då gäller det att vi tar oss ur den. Men på vägen ur den kan man inte låta några länder ha subventioner medan andra inte har det. Då får man göra en jämkning, en samordning av skatter och avgifter. Det är det vi diskuterar i dag. Vi diskuterar att samordna skatter och avgifter i transportsystemet.

Anf. 139 HELENA BARGHOLTZ (fp):

Fru talman! Gotlands unika möjligheter måste lyftas fram. Jag är övertygad om att en tydlig profilering och ett utnyttjande av Gotlands speciella förutsättningar kommer att utgöra en fördel i den ökande europeiska konkurrensen.

*Sjöfart*

Gotlands läge och storlek gör att utbytet och kontakterna med omvärlden kommer att öka. Begreppet Centrum i Östersjön måste utvecklas så att utbytet mellan Gotland och områdena i Östersjöregionerna kan utvecklas till fullo.

Det är en liberal utgångspunkt att människor ska kunna bo där de själva vill och ha möjligheter att leva ett bra liv där. Många människor, inte minst sommargotlänningar, skulle vilja bosätta sig permanent på Gotland. En lugn miljö och vacker natur, som Gotland erbjuder i överflöd, är viktiga faktorer som ofta blir avgörande för människor när de väljer bostadsort.

Den som vill bo på Gotland ska också kunna göra det. För att detta ska vara möjligt måste det finnas bra kommunikationer både på Gotland och till och från Gotland.

En ”väg” som inte får glömmas bort är färjekommunikationerna till Gotland. Här bär staten huvudansvaret för att en god bastrafik kan upprätthållas. Det handlar inte enbart om pris och tillgänglighet utan även om långsiktighet och stabilitet. För gotlänningarna är det viktigt att färjetrafiken, som är deras ”landsväg” till fastlandet, inte drabbas av de orimliga kostnader som fallet är i dag. Den oro som gotlänningarna känner för den olösta frågans konsekvenser för Gotlands tillväxt och välfärd måste respekteras. Därför måste transportkostnaderna till fastlandet vara i samma storleksordning som motsvarande vägtransporter på fastlandet.

Det är en fråga som har stötts och blötts alltför länge. Regeringen måste därför prioritera problemet med en lösning för Gotlandstrafiken framför allt när det gäller godstrafiken.

Vi i Folkpartiet anser att ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas över till Vägverket, som för övrigt har all annan färjetrafik, och kostnaderna för den gotländska färjetrafiken ska ingå i deras budget.

Utgångspunkten för färjetrafiken bör vara att gotlänningar ska kunna åka fram och tillbaka till Stockholm samma dag. För att detta ska vara möjligt måste det finnas en snabbfärja som avgår varje dag året om.

Kostnaden för den gotländska färjetrafiken ska ingå i Vägverkets budget. Det finns dessutom fördelar med att Vägverket handlägger frågan, eftersom verket också är ansvarigt för vägarna till hamn. Nynäshamn och Oskarshamn bör fortfarande vara fastlandshamnar för Gotlandstrafiken.

Det är viktigt att regeringen nu snabbt reder frågan om att staten ska ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom Vägverket.

Nynäshamn är viktigt också för Stockholmsregionen. Genom att göra en satsning på Nynäshamn som hamn förkortar man färjors och lastfartygs färdväg genom skärgården för att komma ut på Östersjön. Standarden på riksväg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn måste därför förbättras. Det är motiverat inte minst av Nynäshamns betydelse för Gotlandstrafiken. Detta är en partiståndpunkt för oss i Folkpartiet, och vi prioriterar denna väg inom vårt väganslag.

I Vägverkets regi finns i Sverige nästan ett femtiotal färjelinjer. De kostar runt 300 miljoner kronor varje år, dvs. 1 miljon kronor om dagen.

Vägverkets färjeverksamhet har ju under de senaste åren varit föremål för intensiva kostnadsprövningar. Uppdraget har varit att inventera och undersöka vilka färjeleder som kan ersättas med fasta förbindelser.

Att ersätta dessa färjor med broar – i något fall en tunnel – kunde innebära en stor samhällsekonomisk vinst. Eftersom färjorna i allt väsentligt är avgiftsfria erhåller färjerederiet inte några andra intäkter än dem som utgår från statliga vägbudgeten för drift och underhåll. Från statlig synpunkt bör det därför vara en affärsmässigt viktig uppgift att så snart som möjligt ersätta dessa färjelinjer med fasta förbindelser där det går.

Det har påpekats att det skulle vara lämpligt att aktualisera det vid de mest frekventa lederna i Stockholms skärgård och på västkusten till och inom de stora öarna Orust och Tjörn.

Byggandet av fasta förbindelser i stället för färjelinjer kan snabbas på genom att staten och näringslivet samverkar i det som kallas PPP-projekt, som har nämnts här vid flera tillfällen. Detta offentliga och privata samarbete skulle enligt en internationellt beprövad metod också kunna vara användbart i Sverige.

Eftersom anslagen i statliga vägbudgeten långt ifrån täcker behoven för att hålla det svenska vägnätet i trafikvärdigt skick känns det ännu mer angeläget att finansiera denna typ av investeringar genom att skjuta till medel genom PPP eller genom en samfinansiering med byggtreprenörer. Här bör man pröva nya modeller.

Bra broförbindelser är säkert ett viktigt led för att främja regional utveckling och ett bra sätt för landets decentraliserade småindustri, som behöver uppmuntras och växa.

Att PPP-lösningar vanligen bara förs fram i diskussioner i samband med de stora motorvägsprojekten hindrar inte att de skulle kunna användas också på andra områden. På så sätt skulle investeringarna inte belasta den statliga vägbudgeten, som med tanke på de smått tilldelade medlen är klart otillräcklig.

Fru talman! Jag instämmer i Elver Jonssons yrkanden.

Anf. 140 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag trodde att Folkpartiet liberalerna var ett liberalt parti, men när jag hörde avsnittet om Gotland lät det precis tvärtom.

Anf. 141 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Det var tråkigt att höra. Jag har fått många av mina synpunkter som fadder för Gotland från mina liberala partikamrater därnere. Jag är naturligtvis mycket nyfiken, fru talman, på vad det är Tom Heyman syftar på.

Anf. 142 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Min uppfattning är att man när det gäller liberal ideologi inte pratar om ökad statlig reglering, statlig kontroll och statlig drift. Det är närmast de bitarna i detta resonemang som jag inte hängde med på.

Anf. 143 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Då är jag naturligtvis väldigt nyfiken på hur Tom Heyman vill göra förbindelserna till och från Gotland bättre, vilket jag antar att också moderata gotlänningar är mycket intresserade av.

Anf. 144 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Fru talman! Det hedrar Tom och hans moderata kamrater att de har den inställning som de har. Tänk vad denna debatt hade varit urvattnad utan er!

Den svenska sjöfarten har under många år varit utsatt för hård internationell konkurrens. Genom olika socialdemokratiska initiativ och riksdagsbeslut från 1980-talet och framåt har vi ändå fortfarande kvar en ganska hygglig svenskflaggad flotta.

I en motion som vi skrivit tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår vi socialdemokrater att regeringen snarast agerar så att den svenska färjesjöfarten får en rimlig chans att förbli svenskflaggad.

Vår gemensamma motion är ett uttryck för den oro som vi känner inför den svenska handelsflottans framtid. Vår oro grundar sig på det faktum att villkoren för sjönäringen ständigt försämrats. Under hela det förra decenniet hårdnade konkurrensen utifrån. Jag dryftar mig att påstå att detta skedde på grund av en fullkomligt absurd subventionskarusell inom EU.

Regeringen har också markerat sin oro inför näringens framtid. I budgetpropositionen skriver regeringen att man vill slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen. Inte minst gäller detta färjesjöfarten, som bör uppmärksammas och omfattas av ett statligt stöd. Regeringen anger också att det är tänkbart att man inför den s.k. nettomodellen för storsjöfarten och färjesjöfarten fr.o.m. den 1 januari år 2002.

Detta är givetvis bra, men det är långt ifrån tillräckligt.

Den 1 januari år 2002 kan nämligen klockan vara slagen för den svenska sjöfarten. Den 1 januari år 2002 riskerar Sverige att stå helt utan färjesjöfart, om vi undantar de fartyg som trafikerar Finland och Gotland.

Konkurrensen utifrån skapar nämligen en ohållbar situation. Det senaste exemplet är Danmark, vars DIS-register ger betydligt lägre lönekostnader. Det är alltså högst osäkert om svenska rederier som Stena och Scandlines kan vänta på förbättringar i ytterligare ett år.

Som jag tidigare sade har villkoren för svensk sjöfart hela tiden förändrats. Med hjälp av EU:s godkännande har de sjöfarande medlemsländerna satsat på konkurrensstöd för sina handelsflottor. Olika typer av skattebefrielser har införts för sjömännen, vilket har en mycket negativ inverkan på den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

I december 1996 gjorde vi i riksdagen ett rejält försök att komma till rätta med problemen. För att skapa långsiktiga och rimliga konkurrensvillkor tog vi ett sjöfartspolitiskt beslut. Detta beslut gick ut på att ge statligt ekonomiskt stöd till den svenskflaggade handelsflottan. Färjetrafiken mellan svenska och utländska hamnar omfattades dock inte.

Bara några månader senare – under våren 1997 – antog EU-kommissionen i Bryssel nya riktlinjer för statsstöd för sjönäringen. Tyskland och Nederländerna hakade på först, tätt följda av Norge, trots att landet står utanför EU. De förstärkte sina näringspolitiska insatser på sjöfartens område, som det så vackert heter. Sverige då? Vi halkade återigen efter.

Plötsligt var 1996 års sjöfartspolitiska beslut ingenting värt. Utflaggningen av de svenska fartygen fortsatte.

Under valåret 1998 fördes en intensiv debatt mellan företrädare för näringen, parterna på sjöfartens arbetsmarknad och regeringen om hur

det urholkade sjöfartspolitiska beslutet skulle kunna förstärkas. Regeringen förordade en bruttomodell.

I november 1998 träffades en överenskommelse mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO om att införa en bruttomodell. Denna innebär full återbetalning av skatt för de tillfälligt anställda och stöd till de sociala avgifterna med 58 000 per årsarbetskraft under perioden 1999–2001.

Men säg den glädje som varar för evigt! Sommaren år 2000 kom nästa dråpslag. Det var dags för nästa sväng i denna olustiga subventionsspiral.

Det danska Folketinget beslutade då att även färjor skulle registreras i det danska andraregistret DIS – danskt internationellt skeppsregister.

Den danska färjenäringen fick nu konkurrensfördelar som på lönesidan innebär 30–40 % lägre kostnader jämfört med de svenskflaggade färjorna. Risken var och är fortfarande stor att svenska rederier placerar sin flotta i det danska registret.

Fru talman! Socialdemokraternas förhoppning är att vi nu ser till att den svenska färjesjöfarten förblir svensk. Vi gör det för att våra svenska sjömän på svenskflaggade fartyg ska känna en trygghet i sin anställning. Vi gör det för att de svenska sjömännen på svenskflaggade fartyg ska fortsätta att vara stolta över det spjutspetsarbete som pågår i den svenska handelsflottan när det gäller miljö och sjösäkerhet. Vi gör det för att de – under svensk flagg – ska fortsätta att känna sig delaktiga i det svenska samhället.

Fru talman! När vi behandlade sjöfarten i trafikutskottet var det glädjande att kunna konstatera att enigheten var så stor. Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna ställde sig bakom majoriteten. Enbart moderaterna valde att stå utanför, vilket framgår av deras motion om sjöfartspolitiken. Detta är visserligen inte anmärkningsvärt i sig. Sedan urminnes tider har vi lärt oss att moderaterna alltsomoftast ställer krav på att statens resurser ska gå till enorma skattesänkningar. Slopad förmögenhetsskatt, slopad skatt på aktieutdelning är exempel på moderatförslag som gynnar samhällets rikaste medborgare. Men när samhället står berett att rädda tusentals jobb för svenska sjömän drabbas moderaterna av vända.

Än en gång tvingas jag konstatera att det svenska sjöfolket sannerligen inte har några vänner bland moderaterna. Samtidigt som den moderata sjöfartsmotionen innehåller de vanliga angreppen på svenska löntagare är det intressant att notera att ett antal moderater har skrivit enskilda motioner och ställt sig bakom trafikutskottets majoritet vad gäller en sjöfartspolitisk lösning. Några moderater har alltså dristat sig till att författa egna motioner som går stick i stäv med partimotionen. Det måste sannerligen vara kluvet att i dag vara moderat riksdagsledamot när den svenska sjöfarten debatteras.

Självklart är det positivt med den breda samsyn som råder i trafikutskottet kring hur den svenska sjöfartspolitiken bör se ut. Mot bakgrund av detta utgår jag från att regeringen är lyhörd i frågan för att det ska bli en lösning som ger sjöfarten både framtidstro och långsiktighet från år 2001 och framåt.

Vi socialdemokrater anser att det är vår uppgift att verka för att svenska ombordanställda är och känner sig trygga i sin anställning. Sve-

rige och övriga medlemsländer i EU kan därför inte fortsätta med denna vansinniga skattedumpning. I det fallet är jag överens med Tom Heyman. Som det nu ser ut har det ena EU-landet efter det andra skapat egna spelregler för den egna sjöfarten i syfte att ge den egna näringen bäst konkurrensfördelar. Det är visserligen helt lagligt och inom ramen för de beslut som EU-kommissionen fattade 1997.

Nu är inte Björn Rosengren här. Men han läser nog protokollet; det får vi hoppas. Min uppmaning till statsrådet Björn Rosengren är att han ska försöka komma till rätta med sjöfartsnäringens snedvridna villkor när han under nästa halvår är ordförande för EU:s transportministermöten. Min uppmaning till Rosengren lyder: Se till att få till stånd en vettig konkurrensneutralitet mellan EU:s sjöfarande länder!

Fru talman! En svenskflaggad sjöfart är viktigt för att vi ska kunna delta i miljö- och säkerhetsarbetet på våra hav. Hur ska vi annars kunna påverka, om vi inte finns med i de sammanhang där besluten fattas? Hur ska vi annars kunna ta initiativ till de förbättringar som fortfarande måste göras?

I trafikutskottet är vi eniga om att Sverige bör vara pådrivande i de internationella organ som har till uppgift att förbättra säkerhets- och miljökraven på sjön.

Fru talman! Jag vill också säga några ord om Vänersjöfarten. Den behövs, inte minst med tanke på att antalet buss- och lastbilstransporter har ökat kraftigt de senaste åren. 1999 ökade den tunga lastbilstrafiken med 4 % i Sverige. Samtidigt har, vilket vi redan har hört under dagens debatt, underhållet av våra vägar beklagligt nog eftersatts. I dag förekommer det alltså alldeles för täta och tunga landtransporter på många svenska vägar som varken är byggda eller underhållna för att klara av den här belastningen.

Vi bör alltså ta vara på de möjligheter som vi har att frakta vårt exportgods på annat sätt, t.ex. direkt från hamnarna i Mälaren och Vänern. En utökad Vänersjöfart ger fördelar för miljön och trafiksäkerheten. Vänersjöfarten bör därför jämföras med väg- och järnvägstrafiken. Vänersjöfarten bör få status som inre vattenväg och därmed bättre möjligheter till finansiering.

Jag ser fram emot den slutrapport som Godstransportdelegationen överlämnar till regeringen nästa sommar. Jag förutsätter att sjötransporterna i Vänern liksom i Mälaren och utefter våra kuster får en noggrann genomgång i rapporten och att delegationen presenterar realistiska förslag på hur handelssjöfarten på Vänern i framtiden ska kunna bedrivas.

Fru talman! Jag avslutar mitt anförande med att återigen påpeka hur viktigt det är att regeringen uppmärksammar den svenska sjöfarten. I utskottet står sex riksdagspartier bakom kravet på vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen. Jag vet också att det här i kammaren finns representanter för det sjunde partiet, Moderaterna, som gärna skulle vilja vara med. Men de kan tyvärr inte, av förståeliga skäl.

Jag har också en hälsning från Hans Stenberg till Lars Björkman – han är här i kammaren – angående bidraget till de kommunala flygplatserna. Han hade helt enkelt läst på fel rad. Rätt ska vara rätt.

Anf. 145 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Eftersom näringsministern inte deltar i debatten här får jag ställa mina frågor via Claes-Göran Brandin. Det är lite oroväckande att höra att de socialdemokratiska ledamöterna i riksdagen kommunicerar med regeringen via riksdagsprotokollet. Jag hoppas att kommunikationen i alla fall är lite bättre.

Den första frågan jag har gäller den nettomodell som vi nu är överens om ska införas. Den var ju så felaktig 1998, tyckte regeringen. Då var det helt fel att införa en sådan modell av principiella skäl. Men i dag går det bra. Jag bara undrar varför. Vad är det som har hänt?

Sedan har jag en andra fråga. Vi synes också vara överens om att EU på sikt måste få stopp på den här subventionskarusellen. För att kunna få det måste man också ha en tidsplan. Och jag vill höra vad Brandin tycker om det här. Jag menar att man måste ha en plan för att bekämpa den oseriösa sjöfarten, som finns i världen och som egentligen är grunden för den här subventionskarusellen.

Den första frågan gäller nettomodellen. Den andra frågan gäller vilken tidsplan regeringen har.

Anf. 146 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Först vill jag säga att vi kommunicerar inte med regeringen genom protokoll, om det nu var det som Johnny Gylling menade. Jag sade att jag hoppas att näringsministern läser det här protokollet. Det är ju genom det som jag säger detta. Jag kommer naturligtvis i olika sammanhang att också föra fram det här till Björn Rosengren.

Man skulle ju kunna säga att en regering inte är sämre än att den naturligtvis kan ändra sig. Men det har samtidigt blivit fler och fler som har gett sig in i den här subventionskarusellen. Det är ingenting som jag eller som någon av oss tycker om, att vi ska behöva ha det på det här viset.

Då kommer jag egentligen in på nästa fråga som Johnny Gylling hade. Jag hoppades innerligt att det EU som jag företräder och som jag var med och slogs för att vi skulle gå med i var ett EU där det skulle vara en enhetlig sjöfartspolitik, precis som det skulle vara på många andra områden. På det viset skulle man också gemensamt kunna agera mot den sjöfart som både Johnny Gylling och jag och många andra tycker illa om. Det hade ju varit bättre om man hade lagt ned krut på det i stället.

Anf. 147 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag tackar för beskedet att regeringen har ändrat uppfattning om nettomodellen. Det förstår vi nu när den ska införas.

Vi är också överens om att en tidsplan måste komma upp. Jag hoppas att Claes-Göran Brandin framför det till regeringen.

Jag hade en fråga till, och det gäller Vänersjöfarten. Där är vi nästan överens om vilka åtgärder som behövs. Utskottsmajoriteten vill dock avvakta Godstransportdelegationen, medan vi övriga partier är överens om att snabbare åtgärder måste till. Man kan utgå från att när delegationen lägger fram sin rapport kommer den att handla om hela Sverige. Då är det risk att Vänersjöfarten bara är en väldigt liten del av det som sedan ska diskuteras och behandlas. Vad kan Claes-Göran Brandin nu ge för besked till industri, transportörer och andra som är mycket oroliga för Vänersjöfartens framtid?

Anf. 148 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Jag är naturligtvis också bekymrad för den industri som finns utefter Vänern och dess möjligheter att frakta sitt gods på Vänern. Men nu har vi ändå tillsatt en utredning, och den utredningen ska lägga fram sitt slutbetänkande under sommaren. Jag tycker att det är – jag höll på att säga något som man inte får säga i denna kammare – hyfs att vi då ser till att avvakta detta för att sedan ta ställning till det.

Sedan är det klart att man under loppet kan vidta ett antal åtgärder. Men låt oss avvakta utredningen. Och jag tror inte att Johnny Gylling behöver vara orolig för att man inte skulle få något till Vänersjöfarten. Jag känner en del av dem som sitter i denna utredning, och jag är helt övertygad om att man kommer att föra Vänersjöfartens frågor ganska långt fram på dagordningen. När vi läser utredningen tror jag att vi kan intyga det allihop.

Anf. 149 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Låt mig börja med att tacka för det hedersomnämmande som Claes-Göran Brandin lämnade om mig och Moderaterna. Det var trevligt. Låt mig också kvittera det med att lämna ett hedersomnämmande. Jag uppfattade det i alla fall som att Claes-Göran Brandin har en gedigen motvilja mot de här stödsystemen. Det tycker jag är positivt, även om han inte drar konsekvenserna av det.

Jag har i motsats till Claes-Göran inte möjlighet att kommunicera med näringsministern på annat sätt än genom protokollet. Men jag vill gärna instämma i det Claes-Göran Brandin uttryckte till näringsministern. Jag hoppas att Claes-Göran Brandin inte hamnar i vanrykte om han får sällskap av mig genom det instämmandet.

Vi i Moderata samlingspartiet har ett väldigt ambitiöst program för att ta ned det svenska skattetrycket till mer rimliga nivåer – och inte bara för höginkomsttagare, Claes-Göran Brandin. Det var inte vår idé att införa frihet från förmögenhetsskatt för miljardärer. Det var inte vi som hittade på det. Vi har ambitiösa planer även för de mer lågavlönade, framför allt på kommunalskattesidan.

Detta innebär dock att vi inte kan ge stöd och bidrag till alla andra verksamheter som kräver det. Därför vill vi inte ha de här stöden och bidragen.

Anf. 150 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Det började med lite gullegull, men sedan var det som vanligt igen.

Jag tror att jag talar för nästan alla här i kammaren när jag säger att denna typ av subventioner inom sjöfarten egentligen inte är något som vi vill ha. Vi måste på något sätt komma bort från detta. Här kan jag hålla med Johnny Gylling. Jag funderade lite grann när han sade att detta var tidsbegränsat, men sedan han redogjort för det förstod jag det bättre. Jag kommer naturligtvis, tillsammans med mina partivänner, att se till att vi trycker på i de här frågorna, nu när vi har chansen att ta upp detta och verkligen få dryfta konkurrensen inom EU. Om man skulle komma fram till något annat inom EU – i och för sig vet vi hur lång tid det kan ta – måste det ju vara positivt.

Jag tror inte att det finns en enda sjöman här i Sverige som inte vill betala skatt. Jag tror att alla sjömän, i alla fall de jag känner, gärna vill betala skatt och göra rätt för sig i det svenska samhället. Det är precis som Tom Heyman har sagt tidigare här i dag: De här människorna utnyttjar också den service vi har i det svenska samhället.

Nu vet vi inte riktigt hur det här systemet med nettomodellen kommer att vara utformat. Det finns en hel del saker där vi i andra sammanhang är överens med Tom Heyman och hans parti, t.ex. när det gäller pensions-systemet. Någon direkt skattebefrielse i detta har jag svårt att se när man pratar om nettomodellen. Men naturligtvis kommer det att ta ned skatten på ett rätt rejält och kraftigt sätt ändå.

Anf. 151 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Det finns ytterligare en aspekt på den här stödproblematiken som jag inte har tagit upp tidigare men som jag vill nämna innan debatten tar slut. En näringsgren som lever på statligt godtycke eller med statliga stöd blir icke attraktiv. Den utvecklas inte, och den har på sikt ingen framtid. Man kan se ett väldigt tydligt exempel i den amerikanska handelsflottan.

Vi kan också se detta i Sverige. Under förra året lämnade sex svenska rederier Sverige – inte på grund av svensk sjöfartspolitik, för det gällde för det mesta redan utflaggade båtar, men därför att det icke fanns intresserade ägare som var villiga att köpa dem när de blev till salu. Allihop såldes till utlandet. Denna utveckling kommer rimligtvis att fortsätta. Näringsgrenen kommer inte att uppfattas som intressant av svenska investerare om den är hänvisad till denna kammars godtycke.

Anf. 152 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Jag höll ett tag på att säga att fasen vet – oj, förlåt mig – om vi inte är överens i ännu en fråga. Jag kan hålla med Tom Heyman när han säger att verksamheter som lever helt under statliga stöd inte lever länge, men bara när det gäller vissa branscher. Jag tror absolut inte att detta gäller sjöfartsnäringen. Sjöfartsnäringen kommer ju, även efter det att vi har infört ett annat system, att utföra det arbete som man hela tiden har gjort – att frakta gods ut på våra världshav och människor ut till kontinenten. Det kan vara mellan Göteborg och Fredrikshamn, mellan Helsingborg och Helsingör eller mellan Sverige och Tyskland. Detta kommer man att göra även fortsättningsvis.

Jag har inga farhågor för att de svenska sjömännen och den svenska sjönäringen kommer att förlamas av att ha stöd från staten när det gäller detta. Det har man ju för att vi ska kunna behålla en svenskflaggad sjöfart i Sverige och på det viset kunna vara med och påverka i internationella organisationer när det gäller säkerhetsfrågor, miljöfrågor och mycket annat. Har vi ingen svenskflaggad flotta kommer vår röst inte att vara något värd i de här församlingarna. Det är ett av de tyngsta argument jag har för att vi måste ha svensk flotta under svensk flagg.

Anf. 153 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja ta upp subventioneringen. Det har ifrågasatts om vi har råd att ha den. Jag skulle faktiskt vilja kontra med att

säga: Har vi råd att låta bli, så länge övriga EU-medlemsländer har subventioner?

Jag vill knyta an till inre vattenvägar, som jag pratade om tidigare. Det är helt klart att vi här i Sverige måste eftersträva en lösning som undantar våra inre vattenvägar från det regelverk som gäller nere i Europa. Frankrike, Holland, Belgien och Österrike har med EU:s goda minne infört ett system med subventionering av inlandshamnar och inlandsterminaler. Därför tycker jag att vi kan försvara det även här i Sverige. Det skulle också gynna Vänersjöfarten och även den sjöfart som finns på Mälaren.

Det var en annan sak som jag också vill ta upp. Claes-Göran Brandin nämnde att kostnaden är 30 % lägre för den danska sjöfarten. Jag har också fått uppgifter om att sedan nettostödet infördes har 15 stycken fartyg registrerats, alltså sedan stödet infördes. Det är en ganska kort tid. Kanske Claes-Göran Brandin känner till det här bättre. Jag ville nämna det i alla fall. Jag har fått uppgifter om detta. Jag tyckte att det lät mycket.

En sak till. Det gäller de lotsavgifter som man har infört för Vänersjöfarten i Trollhätte kanal. Det sades att det skulle vara en kostnadsökning på ca 15 %. Jag vill bara upplysa om att det i enstaka fall faktiskt har inneburit en kostnadsökning på mellan 80 % och 125 %. Det är naturligtvis mycket oroande, därför att nu ska denna sjöfart leva med det här under den tid som frågan utreds, eftersom man fortfarande inte har kommit till skott. Det kan också kännas lite dystert om man tittar bakåt på hur lång tid det har tagit.

Anf. 154 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Jag har ingen uppgift om att 15 fartyg skulle ha flaggats ut till danskt register, om det var det Viviann Gerdin menade. Jag tror att någon färja nere i Helsingborg kan vara aktuell, men i övrigt finns det inget.

När det gäller lotsavgifterna undrar jag om det är lotsavgifter på Vänern. Det är det inte. Då tar jag så att säga på mig Tom Heymans kavaj här. Jag är inte lika övertygad om att staten ska vara med och subventionera underbemannade fartyg som går i Vänern.

Jag tror att varken jag eller Viviann Gerdin skulle kunna acceptera att underbemannade fartyg som kanske går med farlig last går in i skärgårdar. Det är detta det handlar om. Är man inte underbemannad har man också lotsbefrielse, om man klarar av det. Då har man inte denna kostnad. Det är de fartyg som inte är tillräckligt bemannade som man måste ha lotsavgift på.

Med tanke på de farligheter som sker i dag ute på våra hav menar jag att det skulle vara förödande om ett sådant fartyg skulle springa läck. Jag tror inte att vare sig Viviann Gerdin eller jag, som har ett stort miljöintresse, skulle tycka att det var så roligt att åka dit ut och säga: Men vi tyckte att det var bra att man hade lotsbefrielse, fast man var underbemannad.

Anf. 155 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Fru talman! Det är Sjöfartsverket som har höjt lotsavgifterna. För mig verkar det som om det är lite rundgång i systemet.

Det var inte så att de här fartygen var underbemannade. Den största orsaken till att kostnaderna blev så höga var enligt uppgift det nya timtaxebaserade avgiftssystemet. Det inträder en viss tidsfördröjning på grund av slussar, broöppningar och de fartbegränsningar som råder. Det är inte enbart knutet till underbemanning. I praktiken finns kostnaderna där och de är svåra att komma ifrån för de fartyg som passerar genom slussarna.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Sjöfart*

Anf. 156 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Ja, så är det när det gäller slussarna, men detta och Vänersjöfarten hör ju till de saker som man nu belyser i Godstransportdelegationen. Vi får väl hoppas att vi gemensamt kommer att få möjlighet att diskutera det här och att det förhoppningsvis också blir någonting bra för Vänersjöfarten. Jag, precis som de allra flesta av oss, vill ju se till att gods transporteras på våra inre vattenvägar.

Anf. 157 ANDRE VICE TALMANNEN:

Lars Björkman begärde tidigare replik med anledning av att han var apostroferad av Claes-Göran Brandin. Reglerna tillåter inte detta. Men genmäle är möjligt på grund av den situationen.

Anf. 158 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Jag ska inte missbruka förtroendet på något sätt, utan bara via Claes-Göran Brandin till protokollet framföra ett tack till Hans Stenberg för ett rakryggt sätt att uppträda. Att han råkade använda felaktiga siffror är något som kan drabba oss alla. Möjligen leder det mig till slutsatsen att man ska läsa de moderata skrifterna noggrant, då kommer man till klarhet.

Anf. 159 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Den första budgetpropositionen som vi förhandlade om, på hösten 1998, hade en uppenbar brist. Det var hur sjöfartsnäringens villkor skulle hanteras. Detta uppmärksammades givetvis av parterna inom sjöfarten, och Miljöpartiet sade sig vara villigt att hitta alternativa lösningar i samband med utskottsbehandlingen.

Nu behövdes inte detta, eftersom vi kunde föra direkta förhandlingar med regeringen och trycka på om ett förändrat förslag, vilket ledde till att regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och sjöarbetsmarknadens parter kunde enas om utformningen av det statliga stödet till sjöfarten.

Nu fick vi i höstas återigen ett förslag från regeringen som var bristfälligt avseende sjöfarten, denna gång om färjesjöfartens villkor.

Här togs då, som tidigare har sagts, ett mer ovanligt grepp, nämligen en gemensam motion från s, v och mp i utskottet. Det har sedan utmynnat i att utskottets samtliga partier, utom Moderaterna, föreslagit ett tillkännagivande om vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen redan nästa år.

En positiv och kreativ behandling inom regeringen är vad jag förväntar mig.

När det gäller andra händelser på sjöfartens område vill jag peka på den satsning som kommer att göras på farleder till Göteborgs hamn.

Här håller jag med regeringen om att hamnen är av stor betydelse för den svenska industrin. Omkring 25 % av den svenska exporten passerar genom Göteborgs hamn, och en satsning på förbättrade farleder till Göteborgs hamn är en viktig åtgärd för att dels åstadkomma en ökad samverkan mellan transportslagen, dels ge näringslivet förbättrade transportförutsättningar och tillväxtmöjligheter.

Överenskommelsen mellan Sjöfartsverket och Göteborgs kommun bör därför godkännas.

Jag fortsätter till sjöss, även om jag nu lämnar den trygga hamnen och ger mig ut på mer sjösjukeframkallande positioner, och tittar närmare på färjetrafiken till och från Gotland.

I april 1999 sattes den nya höghastighetsfärjan i trafik. Två dagliga dubbelturer under högsäsong, dvs. april till september, blev resultatet av det årets anslag.

För detta år, alltså 2000, sker nästa steg, nämligen att även köra med höghastighetsfärjan under del av lågsäsongen. Självklart ligger denna ambitionsnivå kvar för nästa år inom det anslag som Rikstrafiken får.

Det väntar en spännande framtid för resenärerna till och från Gotland, nämligen via de beställningar av två nya höghastighetsfärjor som har gjorts. Leverans förväntas till årsskiftet 2001/02. Vad detta kommer att göra för gotlänningarna och turisterna är väl ganska uppenbart.

Jag vill avsluta delen om sjöfarten med en miljövinkling, och det handlar om erosionsskador.

Erosion av stränder förekommer – som framgått av den allmänna debatten om farlederna till Stockholm – som en del i en naturlig process och påverkas av väder och vind, liksom av bl.a. isläggning.

Fartygstrafik i trånga passager ger naturligtvis även upphov till erosionsskador.

Miljöbalken innehåller bestämmelser om att sjöfartens infrastruktur i form av hamnar och farleder ska bedömas från miljösynpunkt. Bl.a. ska miljökonsekvensbeskrivningar, MKB, enligt 6 kap. genomföras.

Vidare ska regeringen tillåtlighetspröva inrättandet av nya allmänna farleder. Alla hamnar, även existerande, som kan ta emot större fartyg än 1 350 ton ska miljöprövas före år 2005.

I fråga om förändrad trafik i en farled föreligger inga formella krav på miljöprövning, så länge inga ingrepp i farleden görs. Dock ska enligt miljöbalken allmänna hänsynstaganden ske, vilket kan leda till att en miljöprövning ändå bör genomföras.

Om miljöpåverkande verksamhet planeras ska den som avser att bedriva verksamheten samråda med länsstyrelsen. Om verksamheten bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska ett förfarande med MKB inledas. Miljöprövningen avslutas normalt i Miljödomstolen som meddelar om företaget ska tillåtas bedriva verksamhet och eventuella villkor.

När det gäller farleden till Södertälje, som nämns i Gudrun Lindvalls motion, har frågan om erosion aktualiserats, bl.a. genom planering av en ny rorotrafik på hamnen. Södertälje hamn, som måste miljöpröva sin hamnverksamhet före 2005 har, enligt vad utskottet erfarit, valt att redan nu påbörja en sådan prövning och därvid även inkluderat farledsavsnittet vid Brandalsund, som nämns i motionen.

Denna process med översyn av villkor och tillstånd gör att jag är övertygad om att syftet med Gudrun Lindvalls motion till väsentlig del

kommer att tillgodoses genom skyddsåtgärder för sjötrafik i trånga farleder så att erosionsskador i framtiden kan undvikas.

Prot. 2000/01:41  
6 december

Anf. 160 ROY HANSSON (m):

Fru talman! Jag kommer i detta anförande att i huvudsak tala om Gotlandstrafiken och det som anförs i mom. 9 i betänkandet, men jag kommer även att beröra flygtrafiken till och från Gotland. Jag har även en motion om sjöräddning i Östersjöområdet som behandlas i betänkandet, dock inte på det sätt som jag hade hoppats på.

Fru talman! Jag ska inleda med det som är bra i Gotlandstrafiken, och jag avser då tillkomsten av snabbfärjan. Den nya höghastighetsfärjan eller snabbfärjan är ett modernt fartyg som på ett påtagligt sätt förbättrat i första hand passagerartrafiken till och från Gotland.

Bekymret har varit begränsningar eller tankar om att denna moderna färja inte skulle vara i trafik när det var möjligt. Jag har all förståelse för att det under de bistraste vintermånaderna med is och storm finns begränsningar för när detta fartyg kan vara i trafik. Men jag har ingen förståelse för att detta moderna fartyg ska ligga vid kaj när trafik är möjlig.

Det kom som en överraskning det första året att snabbfärjan bara skulle vara i trafik till september, men efter omfattande påtryckningar utökades turlistan. Med detta var alla på Gotland nöjda. Dock utgick vi från att detta skulle gälla framöver. Så blev det nu inte.

Under slutet av sommaren detta år kom signaler om att Rikstrafiken av budgetskäl planerade att avbryta turlistan i september. Efter nya påtryckningar från Gotland – jag anförde bl.a. detta min en motion T636, yrkande 1 – har detta rättats till, och turlistan för i år fullföljs.

Jämförelsen med att SJ av budgetskäl skulle komma på att inställa X 2000-tågen till t.ex. Sundsvall och Göteborg och hänvisa passagerarna från en tre timmars bekväm resa till en fem timmars nattresa låter sig göras. Det är orimligt att SJ skulle göra så. Lika orimlig borde tanken vara att göra påtagliga försämringar i Gotlandstrafiken.

Jag utgår från att detta tilltag inte kommer att ske flera gånger. Jag vore tacksam om näringsministern kunde redovisa sin inställning. Näringsministern är inte här. Han håller väl förhoppningsvis på med att tillsätta utredningar, diskussionsgrupper, anordnar hearingar och allt vad det var som utlovades i hans anförande. Jag hoppas att någon från utskottsmajoriteten kan svara på dessa frågor.

Fru talman! Den viktigaste och mest brännande frågan är utformningen av godstrafiken. Det gäller då främst två delar, dels kapaciteten, dels kostnaden för Gotlandstrafiken.

När det gäller kapaciteten är det naturligtvis utomordentligt viktigt att det finns plats på färjan, särskilt som det under denna årstid enbart finns en förbindelse per dygn.

Det händer alltför ofta att inte alla fordon kommer med eller att åkeriföretag har svårigheter med utrymme. Med den förväntade och välkomna utökning av företagandet på Gotland kommer det framöver att bli än större kapacitetsbrist. Det är en mycket angelägen fråga för regeringen och riksdagen att ta ställning till. Det kan inte vara så att utvecklingen i en region avstannar eller går tillbaka för att det inte finns kapacitet i transportsystemet.

*Kommunikationer*

*Sjöfart*

Med det som nu gäller för gods med tidspassning duger det inte att komma dagen efter. Bara osäkerheten med att det kanske inte finns plats på färjan för gods eller passagerare är en hämsko för företagsamheten och därmed för hela regionens utveckling.

Den andra betydelsefulla delen är taxan för godstransport. Jag är övertygad om att alla inser betydelsen av att ett företag inte belastas med högre fraktkostnader än vad konkurrentföretaget har. Nu är det inte så.

Utöver den redan höga färjekostnaden för lastbil med släp – 4 044 kr plus moms – finns det ett extra påslag med mellan 17 och 19 % som åkeriföretagen lägger på fakturan sedan några år. Det är därför som jag i min motion T636, yrkande 3, anför följande: Taxor m.m. måste ges en snar lösning som innebär att det gotländska näringslivet ges likvärdiga konkurrensförutsättningar. Jag tror att alla delar min uppfattning i denna fråga.

Fru talman! Jag blir något bekymrad när jag tar del av regeringens förslag. Av betänkandet 9.1.1. framgår tydligt regeringens brist på handling. Regeringen föreslår en ny lag likalydande med den nu gällande, eftersom det har gått så många år att nuvarande lag inte går att förlänga flera gånger. Tydligare än så kan regeringens brist på handling inte redovisas. Nog måste väl detta ändå kännas bekymmersamt för näringsministern, regeringen och utskottsmajoriteten.

Det blir inte bättre av att regeringen, enligt första stycket på s. 112, delar Sjöfartsverkets och Rikstrafikens bedömning att det finns brister i utformningen. Således föreslår regeringen en förlängning, t.o.m. genom en ny lag, av ett system som har brister. Detta kan inte vara rätt mot en region som Gotland.

Det var nog så att avsikten – efter Rikstrafikens och Sjöfartsverkets utredningar som skulle ha varit framlagda före den 7 januari i år – var att det skulle komma förslag från regeringen. Nu kom det ingenting i höst, utan frågan sändes på remiss. Enligt vad näringsministern uppgav i augusti i år skulle en förhandlingsman skyndsamt tillsättas.

Nu är året snart slut, och jag har ännu inte hört någonting om någon förhandlingsman. Frågan är: När kommer en sådan tillsättning och vad ska denna förhandlingsman göra? Det vore bra om det kom ett svar på detta i dag. Måhända har utskottsordföranden något besked att ge.

Fru talman! Det som bekymrar mig mest i detta betänkande är det som anförts om att regeringen gör bedömningen att en avveckling av Gotlandstillägget bör kopplas till en eventuell förändring av färjetrafiken till och från Gotland. Vidare: Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen vad gäller framtida utformningen av färjetrafiken till och från Gotland.

Vad innebär detta? Avses det s.k. enhamnsalternativet? Avses begränsningar av turlistan? Jag vill då upplysa om att huvuddelen av året är det enbart en avgång från Gotland på kvällen de dagar då det inte går någon snabbfärja.

När det gäller enhamnsalternativet tror jag att regeringen och näringsministern ska fundera en gång till och ta del av det som anförts i betänkandet under 9.3.2 om rätten att bedriva linjesjöfart till och från Gotland.

Fru talman! Jag ska nu beröra ett annat trafikslag med stor betydelse för Gotland. Jag tror att alla inser trafikflygets betydelse för en ö mitt i

Östersjön. Ett ö-läge innebär att val av kommunikation är begränsat, och många är då hänvisade till flyg.

Flyg är ett utmärkt trafikslag, men det är alldeles för dyrt. En tur- och returbiljett till Gotland kostar över 4 000 kr. I motion T211 anförs att många tar bilen i stället för att flyga. Tänk så många på Gotland som önskar att detta vore möjligt när priset på en flygbiljett kommer på tal.

Fru talman! Utskottet för ett resonemang i betänkandet om konkurrensens betydelse. Det är korrekt att Konkurrensverket har granskat hur konkurrensen fungerar eller inte fungerar inom vårt inrikesflyg.

Konkurrensverket har lämnat ett antal bra förslag till hur det skulle kunna vara möjligt att påtagligt öka konkurrensen och därmed få rimliga priser inom inrikesflyget.

Jag beklagar att regeringen inte kommit med några förslag och att utskottet i detta betänkande lite väl enkelt avfärdat betydelsen av att framtinga längre flygpriser. Betänkandet är tydligt om att det finns brister i konkurrensen eftersom utskottet skriver: Övriga regionalflygbolag har en sammanlagd marknadsandel som understiger 5 %. Men det finns inga förslag eller andra åtgärder som kunde ändra på detta förhållande.

Vi som bor på Gotland har lite svårt att förstå varför det är mindre än hälften så dyrt att flyta från Bornholm till Köpenhamn jämfört med att flyga från Gotland till Stockholm.

En av svårigheterna när det gäller att öka konkurrensen inom inrikesflyget är tilldelning av s.k. *slot*-tider. Även här tycker jag att utskottet lite lättvindigt lämnat denna fråga. Det är viktigt att regeringen återkommer med förslag som underlättar inte minst för tillkommande flygföretag – detta för att inte permanenta ett inrikesflyg med begränsningar vad gäller öppen och fri konkurrens.

Fru talman! Avslutningsvis ska jag ta upp en annan för Östersjöregionen och Gotland viktig fråga. Vid årsskiftet 1999/2000 försvann sjöräddningsundercentralen från Gotland, och all sjöräddning i Östersjöområdet leds numera från Göteborg. Den som tittar på en karta inser lätt att det inte var någon bra idé.

Nu har det inte fungerat särskilt väl heller. Under det gångna året har det varit ett antal incidenter, och enbart lyckliga omständigheter har förhindrat allvarliga olyckor. Det inses lätt att det blir kommunikationssvårigheter och begränsning i fråga om geografisk kännedom i den nuvarande organisationen. Jag anför detta i motion Fö205, som finns redovisad under punkt 5:10. Det är lite märkligt att min motion om detta blivit en försvarsutskottsmotion. Men det är än mer märkligt är att behandlingen inte har blivit bättre i föreliggande betänkande från trafikutskottet.

Fru talman! Nu är det så att jag är ganska uthållig, så jag får väl återkomma i denna viktiga fråga som inte bara berör Gotland utan hela Östersjöregionen, och då inte minst våra grannländer öster om Östersjön. Med detta instämmer jag i tidigare yrkande av Moderata samlingspartiets företrädare.

Anf. 161 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Uppenbarligen värnar såväl Roy Hansson som jag väldigt starkt om den underbara ö som Gotland är. Roy Hanssons partikamrat Tom Heyman anklagade mig för att vara oliberal i mina förslag när det gäller att förbättra för Gotlandstrafiken. Jag fick inte riktigt klart besked

Prot. 2000/01:41  
6 december

Kommunikationer

Sjöfart

om vad det handlade om. Jag undrar om det möjligen är det att jag anser att Vägverket ska ta ett ansvar för färjetrafiken till Gotland. Det vore intressant att höra Roy Hanssons synpunkter på detta.

Sedan vill jag naturligtvis till fullo instämma i vad Roy Hansson säger om flyget till Gotland. Jag tog inte upp det i mitt anförande eftersom det ska handla om sjöfart, men det är fruktansvärt dyrt. Man blir väldigt häpen när man upptäcker att det inte är mycket dyrare att flyga till New York än att flyga till Visby. Självklart måste vi arbeta för att också flygpriserna till Gotland sänks.

Det är ju väldigt viktigt som jag sade att utgångspunkten ska vara att man ska kunna ta sig fram och tillbaka till Gotland på samma dag – hur man nu än gör detta. Det är inte minst viktigt med tanke på att Gotland ju nu blir en väldigt viktig utbildningsort i och med att högskolan där kommer att expandera.

Anf. 162 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Jag tackar först för instämmandet från Helena Bargholtz om flygtrafiken. Nu var den jämförelsen inte riktigt korrekt. Jag tror att man ska vara väldigt noga när man gör detta. När man jämför med flygpriserna till New York ska man jämföra fullprisbiljett på den ena eller den andra linjen. Det finns billigare alternativ om man är beredd att stanna borta en lördag. Pensionärer flyger billigare till och från Gotland. Jag tycker att man ska göra riktiga jämförelser för att det ska bli ärligt.

En fullprisbiljett kostar alltså över 4 000 kronor, och det är naturligtvis orimligt. Det beror på den bristande konkurrensen. Vi hade som sagt tidigare två flygbolag. Nu är det ena uppköpt och SAS äger 25 % i Skyways. Det är klart att det blir dålig konkurrens då. Men som sagt, lite ärlig ska man vara när man jämför det här.

Vad sedan gäller frågan om Vägverket är det något som diskuteras. Jag tror inte att det är någon bra idé, för det ändrar ingenting i sak. Det är fortfarande den här kammaren som anslår pengar. Det spelar ingen större roll om de anslås till Rikstrafiken eller till Vägverket. Om man skulle göra den här överflyttningen så får staten skaffa sig ytterligare ett ställe för att göra upphandling av trafik. Nu är det samlat till Rikstrafiken i Sundsvall.

Man kan ha synpunkter på Rikstrafiken, men där finns i alla fall den juridiska kompetensen för att göra den här upphandlingen. Skulle vi flytta över upphandlingen av fartygstrafik till Gotland till Vägverket måste man skaffa sig den kompetensen i Borlänge. Jag vet inte om det vore så rationellt. Jag tror inte att det vore så stor vinst med det. Jag har dock ett förslag som jag kan återkomma till om Helena Bargholtz begär replik en gång till.

Anf. 163 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Då är det bäst att jag gör det. Jag har ju tyckt att det är rimligt att Vägverket tar hand om all färjetrafik, och dit räknar jag också Gotlandstrafiken. Det är även viktigt att betona att det här är en typ av väg. Man kan jämföra med det eftersom man ju inte har någon fast förbindelse. Därför förefaller det mig och oss i Folkpartiet rimligt att det är Vägverket som tar hand om den här typen av färjetrafik.

Det är riktigt att det naturligtvis är billigare att flyga till Visby än till New York om man jämför fullpriser. Det har naturligtvis också att göra med vad det finns för rabattmöjligheter. Mitt intryck, mitt personliga intryck, är att det finns flera rabattmöjligheter till New York än det finns till Visby.

Anf. 164 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det finns också fler rabattmöjligheter till Sundsvall och Karlstad än det finns till Visby, för där har man en konkurrens från t.ex. X 2000. Det är därför det blir sämre. Så visst behövs det ett lyft.

Åter till färjetrafiken: Helena Bargholtz, jag tror inte att vi på Gotland vill jämföra vår trafik med de gula vägverksfärjorna. Vi vill nog ha en lite bättre division och bättre klass på det här. Därför ska man inte göra den jämförelsen utan se det här som en upphandlad trafik.

Detta har tidigare legat på Sjöfartsverket. Sedan flyttade man över den här kompetensen och kunskapen till Rikstrafiken. Gör man det nu till Vägverket måste man skapa samma kompetens där. Det är inte bara upphandling. Man måste även följa upp det här, och det är en ganska komplicerad del. Men är man beredd att öka byråkratin på två ställen så är det en framkomlig väg. Jag tror i så fall, om man driver detta, att det vore bättre att lägga in Rikstrafiken under Vägverket. Då kunde man i samma verk hantera frågorna om all upphandlad statlig trafik. Men det är en annan fråga.

Avslutningsvis vill jag ta upp det här med vägnummer. Jag tycker inte alls att det är en dum idé att man sätter vägnummer så att väg 73 inte slutar i Nynäshamn utan i Visby och att E 4:an, tror jag att det är, som går från Kalmar, inte slutar i Oskarshamn utan skulle kunna sluta i Visby. Det skulle dessutom vara väldigt kostnadseffektivt. Det skulle kosta just ingenting – om det nu måhända skulle kunna leda till en förbättring.

Anf. 165 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Jag håller också med Roy Hansson om att vi ska ha bra transporter till och från Gotland. Jag tror att vi är rörande överens om det.

Beträffande det här med avregleringen av flyget var det ändå så – vi ska komma ihåg historien lite grann – att det skulle bli så väldigt bra när man avreglerade flyget. Roy Hansson har ju inte så långt till det parti som påskyndade detta. Vi kan se en likhet med vissa orter i Norrland. Vi behöver inte bara använda Gotland. Vi kan förflytta oss till Kiruna, Gällivare, Vilhelmina eller var det nu finns flygplatser. Flygbiljetterna dit är lika dyra. Det beror på att det finns ett enda flygbolag, eller en enda flygmaskin, som går dit. Det är ju det som är problemet när det gäller flyget.

Prot. 2000/01:41

6 december

*Kommunikationer*

*Sjöfart*

Sedan tror jag att Roy Hansson handskades lite vårdslöst med datum. Det är ju på det viset att regeringen i januari i år uppdrog åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera effekten av en separation av gods- och persontrafiken med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna redovisade också mycket riktigt sitt uppdrag den 30 juni i år. Sedan har detta remissbehandlats. Det är därför som vi inte har något förslag att ta ställning till här. Men det är också på det viset att man är överens med företagarna på Gotland om att detta med en förhandlingsman skulle vara väldigt bra.

Jag ser också fram emot att få en lösning när det gäller Gotlandstrafiken framöver. Jag kan sträcka mig så långt som att säga att jag inte tycker att det är bra. Sedan är det bara beklagligt att det är som det är när det gäller snabbfärjan.

Anf. 166 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Jag kan ta det här med avregleringen av flyget först. Jag vet inte om det gläder Brandin eller gör honom sorgsen men just nu pågår det ett omfattande arbete för att just starta den konkurrens som avregleringen har möjliggjort. Hade inte den kommit hade det inte varit möjligt för några företagare på Gotland att just nu ligga i startgroparna för att dra i gång en flyglinje. Jag vet inte om det är till sorg eller till glädje. För min del är det till glädje att man möjligen kan flyga tur och retur över dagen för 1 500 kr. Det är det pris man diskuterar. Möjligen blir det två priser, ett lägre rabattpris dessutom.

En svårighet med detta är just de här *slot*-tiderna som jag nämnde i mitt anförande. Där kunde Brandin ha bidragit i betänkandet genom att underlätta för nytillkommande företag att få *slot*-tider. Det har varit ett bekymmer under hösten att arbeta och försöka stödja de här företagarna så att de kan få *slot*-tider. Nu tycks även den delen vara löst. För min del är det som sagt en glädje att det kan hända att det kommer i gång. Det blir intressant att höra om Brandin delar min glädje eller om han möjligen känner sorg för detta.

Sedan gäller det den här utredningen. Det var en utredning om separering av gods och passagerare. Det var ett lite märkligt uppdrag. Var och en kan ju se att det måste bli dyrare om det måste gå två båtar i stället för en. Det kan inte bli billigare. Den här utredningen skulle ha redovisats den 30 juni. Jag sade före den 1 juli. Det stämmer väl ganska bra överens. Där tror jag att vi kan dela uppfattning.

När det gäller det här med förhandlingsman lovade näringsministern i augusti att det skulle tillsättas skyndsamt. Tydligen har vi olika uppfattningar om vad som är skyndsamt. Vi skriver nu december, och vi har inte hört någonting i dag i alla fall.

Så gäller det lagstiftningen. När man förlänger en lag så länge att det inte går att förlänga den längre, då tycker jag inte att man är speciellt handlingskraftig i regeringen.

Anf. 167 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Fru talman! Om jag nu ska göra Roy Hansson glad så tycker jag naturligtvis att det är positivt om det finns fler flygbolag som på ett seriöst sätt kan hantera linjen mellan Stockholm och Visby. Det är bara positivt. Då kan jag vara generös mot Roy Hansson och bjuda på det.

Sedan är min hörsel kanske inte riktigt vad den var. Det var därför som jag tog upp detta. Jag tyckte nämligen att Roy Hansson sade den 1 februari. Men då är vi överens om det. Men när det är den 30 juni och man ska tillsätta en förhandlingsman är det fullt naturligt att vi inte har med detta i det som vi nu diskuterar, utan nu fortsätter vi. Men jag hoppas också att vi så fort som möjligt hittar en lösning på frågan om Gotlandstrafiken.

Jag skulle i mitt tidigare inlägg ha sagt att när det gäller snabbfärjorna är det bara beklagligt om man har tillsatt snabbfärjor och de ska gå under hela året, eller i alla fall under den tid som det går att köra snabbfärjor. Jag kommer ju från ett ställe i landet där vi också har snabbfärjor. Men jag vet ju också att det under vissa tider av året är omöjligt att köra dem på grund av isbildning. Vi kanske inte ska tala om isbildning just, eftersom vi inte har is vare sig i Göteborg eller i Visby. Men det är problem med detta. Det är också problem med vindarna. Men jag hoppas naturligtvis att man följer den uppgörelse som man har om att man ska köra snabbfärjorna året om.

Anf. 168 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det var ju glädjande att Claes-Göran Brandin tycker att det är bra att det blir konkurrens inom flyget till och från Visby och att ett nytt företag startar. Men likväl fanns det en misstanke, ett misstänkliggörande om huruvida det är ett seriöst företag. Ja, det är ett seriöst företag som startar. Och varför måste man försöka misstänka de företagare som vill komma i gång med detta? Det är väl bra att någon bryter det monopol som nu har uppstått.

Vi har tydligen olika uppfattningar om vad skyndsamt är. Näringsministern lovade detta i augusti, men fortfarande är det ingenting som har gjorts när det nu är december. Då tycker jag nog inte att regeringen är speciellt skyndsam, åtminstone inte i den frågan. Vi har väntat bra länge.

Det är väl bra att vi har uppfattningen att snabbfärjan bör gå när det är möjligt året om, men kanske inte när det är som bistrast. Men den borde i alla fall kunna gå fram till jul. Men då kunde man väl ha skrivit det i budgetpropositionen. Nu står det att ambitionen är att göra detta. Tidigare ambitioner har inte varit mycket värda, utan det har krävts omfattande påtryckningar från Gotland för att man ska kunna förlänga turlistan. Menar man nu att man ska köra turlistan fullt ut nästa höst, så borde man väl kunna kosta på sig att skriva detta. När man skriver vad ambitionen är så menar man tydligen någonting annat. Och det lär bli så att jag får återkomma i den här frågan en gång till. Dessvärre är det nog så.

Anf. 169 LILIAN VIRGIN (s):

Fru talman! Mitt anförande handlar också om Gotlandstrafiken. Den här gången är det 16 motioner som berör Gotlandstrafiken. Det ovanliga är att de har föranlett endast en reservation. Det kan bero på att det börjar bli en samsyn om Gotlandstrafiken och att samtliga partier nu ser att det är nödvändigt att få en långsiktig lösning. Det finns också en samstämmighet i konstaterandet att Gotlands läge i Östersjön medför en transport- och konkurrensmässig nackdel och att det är angeläget att denna nackdel neutraliseras så långt det är möjligt.

Prot. 2000/01:41  
6 december

*Kommunikationer*

*Sjöfart*

Mina motioner handlar om att det även i fortsättningen behövs två hamnar på fastlandssidan. Jag vill också att färjelinjerna ska klassas som riksvägar med vägnummer. Jag motionerar också om frågan om vem som ska äga tonnaget i färjetrafiken och sist, men inte minst, om fraktkostnaderna. Det är den fråga som det är allra viktigast att snabbt få en lösning på.

Regeringen anser att avvecklingen av Gotlandstillägget inte ska fullföljas och att Gotlandstillägget, i avvaktan på en mer långsiktig lösning, ska bibehållas på dagens nivå. Sjöfartsverket och Rikstrafiken har konstaterat brister i utformningen av Gotlandstillägget. Det är konkurrensnedvridande och missgynnar gotländska transportörer.

Regeringen anser också att en avveckling av Gotlandstillägget nu skulle innebära ökade fraktkostnader och därför kraftigt skulle drabba boende och företag på Gotland.

Trafikutskottet har framhållit att det är angeläget att finna en lösning på formerna för det framtida stödet till Gotlandstrafiken. Utskottet säger därför att regeringen så fort som möjligt bör återkomma till riksdagen med sitt ställningstagande i frågan.

Fru talman! Jag har också frågat näringsministern vilka åtgärder han avser vidta när det gäller kostnaderna för frakter till och från Gotland. I det skriftliga svar som jag fick den 23 november säger näringsministern att det pågår ett arbete inom Näringsdepartementet om hur förslagen i myndigheternas rapport samt de inkomna remissvaren kan sammanvägas och frågan drivas vidare. Näringsministern säger att huvudinriktningen i detta arbete är att överväga möjligheterna att tillsätta en utredare eller förhandlingsman som dels ska analysera utestående frågor, dels genom förhandlingar söka nå en totallösning för färjetrafiken till och från Gotland.

Jag har också näringsministerns ord på att han delar min uppfattning att ett fungerande transportsystem där den geografiska nackdelen neutraliseras så långt det är möjligt är av största betydelse för utveckling och tillväxt på Gotland.

Fru talman! Jag är nöjd med det svar som jag har fått av näringsministern och den skrivning som trafikutskottet har i betänkandet. Det som är viktigt nu är, precis som trafikutskottet skriver, att regeringen bör återkomma så snart som möjligt med sitt ställningstagande. Det bästa är att någon får uppdraget och att det bli en förhandlingslösning. Det får inte dra ut på tiden eller bli ytterligare en utredning. Och jag kommer att göra allt som jag kan för att beslutet om frakterna och den framtida utformningen av färjetrafiken ska komma snabbt.

Anf. 170 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Jag är glad över att höra att Lilian Virgin också värnar om Nynäshamn som hamn. Men det handlar ju då om hur man ska göra med riksväg 73. Vi har ju talat om att vi i princip skulle kunna dra över riksväg 73 ända till Visby. Men sträckan mellan Nynäshamn och Stockholm på riksväg 73 är ju bitvis väldigt dålig. Det märker alla vi som ofta kör där. Jag vill därför fråga: Hur ställer sig Lilian Virgin till en upprustning av vägen?

Anf. 171 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Det var bra att Helena Bargholtz tog upp den frågan. Detta är en fråga som vi från Gotland har jobbat mycket med. Jag har tidigare motionerat i frågan. Stockholm och Gotland tillhör ju samma område när det gäller anslag till vägar. Vi från Gotland är väldigt måna om att den här vägen ska rustas upp.

Anf. 172 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Det var skönt att höra att Lilian Virgin också är angelägen om den här vägen. Men då undrar jag naturligtvis: Vilka möjligheter har Lilian Virgin att få gehör för dessa viktiga synpunkter i den socialdemokratiska partigruppen?

Anf. 173 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Vi har tagit upp dessa frågor med Vägverket som har Stockholm och Gotland som område och tryckt på för att få någonting att hända. Detta är ju pengar som har fördelats till Vägverket. Och vi är måna om att de används för väg 73.

Anf. 174 CARL ERIK HEDLUND (m):

Fru talman! Jag har begärt ordet för att kommentera flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen som faller under mom. 61. I de två moderata motionerna N321 yrkande 10 av Carl-Erik Skårman m.fl. och T628 av mig m.fl. har det förordats att beslut snarast bör fattas om ytterligare en rullbana på Arlanda och en miljöprovning av en ny flygplats söder om Stockholm.

Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen har stor betydelse för hela svenska näringslivets konkurrens- och utvecklingskraft. När företag bestämmer lokalisering är möjligheterna att över dagen nå produktionsanläggningar, huvudkontor, kunder och uppdragsgivare oerhört centrala. Tillgänglighet och tid är nyckelord.

Bra och täta flygförbindelser mellan Stockholm och andra städer i och utanför Sverige är mycket betydelsefulla för Sveriges och Stockholmsregionens konkurrenskraft. Vi måste göra vårt yttersta för att kompensera vårt geografiska läge. Det finns nog inget som är viktigare än goda flygförbindelser.

Med utökningen av EU österut kommer Sverige och Stockholm att kunna utvecklas från att vara en av de yttersta utposterna i Europa till att bli ett regionalt centrum för Nordeuropa. S:t Petersburgsmarknaden ligger inom en timme från Arlanda liksom Baltikum och Polen.

All planering av flygplatser måste utgå från att flygbolagen ska kunna erbjuda marknaden ett rimligt antal avgångs- och ankomsttider på de klockslag som resenärerna efterfrågar. Flygplatser ska dessutom vara placerade så att landtransporterna blir snabba. Tid och tillgänglighet är fortfarande nyckelord.

År 2002 invigs tredje banan på Arlanda och den är välkommen. Tyvärr kommer den utökade kapaciteten inte att förslå särskilt länge. Under högtrafik kommer även tredje banan att i stort sett vara fullbelagd kort efter invigningen. Beslut i dag om en ny kapacitet kommer inte att förbättra situationen förrän tidigast år 2010. Så lång tid är det mellan beslut och förverkligande.

Det finns alltså all anledning att nu besluta om en utbyggnad av kapaciteten på Arlanda. När man planerade Arlanda underskattades tillväxten i flygtrafiken. Därför finns risken att en utbyggnad kan stöta på stora miljöproblem. Även om dessa löses måste vi politiker ta ansvaret för att det tänks för mer än tio år.

Med de prognoser som Luftfartsverket och näringslivet har gjort kommer nog snart behovet av ytterligare flygkapacitet att göra sig gällande. Mot bakgrund av tämligen försiktiga prognoser gjorda av Luftfartsverket kommer antalet flygplansrörelser att fördubblas till år 2030.

Utöver de tre banor som snart kommer att finnas på Arlanda – från år 2002 – behövs således ytterligare två banor i närtid. Bromma ska vara kvar. En positiv utveckling av näringslivet under de närmaste 20 åren kommer att ställa krav på ytterligare minst en bana. I perspektivet år 2030 bör minst tre nya banor vara i bruk. Det är det perspektivet, fru talman, som vi bör ha när vi nu diskuterar en utbyggnad av flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet.

En ny flygplats söder om Stockholm är en förutsättning för denna utveckling. Utan en ny flygplats söder om Stockholm kommer belastningssituationen på Arlanda att bli mycket ansträngd och störningskänslig.

Fru talman! En fortsatt utbyggnad av Arlanda är avgörande för utvecklingen i regionen och för Arlandas navfunktion. Men lika viktigt är att påbörja miljöprövningen av en ny flygplats söder om Stockholm. Luftfartsverket har angett Hall som en lämpligare lokalisering än Almnäs. Viktigt är att avståndet till centrala Stockholm och det växande näringslivet i regionen blir acceptabelt så att tillgängligheten blir god och så att affärsmöten kan klaras över dagen.

Fru talman! Det jag nu har anfört ansluter till tankegångarna i våra motioner. Jag yrkar således bifall till motion N321, yrkande 10, om att en miljöprövning av en flygplats söder om Stockholm *och* en fortsatt utbyggnad av Arlanda omgående bör igångsättas.

I detta anförande instämde Henrik S Järrel, Margareta Cederfelt, Carl-Erik Skårman, Marietta de Pourbaix-Lundin, Catharina Hagen och Elisabeth Fleetwood (alla m).

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 7 december.)

## 7 § Förlängd giltighetstid för registrering av revisionsbolag

Föredrogs  
lagutskottets betänkande 2000/01:LU1  
Förlängd giltighetstid för registrering av revisionsbolag (prop. 2000/01:18).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 7 december.)

Föredrogs  
lagutskottets betänkande 2000/01:LU2  
Ändringar i patentlagen och växtförädlarrättslagen (prop. 2000/01:13).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 7 december.)

9 § Talerätt för vissa utländska konsumentorgan

*Talerätt för vissa  
utländska konsument-  
organ*

Föredrogs  
lagutskottets betänkande 2000/01:LU3  
Talerätt för vissa utländska konsumentorgan (prop. 2000/01:34).

Anf. 175 BERIT ADOLFSSON (m):

Fru talman! Lagutskottets betänkande LU3 som har titeln *Talerätt för vissa utländska konsumentorgan* handlar om hur utländska organ kan företräda sitt lands konsumentintressen i svensk domstol. Det är en ganska vilseledande titel eftersom det också handlar om hur svenska konsumenters rätt ska skyddas i andra länder – inte helt oväsentligt.

Riksdagens inflytande över ett sådant här direktiv är minimalt. Det antogs den 1 maj 1998 och ska vara genomfört den 1 januari 2001 i medlemsländerna.

Vi har här ytterligare ett ärende där riksdagen inte ges tillräckligt rådrum. Hur kan det komma sig att det tar två och ett halvt år för regeringen att penetrera frågan, medan man i dag, den 6 december 2000, har 15 arbetsdagar till dess att lagen ska träda i kraft?

Jag har tidigare i denna talarstol å det högljuddaste protesterat mot den mycket begränsade tid som riksdagens ledamöter har för att diskutera frågor som överlämnats från EU. Hur ska människor få rådrum att rätta sig efter svensk lag under sådana här förhållanden, för det är väl för människorna som vi stiftar lagarna?

Mitt intryck är att direktiven från EU har stora brister. Man kan undra varför. Det kan uppenbarligen inte bero på att man hastar fram direktiven i EU. Fort går det ju inte. Det måste alltså bero på någonting annat. Avtalsrätten är lika i hela världen men den juridiska begreppsapparaten kan skilja. Vid en jämförelse mellan olika länders lagstiftning visar det sig ofta att resultatet blir detsamma, även om vägarna dit är olika.

Dåligt genomtänkta direktiv skapar problem. Juridiken ska naturligtvis spegla politiska ställningstaganden men inom just avtalsrätten handlar det om tydliga regler, trygghet och förutsägbarhet – för alla parter.

En vild gissning rörande svårigheten att få tydliga direktiv gäller själva tillvägagångssättet. Om man ska kompromissa fram ett direktiv ligger det i farans riktning att resultatet blir urvattnat och otydligt, något som definitivt inte gagnar syftet men som är det närmaste man kan komma målet.

Jag är övertygad om att man, kanske den hårda vägen, tvingas lyfta juridiken över politiken och nationernas redan befintliga lagar för att få det bästa resultatet. Man borde kräva att regler skapas för att åstad-

komma den bästa lagen, vid klokhetens nuvarande ståndpunkt, för att lösa problem och tvister inom ämnet. Under tiden fram till denna klarsyn måste vi stå ut med otydliga direktiv.

Fru talman! Direktivets syfte är att skydda konsumenter och också att skydda den inre marknadens funktion. Att detta nämns i ett sammanhang stöder min tes att det som är bra för marknaden också är bra för konsumenten.

Direktivets syfte är alltså att stärka både konsumentskyddet och den inre marknadens funktion. Då får man inte glömma den senare delen i satsen därför att man är så uppfylld och besjälad av konsumentens rätt. Det skadar konsumenten om den inre marknadens funktion skadas eller hämmas. Fri handel ger lägre priser, större konkurrens och ett större behov av att värna om konsumentrelationer.

Fru talman! En av anledningarna till min kritik av direktivet är att lagvalsfrågan inte är löst. Ska ursprungslandets lag eller effektlandets lag tillämpas? Där ger man ingen ledning i direktivet. Detta är i och för sig ett bevis på det som jag förut kritiserade – det här är inte det bästa förslaget, utan det här är det förslag som man lyckades ena sig om.

Man kunde alltså inte enas om att välja det ena eller det andra. Därför kommer rättsosäkerheten att sprida sig och det är verkligen inte till gagn för konsumenterna – rena Lidbomeriet med andra ord.

Nyligen antog EU ett e-handelsdirektiv som också är ett under av suddigheter och krångliga regler. Man lyckades emellertid enas om att sändarlandets regler ska gälla, något som vi moderater förordar.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har i sitt remissvar samma uppfattning som vi moderater, nämligen att det är en svaghet att direktivet inte innehåller någon lagvalsregel. Man anser också att dessa frågor ska överlämnas till rättsskipningen för besvarande. Där har vi inte samma uppfattning. Risken finns att man inte vet vad som gäller förrän om fem tio år när tillräckligt många mål gått ända upp i högsta rätt.

Utskottets majoritet hävdar diplomatiskt att skulle det visa sig att avsaknaden av en lagvalsregel medför olägenheter, kommer regeringen i lämpligt sammanhang att agera för att få till stånd en ändring eller tillägg i direktivet. Så lämnar utskottet ifrån sig denna svåra nöt fortfarande oknäckt.

I en tillvaro där marknadsföring och handel alltmer sker via Internet blir situationen orimlig om effektlandsprincipen tillämpas på handel som inte sker via Internet och sändarlandsprincipen gäller om handeln sker över nätet. Då är också risken stor att det missgynnar marknadens funktion.

Nu, fru talman, kommer jag till en annan fråga som är viktig i sammanhanget: Vem ska nu få föra talan för kollektivet de svenska konsumenterna som på något sätt har kommit till skada genom ett säljarens beteende i ett annat EU-land? Ja, vem ska ha denna viktiga uppgift för ett helt folk, som ju alla är konsumenter?

Jo, det kan varje organ eller organisation som vederbörligen inrättats i enlighet med svensk lag och som har ett berättigat intresse av att säkerställa att man följer de bestämmelser som nationellt genomförts på grund av direktiv i en bilaga till förbudsföreläggandedirektivet. Glasklart, eller hur?

På regeringens förslag ska regeringen besluta vilka organisationer som ska fullgöra denna uppgift i Sveriges konsumenters namn och för Sveriges konsumenters räkning.

Mot detta har vi moderater reagerat. Vi anser att det är här i riksdagen som det ska bestämmas vem eller vilka som får föra talan i andra länder för skada som tillfogats svenska folket. Vi anser att det är oklart vilka kriterier som ska gälla för att ett svenskt organ ska anmälas. Det enda som står i propositionen är att man *inte* kommer acceptera vare sig företag eller företagsorganisationer och att organisationer som har ont om pengar inte göra sig besvär. Utskottets majoritet menar att det hade varit ändamålsenligt om regeringen hade redovisat sin syn på frågan om vilka organ som bör komma i fråga för anmälan till kommissionen. Där finns tydligen en samsyn, som inte resulterat i ett gemensamt agerande. Vi moderater anser att regeringen bör ges i uppdrag att lägga fram förslag till riksdagen som sedan beslutar.

Slutligen vill jag säga några ord om i vilken instans frågorna ska ligga. Regeringen anser sig, enligt betänkandetexten, tvingad att skapa en allmän processuell speciallag och säger sig inte kunna komplettera de enskilda lagarna i svensk rätt. Man kan undra om det är av tidsbrist eller av något annat skäl som man överför till specialdomstol sådant som mycket väl kan handläggas i allmän domstol.

I detta sammanhang vill jag nämna att vi moderater i ett särskilt yttrande påpekat att vi i motion JU413 framfört vår åsikt, att Marknadsdomstolen liksom alla specialdomstolar bör avskaffas. Vi anser att det går att överföra Marknadsdomstolens arbetsuppgifter till de allmänna domstolarna.

Fru talman! Detta betänkande är litet och tunt men innehåller viktiga förhållningssätt som jag tror får betydelse i framtiden. Därför har vi reserverat oss mot behandlingen, och jag yrkar bifall till reservation 1 under mom. 2.

Anf. 176 KJELL ELDENSJÖ (kd):

Fru talman! Först yrkar jag bifall till reservation 1 under mom. 1. Vi kristdemokrater står givetvis även bakom reservation 2, men jag nöjer mig med detta yrkande.

Syftet med det betänkande som vi nu debatterar är genomförande av ett EG-direktiv om förbudsföreläggande för att skydda konsumenternas intressen. Det föreslås därför i propositionen ett beslut som säkerställer att utländska organ i annan EES-stat ges behörighet att företräda sitt lands konsumentintressen i svensk domstol gentemot en näringsidkare i Sverige vad avser förbudsföreläggande eller åläggande att betala en särskild avgift. På samma sätt får svenska intressen göras gällande i annan EES-stat genom godkänt organ från Sverige.

Att EG-direktivet ska genomföras i Sverige är givetvis riktigt, så därvidlag ställer vi kristdemokrater oss positiva. Vi tycker att det är viktigt att stärka konsumentskyddet också över nationsgränserna.

Däremot är vi i likhet med Moderaterna och Folkpartiet kritiska till att propositionen och lagutskottets betänkande på ett par punkter inte är tillräckligt klargörande om vad som kommer att gälla.

Den första punkten gäller lagvalsfrågan. Här lämnar EG-direktivet öppet för att tillämpa antingen lagen i den medlemsstat där överträdelsen

har sitt ursprung, ursprungslandsprincipen, eller lagen i den medlemsstat där överträdelsen får effekt, effektlandsprincipen.

Också i regeringens proposition lämnas denna fråga öppen. Vi menar att det är olyckligt med denna oklarhet, med tanke på att det därmed är omöjligt för företag att veta vilka regler som kommer att tillämpas när det gäller marknadsföring vid internationell handel, t.ex. via Internet.

I den gemensamma reservationen tillsammans med Moderaterna och Folkpartiet framhålls att regeringen bör få till stånd en ändring i förbuds-förelägganddirektivet som syftar till att ursprungslandsprincipen ska gälla.

Det är ju nämligen på det viset, precis som framgår också av betänkandet, att i EU:s e-handelsdirektiv har sändarlandsprincipen antagits. Det hade därför varit lämpligt att ursprungslandsprincipen hade fått gälla i det förbuds-föreläggandedirektiv som genom beslut nu införlivas i svensk lag.

Fru talman! Den andra frågan i betänkandet, där Kristdemokraterna ställer upp på en flerpartireservation, handlar om vilka organ som kan komma i fråga för anmälan till kommissionen som konsumentföreträdare, och hur beslut fattas i Sverige när det gäller anmälan av organ till kommissionen som godkänt organ.

Det har visserligen under ärendets behandling i lagutskottet inhämtats att regeringen har för avsikt att anmäla Konsumentombudsmannen som godkänt organ.

Detta är i och för sig bra, men frågan är hur frågan om ytterligare kandidater som vill bli godkända kommer att behandlas av regeringen. Återkommer regeringen till riksdagen eller avser regeringen att utan riksdagens medverkan besluta i sådana fall? Detta framgår inte av propositionen. Vi är kritiska på den punkten. Kristdemokraterna har därför ställt upp på reservationen som kräver att regeringen återkommer till riksdagen om vilka organisationer som regeringen har för avsikt att anmäla som godkända organ.

Anf. 177 ANA MARIA NARTI (fp):

Fru talman! Jag ska börja med att yrka bifall till den gemensamma reservationen 2 under mom. 4.

I utskottsbetänkandet står intressanta uppgifter angående just ämnet i denna reservation. Det sägs att utskottet har, efter det att propositionen överlämnats till riksdagen, erfarit att regeringen har för avsikt att till kommissionen anmäla Konsumentombudsmannen som godkänt organ. Önskemålen i motion L2 torde därmed enligt utskottets mening till viss del vara tillgodosedda.

Varför då gå upp och tala om våra önskemål om de i viss mån är tillgodosedda? Jag tycker att det finns anledning att göra det. Det är viktigt att förklara varför vi vill ha mycket klara kriterier när organisationer och organ ska företräda svenska konsumenter i internationella tvister. Anledningen till detta är följande.

I Sverige finns många starka organisationer med stora nätverk och betydande egna ekonomiska tillgångar. Många av dessa väletablerade organisationer tar på sig alltför många uppdrag och presenterar sig själva som företrädare för allt större grupper av invånare. Vi i Folkpartiet, som har skrivit under reservationen, anser att detta fenomen kan ha negativa effekter i samhället. Vissa organisationer vill t.ex. agera som konsumenternas

representanter, men de har ursprungligen haft och har fortfarande som första uppgift att agera som företrädare för producenter och distributörer av varor och tjänster. Om jag ska använda ett marxistiskt uttryck kan jag säga att de företräder produktionskrafterna. En sammanblandning av intressen och syften kan lätt förekomma här.

Det finns en annan negativ sida av denna inställning hos sådana starka organisationer. Dessa negativa effekter har med det civila samhällets utveckling att göra.

Om stora organisationer tar på sig alltfler roller och vill agera som budbärare för alltfler grupper i samhället, hur ska vi då kunna få större deltagande i samhällslivet, hur ska vi kunna bidra till utvecklingen av nya organisationer, locka fram nya engagerade grupper, hur ska vi kunna garantera att en allt större mångfald av delaktighet utvecklas på flera områden? Ett sunt civilt samhälle förutsätter just en mångfald av grupper, aktörer, på olika arenor och i olika sammanhang. De stora organisationerna har ingen anledning att ständigt expandera genom att lägga beslag på alltfler frågor och ta på sig ansvaret för alltfler grupper. Vi vill söka renodlade konsumentorganisationer, inte därför att vi lider av någon sjuklig fixering vid renhet utan därför att vi vill uppmuntra alla människor att ta ansvar för sin vardag, organisera sig, aktivt bidra till utvecklingen av ett samhälle karakteriserat av effektiv delaktighet.

Som bekant är mitt engagemang för invandrare mycket djupt. Vi som har tvingats lämna våra länder lever i många länder samtidigt. Vi har släkt och vänner överallt. Vi reser mycket. Då är vi faktiskt mycket ofta mycket utsatta som konsument. Just för migrantbefolkningen är konsumentskyddet mycket viktigt. Men samtidigt måste man konstatera att just migrantfolket oftast är dåligt skyddat också på det nationella planet.

Det är mycket viktigt att invandrarorganisationer börjar att agera för att informera om konsumenträtt och kanske också organiserar sig för att representera konsumentgrupperna. Men för att de ska göra det måste det finnas spelrum för nya grupper och nya organisationer på samhällets arenor. Därför har vi argumenterat och fortsätter att argumentera för att en sammanblandning av intressen och grupper inte ska kväva utvecklingen av nya organisationer i det civila samhället.

Anf. 178 KARIN OLSSON (s):

Fru talman! På grund av den alltmer globaliserade handeln är det viktigt att skyddet utvecklas så att vi som konsument känner att vi har ett verkligt skydd.

Inom EU har flera direktiv tagits fram i syfte att skydda konsumenter både som enskilda och som kollektiv. Tyvärr har det visat sig att det inte alltid varit möjligt att få överträdelser till skada för konsumenternas kollektiva intressen att upphöra i tid. Det beror bl.a. på att ett rättsligt avgörande på den kollektiva konsumenträttens område inte kan påräkna erkännande och verkställighet i andra länder så som det sker på privaträttens område.

Dagens betänkande behandlar den proposition som bygger på EG-direktivet som syftar till att stärka konsumentskyddet när överträdelserna har sitt ursprung i en medlemsstat men när skadeverkningarna uppstår i en annan stat.

Direktivet syftar till att stärka konsumentskyddet vid gränsöverskridande överträdelser. Det syftar också till att stärka den inre marknadens funktion.

Fru talman! Jag vill till skillnad från Berit Adolfsson säga att det som är bra för konsumenten är också bra för marknaden. Genom det här direktivet finns det goda möjligheter att åstadkomma detta.

Med överträdelser menas varje handling som strider mot de direktiv som anges i förteckningen såsom de har införlivats i medlemsstaternas rättsordningar och som skadar de kollektiva konsumentintressena. Medlemsstaterna kan genom ett ömsesidigt erkännande åstadkomma detta.

I propositionen föreslås en lag som säkerställer att utländska, godkända organ ges behörighet att företräda sitt lands konsumentintressen i svensk domstol, i första hand Marknadsdomstolen, gentemot en näringsidkare i Sverige.

För andra länder gäller att dessa godkända organ ges rätt att vända sig till tillsynsorgan och domstol i det land varifrån överträdelsen har sitt ursprung. Dessa organ kan kräva att överträdelsen stoppas.

Syftet är att åstadkomma lagar som är någorlunda lika i de olika medlemsstaterna. I det här fallet handlar det i flera av lagarna inte bara om EU-länderna utan även EES-staterna finns med.

Det jag nu framfört är vi helt överens om i utskottet.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2001.

Fru talman! Däremot finns det två reservationer fogade till betänkandet som bygger på två motioner. Dessa reservationer tar upp lagvalsregeln och vilket organ som ska företräda svenska konsumenter i utländsk domstol.

Argumentet i reservation 1 att det är viktigt för näringsidkare att veta vilket lands lag som gäller kan jag känna förståelse för, men för mig är det faktiskt lättare att känna mer förståelse för de enskilda konsumenternas dilemma. Konsumentens trygghet är naturligtvis lika viktig för att stimulera Internethandeln som den trygghet reservanterna efterlyser för näringsidkarens räkning.

Reservation nr 2 som behandlar frågan om svenska godkända organ känns för mig ganska onödig, eftersom det klart framgår av betänkandet att regeringen kommer att utse Konsumentombudsmannen som den godkända organisation som kan föra talan i utländsk domstol. Det hade naturligtvis varit bra om det dessutom angetts i propositionen.

Jag vill avsluta med att yrka bifall till hemställan i lagutskottets betänkande och avslag på båda reservationerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 7 december.)

## 10 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

2000/01:SfU1 Anslag inom socialförsäkringsområdet (utgiftsområdena 10, 11 och 12)

2000/01:SfU6 Vissa ålderspensionsfrågor, m.m.

## 11 § Anmälan om interpellation

Anmälades att följande interpellation framställts

*den 6 december*

**2000/01:169** av *Sten Andersson* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Politiska partier och möteslokaler

Interpellationen redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 12 december.

## 12 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställts

*den 6 december*

**2000/01:353** av *Yvonne Oscarsson* (v) till utrikesminister Anna Lindh  
Kriget i Kongo-Kinshasa

**2000/01:354** av *Tuve Skånberg* (kd) till utrikesminister Anna Lindh  
Religionsfrihet i Turkiet

**2000/01:355** av *Tuve Skånberg* (kd) till näringsminister Björn Rosengren  
Körkortsproven

**2000/01:356** av *Lars Wegendal* (s) till näringsminister Björn Rosengren  
Synskadades möjligheter till arbete

**2000/01:357** av *Lars Wegendal* (s) till finansminister Bosse Ringholm  
Återbetalning av försäljningsskatt på importerade motorfordon

**2000/01:358** av *Margareta Cederfelt* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg

Bättre arbetsmiljö och sänkt sjukfrekvens

**2000/01:359** av *Berit Adolfsson* (m) till socialminister Lars Engqvist  
Rättsintyg vid kvinnomisshandel

**2000/01:360** av *Lars Gustafsson* (kd) till socialminister Lars Engqvist  
Missbruk av alkohol och droger

**2000/01:361** av *Margareta Viklund* (kd) till socialminister Lars Engqvist  
Värdighetsgaranti i vården

**2000/01:362** av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till statsrådet Ingela Thalén  
Kompensation till pensionärer

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 12 december.

### 13 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 6 december*

**2000/01:249** av *Per Landgren* (kd) till utrikesminister Anna Lindh  
Förföljelse av falungogutöware i Kina

**2000/01:258** av *Susanne Eberstein* (s) till utrikesminister Anna Lindh  
Villkoren för medföljande till anställda på svenska ambassader

**2000/01:265** av *Inger Strömbom* (kd) till statsrådet Mona Sahlin  
Kommunikationerna i Stockholmsregionen

**2000/01:269** av *Inger René* (m) till utrikesminister Anna Lindh  
Mord med religiösa förtecken

**2000/01:280** av *Ulla Hoffmann* (v) till statsrådet Maj-Inger Klingvall  
Halshuggning i Irak

**2000/01:282** av *Margareta Cederfelt* (m) till utrikesminister Anna Lindh  
Mänskliga rättigheter

**2000/01:283** av *Nalin Pekgul* (s) till utrikesminister Anna Lindh  
Mänskliga rättigheter i Turkiet

**2000/01:293** av *Kenneth Lantz* (kd) till justitieminister Thomas Bodström  
Ungdomars parkeringsböter

**2000/01:296** av *Tuve Skånberg* (kd) till utrikesminister Anna Lindh  
Palestinsk skändning av judiska synagogor

**2000/01:300** av *Inga Berggren* (m) till näringsminister Björn Rosengren  
Gränsöverskridande transporter och infrastruktur

**2000/01:301** av *Carl G Nilsson* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg  
Handelsvärde för djur

**2000/01:302** av *Maud Ekendahl* (m) till justitieminister Thomas Bodström  
Värnpliktiga i polisiärt arbete

**2000/01:303** av *Elizabeth Nyström* (m) till socialminister Lars Engqvist  
Premiepension för förtidspensionärer

**2000/01:305** av *Nils Fredrik Aurelius* (m) till miljöminister Kjell Larsson  
Oljeutsläpp kring Öland

**2000/01:306** av *Patrik Norinder* (m) till finansminister Bosse Ringholm  
Skatteväxling för villaägare

**2000/01:307** av *Ewa Larsson* (mp) till näringsminister Björn Rosengren  
Vägar i känslig miljö

**2000/01:309** av *Inga Berggren* (m) till näringsminister Björn Rosengren  
Trafiksituationen i Östersjöregionen

**2000/01:313** av *Rolf Gunnarsson* (m) till försvarsminister Björn von Sydow  
Ersättning till hemvärnet

**2000/01:314** av *Sten Tolgfors* (m) till statsrådet Ingegerd Wärnersson  
Skolor som saknar anti-mobbningsplaner

**2000/01:315** av *Gudrun Lindvall* (mp) till miljöminister Kjell Larsson  
Import av avfall för förbränning

**2000/01:316** av *Olle Lindström* (m) till statsrådet Lars-Erik Lövdén  
Bostadsrivning och kommunala förköp  
**2000/01:317** av *Tomas Eneroth* (s) till statsrådet Mona Sahlin  
Försämringar i arbetsmiljön  
**2000/01:318** av *Agneta Ringman* (s) till kulturminister Marita Ulvskog  
Ölands väderkvarnar  
**2000/01:319** av *Anna Åkerhielm* (m) till näringsminister Björn Rosengren  
Väntetider för körkortspröv  
**2000/01:320** av *Sofia Jonsson* (c) till statsrådet Ingegerd Wärnersson  
Individanpassad skola  
**2000/01:324** av *Lennart Degerliden* (fp) till miljöminister Kjell Larsson  
Tidsplan för vattendomar  
**2000/01:325** av *Jonas Ringqvist* (v) till miljöminister Kjell Larsson  
Miljösanering i översvåmningsdrabbade områden  
**2000/01:326** av *Sofia Jonsson* (c) till utbildningsminister Thomas Östros  
Gotlands tonsättarskola  
**2000/01:327** av *Harald Nordlund* (fp) till utbildningsminister Thomas Östros  
Trygghetssystem för studenter med barn  
**2000/01:330** av *Gun Hellsvik* (m) till justitieminister Thomas Bodström  
Blodprovstagnning på unga under 15 år vid misstanke om narkotikabruk  
**2000/01:331** av *Birgitta Sellén* (c) till jordbruksminister Margareta Winberg  
Kadavermjöl i djurfoder  
**2000/01:332** av *Willy Söderdahl* (v) till miljöminister Kjell Larsson  
Nya infallsvinklar i Agenda 21-arbetet

Prot. 2000/01:41  
6 december

---

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 12 december.

**14 §** Kammaren åtskildes kl. 17.38.

Förhandlingarna leddes  
av andre vice talmannen från sammanträdet början t.o.m. 6 § anf. 26  
(delvis),  
av tredje vice talmannen därefter t.o.m. anf. 71 (delvis),  
av talmannen därefter t.o.m. anf. 117 (delvis),  
av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 168 (delvis) och  
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Barbro Nordström

# Innehållsförteckning

|                                                                                   |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1 § Justering av protokoll .....</b>                                           | <b>1</b> |
| <b>2 § Kompletteringsval till vissa utskott.....</b>                              | <b>1</b> |
| <b>3 § Anmälan om inkomna upppteckningar från EU-nämndssammanträden .....</b>     | <b>1</b> |
| <b>4 § Förnyad bordläggning.....</b>                                              | <b>1</b> |
| <b>5 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 5 december .....</b> | <b>2</b> |
| JuU8 Ändring i brottsbalken .....                                                 | 2        |
| JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet .....                                          | 2        |
| <b>6 § Kommunikationer .....</b>                                                  | <b>4</b> |
| Trafikutskottets betänkande 2000/01:TU1 .....                                     | 4        |
| <i>Vägar</i> .....                                                                | 4        |
| Anf. 1 LARS BJÖRKMAN (m).....                                                     | 4        |
| Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v) .....                                             | 8        |
| Anf. 3 LARS BJÖRKMAN (m) replik .....                                             | 11       |
| Anf. 4 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                      | 12       |
| Anf. 5 LARS BJÖRKMAN (m) replik .....                                             | 12       |
| Anf. 6 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                      | 13       |
| Anf. 7 TUVE SKÅNBERG (kd).....                                                    | 13       |
| Anf. 8 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                      | 18       |
| Anf. 9 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....                                             | 18       |
| Anf. 10 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                     | 18       |
| Anf. 11 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....                                            | 19       |
| Anf. 12 SVEN BERGSTRÖM (c) .....                                                  | 19       |
| Anf. 13 LARS BJÖRKMAN (m) replik.....                                             | 23       |
| Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                                           | 24       |
| Anf. 15 LARS BJÖRKMAN (m) replik.....                                             | 24       |
| Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                                           | 25       |
| Anf. 17 ELVER JONSSON (fp) .....                                                  | 25       |
| Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                     | 30       |
| Anf. 19 ELVER JONSSON (fp) replik .....                                           | 30       |
| Anf. 20 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....                                     | 31       |
| Anf. 21 ELVER JONSSON (fp) replik .....                                           | 31       |
| Anf. 22 LARS BJÖRKMAN (m) replik.....                                             | 32       |
| Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik .....                                           | 32       |
| Anf. 24 LARS BJÖRKMAN (s) replik .....                                            | 32       |
| Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik .....                                           | 33       |
| Anf. 26 HANS STENBERG (s).....                                                    | 33       |
| Anf. 27 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                                           | 36       |
| Anf. 28 HANS STENBERG (s) replik.....                                             | 37       |
| Anf. 29 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                                           | 37       |
| Anf. 30 HANS STENBERG (s) replik.....                                             | 38       |
| Anf. 31 LARS BJÖRKMAN (m) replik.....                                             | 38       |
| Anf. 32 HANS STENBERG (s) replik.....                                             | 39       |
| Anf. 33 LARS BJÖRKMAN (m) replik.....                                             | 39       |

|         |                                                  |    |
|---------|--------------------------------------------------|----|
| Anf. 34 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 40 |
| Anf. 35 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik .....                  | 40 |
| Anf. 36 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 41 |
| Anf. 37 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik .....                  | 41 |
| Anf. 38 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 42 |
| Anf. 39 | ELVER JONSSON (fp) replik .....                  | 42 |
| Anf. 40 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 43 |
| Anf. 41 | ELVER JONSSON (fp) replik .....                  | 43 |
| Anf. 42 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 44 |
| Anf. 43 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....            | 44 |
| Anf. 44 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 45 |
| Anf. 45 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....            | 45 |
| Anf. 46 | HANS STENBERG (s) replik .....                   | 45 |
| Anf. 47 | MIKAEL JOHANSSON (mp) .....                      | 46 |
| Anf. 48 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik .....                  | 50 |
| Anf. 49 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 51 |
| Anf. 50 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik .....                  | 51 |
| Anf. 51 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 51 |
| Anf. 52 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....            | 52 |
| Anf. 53 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 53 |
| Anf. 54 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....            | 53 |
| Anf. 55 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 54 |
| Anf. 56 | ELVER JONSSON (fp) replik .....                  | 54 |
| Anf. 57 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 54 |
| Anf. 58 | ELVER JONSSON (fp) replik .....                  | 55 |
| Anf. 59 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 55 |
| Anf. 60 | SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                  | 55 |
| Anf. 61 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 56 |
| Anf. 62 | SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                  | 56 |
| Anf. 63 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 57 |
| Anf. 64 | LARS BJÖRKMAN (m) replik .....                   | 57 |
| Anf. 65 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 57 |
| Anf. 66 | LARS BJÖRKMAN (m) replik .....                   | 58 |
| Anf. 67 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....               | 58 |
| Anf. 68 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....         | 58 |
| Anf. 69 | SVEN BERGSTRÖM (c).....                          | 61 |
| Anf. 70 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 62 |
| Anf. 71 | SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....                  | 62 |
| Anf. 72 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 63 |
| Anf. 73 | LARS BJÖRKMAN (m).....                           | 63 |
| Anf. 74 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 64 |
| Anf. 75 | LARS BJÖRKMAN (m) replik .....                   | 65 |
| Anf. 76 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 65 |
| Anf. 77 | TUVE SKÅNBERG (kd) .....                         | 65 |
| Anf. 78 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 66 |
| Anf. 79 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik .....                  | 66 |
| Anf. 80 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) replik ..... | 67 |
| Anf. 81 | ELVER JONSSON (fp).....                          | 67 |
| Anf. 82 | Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s).....         | 68 |

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| Anf. 83 ELVER JONSSON (fp) .....                  | 68  |
| Anf. 84 Näringsminister BJÖRN ROSENGREN (s) ..... | 68  |
| <i>Järnvägar</i> .....                            | 69  |
| Anf. 85 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) .....             | 69  |
| Anf. 86 STURE ARNESSON (v) .....                  | 72  |
| Anf. 87 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....      | 74  |
| Anf. 88 STURE ARNESSON (v) replik .....           | 74  |
| Anf. 89 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....      | 74  |
| Anf. 90 STURE ARNESSON (v) replik .....           | 75  |
| Anf. 91 MAGNUS JACOBSSON (kd) .....               | 75  |
| Anf. 92 TALMANNEN .....                           | 77  |
| Anf. 93 STURE ARNESSON (v) replik .....           | 77  |
| Anf. 94 TALMANNEN .....                           | 77  |
| Anf. 95 SVEN BERGSTRÖM (c) .....                  | 78  |
| Anf. 96 STURE ARNESSON (v) replik .....           | 80  |
| Anf. 97 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....           | 81  |
| Anf. 98 ELVER JONSSON (fp) .....                  | 81  |
| Anf. 99 STURE ARNESSON (v) replik .....           | 82  |
| Anf. 100 ELVER JONSSON (fp) replik .....          | 82  |
| Anf. 101 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....          | 83  |
| Anf. 102 ELVER JONSSON (fp) replik .....          | 83  |
| Anf. 103 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....          | 83  |
| Anf. 104 ELVER JONSSON (fp) replik .....          | 84  |
| Anf. 105 JARL LANDER (s) .....                    | 84  |
| Anf. 106 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....          | 87  |
| Anf. 107 JARL LANDER (s) replik .....             | 87  |
| Anf. 108 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....          | 88  |
| Anf. 109 JARL LANDER (s) replik .....             | 88  |
| Anf. 110 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....     | 89  |
| Anf. 111 JARL LANDER (s) replik .....             | 89  |
| Anf. 112 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....     | 90  |
| Anf. 113 JARL LANDER (s) replik .....             | 90  |
| Anf. 114 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik .....       | 91  |
| Anf. 115 JARL LANDER (s) replik .....             | 91  |
| Anf. 116 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik .....       | 91  |
| Anf. 117 JARL LANDER (s) replik .....             | 92  |
| Anf. 118 MIKAEL JOHANSSON (mp) .....              | 92  |
| <i>Sjöfart</i> .....                              | 93  |
| Anf. 119 TOM HEYMAN (m) .....                     | 93  |
| Anf. 120 STIG ERIKSSON (v) .....                  | 96  |
| Anf. 121 TOM HEYMAN (m) replik .....              | 98  |
| Anf. 122 STIG ERIKSSON (v) replik .....           | 98  |
| Anf. 123 TOM HEYMAN (m) replik .....              | 98  |
| Anf. 124 STIG ERIKSSON (v) replik .....           | 99  |
| Anf. 125 JOHNNY GYLLING (kd) .....                | 99  |
| Anf. 126 TOM HEYMAN (m) replik .....              | 100 |
| Anf. 127 JOHNNY GYLLING (kd) replik .....         | 101 |
| Anf. 128 TOM HEYMAN (m) replik .....              | 101 |
| Anf. 129 JOHNNY GYLLING (kd) replik .....         | 101 |

|            |                                                                  |            |
|------------|------------------------------------------------------------------|------------|
| Anf. 130   | VIVIANN GERDIN (c)                                               | 102        |
| Anf. 131   | JOHNNY GYLLING (kd) replik                                       | 104        |
| Anf. 132   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 104        |
| Anf. 133   | JOHNNY GYLLING (kd) replik                                       | 104        |
| Anf. 134   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 104        |
| Anf. 135   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 104        |
| Anf. 136   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 105        |
| Anf. 137   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 105        |
| Anf. 138   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 105        |
| Anf. 139   | HELENA BARGHOLTZ (fp)                                            | 106        |
| Anf. 140   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 107        |
| Anf. 141   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 107        |
| Anf. 142   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 107        |
| Anf. 143   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 108        |
| Anf. 144   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)                                          | 108        |
| Anf. 145   | JOHNNY GYLLING (kd) replik                                       | 111        |
| Anf. 146   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 111        |
| Anf. 147   | JOHNNY GYLLING (kd) replik                                       | 111        |
| Anf. 148   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 112        |
| Anf. 149   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 112        |
| Anf. 150   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 112        |
| Anf. 151   | TOM HEYMAN (m) replik                                            | 113        |
| Anf. 152   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 113        |
| Anf. 153   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 114        |
| Anf. 154   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 114        |
| Anf. 155   | VIVIANN GERDIN (c) replik                                        | 115        |
| Anf. 156   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 115        |
| Anf. 157   | ANDRE VICE TALMANNEN                                             | 115        |
| Anf. 158   | LARS BJÖRKMAN (m)                                                | 115        |
| Anf. 159   | MIKAEL JOHANSSON (mp)                                            | 115        |
| Anf. 160   | ROY HANSSON (m)                                                  | 117        |
| Anf. 161   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 120        |
| Anf. 162   | ROY HANSSON (m) replik                                           | 120        |
| Anf. 163   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 121        |
| Anf. 164   | ROY HANSSON (m) replik                                           | 121        |
| Anf. 165   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 121        |
| Anf. 166   | ROY HANSSON (m) replik                                           | 122        |
| Anf. 167   | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik                                   | 122        |
| Anf. 168   | ROY HANSSON (m) replik                                           | 123        |
| Anf. 169   | LILIAN VIRGIN (s)                                                | 123        |
| Anf. 170   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 124        |
| Anf. 171   | LILIAN VIRGIN (s) replik                                         | 125        |
| Anf. 172   | HELENA BARGHOLTZ (fp) replik                                     | 125        |
| Anf. 173   | LILIAN VIRGIN (s) replik                                         | 125        |
| Anf. 174   | CARL ERIK HEDLUND (m)                                            | 125        |
|            | (Beslut skulle fattas den 7 december.)                           | 126        |
| <b>7 §</b> | <b>Förlängd giltighetstid för registrering av revisionsbolag</b> | <b>126</b> |
|            | Lagutskottets betänkande 2000/01:LU1                             | 126        |
|            | (Beslut skulle fattas den 7 december.)                           | 126        |

|             |                                                                |            |
|-------------|----------------------------------------------------------------|------------|
| <b>8 §</b>  | <b>Ändringar i patentlagen och växtförädlarrättslagen.....</b> | <b>127</b> |
|             | Lagutskottets betänkande 2000/01:LU2.....                      | 127        |
|             | (Beslut skulle fattas den 7 december.).....                    | 127        |
| <b>9 §</b>  | <b>Talerätt för vissa utländska konsumentorgan .....</b>       | <b>127</b> |
|             | Lagutskottets betänkande 2000/01:LU3.....                      | 127        |
|             | Anf. 175 BERIT ADOLFSSON (m).....                              | 127        |
|             | Anf. 176 KJELL ELDENSJÖ (kd).....                              | 129        |
|             | Anf. 177 ANA MARIA NARTI (fp).....                             | 130        |
|             | Anf. 178 KARIN OLSSON (s) .....                                | 131        |
|             | (Beslut skulle fattas den 7 december.).....                    | 132        |
| <b>10 §</b> | <b>Bordläggning.....</b>                                       | <b>132</b> |
| <b>11 §</b> | <b>Anmälan om interpellation .....</b>                         | <b>133</b> |
| <b>12 §</b> | <b>Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>             | <b>133</b> |
| <b>13 §</b> | <b>Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>              | <b>134</b> |
| <b>14 §</b> | <b>Kammaren åtskildes kl. 17.38. ....</b>                      | <b>135</b> |

Elanders Gotab, Stockholm 2001