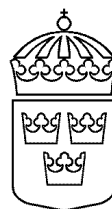


# Riksdagens protokoll

## 2003/04:129

Onsdagen den 16 juni



Protokoll  
2003/04:129

Kl. 09.00 – 20.16

---

### 1 § Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Anders Sundström* (s) anhållit om entledigande från uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 augusti.

Kammaren biföll denna anhållan.

### 2 § Ledighet

Förste vice talmannen meddelade att *Per Bill* (m) ansökt om föräldraledighet under tiden den 1–31 oktober.

Kammaren biföll denna ansökan.

Förste vice talmannen anmälde att *Ulrika Karlsson* (m) skulle tjänstgöra som ersättare för Per Bill.

### 3 § Meddelande om ändring i frågestunden

Förste vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 17 juni kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

Statsrådet Pär Nuder, statsrådet Lars-Erik Lövdén, statsrådet Berit Andnor, försvarsminister Leni Björklund och statsrådet Carin Jämtin.

### 4 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Förste vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2003/04:FPM110 Förslag till ny kemikalielagstiftning REACH  
*KOM(2003)644* till miljö- och jordbruksutskottet

5 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

*Interpellation 2003/04:532*

Till riksdagen

Interpellation 2003/04:532 av Kerstin-Maria Stalin (mp) om rättvist stödsystem för glutenintoleranta

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 juni 2004.

Skälet till dröjsmålet är ett missförstånd i arbetsfördelningen.

Stockholm den 14 juni 2004

Socialdepartementet

Lars Engqvist

På uppdrag av expeditions- och rättschefen Erna Zelmin

*Birgitta Löfgren*

Assistent

*Interpellation 2003/04:535*

Till riksdagen

Interpellation 2003/04:535 av Marie Wahlgren (fp) om farmakologisk kompetens inom sjukvården

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 juni 2004.

Skälet till dröjsmålet är ett missförstånd i arbetsfördelningen.

Stockholm den 14 juni 2004

Socialdepartementet

Lars Engqvist

På uppdrag av expeditions- och rättschefen Erna Zelmin

*Birgitta Löfgren*

Assistent

*Interpellation 2003/04:536*

Till riksdagen

Interpellation 2003/04:536 av Christer Winbäck (fp) om vårdhem för anorexipatienter

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 juni 2004.

Skälet till dröjsmålet är ett missförstånd i arbetsfördelningen.

Stockholm den 14 juni 2004

Socialdepartementet

Lars Engqvist

På uppdrag av expeditions- och rättschefen Erna Zelmin

*Birgitta Löfgren*

Assistent

Föredrogs och hänvisades  
Framställning  
2003/04:RRS11 till socialutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående ärende skulle förlängas till *fredagen den 17 september*.

Motioner  
2003/04:Sk42–Sk46 till skatteutskottet

### **7 § Förnyad bordläggning**

Föredrogs och bordlades åter  
Finansutskottets betänkanden 2003/04:FiU21 och FiU28  
Konstitutionsutskottets betänkanden 2003/04:KU19 och KU21  
Justitieutskottets betänkanden 2003/04:JuU28 och JuU29  
Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden 2003/04:MJU19, MJU22 och MJU20

### **8 § Trängselskatt**

*Trängselskatt*

Föredrogs  
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU35  
Trängselskatt (prop. 2003/04:145).

Anf. 1 CATHARINA BRÅKENHIELM (s):

Herr talman! I dag ska vi debattera införandet av trängselskatt, som är något nytt och alldeles oprövat i vårt land. Regeringen föreslår, i syfte att öka framkomligheten och minska trafikens miljöpåverkan, införandet av trängselskatt.

Lagen är utformad så att den kan tillämpas i olika tätorter. Det är alltså en lag för hela Sverige, men den kommer inledningsvis bara att tillämpas vid passage av betalstationer i Stockholms innerstad.

Lagen om trängselskatt och övriga lagförslag utom bilagan till lagen föreslås träda i kraft från och med den 1 januari 2005. Bilagan ska vara tidsbegränsad och gälla till och med den 31 juli 2006, alltså till försöksperiodens slut. Det avgörs genom en folkomröstning om det ska vara mer än ett försök.

1865 provades den första bilen med bensinmotor. Den blev inte någon höjdare, men följdes raskt av mer kända ingenjörsnamn som Benz, Daimler och Peugeot. Sedan kom vardagsbilarnas produktion i gång på allvar. Den mest kända är kanske Bubblan från Volkswagen, som hittills har tillverkats i över 22 miljoner exemplar.

Det här lade grunden till det vi i dag ska debattera – problemet med för många bilar på samma yta vid samma tillfälle. På 70-talet började

man observera att det inte var enbart positivt med bilar, utan även de negativa konsekvenserna med alla utsläpp som blev av bilarna kom i fokus.

Vi kör stora bilar i Sverige. I snitt drar de en liter bensin per mil och släpper ut två kilo koldioxid för varje mil som vi kör. När vi har kört upp en tank har vi släppt ut två gånger vår egen vikt i koldioxid.

Herr talman! Den som kör 1 500 mil om året bidrar till tre ton växthusgaser i atmosfären. Kör man i stället en stadsjeep, vilket är vanligt här i Stockholm, är utsläppen de dubbla. Om man tittar på antalet fordon som passerar in och ut genom det tänkta trängselskatteområdet i Stockholm, där trafiken till och från innerstaden brukar mätas i en ring runt innerstaden – tullsnittet – ser man att antalet passager över detta tullsnitt ett vardagsdygn är ungefär 560 000. Då har man även räknat lastbilar, bussar och taxibilar. Någon minskning av trafiken har inte skett, utan siffran har legat stilla de senaste tio åren.

Nu görs ett försök att förändra det här genom att införa en skatt vid passage av angivna betalstationer. Beloppets storlek kommer att variera mellan 10 och 20 kr utifrån vilken tid på dagen man passerar. Skatten tas ut från kl. 6.30 på morgonen till kl. 18.29 på kvällen på vardagar. Den sammanlagda skatten per bil och dygn får uppgå till högst 60 kr. Skattskyldig är man som ägare till bilen. Lagen om trängselskatt innehåller dessutom en rad följdbestämmelser, bland annat den om att lagen om allmän kameraövervakning ändras på så sätt att det inte krävs tillstånd eller anmälan för att använda kameraövervakningen vid betalstationer där trängselskatten tas ut.

Herr talman! Jag vill poängtera att det här är en skatt som gäller hela landet. Den ska därför beslutas om på nationell nivå. Det är inte en avgift som man kan besluta om lokalt. Kommuner eller landsting kan efter beslut göra en propå om att införa trängselskatt för att komma till rätta med trafikens trängsel och miljöproblem. Regeringen bereder frågan, som kan leda till en överenskommelse mellan stat och kommuner eller regioner.

Avslutningsvis kan jag berätta att det med anledning av betänkandet har skrivits sex följdmotioner. Det finns också åtta motioner från den allmänna motionstiden.

Herr talman! Jag lämnar nu över betänkandet om trängselskatt till skatteutskottets ledamöter och övriga anmälda ledamöter för en stunds givande debatt den här sommarmorgonen.

Anf. 2 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! I den trafikpolitiska debatten före valet 2002 i TV:s nyhetsprogram ABC deklarerade den dåvarande socialdemokratiska oppositionsledaren Annika Billström: Vi kommer inte att införa biltullar under kommande mandatperiod. Detta är ett vallöfte från oss socialdemokrater, lovade hon.

Herr talman! Vad var det värt?

I en annan intervju, i Svenska Dagbladet i söndags, sade samma Annika Billström: ”Svika kan man göra en gång, men inte två, för då är det lika bra att lämna politiken. Det var därför det var så viktigt för mig i våras att Stockholm skulle få behålla pengarna från miljöavgifterna. Så jag fick gå över bron till Rosenbad och veva med handväskan.”

Regeringen var tydligen inte beredd att återföra pengarna till Stockholm som man lovat från början, och Annika Billström tycker att det är okej att svika sina väljare. Det är inte konstigt att politiker har lågt förtroende hos väljarna. Jag uppfattar resultatet av söndagens val som en klar protest mot oss etablerade politiker. En av orsakerna, herr talman, är säkert att det har svikits både här och där och mer än en gång.

Ingen fråga har engagerat så många stockholmare på sistone som frågan om trängselskatter. En maktelit bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister kämpar för att införa trängselskatterna över stockholmarnas huvud. Man genar i den demokratiska beslutsordningen. I riksdagen har vi på grund av tidsbrist inte kunnat bereda ärendet på ett tillräckligt noggrant sätt. I trafikutskottet gjorde tre partier en protokollsanmälan om den bristfälliga hanteringen. Vi konstaterade att regeringens senfärdighet med att avlämna propositioner till riksdagen återigen har lett till att riksdagen inte har givits erforderlig tid att bereda ärendet enligt riksdagsordningen. Det saknas analyser av en rad frågor, bland annat effekterna på miljön och på arbetsmarknaden. Regeringen har inte heller utrett eller redovisat alternativ till trängselskatter. Detta, herr talman, tycker jag är ytterligt allvarligt.

Nu senast underkände kammarrätten Stockholms kommuns sätt att sköta upphandlingen av det tekniska systemet. Annika Billström uttryckte återigen i en tidningsintervju att det var en storm i ett vattenglas. Den socialdemokratiska makteliten tar lagar och demokratiska spelregler med en axelryckning.

I folkomröstningar och opinionsmätningar har en stor majoritet av Stockholmsregionens invånare avvisat biltullar. I söndags sade även värmdöborna nej. Trots det insisterar regeringen och kommer med ett förslag till riksdagen som innebär att man vill lagstadga om att trängselskatter kan användas i Sverige och att ett första försök ska göras i Stockholm före nästa val.

Opinionsyttringarna har varit många. Man kunde till exempel läsa i Svenska Dagbladet den 28 maj att biltullar är ett dråpslag för ungdomsidrotten. Hammarby IF räknade med en merkostnad på 400 000 kr bara för pojkfotbollen. Föräldrarna drabbas av merkostnaden och risken är stor att barn till ensamstående föräldrar inte kan fortsätta att spela för Hammarby eller andra klubbar som drabbas av motsvarande kostnader.

Herr talman! London tas ofta som exempel i debatten om trängselskatter. Innan skatten eller avgiften infördes var en majoritet av näringslivet i London positiv – det ska erkännas. Men efter införandet sade 67 % av samma näringsliv nej till ett förslag om fördubbling av avgiftszonens yta. Att erfarenheterna blev så negativa berodde på att näringslivet drabbades mycket hårdare än förväntat. Många konsumenter avstod från att göra sina inköp i centrala London. Londons handelskammare uppger att nära en tredjedel av detaljhandlarna överväger att flytta ut ur avgiftszonen. Nästan 80 % redovisade minskad omsättning. Är det detta vi vill tvinga affärerna i Stockholms innerstad till? Knappast, herr talman.

Om trängselskatterna införs i Stockholm innebär det att man monterar upp nya barriärer mellan redan segregerade delar av staden. De norra delarna skärs av från de södra, och integrationen mellan olika delar av regionen uteblir eller försvåras betydligt. Det är låginkomsttagarna som

kommer att ha problem med att betala trängselskatterna. Det är familjer som behöver bilen till att köra hem Pamperspaket från stormarknaden, skjutsa barnen till fotbollen eller ta sig till jobbet så att tiden räcker till. Är det detta vi vill ska drabba stockholmarna? Knappast, herr talman.

Regeringens politik har under senare år medfört en kraftigt ökad beskattning av Stockholmsområdet. Kommunal- och fastighetsskatterna har höjts mer än i övriga delar av landet. Stigande fastighetspriser har medfört att fastighetsskatten ökat dramatiskt och att låg- och medelinkomsttagare i helt vanliga småhus numera drabbas av förmögenhetsskatt. Dessutom innebär den kommunala skatteutjämningen att regionen får lämna ifrån sig betydande belopp, både på kommunalskatten och landstingsskatten, till övriga landet. Sammantaget har detta medfört att tillväxtmotorn Stockholm har stannat av. Ännu en Stockholmsskatt, nämligen trängselskatten, skulle förvärpa situationen ytterligare.

En grundläggande princip i skattesystemet är att utgifter för inkomstens förvärvande är avdragsgilla liksom att kostnader i företag kan dras av. Men detta ska enligt förslaget inte gälla trängselskatter, vilket i första hand kommer att drabba låginkomsttagare och småföretagsamheten. Dessutom drabbas du bara om du tar din egen bil till jobbet. Om du har en leasingbil eller en lånad bil går du fri.

Man tror att de föreslagna trängselskatterna kan ge ungefär 900 miljoner kronor i intäkter. Det kommer att kosta närmare 2 miljarder att bygga upp och driva verksamheten. Det blir ett dyrt försök som drabbar de skattebetalare som redan har sagt ifrån att de inte vill genomföra projektet. Är det på det sättet vi ska hantera våra skattepengar? Knappast, herr talman.

Om försöket permanentas vid ett eventuellt fortsatt rödgrönt styre i landet är risken stor att trängselskatter kan komma att ingå i Stockholmsregionens anslag för investeringar i vägar och kollektivtrafik. På det sättet får stockholmarna själva betala vad andra får finansierat ur den gemensamma skattekitan. Majoriteten i trafikutskottet strök nämligen följande mening under trafikutskottets slutsatser vid slutjusteringen av betänkandet: Detta innebär att även investeringar i infrastrukturen såsom spår och vägar, i vissa fall förlagda i tunnlar, är nödvändiga för att på sikt komma till rätta med rådande trafikproblem i Stockholmsregionen och andra storstadsområden.

Detta kloka konstaterande godkändes inte av majoriteten. Man kan frestas att dra slutsatsen att då får stockholmarna själva stå för de här nödvändiga investeringarna via trängselskatterna. Är det så vi vill behandla Stockholmsregionen? Knappast, herr talman.

När man slog upp tidningen i morse möttes man av en artikel om trängselskatterna med rubriken Skammens dag. Låt oss se till att det inte blir någon skammens dag i dag!

Därför yrkar jag att ärendet återförvisas till skatteutskottet för fortsatt beredning och riksdagsbeslut i höst. Jag åberopar de skäl jag har anfört här tidigare. Skulle inte återförvisning av ärendet vinna gehör yrkar jag bifall till den gemensamma reservationen från de borgerliga partierna som innebär avslag på propositionen. Dessutom stöder jag naturligtvis de moderata motionerna i ärendet.

Anf. 3 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Demokratins pris är högt. Det kan aldrig bli för högt. Samtidigt är demokratin oskattbar, av oskattbart värde. Demokratin måste alltid vårdas. Det har vi alla ansvar för i och utanför riksdagen.

Herr talman! Så lockade dem makten att de lovade väljarna. Men det är värre än så. Så frestade dem makten att de sveko sig själva. De sveko sina egna vallöften. Och det är än värre. Så älskade de makten att de bedrogo väljarna.

Herr talman! Frågan om införandet av en ny skatt, numera benämnd trängselskatten, har två dimensioner, dels demokratifrågan, dels själva sakfrågan. Jag börjar med demokratifrågan.

Vi har just nu haft ett allmänt val till EU-parlamentet. Resultatet var nedslående dels vad gäller valdeltagandet, dels vad gäller uppslutningen kring själva projektet. Det måste föranleda en demokratidiskussion. Den fråga vi måste ställa oss är: Hur förankras viktiga politiska beslut i människors sinne, vilket är något mycket mer än i denna kammare?

I dag kommer riksdagsmajoriteten sannolikt att låta stockholmarna betala priset för 121-punktsuppgörelsen den 4 oktober 2002 mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Låt oss tala klartext! Priset är en skatt, men det är också en form av bestraffning. Det handlar ytterst om hur man hanterar makt och ansvar.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet gick 2002 till val på att införa en miljöavgift i Stockholm, och om deras engagemang för den saken finns således föga att säga. Socialdemokraterna, som ju i grunden är goda demokrater – något annat finns det ingen anledning att hävda eller ens påstå – lovade motsatsen: att inte under innevarande mandatperiod införa trängselavgifter i Stockholm. Socialdemokraterna vann med detta löfte framgångar i riket; i Stockholms läns landsting, i Stockholms stad och i många andra kommuner. Men löftet visade sig vara intet värt. Makten gick före ärligheten. Man lät sig korrumpas för att nå hela härligheten. Demokratin blev en handelsvara som såldes ut.

Demokratin är i sig beständig, om den vårdas väl. Makten är däremot förgänglig, ty politisk makt har man i en demokrati bara till låns. Vid nästa val utkrävs ansvar från väljarnas sida. Hela denna process, herr talman, som har lett fram till att riksdagen nu ska anta denna skatt, är inte annat än en demokratisk fars.

Mina politiska vänner och motståndare! Så här får det inte gå till. Att på detta sätt göda politikerföraktet är inget mindre än oförsvarligt dumt, och räkenskapens dag kommer. Den kommer inte bara för Stockholms finansborgarråd Annika Billström, vilken, som Björn Hamilton sagt, i valrörelsen har lovat att motsätta sig biltullar. Också flera andra kommer att utveckla detta från Folkpartiets sida. Annika Billström svek ett av de vallöften som förde henne till makten, men räkenskapens dag kommer framför allt för statsministern och ordföranden i det socialdemokratiska partiet Göran Persson, som sitter kvar vid makten på en demokratisk eftergivenhetspolitik gentemot språkröret Peter Eriksson i Kalix och dåvarande vänsterledaren Gudrun Schyman i Simrishamn. Denna skatt

ska därför med rätta egentligen kallas Harpsundsskatten. Låt Harpsundsskattens demokratiska pris bli mycket högt i 2006 års val!

I sakfrågan: Vad vi nu diskuterar är införandet av en helt ny skatt i Sverige. Det är sällan så sker. Kanske kan man säga att valpskatten för ett antal år sedan, numera dessbättre avskaffad efter att ha flyttat nästan all aktiehandel till London, var en annan form av en sådan skatt.

Jag tror faktiskt att man får gå tillbaka till 1959–1960 för att hitta en motsvarande ny skatt. Omsättningsskatten infördes då genom proposition nr 1959:168 *Förordning om allmän varuskatt*. Den behandlades av dåvarande bevillningsutskottet, motsvarande skatteutskottet, och av konstitutionsutskottet. Det var en väldig skillnad mellan införandet av denna skatt och dagens nya skatt, områdesskatten, nämligen att finansministern i valrörelse hade gått ut och pläderat för denna skatt. Han deltog själv i kammardebatterna, både i första och i andra kammaren, medan dagens finansminister inte ens är här.

Jag måste säga att jag tycker att detta är illa när man inför en principiellt helt ny skatt, denna områdesskatt, men jag kan förstå honom. Arbetskommunen i Stockholms stad, där finansministern är ordförande, vann makten i Stockholm genom att lova att inte införa en sådan här skatt.

Folkpartiet anser att den skatt som nu föreslås inte är en skatt utan att om den ska införas ska det vara en avgift. Staten tar redan ut vägtrafikskatt. Om miljöstyrande avgifter ska införas är det en sak för kommuner att efter samråd och samverkan med andra kommuner besluta detta. Vi förkastar därför hela detta förslag, inte bara därför att 80 % av medborgarna tycker att skatten är orättfärdig. Häromdagen var det, som också Björn Hamilton nämnde, folkomröstning i Värmdö kommun där 79 % – 4 väljare av 5 – motsatte sig skatten.

Förra ledamoten av denna kammare Ingela Thalén är bosatt där, och hon slipper detta elände genom att ha lämnat riksdagen i går. Hon behöver alltså inte rösta mot vad man hade lovat.

Sättet att införa denna skatt korrumperar hela tanken på miljöstörande avgifter. Genom detta nyttjande av demokratin som täckmantel solkas för lång tid tanken på verkliga miljöförbättringar. Det är en tragisk fars som vi nu ser.

Vad vill då vi, herr talman, som motsätter oss detta spektakel? I går var jag tillsammans med några goda vänner från hela Sverige på Skansen. På väg till Högloftet passerade vi Solliden. Det var Lars Tysklind från Strömstad, Eva Flyborg från västkustens pärla Göteborg, Nina Lundström bördig från Haparanda, Anita Brodén från Sollebrunn och Allan Widman från Malmö.

Nedanför oss bredde hela Stockholm ut sig i sin prakt – ”stolta stad”, som Carl Michael Bellman en gång skaldade. Med var också Jan Björklund, borgarrådet i Stockholm som är från samma bygd som jag och likaledes inflyttad till denna region. Vi kommer båda från platser söder om Borås, nämligen Viskafors och Skene, men vad vi är stolta över denna vackra stad! Vi delar denna inställning med alla andra som har flyttat till Stockholm eller som är bosatta här. Vi är överens om att alla i hela Sveriges land vill att Stockholm ska vara inte bara Sveriges huvudstad utan Europas och helst hela världens vackraste huvudstad.



Jag vill absolut inte förneka att Stockholm i all sin skönhet i dag har problem. När jag flyttade till denna region hade den 400 000 färre invånare. Det är nästan ett helt nytt Göteborg som har kommit till sedan början av 70-talet, men sedan dess har det inte skett några stora kollektivtrafikutbyggnader – ingenting i vägnätet och lite på tunnelbanan. Tågspåren, herr talman, från Stockholms central söderut invigdes 1875.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet vill inte ens se problemen. De drar bara ned rullgardinen, blundar och tror att avgifter löser problemen, men de bara flyttar och förvärrar dem. Det blir fullt på bussar och i tunnelbana i den mån det inte redan är det. Snart kan man faktiskt ta ut avgifter på kollektivtrafiken i tunnelbanan. Avgifterna är en skenlösning utan nya skenor.

Herr talman! Miljöpartiet och Vänsterpartiet har också avgivit ett särskilt yttrande om trängselskatt där man i praktiken säger att detta är fel lösning. Det är en för alla åhörare till detta god läsning. Jag ska inte läsa upp det eftersom jag nu inte har tid till det.

En konsumentjournalist i TV, Sverker Olofsson i Umeå, leder ett debattprogram som är känt för en tunna. Symboliskt, herr talman, placerar jag nu regeringens proposition och utskottsbetänkandet i denna tunna. Där hör dessa handlingar hemma. Jag yrkar avslag på hela eländet och bifall till vår reservation.

I detta anförande instämde Helena Bargholtz, Martin Andreasson, Nina Lundström och Anna Grönlund Krantz (alla fp).

Anf. 4 LARS GUSTAFSSON (kd):

Herr talman! Det är många turer och vinklingar på denna proposition och detta betänkande. Jag tänker föra in ännu en vinkling.

Kristdemokraterna anser att frågan om trängselskatter har varit ett gott exempel på hur illa det är ställt med det kommunala självstyret i Sverige. Riksdagen har nu att fatta ett beslut om ett regionalt trafikproblem som inte direkt berör alla Sveriges invånare i allmänhet. Däremot berörs invånare i Stockholm och dess kranskommuner påtagligt. Det är inget mindre än ett systemfel att denna regionala fråga är föremål för den typen av beslut i riksdagen.

Regeringens hantering av problematiken är under all kritik. När en majoritet i en kommun eller region uppstått för en trängselskatt låter man införa dessa genom riksdagsbeslut. Men vad händer utifall att den rådande majoriteten genom kommunala val eller andra omständigheter förbyts i en minoritet? Den nya majoriteten kanske då beslutar att avskaffa trängselskatten som riksdagen infört. Kommer riksdagen då automatiskt att besluta om ett avskaffande eller kommer man att motsätta sig den nya kommunala majoriteten?

Herr talman! Det nämnda exemplet visar på hur viktig den kommunala självstyrelsen är. Kristdemokraterna inser att kommunerna genom grundlagen inte har rätt att besluta om uttag av så kallade trängselskatter. Parkeringsavgifter beslutar kommunfullmäktige om enligt lagen. Detta kan ske eftersom lagen stiftades innan några bilar fanns, då 1809 års regeringsform fortfarande gällde, och i övergångsbestämmelserna till den nya regeringsformen undantogs nämnda lag, enligt sjätte punkten.

Kristdemokraterna anser att det finns stora principiella likheter mellan å ena sidan parkeringsplatser och å den andra vägyta som tillåter rörliga fordon. Om bägge dessa borde därför kunna beslutas av kommunfullmäktige.

Inom kort tillsätts en författningsutredning. Den förväntas ta upp frågorna om kommunernas grundlagsmässiga kompetens. Detta torde innefatta också kommunernas kompetens inom avgifts- och skatteområdet.

Herr talman! Vi kristdemokrater förutsätter att kommunernas grundlagsmässiga kompetens vad avser trängselavgifter eller eventuell skatt blir föremål för analyser i denna utredning.

Biltrafiken behövs för ett fungerande samhälle men utgör också en belastning för människans livsmiljö genom hälsovådliga utsläpp, intrång i naturmiljön, buller samt olyckor. Alla dessa faktorer måste få stor betydelse vid planeringen av infrastruktur. Kommunerna bör ha rätt att själva bestämma om de vill införa trängselavgifter för biltrafiken för att bättre fördela trafiken över tid och minska trängsel. Skattesystem och miljöavgifter ska utformas så att de samhällsekonomiskt och miljömässigt mest effektiva kommunikationssystemen stimuleras.

Köerna och trängseln i våra största städers vägtrafik är ett stort problem för ekonomin likaväl som för miljön. Kraftfulla satsningar på infrastrukturen och kollektivtrafiken är därför nödvändiga. Om en kommun eller region vill förbättra miljön och finansiera en förbättrad infrastruktur och utvecklad kollektivtrafik genom att använda trängselavgifter bör kommuner och regioner ha rätt att själva besluta om införandet av sådana avgifter för biltrafiken.

Detta kan exempelvis ske i samband med genomförandet av större infrastrukturprojekt som förbättrar storstadstrafiken som helhet. En förutsättning för trängselavgifter är att de medel som inkommer ska stanna i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Vid införande av trängselavgifter är den kommunala självstyrelsen central. Trängselavgifter ska beslutas av en kommun eller region. Det är ett allvarligt demokratiskt problem om beslutsordningen är den omvända, att trängselavgifter först utnyttjas som lockbete i regerings- och budgetförhandlingar på nationell nivå och därefter blir en sak för kommunpolitiker att presentera förslag om.

Herr talman! Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i Sverige som helhet. Regionen svarar för en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt. Stockholm har dessutom en stark koncentration av myndigheter, huvudkontor och institutioner. Det gäller att ta till vara de möjligheter som här bjuds, och då ligger det i hela landets intresse att Stockholmsregionen kan utvecklas. Transportsystemet spelar i det sammanhanget en avgörande roll.

Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är mycket hårt ansträngd. Olika former av kapacitetsbrist hämmar pendeltågen, tunnelbanan, bussarna med flera. Vi kristdemokrater anser att det är av största betydelse att Stockholmsberedningens förslag till insatser genomförs. På så vis kan vi uppnå en ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.

Herr talman! I fråga om trängselavgifter har Stockholms stad bedrivit ett mycket påskyndat och forcerat arbete för att ta fram ett underlag för beslut som inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, märkligt nog. I stället har Stockholms stad medvetet drivit en linje som står i bjärt kontrast till intresset hos länets övriga kommuner. Det är ett allvarligt problem att motsättningar mellan stad och län är så stora i frågan om trängselavgifter.

Hanteringen av trängselavgiftsfrågan brister också i fråga om den kommunala självstyrelse som Kristdemokraterna slår vakt om. Trängselavgifter ska enligt nu gällande regler beslutas av en kommun eller region och därefter möjliggöras av regering och riksdag.

Vad gäller försöket i Stockholm är det uppenbart att initiativordningen varit den omvända. Socialdemokraterna har på nationell nivå utnyttjat frågan som lockbete i regerings- och budgetförhandlingar och därefter uppdragit åt kommunpolitiker att presentera förslag som går stick i stäv med partiets vallöften. Kristdemokraterna anser därför, i likhet med flera här, att regeringens förslag bör avslås. Därför yrkar jag bifall till reservationen.

Anf. 5 ROGER TIEFENSEE (c):

Herr talman! Varför har vi den här debatten? Ytligt sett handlar det om att införa en trängselskatt som ett sätt att lösa trafikproblemen i Stockholm. Men en sådan debatt borde inte hållas här i Sveriges riksdag utan i Stockholms stadshus. Frågan borde debatteras och beslutas där.

Bakgrunden till att vi har den här debatten och att riksdagen står i begrepp att besluta om trängselskatter för stockholmarna, var betalningsstationerna ska ligga, vilka taxor som ska tas ut och under vilka tider, vilka som ska slippa betala, hur betalning ska ske, hur övervakning ska ske, hur förseningsavgifterna ska se ut och hur stora de ska vara – rubbet – är makt.

Det är en direkt följd av nattliga förhandlingar om regeringsunderlaget mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet. I det här fallet är det målstyrning in i detalj där det primära målet är regeringsmakten. Det är en process som är ovärdig en demokrati. Det är skäl nog att avvisa förslaget.

Herr talman! Jag vill ändå understryka att Centerpartiet och jag personligen tror på ekonomiska styrmedel som ett sätt att lösa trafikproblem i Stockholm och andra större städer. Vägavgifter kan vara en del i en samlad strategi där utbyggnad av infrastruktur och utbyggnad av kollektivtrafik är självklara ingredienser. Vår huvudinvändning är var och hur beslutet fattas.

Beslut om ekonomiska styrmedel i Stockholm ska beslutas av de förtroendevalda som stockholmarna själva har valt. Det är ett lokalt problem, och beslut ska fattas lokalt.

Det är orimligt att lägga den typen av beslut här i Sveriges riksdag. För vad händer om man inser att man behöver ändra tiden när taxorna ska tas ut? Vad händer om man vill ändra nivåerna? Jo, då måste det till ett nytt riksdagsbeslut. Det tycker jag praktiskt är ett otroligt trögt system.

Herr talman! Problemet är att regeringsformen inte ger kommuner eller regioner möjlighet att besluta om ekonomiska styrmedel av den här

karaktären, exempelvis trängselavgifter. Det är ett tydligt exempel på hur otroligt centralstyrd nationalstaten Sverige är. Minns väl att vi har lyckats att med ett centralt beslut prångla ut att vi har enhetliga taxor i barnomsorgen i kommunerna! Det är den andra delen av centralstyret.

Centerpartiet vill ha en federal uppbyggnad av Sverige. Vi tycker att lokala och regionala beslutsfattare ska kunna ta ett sådant här beslut. Vi vill att makten ska utgå från folket och byggas underifrån. Makt och befogenheter ska vara på rätt nivå, helt enkelt.

Det är uppenbart att det är fler som tycker som vi, kanske inte som uttryck för en federalistisk princip. Men Folkpartiet, Kristdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet resonerar alla i särskilda yttranden kring möjligheten att fatta den här typen av beslut lokalt.

Herr talman! Jag tycker att det är bra att vi får en diskussion om vilka beslut som ska fattas på vilken nivå. Vi behöver ha en diskussion om demokrati, om hur demokratin kan vitaliseras och utvecklas. Men Vänsterpartiet och Miljöpartiet hycklar i sitt särskilda yttrande, eftersom de själva varit med och drivit fram den här propositionen – utnyttjat centralstyret. Att sedan slänga in en brasklapp och säga att beslutsordningen borde vara en annan är verkligen att hyckla. Vänsterpartiet har förvisso ett ideologiskt arv av centralstyret, och därför tycker jag att Miljöpartiet är den värsta hycklaren. De säger sig vara för ett lokalt självstyre, men konsekvent – återigen för att hålla sig till makten – agerar de tvärtom.

Man kan göra en jämförelse med det nyss avslutade EU-valet. Flera har tagit upp det, vilket jag tycker är relevant, för där handlar det i stor utsträckning om vilka beslut som ska fattas på vilken nivå. I valrörelsen var Miljöpartiet för överstatliga beslut på miljöområdet, samtidigt som de ville lämna unionen. Det är en principiös hållning. Det är väldigt motsägelsefullt att å ena sidan vilja gå mycket långt i ett centralstyre och samtidigt å andra sidan vilja lämna den förening där centralstyret skulle utövas.

Men när jag förberedde mig för den här debatten insåg jag att man i Miljöpartiet åtminstone är konsekvent i sin inkonsekvens. I EU-valrörelsen handlade det nämligen om att man ville lämna EU, samtidigt som man ville fatta överstatliga beslut. Här handlar det i stället om att man hotar med att lämna regeringssamarbetet för att på nationell nivå därigenom tvinga fram ett lokalt beslut. På så sätt är man konsekvent i sin inkonsekvens.

När det gäller socialdemokratin har jag slutat förvånas. Där har principiösheten blivit norm. Man är beredd att göra vad som helst med vem som helst för att få behålla regeringsmakten.

Avslutningsvis vill jag yrka bifall till reservationen.

Anf. 6 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Den här propositionen handlar dels om en lagstiftning som gör det möjligt för kommuner och regioner att införa trängselskatt, dels om den bilaga som avser Stockholms stad.

Inledningsvis måste jag säga att jag naturligtvis tycker att vi bör dra slutsatser av det som hände vid helgens EU-omröstning. Jag tror att det behövs ett långsiktigt arbete där vi i respektive parti behöver ha ett ordentligt djupt samtal. Men att dra hur långtgående slutsatser som helst och jämföra med dagens debatt är att gå lite väl långt. Någon annan ord-

ning i kammaren tycker jag att vi ska ha än att göra sådana jämförelser. Partier har så att säga mist halva sitt väljarunderlag – några har mist mer, andra lite mindre – men att dra sådana slutsatser i den här debatten tycker jag är att gå väl långt, herr talman.

Den nu aktuella propositionen är en skatteproposition. Den handlar dels om vilka bilar som är skattepliktiga och vilka fordon som ska undantas, dels om när skattskyldigheten inträder, vilka som är skattskyldiga och när betalningen av skatten ska ske. Den handlar också om vilka sanktioner man ska ha, om möjligheten till överklagande, avdragen för skatten, införande i Stockholms kommun samt undantaget för Lidingö kommun. Lagförslaget tar också upp frågor om sekretess och kameraövervakning.

Dessutom tar propositionen upp en del om hur man återför medlen till regionen, vilket varit en förutsättning för att vi ska kunna genomföra detta. En annan viktig förutsättning för oss socialdemokrater har varit att man ska kunna åka förbi Stockholms innerstad utan att behöva betala någon skatt. Därför har man inte lagt någon avgift på Essingeleden.

Med tanke på den karaktär propositionen har skulle den rimligtvis ha behandlats inte av skatteutskottet utan av trafikutskottet eller något annat utskott som hanterar den här typen av frågor. Men nu är det så att detta är en skatt.

I det sammanhanget skulle jag vilja ta upp att det ibland har sagts att den här frågan inte blivit tillräckligt utredd. Jag vill därför peka på att det redan 1994 tillsattes en utredning om just vägtullar i Stockholmsregionen. 1996 hade en särskild utredare i uppdrag att utreda frågan om miljöstödjande avgifter i tätort. 1996 bedömde Lagrådet i sitt betänkande om vägtullar i Stockholmsregionen att de var att betrakta som skatt. Och 2003 hade vi den utredning som ligger till grund för dagens betänkande, nämligen Stockholmsberedningens delbetänkande om trängselavgifter. Även den konstaterar att det är fråga om en skatt.

Det är alltså grunden för det hela. Vi är ett antal partier, inte minst Centerpartiet men även Moderata samlingspartiet och Folkpartiet, som står bakom det grundlagsbeslut som vi i dag grundar vår riksdag på. Det är grunden för det hela. Vi har breda koalitioner just för att hantera vår grundlag, och vår grundlag säger på vilket sätt vi ska ta ut skatt. Och det här är alltså en skatt.

När man påstår att den här propositionen är hophafsad, att den kommit fram i en hast, vill jag, herr talman, säga att jag inte förstår det resonemanget. Det måste ha sagts bara för att få säga emot. Det här är ingenting som kommit fram i en hast. Det här har man arbetat med under flera år. Det påvisas också i både utredningen och, inte minst, i propositionen.

Att man lämnade in propositionen efter att inlämningstiden för propositioner vid årets riksmöte gått ut berodde på att man diskuterade under vilka tidpunkter försöket skulle genomföras – ingenting annat.

I det här sammanhanget tycker jag också att man lite grann måste beakta demokratispekterna. Det påstås att Stockholms kommun påtvingas försöket av den hemska regeringen som är så maktthungrig att den till varje pris vill sitta kvar. Jag vill påstå följande: Det är väl ingen hemlighet. Före det senaste valet satt jag i Stockholms stadshus, och det är väl ingen hemlighet, herr talman, att Miljöpartiet och Vänsterpartiet som ett

av sina viktigaste krav inför förhandlingarna förde fram just frågan om trängselavgifter. Det var ett av deras viktigaste krav.

Jag kan väl avslöja för kammaren att socialdemokratin i Stockholm hade en viss strategi för hur frågan skulle hanteras, men man kan nog säga att de inte lyckades med det andra alternativet.

Jag vill påstå att det här bara är ett sätt för oppositionen att slippa ställa upp på förslaget. Sanningen är ju den att trafikutskottet i sina uttalanden ett antal gånger sagt att just trängselavgifter är något som man ser positivt på. Det är ett led i att uppnå en långsiktigt hållbar transportförsörjning, för att kunna finansiera infrastrukturen så att storstaden som helhet kan förbättras, och nu genomförs det på det sätt som vår grundlag tillåter. Det kan väl ändå inte, Roger Tiefensee och Folkpartiet, vara något som kan sägas vara negativt?

Det kan väl ändå inte vara någonting som man ser negativt på, att man genomför det riksdagen har uttalat ett antal gånger? Därför menar jag att det är ett hyckleri från dessa partier att påstå, när man genomför någonting som man har uttalat flera gånger från ett antal partier i stor enighet, att det skulle vara felaktigt. Trängselskatter är ett sätt att hantera en fråga inom ramen för den grundlag vi har. Om man anser att det är felaktigt och ett problem får man fundera över hur man ska hantera frågor inom ramen för en grundlag.

Det finns också en annan hantering av detta. Självklart måste man också redovisa problemet med trängselskatter för den nuvarande beredningen för grundlagsfrågor som vi har tillsatt i Sveriges riksdag. Jag kommer för min del att uppmärksamma den på dessa frågor. Att utreda det skulle innebära att man skulle få vänta i flera år att genomföra det. Tycker man att det är någonting som är bättre än att klara miljöfrågorna i en region som har just de problemen?

I varje fall för Centerpartiet har detta varit en av de avgörande frågorna för hur man ska lösa trafikproblemen i Stockholmsregionen. Hur det är för Kristdemokraterna är jag lite mer tveksam inför. Helt plötsligt när man genomför det tycker Centerpartiet att det är ett felaktigt sätt att genomföra det.

Herr talman! Jag vill också kommentera detta med parkeringsavgifter. Det är precis som har sagts här från Kristdemokraterna. Det var utifrån den tidigare grundlagen man genomförde det. Det är en möjlighet man har. På det sätt som man har genomfört parkeringsavgifter i dag skulle man inte kunna genomföra det med nuvarande grundlag. Det är helt rätt. Därför är jämförelsen med parkeringsavgifter irrelevant i sammanhanget.

Herr talman! Vi fick också ett yrkande här i sista minuten som vi i varje fall från vår sida inte kände till. Det har inte redovisats i utskottet. Det yrkas att frågan ska återförvisas. Av vilket skäl det görs har Moderaterna inte redovisat. Det yrkar vi naturligtvis avslag på. Vi yrkar också bifall till förslaget i propositionen och avslag på samtliga motioner.

Anf. 7 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Visst angav jag en förfärlig massa skäl till att ärendet borde återförvisas, Börje Vestlund. Jag ska inte upprepa dem. I så fall skulle jag upprepa hela mitt anförande, och det vore onödigt. Däremot vill jag ta upp en sak.

Det gäller EU-valet och politikerföraktet som breder ut sig i landet. Resultatet i EU-valet är en kombination av en hel del saker. En viktig ingrediens är att våra väljare i dag inte har förtroende för oss etablerade politiker. Man väljer nya ansikten, nya människor och så vidare.

Vad beror det på? Jo, det beror på att vi upplevs som att vi inte håller våra löften. Vi talar inte sanning. Vi glider runt och har oss. Sådana människor vill man inte välja. Jag återkommer till Socialdemokraternas hantering av det problemet.

När det gäller trängselskatter har man i valrörelsen upprepade gånger stått och lovat: Vi kommer aldrig att införa trängselskatter, trängselavgifter, biltullar, eller kalla det vad du vill, i Stockholm. Vad händer? Det går inte mer än ett halvår så har man gjort upp om att man ska införa det. Sådant föder misstänksamhet inte bara mot er utan mot alla politiker. Det tycker jag är hemskt tråkigt.

Jag återgår till behandlingen av ärendet. Visst har man stressat ärendet genom riksdagen. Regeringen kom för sent med förslaget. Man har velat forcera det genom riksdagen. Vi har ett flertal gånger bett att få göra utredningar och kompletteringar. Svaret har varit: Vi har inte tid. Vi måste fatta beslut då och då. Det här måste beslutas före sommaren.

Självklart måste det beslutas före sommaren för att man ska hinna med tidsplanen som Socialdemokraterna har lagt upp. Men det är en nonchalans mot vårt demokratiska styrelsesätt.

Anf. 8 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Får jag göra kammaren och kanske Björn Hamilton i synnerhet uppmärksam på ett faktum i det här sammanhanget. Socialdemokraterna har inte egen majoritet i kammaren. Vi innehar makten tillsammans med två andra partier. Naturligtvis måste också vi träda tillbaka på en del krav som vi har. Det är precis som Moderaterna fick göra när de hade en koalition med tre andra partier. Så är det politiska livet.

Det är möjligt att vi ska ha en bredare diskussion om detta. Jag kan hålla med om att det kanske ger en viss otydlighet i politiken ibland att man inte till fullo kan uppfylla de löften man ger i ett val. Så är det. Men så är det också för Moderaterna. Moderaterna har inte heller någon majoritet i Sveriges riksdag, någon majoritet någon annanstans, eller har någonsin haft en majoritet i Sveriges riksdag. Det är bara att konstatera att så är det.

Jag måste fråga: På vilket sätt har den här propositionen hanterats annorlunda tidsmässigt från det att den kom till riksdagen än andra propositioner? Har det inte varit motionstid, Björn Hamilton? Har man hanterat den annorlunda i skatteutskottet? På vilket sätt har det skett? Nämn någon annan proposition där man har hanterat det på något annat sätt. Jag förstår inte vad Björn Hamilton menar. Det är väl inte så att riksdagen utreder? Det görs väl i så fall innan förslaget kommer till riksdagen.

Anf. 9 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Både i trafikutskottet och i skatteutskottet ville vi höra folk och ha längre tid för att bereda ärendet. Det angavs som skäl: Det har vi inte tid med. Visst har man haft en annan tågorordning än den normala. Det är väl rätt uppenbart. Vi gjorde också en protokollsanteckning i

trafikutskottet om det. Det står i protokollet. Det var inte bara Moderaterna, utan det var tre borgerliga partier som gjorde det.

Jag vill ta upp en annan sak som belyser orimligheten i förslaget, om det nu skulle gå igenom och vi i Danderyd ville införa trängselskatter. Vi har verkligen möjlighet att hävda att vi har trängsel på E 18 på infartsvägen till Stockholm. Det är där trängseln finns.

Vi inför trängselskatter. Vi behöver inte lyssna på omvärlden. Vi bara går till regeringen, och regeringen ska enligt lagen i princip säga att det är okej. Pengarna tillfaller, om man får tro regeringen, Danderyd. Vi skulle kunna sätta kommunalskatten till noll. Det kan jag försäkra Börje Vestlund. Täbybor, Vallentunabor, Österåkersbor och så vidare skulle betala för Danderyds omsorg, skola och allt vad vi har kommunal verksamhet till.

Är det rimligt? Jag tycker naturligtvis inte att det är rimligt. Men effekten av den här lagen är sådan att det skulle kunna hända. Värmdö var faktiskt på väg, fast de sade nej. De var på väg att stänga ute badjävlnarna, som de uttryckte sig, från Värmdö på det sättet. De hade säkert fått ett bra tillskott i sin kommunkassa genom att göra så.

Hela lagstiftningen och upplägget är fullständigt barockt. Det måste även Börje Vestlund förstå.

Anf. 10 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Såvitt jag kan se och bedöma finns det en stor majoritet i den här kammaren för principen om trängselavgifter. Det är i så fall Björn Hamilton och hans parti som är ensamma i kammaren om att avstyrka det.

Oaktat hur man gör det här kan man konstatera att varje kommun skulle ha rätt att göra det enligt alla partier som står bakom detta. I det sammanhanget får jag väl ge Björn Hamilton rätt. Men hur man använder avgifterna är det upp till varje kommun och varje region att bedöma själv. Jag förstår inte vad Björn Hamilton menar i det avseendet. Jag blir ledsen.

Anf. 11 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill först beklaga att Börje Vestlund behöver stå här och försvara ett förslag som jag vet att han i grunden inte gillar. Jag vill utsträcka det till samtliga socialdemokratiska ledamöter i skatteutskottet. Detta är i grunden en politik som ni inte gillar. Ni har inte gått till val på den. I denna kammare är det Miljöpartiet och Vänsterpartiet. De stöds av 13 %. I denna kammare är 87 % i grund och botten mot detta.

Börje Vestlund har rätt i att man får göra eftergifter. Men denna eftergivenhetspolitik har ju tagit vetlösa former när man i Stockholms stad straffbeskattar invånarna. Så får det inte gå till. Jag måste dessvärre undervisa ledamoten av skatteutskottet Börje Vestlund om en viktig sak: skillnaden mellan skatt och avgift. Skatt uttas för någonting men man kan inte få något specifikt för det. Vi betalar för välfärd, nattvaktarstaten, näringsliv och allt möjligt. Avgifter är någonting annat. Alla förslag som herr Vestlund läste upp var ju väldigt talande. Dennisöverenskommelsen är byggd på avgifter. Då gick det bra att ha avgifter. Men då fick man ju någonting för det. Det är det som är den stora skillnaden. Börje Vestlund måste lära sig skillnaden på avgifter och skatter. Den vet jag att skatteut-



skottets ordförande många gånger starkt har betonat. Det är inte så bra här.

Det sägs att vi är hycklare som är emot det här. Om någon skulle vara försiktig med att ta det begreppet i sin mun är det just herr Vestlund. Vi har sagt samma sak före valet som vi säger nu efteråt. Att säga att vi är hycklare är inte rätt. Vi kan mycket väl vara för miljöstyrande avgifter. Vi är för bensinavgifter och koldioxidavgifter. Men vi bestrider att vi är hycklare.

Anf. 12 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Ni är hycklare i ett avseende. I den här debatten är ni hycklare. Ni säger: Vi är för trängselavgifter. Varje kommun ska själv få bestämma. Nu har Stockholms kommunfullmäktige beslutat att de vill införa det, men de har inte den konstruktionen att de kan införa trängselavgifter på det sätt som jag erkänner att vi hade tänkt i vårt vardagliga huvud när vi lade fram de här betänkandena i trafikutskottet. När vi lade fram betänkandena uttryckte vi det som jag refererade i talarstolen. När vi sedan hittar en annan lösning på hur man faktiskt kan uppnå de politiska målen säger man: Det är inte rätt. Det är inte rätt på något sätt, och vi står inte bakom det här. Då menar jag att man är hycklare.

Jag erkänner gärna att det här är ett problem. Jag erkänner gärna att det här är komplicerat. Vad händer till exempel om man vill höja eller sänka avgifterna eller ta bort dem på ett tullsnitt eller vad man nu vill göra? Då måste man komma till riksdagen. Det är inget bra system. Jag erkänner gärna det. Det är ett problem. Därför måste man uppdra till Grundlagsberedningen att titta på de här omständigheterna. Det tycker jag är bra. Att i det här läget inte införa trängselavgifter tycker jag är att inte stå bakom den politik vi faktiskt står för, som jag har sagt ett antal gånger i trafikutskottet. Folkpartiet har förvisso inte stått bakom just det uttalandet, men de har stått bakom att de är för trängselavgifter.

Anf. 13 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Det här är inte en vanlig skatt. Detta är en Harpsunds-skatt, som jag har sagt. Avgifter är någonting helt annat. Dennisöverenskommelsen byggde ju på att man skulle finansiera olika saker. Det är därför som vi säger något helt annat. Avgifter kan man ha till och med i Stockholm. Vi har själva tillsammans med Socialdemokraterna och Moderaterna en gång sagt att det går bra. Men detta är ju en skatt. Någon ordning får det vara på argumentationen också från Börje Vestlund och Socialdemokraterna. Det är en ren skatt som ni vill införa. Vi anser inte att det är en skatt. Vi anser inte att frågan skulle ha kommit till skatteutskottet över huvud taget. Den kunde väl ha gått till konstitutionsutskottet eller någon annanstans, om man vill införa dessa avgifter.

För folk blir det totalt obegripligt. Vilken grundlag parkeringsavgifter än införs med så får man någonting. Du får ställa upp bilen på kommunal mark. Du får någonting för din avgift. När du kör in i det nya området är det en skatt. Du kör på samma kommunala vägar. Då går det till helt andra saker, och kommunen får inte ett öre av detta.

Vi måste skilja på avgifter och skatter. Det har också att göra med tilltron till demokratin. Folk måste veta om det är avgifter eller skatter. Detta är nu enligt er en skatt. När Dennisöverenskommelsen träffades

och vi fick någonting för det var det en avgift. Jag tycker att det får vara någon ordning. Detta handlar om en eftergivenhetspolitik som har gått över alla normala bräddar. Det är inte rimligt att en skatt som tillstyrks av 13 % i denna kammare och motsätts av 87 % görs till en Harpsundsskatt för att rädda ministären Persson kvar vid makten och härligheten. Räkenskapens dag kommer 2006.

Anf. 14 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Jag tror att jag får undervisa Gunnar Andrén. De avgifter man avsåg i Dennispaketet var för en nybyggd väg. Det är sant. Det behövde inte denna kammare fatta beslut om. Trafikutskottet hade själva kunnat få ta beslut om en sådan avgift. Det är sant.

Just trängselavgifter är att betrakta som en skatt. Då tar man ut en avgift för att komma in i ett område där det redan finns byggda befintliga vägar. Det är det som är skillnaden. Alla de utredningar som jag hänvisar till har kommit fram till att detta är en skatt. Det har också Folkpartiet i sin motion sagt att man står bakom. Man har sagt: Trängselskatter står vi bakom. Det står det i alla fall i er motion – jag är ledsen. Jag är ledsen, Gunnar Andrén, men det står det i er motion. Jag får bara konstatera att i det avseendet är Gunnar Andrén och Folkpartiet hycklare.

Anf. 15 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Herr talman! Först vill jag säga, med tanke på föregående debatt, att räkenskapens dag väl inte ligger i våra händer i den här kammaren, lyckligtvis.

Börje Vestlund konstaterar att frågan har utretts och debatterats vid flera tillfällen. Då måste man ställa sig frågan, när det har varit så många utredningar, hur propositionen kan ha så många brister som den har. Nu har riksdagen till och med fått en tilläggsproposition med ytterligare förslag till ytterligare justeringar. Jag tillåter mig undra om den här propositionen kan anses vara väl förberedd. Vi är för miljöstyrande avgifter. Det har vi i trafik på olika områden. Det måste till men man borde ha följt gängse ordning och utrett om man skulle ha en avgift eller skatt från början.

Det här blir en jätteproblematik. Börje Vestlund har själv refererat till alla de problem som finns om man vill göra en förändring. Då ska denna kammare sitta och diskutera detaljerna. Det är knappast någon annan fråga man gör så i. Det är helt enkelt hastat igenom, kanske på grund av andra politiska skäl.

Dessutom kommer den här frågan att hamna på alldeles fel nivå. Det säger Börje Vestlund själv. Det är fel även det. Vi måste väl också konstatera att Stockholms trängselproblem inte kan lösas med ett beslut. Problematiken är mycket mer komplex. Man behöver alternativa färdmedel. Inga tillräckliga alternativ finns utbyggda för tillfället. Det kommer bara att korka igen det hela genom att man inte har en riktig lösning.

Men den grundläggande frågan tycker jag är att möjligheten att ta ut en avgift ska ha en direkt koppling till den problematik man tar ut avgiften för på det område där problemen finns. Man ska ha en direktkoppling. I detta fall blir det en omväg som är helt orealistisk. Detta är en helt ny skatt. I och med det borde det ha varit bättre förberett. Man borde ha vågat ta den lilla tiden till och inte fallit till föga för de partier som nu

säger att de inte gillar det som införs, vilket ju är rätt komiskt faktiskt. Det kan inte Börje Vestlund stå till svars för. Det vet jag.

Prot. 2003/04:129  
16 juni

*Trängselskatt*

Anf. 16 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Jag vill först säga att detta är ett försök som ska genomföras under en avgränsad period, vilket också finns med i bilagan.

Sedan kan jag inte föra bevisning på annat sätt än vad ni kan när det gäller vad som sades mellan Socialdemokraterna och våra samarbetspartier, men såvitt jag vet var ni också ganska överens när ni diskuterade just trängselavgifter med Miljöpartiet efter valet. Där tror jag att vi sitter i samma båt, och därför tror jag inte att vi ska dra så stora slutsatser av detta i det här sammanhanget.

Jag skulle vilja peka på en sak: Nej, trängselskatter, trängselavgifter eller avgifter i trafiken löser naturligtvis inte alla problem som finns i Stockholmsregionen när det gäller trafiken och trängseln. Till det behövs många åtgärder. Efter den här debatten ska vi ha en debatt om infrastrukturen i hela landet, inte bara Stockholm, och då ska vi naturligtvis ta upp de frågorna. Jag hoppas verkligen att det blir en givande debatt. Den kanske inte handlar bara om Stockholms infrastruktur, dess bättre, men det är en del av det hela. Det behövs både spår och vägar, och jag hoppas verkligen att det kommer att tillföras.

Skillnaden mellan oss socialdemokrater och våra samarbetspartier är möjligen att vi tycker att det måste till både–och, inte bara en sak. Vi tycker att det måste både satsas på infrastruktur och införas avgifter.

Om vi hade fått bestämma och besluta själva i denna fråga hade vi kanske gjort detta i en annan ordning. Vi hade förmodligen gjort så att vi först byggt ut infrastrukturen och haft mer kollektivtrafik och sedan infört avgifter. Nu fick vi inte det. Nu var inte majoriteten sådan, och då är det den politiska verkligheten vi lever i – precis som under den borgerliga regeringen 1991–1994 och så vidare.

Anf. 17 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Herr talman! Då tycker jag faktiskt att Börje Vestlund och hans parti skulle ha tagit detta i stället för att hasta igenom det här. Det finns andra partier här som skulle kunna ha stött en sådan ordning, att man rätt ut detta och fått en avgift såsom Börje Vestlund föreslår här. Jag tror faktiskt, Börje Vestlund, att detta kommer att bli en pyrrhuseger för er i slutet därför att det är fel ordning.

Givetvis diskuterar vi avgifter. Jag tror faktiskt också att det skulle vara till gagn för demokratin – jag talar då om närdemokratin i Stockholm – att låta rätt forum hantera detta. Ju längre man flyttar beslutet, desto märkligare blir det. Att först införa en skatt som man sedan ska komma överens om hur man ska skicka tillbaka blir ju egentligen väldigt konstigt eftersom problemen förhoppningsvis mestadels är Stockholmsrelaterade. Jag håller med om att det kan komma andra städer och vilja ha detta, och då ska vi sitta och diskutera det här igen. Jag ser alltså inte någon lösning i att kalla detta för skatt.

En avgift hade vi mycket väl kunnat diskutera med rim och reson; det håller jag med om. Vi tror nämligen att biltrafiken av praktiska skäl inte kan eskalera såsom den har gjort i de städer där man ökar omsättningen av trafiken, utan man måste minska den och leda den förbi. Men detta

löser inte det problemet. Egentligen blir det som sagt en pyrrhusseger för miljön. Det är ju egentligen miljön vi är ute efter, inte i första hand att ta ut en skatt.

Anf. 18 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Det är detta jag tycker är så underligt: Om vi nu är överens om att trängselavgifter är ett sätt att lösa trängselproblemen och miljöproblemen i storstäderna, vilket vi har uttryckt ett antal gånger, varför skulle då Kristdemokraterna vara emot det när vi gör det inom ramen för den grundlag vi har?

Om jag ska vara ärlig tror jag att opinionen i Stockholm är mest ilsken på Stockholms stadshus i det här sammanhanget. Jag tror inte att det är riksdagen och den här kammaren man är irriterad på, utan det är väl på Stockholms stadshus i så fall. Och i så fall har väl ilskan riktats rätt – eller det eventuella berömmet.

Det här vet vi ju inte. Det har bara varit högljudda protester från ganska retoriska folkpartister och moderater. Vi vet egentligen inte riktigt vad folk tycker i den här frågan. Jo, det har uttryckts av folk som inte bor i Stockholm. Det är ju det som är det intressanta: Folket i Stockholm har inte tyckt i den här frågan, men andra har tyckt runtomkring. Andra ska alltså tycka när det gäller hur situationen ska vara i Stockholm. Det tycker jag är en något underlig ingång i den här debatten.

Anf. 19 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Börje Vestlund lyfter med rätta fram att Centerpartiet har stått bakom de skrivningar i trafikutskottet där man har bejakat införsel av trängselavgifter. Vi har dock hela tiden varit väldigt noggranna med att understryka att beslutet ska fattas lokalt. Börje Vestlund uttryckte det väldigt klokt när han sade att han i sitt vardagliga huvud hade tänkt att så vore möjligt. Jag har också kanske varit naiv nog att i mitt vardagliga huvud tro att det var möjligt att fatta beslut lokalt om denna typ av ekonomiska styrmedel. Men nu fattas beslutet av riksdagen, och det initieras inte av en lokal majoritet utan av regeringsförhandlingar.

Jag såg att Börje Vestlund nickade bifallande när jag pekade på orimligheten i att det behövs riksdagsbeslut för att ändra tider och avgiftsnivåer – hela den här bilagan som berör Stockholm. Då vill jag fråga Börje Vestlund om han är beredd att aktivt arbeta för att ändra regeringsformen så att man får denna möjlighet lokalt. Skatteutskottets majoritet där Börje Vestlund ingår avvisar ju just de motionsyrkanden vi har i den delen.

Anf. 20 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! De motionsyrkanden vi avvisar är att man inte ska kunna genomföra det här systemet. Socialdemokraterna är liksom Centerpartiet och många andra partier i den här kammaren också intresserade av vilken ordning man ska ha i detta. Däremot tycker inte vi att man genom bara ett beslut i den här kammaren, som möjligen kan bekräftas efter nästkommande val, ska kunna göra så. Den här typen av skatt är en punktskatt. Jag menar att det krävs lite mer tankemöda, lite mer utredning och lite mer arbete innan vi kan säga att den här ska vi hantera så och den här ska vi hantera så. Jag tycker att detta ska vara föremål för det utmärkte system vi har med statens offentliga utredningar. Det är där det

hör hemma, innan vi kan uttala oss med den exakthet som jag tycker att man här bör ha. Jag tycker att detta kräver en viss möda innan man gör det.

Jag kan hålla med: Visst hade det varit mycket bättre att Stockholms kommun själva hade fått besluta om detta, men nu har vi de redskap vi har. Ska man då skjuta upp detta för Stockholms kommun ett antal år, eller ska man låta dem göra det? Stockholms kommunfullmäktige har ju faktiskt beslutat att man vill genomföra det här försöket. Har man glömt det från Centerpartiets sida?

*Trängselskatt*

Anf. 21 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är ett bra besked som Börje Vestlund ger här i dag: att han och socialdemokratin är beredda att inom ramen för översynen av regeringsformen också se på de här frågorna. Det är precis det som vi har yrkat, och det är precis det som ni har avslagit. Det är alltså ett bra besked här i dag.

Sedan har inte vi glömt att det har fattats ett beslut i Stockholms stadshus om detta. Men frågan är om Socialdemokraterna på eget bevåg hade kommit på att driva fram detta lokalt. Det handlar just om den kopplingen: Ni har utnyttjat det ramverk vi har i dag för att få en koppling mellan en lokal makt och den centrala makten, och det är detta vi tycker är otillständigt och ovärdigt en demokrati.

Det här handlar ändå om ett tidsbegränsat försök. Det kommer inte att få några bestående miljöeffekter. Att Börje Vestlund gör stora poänger av att vi inte står upp för vår grundläggande inställning när det gäller möjligheten att ha ekonomiska styrmedel skriver inte jag under på.

Anf. 22 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Det återstår väl att se vilka bestående miljöeffekter det här får. Jag tror att vi i det sammanhanget ska säga så här: Vi hoppas att det får de miljöeffekter det får. När man har tittat på detta har man sett att det får miljöeffekter på ganska kort sikt. Det finns ganska tydligt redovisat, inte minst från Transek, vilka miljöeffekter det här får. Ju längre det pågår desto bättre miljöeffekter får det naturligtvis.

Om man nu har det här önskemålet från den här regionen, varför ska vi då inte inom den lagstiftning och den ram vi har försöka att genomföra detta för den här regionen? Det tycker jag är rimligt. Varför skulle det helt plötsligt vara odemokratiskt? Det är det argument jag inte förstår. I det sammanhanget anser jag återigen att Centerpartiet är hycklare. Först säger man att man vill genomföra trängselavgifter. När de sedan genomförs är det fel. Då är det odemokratiskt. I det avseendet är Centerpartiet enbart hycklare.

Anf. 23 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag yrkar bifall till vår kommittémotion 2003/04:Sk35. I övrigt står vi bakom förslaget i betänkandet.

Varför har vi ställt oss positiva till det här förslaget? Bakgrunden är i första hand de transportpolitiska målen. Det är de som styr det arbete vi bedriver här i kammaren. Det handlar till exempel om tillgänglighet. I dag kan man inte påstå att trafiksystemet är rationellt upplagt. Det är många som inte på ett bra sätt kan nå de mål de vill.

Det handlar om miljö. Här skulle vi kanske vilja att avgifterna var högre. Det avgiftssystem som föreslås i propositionen är givetvis en kompromiss även från vår sida. Det handlar inte om att kunna uppnå stora åtgärder på kort sikt utan det handlar om ett trendskifte, att försöka lösa trängselproblem genom att tillämpa en marknadsprissättning i stället för att vidga systemet och flytta problemen i tid och rum.

Det här handlar om jämställdhet. Vi har ett jämställdhetsmål i trafikpolitiken. Det är ingenting som har berörts i de anföranden jag har hört hittills, men det kanske inte är så underligt heller. Men om man försöker ta det här till sig, för det är ingen tillfällighet att det målet har kommit, kan man se att bilinnehavet och tillgången till bil ännu är väldigt olika fördelat mellan könen. För kvinnor som inte äger bil är kollektivtrafiken en förutsättning för att nå de mål man vill. Förslaget som vi diskuterar i dag innebär ökade möjligheter att förstärka kollektivtrafiken och är därför positivt ur jämställdhetssynpunkt.

För Vänsterpartiets del handlar bejakandet av trängselprissättning om att motverka sociala skillnader, att ha en mer rättvis fördelning av utrymmet och om tillgången till transportmedel. Det är inget transportpolitiskt mål riksdagen har ställt sig bakom, men för oss i Vänstern är det viktigt att så gott vi kan försöka motverka de skillnader som finns i samhället.

Storstädernas trängselproblem går inte att lösa utan någon form av trängselavgift. Vi hade en forskningsdag nyligen då vi försökte ta till oss aktuell forskning. Då visade det sig att man har gått igenom det här ganska noggrant. En rad studier av både Stockholm specifikt och internationellt visade detta.

Det här är en ekonomisk fråga. Samhällsekonomiskt beräknas Stockholms bilköer kosta någonstans mellan 3 och 8 miljarder om året. Mer vägar och bättre kollektivtrafik kan dämpa problemen, som jag sade tidigare, men det löser dem inte utan flyttar dem i tid och rum.

Vid den hearing som vi hade i trafikutskottet om miljö kvalitetsnormer fick vi också klart besked från de ansvariga. Utan trängselavgifter går det inte att klara de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna beträffande luftföroreningar. Det innebär att Göteborg inte heller kan nå EU-normerna utan att genomföra trängselskatt.

I trafikutskottet har vi diskuterat det här flera gånger, i första hand utifrån det transportpolitiska målet. Där är det inte bara Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet utan även Centern och Kristdemokraterna har ställt sig positiva till försök med trängselavgifter i Stockholm.

Moderaterna skiljer ut sig. Men de argumenterar faktiskt inte i sak i dag heller mot tanken på avgifter utan koncentrerar sig på de brister som man tycker finns i det konkreta Stockholmsförslaget. Det innebär ändå gott hopp om framtiden, att den oenighet som visas upp här i dag så småningom ska kunna utvecklas till något mycket mer samstämmigt.

En annan positiv sak som skär över parti- och blockgränserna är kravet på en översyn av regeringsformen så att den här typen av trafikreglering, som närmast liknar de mycket okontroversiella parkeringsavgifterna, skulle kunna hanteras utan riksdagens inblandning i minsta detalj. Jag utgår från att regeringen har uppmärksammat de synpunkter som kommit fram under riksdagens arbete med frågan.

Den motion jag tidigare yrkade bifall till handlar om att flytta över rätten att införa trängselavgifter från riksdagen till de kommuner och regioner som vill göra så. Det är en motion som i tankegångarna helt följer det som finns i Ansvarskommitténs betänkande.

Beträffande det konkreta förslaget för Stockholm finns det brister. Förutsättningarna för att konstruera ett optimalt avgiftssystem har inte varit de bästa. De främsta svårigheterna har inte funnits på det politiska, tekniska eller ekonomiska planet utan har att göra med regeringsformen som innebär att trängselavgifter måste definieras som skatt.

Konsekvensen av detta är att riksdagen måste besluta in i minsta detalj och att det sätts i gång en regleringsapparat som inte alls är avsedd att hantera den typen av trafikpolitiskt styrmedel. Med en rimlig beslutsordning, på det bättre sätt som det skisseras i Vänsterpartiets och Miljöpartiets särskilda yttrande, skulle det här ha kunnat göras mycket bättre.

Med detta sagt vill jag ändå framhålla att det inte är någon ansvarsfull politik att säga nej. Stockholms bilköer är en realitet nu, och de försvinner inte genom att man röstar nej till ett inte helt perfekt avgiftssystem. Ett nej betyder tvärtom att man accepterar och bejakar en allt värre trafiksituation. Den som tar lätt på sitt politiska ansvar kan utlova vägbyggen för miljardbelopp – det ska vi diskutera senare i dag – och påstå att det löser problemen. Men det är inte sant, och pengarna för att genomföra dem finns inte heller. Dessutom skulle det, om pengarna funnes, ta decennier att färdigställa de här vägbyggena. Det hjälper alltså inget i dag.

Det krävs handling genast. Det är därför Vänsterpartiet stöder regeringens proposition. Det är mycket bättre än den passivitet som oppositionen på den borgerliga kanten förespråkar. Det ni kan göra är att försöka kritisera propositionen. Ert alternativ till att lösa Stockholms trafikproblem lyser med sin frånvaro.

I ett avseende tror vi att regeringen kommer att tvingas återkomma till riksdagen. Det gäller avgifterna på Essingeleden. Enligt propositionen ska Essingeleden vara avgiftsfri. Det kommer med största sannolikhet att leda till att vägen korkar igen. Det här har diskuterats i propositionen, och där håller man öppet för att återkomma till riksdagen om det skulle bli sådana problem. Från Vänsterpartiets sida tror vi att ett sådant förslag ganska snabbt kommer att visa sig nödvändigt.

Roger Tiefensee sade tidigare i kammaren att Vänsterpartiet förespråkade ett centralstyre. Det kan ju tänkas att det finns rätt många tillfällen där man kan visa att Vänsterpartiet tidigare i sin historia har haft en övertro på centralmakt och förmågan att lösa samhällsproblem genom en nationell planering. Men vi har haft en ideologisk uppgörelse och kommit fram till att en del av det vi tidigare stått för inte längre klarar av att möta verkligheten och de behov som den för med sig.

Jag skulle vilja uppmana de borgerliga partierna att göra likadant i ert mer ideologiskt grundade motstånd och försöka se att det här handlar om att lösa trafikproblem på ett sätt som borde passa in i er ideologiska grundsyn. Det här är ju en marknadsekonomisk lösning. Lika lite som man kan avvara parkeringsavgifterna som ett medel för att få utbud och efterfrågan att möta varandra kan man vara utan trängselskatter. Det är ett annat, precis likadant medel att få utbud och efterfrågan att möta varandra.

Det är ett försök som föreslås i den här propositionen. Det kommer att ställas under prövning såtillvida att det blir en folkomröstning. Någon sådan exakt folkomröstning har inte ägt rum i London, ett exempel som vi har haft anledning att studera många gånger. Men man kan nog ändå säga att det gångna kommunalvalet i Storbritannien var ett sätt att mäta londonbornas uppfattning om huruvida man har tyckt att det har varit fördelar eller nackdelar med det avgiftssystem man infört i London. Trots att man i övrigt såg en stor tillbakagång för Labour klarade sig Ken Livingstone kvar, mycket beroende på att han har hittat ett sätt att börja lösa de enorma trafikproblem som finns i London genom att införa en trängselpriissättning och förbättra kollektivtrafiken. Dessutom har han tagit itu med de avregleringar som har försämrat kvaliteten på kollektivtrafiken.

Det handlar här om att våga se framtidens lösningar snarare än att blicka tillbaka, att ta ansvar för framtiden i stället för att bedriva en oportunistisk och gnällig politik. Vänsterpartiet är i det sammanhanget ganska nöjt med det samarbete där vi tillsammans med Miljöpartiet och Socialdemokraterna på ett rationellt sätt försöker lösa de problem som befolkningen vill att vi ska lösa.

Miljöförvaltningens undersökning av vilka problem i Stockholm som bedöms vara viktigast är intressant i sammanhanget. Trafiken var det överlägset absolut största problemet. Jag undrar vad de borgerliga debattörerna har att säga till denna majoritet av stockholmsbor som behöver en lösning på trafikproblemet.

Anf. 24 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Man skulle kunna tro att Karin Svensson Smith egentligen skulle kunna stödja mitt återremissyrkande med tanke på den reservation som ni har skrivit. Det känns som om ni är tveksamma om detta. Jag kan förstå det.

Jag skulle vilja utveckla några saker vidare. Det gäller jämställdhet och kvinnor. Man kommer inte att hinna satsa speciellt mycket på kollektivtrafiken innan försöken sätts i land. Det kommer eventuellt att köpas in några bussar, men tunnelbana och tåg kommer man inte att satsa ett öre på. Hur ska man lösa problemet för de kvinnor som är så beroende av kollektivtrafik eller bilar för att ta sig till sina arbeten, hämta barn, köpa mat och så vidare? Det kommer att bli ett fullständigt kaos just för de grupper som du värnar så mycket om.

En annan sak gäller varför man vid behandlingen i trafikutskottet tog bort att göra infrastrukturinvesteringar i Stockholm. Får vi inte statliga pengar till sådana saker i er värld? Ska vi behöva betala investeringar i Stockholmsregionen med så att säga egna pengar, det vill säga investeringar som andra delar av landet får betalt för via den allmänna skattekitan? Är det så ni menar?

Anf. 25 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag ska försöka hinna besvara dessa frågor – trots att de är ganska många.

Vi ställer upp på att de beslut som inte har här i riksdagen att göra bör flyttas ut. Det här är ett sådant beslut. Det är inte rationellt att folk från hela landet sitter och diskuterar vilka gator och vägar som ska avgiftsbe-



läggas. Vi behöver ha en karta framför oss. Frågan borde inte ha lösts här. Det är därför jag yrkade bifall till den här motionen.

Nu står vi inför situationen med att ett nej till propositionen eller att vi inte hade deltagit hade lämnat stockholmarna i sticket. De transportpolitiska målen hade lämnats i sticket. Det här är en bättre lösning än ingen lösning alls. Vi hade förstås föredragit att man hade satsat mer rejält på kollektivtrafiken. Erfarenheterna från London säger att bussarna borde ha funnits tidigare, och man borde tidigare ha satsat på att bygga ut pendeltågstrafiken.

Med det väljarstöd Vänsterpartiet har bakom sig kan vi inte göra anspråk på att diktera för resten av riksdagen vad den ska göra. Det får vi acceptera. Vi får försöka så gott vi kan att motsvara det förtroende vi har och påverka de andra. Intäkterna från trängselskatterna kommer, trots allt, att gå till kollektivtrafik. Det har vi kämpat hårt för när vi har skrivit propositionen, och vi har personligen verkat för att det ska vara så få undantag som möjligt just för att det ska bli mer pengar till kollektivtrafik.

När det gäller jämställdheten tycks vi vara inne på samma spår. Här handlar det om något slags grundläggande tillgänglighet att kollektivtrafiken är viktigare för billösa kvinnor än män – där kvinnor är överrepresenterade, men det finns även män i den kategorin. Som jag tidigare har påpekat är det A och O för att systemet ska vinna stockholmarnas gillande att man tar emot de bilister som följer den signal trängselskatterna innebär och ställer bilen och utnyttjar kollektivtrafiken. Då måste det finnas utrymme där. Vi hoppas att så blir fallet, och vi har gjort vad vi har kunnat för att det ska bli så.

Anf. 26 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Man kan alltid hoppas, Karin Svensson, men verkligheten är förmodligen en annan. Det är självklart att om kollektivtrafiken inte byggs ut kommer det att bli kaos om de som inte har råd att betala biltullar – de kommer att vara rätt många – tvingas att promenera in till staden. Jag vet inte hur de ska ta sig in eftersom bussarna kommer att vara överfulla, tunnelbanorna gör man ingenting åt och pendeltågen får ingen förstärkning under försöket. Det kommer att bli fullständigt kaos, Karin Svensson Smith.

Det har inte ens gjorts någon analys av situationen. Det finns ingen miljöanalys. Man vill ju förbättra miljön. Lagrådet har haft synpunkter på att förslaget inte uppfyller de villkor som finns i målen.

Nej, Karin Svensson Smith, du känner till vårt recept. Det är att bygga vägar och bygga ut kollektivtrafiken men inte låta det finansieras med hjälp av kommunala medel, biltullar eller skatter. Det här är saker som normalt finansieras via den statliga skatt vi betalar in. Stockholmarna betalar in förfärligt mycket statlig skatt. De får tillbaka mycket mindre än vad de betalar in till just sådana ändamål. Där kan vi ta pengarna och finansiera utbyggnaden både av kollektivtrafiken och av vägarna. Då får framför allt kvinnorna lättare att ta sig fram i vår huvudstad.

Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Björn Hamilton säger att miljökonsekvenserna inte är analyserade. Vi hade en hearing i trafikutskottet, och jag tror faktiskt att

Björn Hamilton var där. Då fick de från länsstyrelserna i Västra Götaland och Stockholm redovisa hur de ska försöka vidta de åtgärder som behövs för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar. På en klar fråga svarade de att det inte går utan avgifter. Det är inte säkert att det lyckas med avgifter heller, men avgifter är en nödvändig ingrediens för att klara EU-normerna. Jag antar att Moderaterna inte uppmanar till obstruktion av direktivet. Vi tänker försöka se till att det uppfylls så gott vi kan.

Jag har lite större förtroende för att SL kommer att klara frågan om kollektivtrafiken. SL har en planering, tar in nya bussar och planerar för fler pendeltåg. Jag vet att det tar tid. Jag skulle önska att det var anorlunda, men man får göra det bästa av situationen.

Som tidigare SJ-anställd – eller nuvarande, jag vet inte hur Björn Hamilton har det – borde det vara klart att ett tåg eller en buss har större kapacitet att förflytta människor mellan deras olika resmål än om var och en sätter sig i en bil. Ett vägbygge för en stad av Stockholms storlek utgör inget rationellt sätt att effektivt klara människors behov av förflyttning. Det är därför kollektivtrafiken redan i dag utgör en stor andel av trafiken. För att klara de behov stockholmarna har för framtiden måste man bygga ut kollektivtrafiken ytterligare alldeles oavsett huruvida vi inför ett trängselskattesystem eller ej.

Anf. 28 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag får börja med att säga en sak till Karin Svensson Smith. Hon ställer en nästan retorisk fråga: Vad är de andra partiernas alternativ?

Men, godmorgon, fru Svensson! Vi har alla talat om detta. Karin Svensson Smith måste ha suttit i kammaren och sovit djupt. Björn Hamilton, Lars Gustafsson, Roger Tiefensee, jag och faktiskt även Börje Vestlund har talat om vad vi vill i frågan. Sedan kommer frågan: Vad vill vi? Godmorgon!

Nu ska jag ta upp en ännu viktigare sak. Det är ett jättelikt hugg i ryggen på Socialdemokraterna att yrka bifall till sin egen kommittémotion. Den kommittémotionen, mina ärade åhörare, innehåller exakt de saker som Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna står bakom.

Nu är det helt plötsligt ingen som står bakom den här skatten, inte ens Vänsterpartiet. Vi får väl se vad Miljöpartiet gör – de kanske är principfasta. Men detta yrkande – att yrka bifall till sin egen motion! – är hållningslöst och ryggradslöst. Jag förstår att Socialdemokraterna är förbannade.

Ett parti som står fru Svensson Smith nära hade en partiledare som sade att någon humhum ordning ska det vara i ett parti. Det måste det faktiskt vara i politiken.

Att yrka bifall till sin egen kommittémotion är att hugga Socialdemokraterna i ryggen. Jag uppmanar er socialdemokrater att fundera på vad det är för samarbetspartner ni har. Ni kan väl inte ha en som hugger er i ryggen!

Anf. 29 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller alternativet till att lösa trafikproblem hävdar jag med bestämdhet att det ni gör är att försöka tala om att man ska göra som man har gjort tidigare. Då kan vi se i backspegeln: Har man löst Stockholms trafikproblem? Har man löst trafikproblemen i någon annan storstad genom att bygga ut vägar? Vi bygger i dag Södra länken för fullständigt ofantliga belopp – kommer det att lösa problemen? Nej.

Fler vägar alstrar mer biltrafik. Man flyttar problemen i tid och rum, men man löser dem inte. För den som har några som helst ambitioner i fråga om vad skattepengarna ska användas till – forskning, vård och utbildning – är det ansvarslöst att ha vägbyggen som recept för att lösa trafikproblemen. Det är ytkrävande och ekonomiskt krävande, och dessutom går det fullständigt stic i stäv med de miljömål som även ditt parti säger sig stå bakom.

När det gäller vår kommittémotion handlar den om att för regeringsformen ompröva möjligheten att de kommuner och regioner som vill ska få ta upp det här. Det har inte varit rationellt. Jag måste säga att riksdagens ställning och förtroende bland folk i allmänhet inte har stärkts av att vi här har diskuterat gator och vägar och hur man ska ordna det med bussar i Stockholm.

Detta är inte en fråga för riksdagen att avhandla. Att vi gör det i alla fall beror på att problemen är akuta. Vi vill inte obstruera EU:s miljökvalitetsnorm. Den ska gälla från nästa år, och då måste vi se till att göra det som är praktiskt. Då är den här propositionen om ett försök med trängselskatter i Stockholm det bästa man kan åstadkomma för tillfället. Men på sikt vill vi inte ha alla andra kommuners problem till diskussion i vare sig trafikutskottet eller skatteutskottet där man måste ha en lagändring för varje liten ändring som ska äga rum. Det borde vi vara överens om.

Anf. 30 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag har anmält mig ytterligare en gång, och vi får ta en diskussion om vad Folkpartiet tycker. Men nu ska jag uppehålla mig vid vad Vänsterpartiet tycker.

Jag ska läsa in till kammarens protokoll vad det verkligen står i yrkandet i kommittémotionen, Sk35, som Karin Svensson Smith har skrivit under. Det står att ni vill ha ”en översyn av regeringsformen i syfte att möjliggöra införande av trängselavgifter där lokala och regionala beslutsfattare även formellt ges ett” – här kommer ett viktigt ord – ”avgörande inflytande över införande, utformning, justering och avskaffande av trängselavgifter liksom över de ekonomiska förutsättningarna”.

Fru talman! Vad är detta annat än ett väldigt hugg i ryggen på de avtalslutande parterna i den 121-punktsöverenskommelse som ni har träffat? Detta är ju ett hugg i ryggen. Jag upprepar det. Ni vill ha hela makten, men ni vill inte betala något för det. Detta är hållningslöst, ansvarslost och ryggradslöst.

Jag uppmanar alla socialdemokrater: Fundera på vad det är för partier ni har som inte kan stå för sin egen politik!

Ni vill ju friskriva er från politiken. Ni kan ju inte säga efteråt att ni inte ville detta, att ni ville någonting annat. Någon ordning ska det vara i politiken också.

I yttrande nr 4, av Marie Engström från Vänsterpartiet och Gunnar Goude från Miljöpartiet, på s. 17 i betänkandet står det så här: ”De flesta av förslagets brister har på ett eller annat sätt sin upprinnelse i regeringsformens regler, som innebär att den här typen av styrande pålagor anses vara en skatt.” Det står också att det är ”inte någon lämplig långsiktig lösning på frågan hur vi på ett bra sätt kan utnyttja avgifter på bilismen för att minska problemen med bilköer”.

Men fru Karin Svensson Smith! Någon ordning ska det vara också i politiken.

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag förstår inte riktigt var problemet ligger. Den här propositionen handlar om ett försök med trängselskatter som man kan ha i de större städerna. Det är vad som har varit praktiskt möjligt att göra. Vi hörde Börje Vestlund tidigare, och han hade velat ha det på ett anorlunda sätt.

Det vi gör och har gjort sedan valet 1998 från Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna är att vi, trots ingående skillnader, har hittat likheterna och tar ansvar för att lösa de problem som finns. Det är en kompromiss.

Jag vet inte riktigt om alla partier som har en synpunkt skulle säga att ”om jag inte får precis som jag vill ställer jag inte upp”. Det var fullständigt otänkbart för oss att inte ställa oss bakom propositionen därför att den inte innehöll den ändring i regeringsformen som vi skulle vilja ha.

Det handlar om Stockholms trafikproblem. Det är det vi pratar om nu. Det vi ska prata om när den här debatten är avslutad är de infrastrukturinvesteringar, i Mälartunneln och annat, som vi gör vad vi kan för att försöka tillgodose – till och med ta upp lån, vilket vi inledningsvis var ganska tveksamma till – för att bygga ut den infrastruktur som är ett annat medel för att nå de mål vi har satt upp för att lösa Stockholms problem.

Det som står i propositionen står vi bakom. Men vi skulle vilja att det här också hade ingått. Propositionen handlar inte om det, och vi har gjort det tillägget i kommittémotionen.

Anf. 32 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Det blir nästan en reprisering av en del av det som har sagts tidigare. Men man kommer ju in på hela Vänsterpartiets trafikpolitik, hur man håller på och obstruerar nödvändiga vägbyggen och annat. Trafikproblemen ska ändå lösas, och det ska finnas allting.

Hela det resonemang som Karin Svensson Smith för går inte ihop. Först bygger man väl ut möjligheterna till en alternativ trafik, innan man inför begränsningar. Man inför väl inte begränsningar och lämnar folk i sticket. Jag förstår inte alls resonemanget i detta fall.

Här säger man att man vill införa en trängselskatt som ska hindra trafiken i Stockholm, när man inte har löst problemet med vart bilarna ska ta vägen. Ska de stanna vid tullarna? Jag förstår inte poängen i det här.

Man säger att man sedan 1998 har arbetat med regeringen. Det är jättebra. Varför har Karin Svensson Smith då inte påskyndat utredningen och rätt ut det här innan vi får egendomliga punktskatteförsök? Det går inte ihop. Det är ingen långsiktig politik.

Jag och mitt parti delar uppfattningen att det behövs miljöstyrande avgifter, men det måste fungera. Karin Svensson Smith har eroderat hela sitt resonemang för att införa det här. Om Karin Svensson Smith inte inser detta är det väldiga problem när Mjölby, Södertälje eller någon annan ska börja med det här. Då sitter utredningen fortfarande kvar, om ni är så angelägna om att få lokala miljöstyrande saker. Vi tror väl att de vet bättre i Laholms kommun var trafiken ska vara, på Stortorget eller Hästtorget, på Lilla Torget i Halmstad eller på Götaplatsen i Göteborg. Ska vi sitta här och diskutera det? Det är meningslöst. Vad kostar det i tid?

Karin Svensson Smith! Ni är sent ute, och ni hittar på någonting i efterhand för att rädda ansiktet. Det är det som hela detta förslag som ni just lade fram går ut på. När ni lägger en kommittémotion stick i stäv med propositionen går det inte ihop.

Anf. 33 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Förra mandatperioden motionerade jag om det här, så det är inte något sent och nytillkommet. Vi har länge tyckt att det är irrationellt att de beslut som kan fattas bättre i kommuner ska ta upp tiden här. Vi har tillräckligt med problem ändå som vi ska lösa effektivt. Subsidiaritetsprincipen borde gälla även internt i Sverige och inte bara som princip i EU.

När det gäller receptet att man först skulle bygga ut och sedan sätta avgiftssystemet efter utbyggnaden, när allting var på plats: Så har jag inte sett någon kommun göra när det gäller parkeringsplatser, att man först bygger ut dem och har dem gratis, och så småningom när man tycker att tiden är mogen för det sätter man avgifter på dem. Det gör man givetvis direkt. Så gör man givetvis när man bygger p-hus eller vilka anläggningar det än är.

Vid varje tillfälle – såvitt jag förstår av det jag har inhämtat från nationalekonomin – när det finns problem mellan utbud och efterfrågan är prissättning ett tämligen rationellt sätt att få det att gå ihop.

Sedan har vi andra ambitioner, och det gäller då att bygga ut kollektivtrafiken. För att skapa rimliga intäkter till den är trängselskatter ett system som är rationellt. Det är också därför man inför ett kilometer-skattsystem på vägarna i Schweiz, för att få möjligheter att investera i de tågtunnlar man annars inte skulle ha råd att bygga.

När det gäller det här systemet tycker jag att de borgerliga partierna i riksdagen har för lite internationell utblick, ser för lite vad som händer i övriga länder i Europa och för all del även utanför Europas gränser, där man har insett att man inte kan hålla på att vidga hela systemet för biltrafiken.

Fossila bränslen är ändliga. Om inte annat signalerar stigande priser att man kanske borde göra något åt det. Man kanske borde ha ett mer tillförlitligt och robust sätt att förflytta människor och varor, med kollektiva transportmedel med förnybara bränslen. Ni lever kvar i någon gammaldags värld där man trodde att alla skulle ha bil och att man kunde ha olja i all evinnerlig tid, som om det inte hade några negativa effekter.

Anf. 34 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Vi kan gärna gå in på en diskussion om olika bränslen. Det är kanske ett område som jag behärskar något efter 35 års erfarenhet. Men nu sade faktiskt Börje Vestlund att man utredde detta 1994. Det är tio år sedan. Sedan höll man på 1997, sade han. Sedan var det år 2000, 2003 och allt vad han nu räknade upp. Det har funnits god tid att reda ut det här.

Det är tråkigt att man, nu när det är så bra med EU och subsidiarietsprincipen, inte tyckte det i valet, som vi nyss har haft en stor valrörelse inför. Ni ville ju gå ut. Ni åberopar här i kammaren att man ska ha utsläppsrätter. Det är ju tack vare att EU finns som vi kan handla med utsläppsrätter. Resonemanget går alltså inte ihop. Jag vill inte gå in på det, men problemet är att man, om man ska vara en trovärdig fastighetsägare, inte kan bygga en fastighet i en kommun i dag utan att man ordnar parkeringsplatser. Det är samma sak här.

Man borde arbeta på ett mer långsiktigt sätt, för det här försöket kommer inte att rädda världen när det gäller utsläpp. Sveriges utsläpp är 2 % av hela utsläppet på vår jord. Det vore bättre att skicka våra sämsta bilar till Sydamerika. Det skulle rena luften mycket mer, om man nu ska gå in på den debatten. Det vore bättre om man hittade en långsiktig lösning, och det är de långsiktiga lösningarna som jag efterfrågar i den här propositionen. Jag förstår att Börje Vestlund slingrar sig som en orm i en myrstack för att kunna komma undan detta.

Det är detta, Karin Svensson Smith, som jag tycker att ni borde ha. Vi behöver inte gå in på de här divergenserna, för vi vet att om vi ska införa någonting måste vi kunna erbjuda ett alternativ. Människor måste komma fram, och människor måste kunna få sin vardag att gå ihop. Det går inte att införa någonting som bara korkar igen systemet utan att man har ett alternativ. Det kallas för *by-pass* inom operationsområdet.

Anf. 35 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller att lösa problemen så finns det exempel. Det finns Singapore, och det finns London. Det finns fler städer där man har använt ett avgiftssystem för att möta de problem som finns och för att börja lösa dem. De har än så länge någorlunda mött folks gillande och hyggligt kunnat lösa problemen. Jag skulle vilja höra dig nämna en enda stad i världen där man har löst problemen genom att bygga ut vägar. I trafikutskottet tar vi del av forskning och utredning. Jag har inte hittat något exempel. Jag har letat efter det för att i så fall granska det och se vad det innehåller. Det finns inte.

Det är mer rationellt att människor förflyttar sig tillsammans i en buss eller i ett pendeltåg eller möjligtvis på cykel jämfört med det utrymme de tar upp när de sitter en och en i var sin plåtburk på över ett ton. Dessutom för användningen av dessa fordon med sig klimatgaser, partiklar och kväveoxider, allt det som strider mot de miljömål som vi i den här kammaren har varit överens om att vi ska uppnå.

Det ni gör genom att koncentrera er på vägbyggnader är att satsa på gårdagens system. Vi är för ett framtida och mer långsiktigt hållbart transportsystem. Det är det som vi arbetar för. Därmed är den här propositionen om trängselskatt epokgörande, för det är ett annorlunda sätt att närma sig problemet. Det är inte det allra bästa, men det är klart görligt

Anf. 36 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith sade i sitt anförande att Vänsterpartiet gjort upp med sitt ideologiska arv och sin övertro på centralstyrning. Det tycker jag är jättebra, men det skulle också vara bra om ni då levde efter de här nya principerna.

Jag tycker – och det sade jag också i mitt anförande – att det är lite hyckleri att stå bakom regeringens proposition och samtidigt skriva ett särskilt yttrande där man lyfter fram behovet av en översyn av regeringsformen och en kritik av de nuvarande ramarna som ett sådant här beslut kan fattas inom, att det inte går att fatta beslutet lokalt. Då är det faktiskt ännu värre hyckleri att sedan också yrka bifall till den här kommittémotionen.

I skatteutskottets hantering av det här försökte jag att i en bilateral diskussion med Vänsterpartiets representant få det här till att behandlas i en egen punkt. Nu behandlas allting under en och samma punkt. Då är Karin Svensson Smith väl medveten om att hennes kommittémotion kommer att falla i en förberedande votering. Sedan kommer ni att göra precis som vanligt, stödja regeringen i huvudvoteringen. Det tycker jag är ännu värre hyckleri. Jag skulle mycket väl stödja ert förslag, men då skulle vi ha hanterat det här separat. Då skulle vi också ha möjliggjort det i skatteutskottets hantering, men er representant valde att inte ge den möjligheten.

Anf. 37 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag sitter i trafikutskottet. Jag kan svara för hanteringen där. Där försökte jag så gott jag kunde uppnå gemensam sak med andra partier som har samma inriktning när det gäller att flytta makt från riksdagen till kommuner och regioner, men den här frågan är behandlad i skatteutskottet. Betänkandet kommer därifrån. Och nu gör man, såvitt jag kan förstå, det bästa av den situationen som finns.

Jag undrar om Roger Tiefensee har något bra exempel på hur Centern klarade ut detta när man samarbetade med Socialdemokraterna å ena sidan eller med Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna å andra sidan. Någon gång måste det ha hänt er att ni hade ett behov av att markera en egen ståndpunkt även om ni tog ansvar för det gemensamma samarbetet. Det är ju den lott man måste ha som ett parti när man inte har egen majoritet i kammaren. Man har ett behov av att ta ansvar och maximera införandet av sin politik, men någon gång vill man markera att man har en avvikande uppfattning i en principiellt viktig fråga. Självklart väljer inte Vänsterpartiet att göra det vid varenda tillfälle där vi har en avvikande mening från majoriteten i det regeringsunderlag vi ingår i, men det här är en principiellt viktig fråga.

Jag tror att riksdagen kommer att göra sig till åtlöje om den i fortsättningen ska diskutera alla vägar och gator i andra kommuner som är intresserade av mer rationella och framsynta sätt att lösa trafikproblemen. Men när det gäller valet mellan att inte stå bakom propositionen och att göra det skulle jag vilja ställa en fråga till Roger Tiefensee, som liksom jag är aktiv inom det internationella parlamentarikernätverket GLOBE,

som ju vill flytta upp miljön på dagordningen. Vore det ansvarsfullt att säga: Nej, nu flyttar vi den här frågan i utredningar, och vi låter klimatgaser och alla andra utsläpp i Stockholm öka? Är det förenligt med det ansvar man har tagit på sig när man ingår i ett miljönätverk? Jag tycker inte det och undrar vad Roger Tiefensee tycker om det.

Anf. 38 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Fru talman! Jag tror på ekonomiska styrmedel i trafiken, men jag menar att ett tidsbegränsat försök, snabbt ihopfafsats som detta, gör just den typen av styrmedel en björntjänst. Man kommer inte att hinna komplettera med utbyggnad av kollektivtrafik och sådant. Under den här tidsbegränsade perioden kommer ekonomiska styrmedel i trafiken att framstå som kaotiska.

Jag vill inte bara ha kortsiktiga lösningar där man bockar av en punkt i ett 121-punktsprogram, utan jag vill förändra samhället i hållbar riktning, och då ska man ha långsiktiga och hållbara förslag.

Jag skulle vilja fråga Karin Svensson Smith: Hur skulle du rösta om din kommittémotion ställdes mot regeringens förslag?

Anf. 39 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Innan jag svarar på den frågan vore det väl anständigt om Roger svarade på den fråga som jag ställde. Ska det vara något hyggligt replikskifte här får man svara på de frågor som ställs.

Jag tycker att det är ansvarslöst att säga nej till ett förslag som inte är det optimala men ändå ett steg i rätt riktning. Ekonomiska styrmedel hör hemma i trafikpolitiken i framtiden. Det är vi väldigt överens om. Det här förslaget kunde ha varit bättre. Jag skulle önska att kapaciteten för utbyggnaden av kollektivtrafiken vore mycket större. Man skulle önska att Stockholm mycket tidigare hade kunnat sätta i gång med byggandet av pendeltågstunneln, som verkligen behövs. När nu detta inte är fallet skulle man kunna välja att principfast säga: Nej, vi står fast vid vår egen ståndpunkt. Vi avvisar regeringens förslag.

Det hade jag kanske gjort när jag var 20 år, men jag gör det inte nu därför att jag har ansvar för kommande generationer. Då är det bättre att välja ett steg i rätt riktning även om det inte är ett tillräckligt stort steg.

Det är mitt svar på frågan. Jag står bakom propositionen.

Anf. 40 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! Dagens Nyheter skriver i dag att den tragikomiska följetongen om trängselavgifterna kommer att få ett nytt kapitel i Sveriges riksdag i dag.

Nog finns det en del tragikomiska sidor i detta, men jag tror att det för många invånare i Stockholmsregionen är de sorgliga sidorna som överväger.

Om vi går tillbaka till tiden före valet vet vi att de tre stora partierna i Stockholms kommunfullmäktige gick till val på att några trängselavgifter inte var aktuella under den mandatperiod som valet gällde. Annika Billström, Socialdemokraternas dåvarande oppositionsledare, sade den 20 augusti i ABC: Mitt besked till Stockholms väljare är att det inte blir några avgifter under nästa mandatperiod, och det är ett vallöfte från oss.



Vi vet också att bland övriga kommuner i Stockholmsregionen är motståndet mot trängselavgifter massivt. Det har visat sig i de remissomgångar som har genomförts det senaste året. Vi vet också att 13 kommuner, det vill säga en majoritet av kommunerna i övriga länet, har hållit rådgivande folkomröstningar. I alla dessa folkomröstningar har en helt förkrossande majoritet sagt nej till trängselavgifter. Den senaste kommunen var Värmdö, där Socialdemokraterna styr i koalition med andra partier. Även i det socialdemokratiska Värmdö sade väljarna nej.

Ändå står vi här och debatterar om införande av trängselavgifter, eller – som det numera heter – trängselskatter, i Stockholm. Varför? Vem kan svara bättre på den frågan än just Annika Billström?

I radioprogrammet Studio Ett den 18 oktober, dagen efter att regeringsuppgårelsen i Stockholms stadshus var färdigförhandlad, förklarade Annika Billström varför man skulle införa trängselavgifter. Annika Billström sade ordagrant: På grund av att Miljöpartiet på riks lade sig i kommunalpolitiken och på det sättet utpressade regeringen har vi fått avgiftsfrågan i vårt knä.

Programledaren frågade: Är det över huvud taget möjligt att så flagrant bryta ett så tydligt vallöfte?

Han upprepade frågan, och Annika Billström svarade: Mitt svar är ja, därför att det är viktigt att se hur den här frågan har kommit i vårt knä. Det är viktigt att se vilka konsekvenser det får när rikspolitiker lägger sig i kommunalpolitiken och använder den som utpressning. Det det handlar om är faktiskt att det var Miljöpartiet som använde det här som utpressningsmetod mot ett misstroendevotum. Regeringen hade ju inget att välja på. Jag vill inte vara den politiker som används på det sättet att man kan säga: Det var hon som såg till att regeringen fick gå.

Ärade åhörare! Det är detta som ligger bakom att riksdagen i dag röstar om införande av trängselskatter i Stockholms stad. Invånarna i Stockholmsregionen har använts som växelmynt i en politisk uppgörelse om regeringsmakten i Sverige. Låt oss vara ärliga och säga det.

Det tragiska ligger i att man därmed också går till en konfrontationspolitik i Stockholmsregionen. För oss i Folkpartiet är det självklart att Stockholmsregionen måste ses som en sammanhållen arbets- och bostadsregion. Vi vet att det är en sammanhållen trafikapparat där det inte går att skilja ut den ena kommunens trafiksystem från den andras.

Exemplen kan göras många. Det finns invånare i olika kommuner – jag tänker naturligtvis först och främst på Lidingö – som måste åka genom Stockholms innerstad för att komma ut på det nationella vägnätet. Invånarna i nordvästra Stockholm, på Järvafältet, måste passera två andra kommuner för att komma till innerstaden i sin egen hemkommun. Och, framför allt, alla som ska ta sig mellan Stockholmsregionens norra och södra delar måste åka genom Stockholms innerstad.

Börje Vestlund gjorde tidigare i debatten ett inlägg om att han tyckte att det var en mycket underlig ordning att folk som bor utanför Stockholm ska tycka till när det gäller om Stockholm ska införa trängselavgifter eller inte.

Fru talman! Sanningen är ju att vi som bor i övriga länet inte har bett om nöjet att få åka genom Stockholms innerstad. Vi tvingas att åka genom Stockholms innerstad därför att det inte finns några andra vägar att ta sig förbi på.

Den närmaste landförbindelsen västerut ligger i Strängnäs. Den närmaste landförbindelsen österut ligger i Sankt Petersburg. Därför, fru talman, är det självklart att Stockholmsregionens trafikproblem måste lösas genom breda uppgörelser med en brett förankrad samsyn om vilken trafikpolitik man vill ha. Det är destruktivt och det är oroväckande för framtiden att Socialdemokraterna nu går till konfrontation, inte bara mot sina egna invånare i Stockholms stad, utan också mot övriga kommuner i Stockholmsregionen och inför detta trots det massiva motståndet mot trängselavgifter i Stockholmsregionen.

Vi ser hur hanteringen av den här frågan tyvärr har fått tragikomiska övertoner. Stockholmsberedningen fick tilläggsdirektiv om att snabbt ta fram ett underlag för att införa trängselavgifter – ett underlag som till och med Miljöpartiets ledamot Bengt Cedrenius, som ju är en varm anhängare av trängselavgifter som metod, kallade för ett hastverk.

LO-distriktet i Stockholms län uttalade att det är mycket olyckligt att försöket i Stockholm kom till i en utpressningssituation om regeringsmakten. Så skrev man i sitt remissyttrande.

Fru talman! På den punkten håller Folkpartiet helt och hållet med LO-distriktet i Stockholm.

Vi vet också att Lagrådet har riktat stark kritik mot centrala delar av förslaget. Nu senast har kammarrätten upphävt centrala delar av de beslut som har fattats i Stockholms kommunfullmäktige för att förbereda införandet av trängselskatter. Förseningarna i processen är otaliga, ändå ska detta drivas igenom i dag.

Det här är ingen vanlig skattefråga. Det handlar om att Miljöpartiet vill kvittera ut betalningen för att man stödde Göran Persson i regeringsförhandlingarna. Säg det!

Fru talman! Jag vill rikta två frågor till Börje Vestlund, som i denna debatt företräder Socialdemokraterna. Det gäller inte vad som har varit, utan det gäller framtiden.

Nu införs trängselskatterna trots motståndet och trots att Socialdemokraterna i Stockholms stad inte ville det. Vad händer i framtiden? Det ska ordnas en rådgivande folkomröstning. Det enda som står i propositionen är att den kommer att få betydelse för frågans fortsatta hantering.

Fru talman! Min första fråga är: Kan Börje Vestlund, på Socialdemokraternas vägnar, lova väljarna att regeringen kommer att respektera utslaget i den rådgivande folkomröstningen i Stockholm och att regeringen, om utslaget blir nej, kommer att vidta åtgärder för att trängselskatterna avskaffas?

Fru talman! Min andra fråga gäller om det blir maktskifte i Stockholms stadshus och den nya majoriteten till regeringen gör en framställan om att trängselskatterna ska avskaffas. Min fråga är: Kan Börje Vestlund, på Socialdemokraternas vägnar, lova att en socialdemokratisk regering skulle respektera en sådan hemställan och avskaffa trängselskatterna, om kommunen så begärde?

Anf. 41 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Först vill jag svara på frågorna. Det är en folkomröstning som ska göras, och vi kommer naturligtvis att respektera resultatet av den folkomröstningen.

Om det blir maktskifte i Stockholm kommer man att ha en folkomröstning i samband med det. Då är den intressanta frågan: Kommer en borgerlig majoritet att respektera om det blir ett ja i den folkomröstningen? I fråga om det har ni i den allmänna debatten haft något differentierade svar.

Ja, det fanns en del kritik från Lagrådet. Men inga av de synpunkter som Lagrådet har haft i sin kritik har tagits upp i den här debatten. Allt annat har tagits upp, men inte Lagrådets kritik. Det tycker jag är intressant, Martin Andreasson. Det kanske är så att Moderaterna, Folkpartiet, Centern och Kristdemokraterna har valt att debattera allt annat utom det som har kritiserats ur juridisk synpunkt. Det har man inte valt att debattera, utan allt annat.

Jag vill ställa en fråga i detta sammanhang. Stockholm ligger där det ligger. Vi kan inte komma ifrån det. Och runtom Stockholm ligger en lång rad kommuner, och ofta måste invånarna i dessa kommuner åka rakt igenom Stockholms kommun. Så ser geografien ut. Tycker Martin Andreasson att det är rimligt att ett beslut som Stockholms valda representanter fattar, eller ett beslut som någon annan kommuns representanter fattar, ska en annan kommuns representanter kunna ställa under en folkomröstning? Och sedan ska man kunna kräva att man får respekt för den folkomröstningen trots att beslut har fattats i demokratisk ordning. Det är det intressanta i denna diskussion, om vi ska tala om demokrati.

Anf. 42 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Fru talman! Den sista frågan är mycket enkel. För oss är det självklart att Stockholmsregionen trafikpolitiskt ska ses som en helhet. Om Stockholms stad vill införa trängselavgifter som bara berör det lokala gatunätet i till exempel en enskild stadsdel är det självklart inget som någon annan kommun har någonting att säga till om. Men om Stockholms stad planerar att införa trängselskatter som på ett helt avgörande sätt påverkar situationen i de andra kommunerna är det självklart så att det beslutet måste fattas genom ett betydande samförstånd mellan dessa kommuner. Annars har vi just det problem som vi har i dag, nämligen att Stockholms stad ensamt gör en framställan som påverkar hela den övriga Stockholmsregionen, och den övriga Stockholmsregionens kommuner hålls utanför förhandlingarna.

Jag förstår inte det som Börje Vestlund sade om Lagrådet. Jag tog upp Lagrådets kritik i mitt anförande, och Börje Vestlund klagar på att Lagrådets synpunkter inte tas upp i debatten. Det var just det som jag gjorde.

Börje Vestlund frågade om Folkpartiet i Stockholms stadshus kommer att respektera utslaget i den kommunala folkomröstningen. Jag sitter själv inte i kommunfullmäktige i Stockholm. Jag bor i Solna. Jag kan därför inte svara för Folkpartiet i Stockholms stad. Men självklart är Folkpartiets inställning att folkomröstningar ska respekteras. Det råder det ingen som helst tvekan om.

Jag ställde två frågor till Börje Vestlund, inte som boende i Stockholm utan som representant för Socialdemokraterna i riksdagen i denna debatt. Kommer Socialdemokraterna i Sveriges regering och riksdag att medverka till att omedelbart avskaffa trängselskatterna om utslaget i

folkomröstningen blir nej, och är det ett löfte från Socialdemokraternas sida på riksnivå?

Anf. 43 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! På den frågan har jag svarat ja.

Anf. 44 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Fru talman! Det är intressant att Börje Vestlund säger det. Varför ska man lita på just det här löftet? Annika Billström sade före valet: Mitt besked till Stockholms väljare är att det inte blir några avgifter under nästa mandatperiod, och det är ett vallöfte från oss.

Hur mycket var det löftet värt? Jag hoppas naturligtvis att det löfte som vi nu har fått protokollfört till riksdagens handlingar är mer värt. Men den socialdemokratiska hanteringen av den här frågan har ur demokratisk synpunkt varit fullkomligt bedrövlig.

Anf. 45 NINA LUNDSTRÖM (fp):

Fru talman! Sällan har en politisk fråga skötts så ogenerat odemokratiskt som denna om trängselskatten. Valrörelsen inför Europaparlamentsvalet är avklarad för någon dag sedan. Vad har Europaparlamentsvalet med trängselskatt att göra? En viktig del i den debatten har varit frågan om var beslut bör fattas – att besluten ska fattas så nära medborgarna som möjligt. Det har drivits av nästan alla i valkampanjen – den så kallade närhetsprincipen, och den har betonats.

Men regeringens förslag är att trängselavgifterna införs trots ett stort folkligt motstånd i den region som berörs. Skälet till att det är så här är känt sedan länge. Det var det politiska instrumentet för regeringen Persson att sy ihop en maktallians med Miljöpartiet. Handelsvaran är stockholmarna, precis som Martin Andreasson har varit inne på.

Stockholms stad tog beslutet om trängselavgifter med en enda rösts övervikt i kommunfullmäktige. I lokala folkomröstningar som förra hösten berörde en halv miljon invånare i tolv kommuner runt om Stockholms stad förkastades förslaget med en överväldigande majoritet – i snitt 81,4 %. Så var det även i den senaste folkomröstningen i söndags i en kommun i regionen – Värmdö kommun.

Invånarna i Stockholms stad har ännu inte fått möjlighet att rösta i frågan. Men lokala opinionsmätningar tyder på att stödet för förslaget är mycket svagt.

Det stora folkliga motståndet mot trängselskatten i och kring Stockholm är inte förvånande med tanke på att de partier som drivit igenom detta förslag på riksplånet och i Stockholm inte gjorde något försök att förankra det hos väljarna före valet 2002. Tvärtom lovade Socialdemokraterna i Stockholms stad före valet att inga trängselskatter skulle införas. Då borde man åtminstone höra folket innan man inför några.

Fru talman! Vilka kommer att drabbas hårdast av trängselskatten? Ja, det är lågavlönade, kvinnor och familjer som behöver bilen för att få vardagen att gå ihop med hämtning och lämning av barn. Men även de som åker med kollektivtrafik kommer att drabbas eftersom trängseln kommer att finnas även där.

Stockholmsregionen är en sammanflätad region sett till att man bor i en kommun och jobbar i en annan. Och barnens fritidsaktiviteter likväl som de vuxnas kan ligga i en tredje kommun. Pendlingen är omfattande.

Jag ska ge några exempel på vad detta handlar om. Till Botkyrka söder om staden pendlar 8 999 personer in och 23 419 ut. Och av dem som pendlar ut är 10 840 kvinnor. Från Haninge pendlar 22 344 personer ut, varav 10 211 kvinnor. Från Solna, Martin Andreassons hemkommun, pendlar 20 720 ut, men 56 217 pendlar in, och hälften är kvinnor. Till min hemkommun Sundbyberg pendlar 15 383 personer in, medan 14 097 pendlar ut, och ungefär hälften är kvinnor. Och till Stockholm pendlar 242 740 personer in och 94 605 ut. Av dem är det 109 589 kvinnor som pendlar in och 43 411 som pendlar ut.

Detta är skälet till att det här berör hela regionen och till att man borde lyssna på hela regionen. Men det gör man inte från Socialdemokraternas sida.

I en av Stockholmstidningarna i dag medger faktiskt Börje Vestlund och statsrådet Messing att denna region präglas av pendling. Ja, precis som jag här anför präglas regionen av pendling. Att införa trängselskatt utan att några andra åtgärder vidtagits på förhand vare sig vad gäller infrastruktursatsningar eller vad gäller satsningar på kollektivtrafiken kan vi alla förstå vad det leder till.

Jag förstår människors upprördhet och känner en stor oro för detta enorma demokratiska underskott. Jämställdhetsperspektivet saknas helt och hållet. Det finns ingenting med om detta, om hur det faktiskt kommer att drabba även kvinnor som tjänar mindre och som också behöver bilen. Detta är skandalöst!

Ibland är det enligt Miljöpartiet viktigt att höra folkets åsikt. Vi väntar med spänning på vad Miljöpartiet kommer att anföra här. Miljöpartiet bär ett tungt ansvar, inte minst på grund av det demokratiska perspektivet. Demokratin är uppenbarligen viktig men inte för stockholmarna och Stockholmsregionen. Miljöpartister, ta fram soptunnan och släng förslaget i den! Det tycker vi att hela riksdagen ska göra.

Jag yrkar avslag på utskottets förslag och därmed bifall till den reservation som finns i betänkandet.

Anf. 46 HELENA BARGHOLTZ (fp):

Fru talman! Det blir en trist dag för invånarna i Stockholmsregionen om riksdagen, som det ser ut, i dag beslutar att ge lagliga möjligheter att införa trängselskatten.

Jag vill i mitt anförande peka på en väldigt viktig aspekt som hittills inte alls har belysts. Vi har hört om en rad olika problem, och jag är lika bekymrad som tidigare talare över de problemen men vill lyfta fram en fråga till. Det handlar då om att trängselskatten införs på bekostnad av människors rättssäkerhet. Detta har i och för sig framförts av justitieutskottets borgerliga minoritet i den reservation som finns i det betänkande som vi i dag behandlar.

Från rättssäkerhetssynpunkt finns det väldigt viktiga tveksamheter i regeringens proposition. Jag vill peka på det konstiga förslaget att den nya skatten ska undantas från vad som i övrigt gäller för skatterätten. Vi i Folkpartiet ifrågasätter om trängselpålagan verkligen är en avgift, inte en skatt. Men om det är en skatt måste den behandlas som alla andra skatter,

för annars blir det väldigt konstigt. Vi kan inte acceptera en särreglering av just den här skatten.

Detta är väldigt viktigt också för människors rättsuppfattning. Framför allt vill jag kritisera det förslag om att införa prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten som regeringen framför i propositionen.

Visserligen kan det sägas handla om ganska låga belopp för den enskilde. Om man åker dit för att inte ha betalat sin trängselavgift kan det handla om ca 700 kr i straffavgift. För den enskilde är detta ett stort belopp. Många enskilda, många lågavlönade, kan råka ut för detta därför att de av olika skäl inte har klarat att betala trängselavgiften. Om jag förstått det hela rätt blir det ett väldigt krångligt system. Det gäller att hålla reda på vad det kostar vid olika tider och att ladda den lilla dosan. Men om man får betala detta några gånger blir det väldigt kännbart, faktiskt även för dem med högre inkomster. Därför, fru talman, är det väldigt viktigt att man kan överklaga beslut som man som enskild medborgare anser vara felaktiga.

Trots de föreslagna specialreglerna kommer alltså det här förslaget. Det krävs således prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten för detta, vilket är väldigt anmärkningsvärt. Trots de föreslagna specialreglerna, som gör det svårare för enskilda att överklaga besluten, kommer hela förslaget att kräva stora kostnader och insatser på domstolsväsendets område. Detta berör regeringen inte alls i sin proposition.

Fru talman! Visserligen är den föreslagna lagen generell, för hela landet. Men vi vet ju – vilket framkommit mycket tydligt i debatten här i dag – att det väldigt mycket handlar om Stockholmsregionen och om de invånare som bor i Stockholmsregionen. De tillhör Länsrätten i Stockholm, som räknat med ökade kostnader på 110–180 miljoner kronor på grund av det här förslaget. Det är väldigt mycket pengar.

Enligt Domstolsverket kan det handla om uppemot 360 miljoner kronor – detta sett i ljuset av att domstolsväsendet av regeringen åläggs väldigt kraftiga besparingsförslag. Dessa kommer förmodligen, åtminstone som det nu ser ut, att leda till nedläggning av domstolar. Hur går det här ihop? Hur ska kostnaderna för ett utökat domstolsförfarande betalas, för regeringen har väl inte för avsikt att skjuta till extra pengar till domstolsväsendet för att man ska klara alla överklaganden som kommer att göras?

Sedan kan man också, precis som Björn Hamilton gjorde i sitt anförande, undra över hur informationen när det gäller kameraövervakningen i trängselskatteförsöket ska användas. Inte heller där ger regeringen något svar i förslaget.

Det finns väldigt mycket som kan kritiseras. För egen del är jag mycket oroad av just den bristande rättssäkerhet som det här förslaget för med sig. Det gör att det är självklart för mig att instämma i mina partikamraters yrkande om avslag på propositionen.

Anf. 47 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Nu börjar vi faktiskt att diskutera vad som står i propositionen och inte allt runtomkring. Det tycker jag är positivt, Helena Bargholtz! Men en fråga har jag till Helena Bargholtz. Det gäller då hela vårt socialförsäkringssystem. Varje gång man blir sjuk och är missnöjd med försäkringskassans beslut om föräldrapenning, handikappersättning eller

vad det nu kan vara krävs det också prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Såvitt jag vet var ni i Folkpartiet inte särskilt upprörda när den bestämmelsen infördes. Varför då en sådan upprördhet över just trängselskatten när man inte uttryckt det i andra sammanhang? Jag vill gärna ha ett svar på den frågan.

Varför skulle man alltså ha en annan hantering i det här sammanhanget än när det gällde hela socialförsäkringssystemet, något som naturligtvis också ganska mycket påverkar människor i deras vardag? Där var man, som sagt, inte särskilt upprörd och reserverade sig heller inte, såvitt jag kommer ihåg.

Anf. 48 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Här handlar det om ett system där man, som jag bedömer det, har mycket svårare att beräkna de avgifter som man vid olika tillfällen ska betala. Jag är inte så insatt i socialförsäkringssystemet, men jag vet att också det är snårigt. Min bedömning av det system som nu diskuteras är att det kan vara väldigt svårt för människor att veta hur mycket de ska betala och att ha pengarna till hands när de ska betala. Därför tror jag att man väldigt starkt upplever detta med att det ska vara så svårt att överklaga ett sådant här beslut. För egen del tycker jag att det är mycket viktigt att människor har överklagandemöjligheter.

Anf. 49 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Självklart! Det är just därför som man vill ha ett system med transpondrar och ett system som innebär ett enkelt betalningssystem.

Jag utgår från – precis som jag hoppas att man utgår från att man får i alla frågor som handlar om socialförsäkringssystemet – att det blir en hantering på ett bra sätt så att just ärenden där det behövs tydliga exempel som kan vara vägledande för lagstiftningen också kommer upp, just för att vi ska kunna hantera sådant här. Jag förstår inte att det skulle vara någon skillnad mellan hanteringen när man har blivit sjuk och fått ett avslag – eller för den delen också ett bifall – och hanteringen när det gäller trängselavgifterna. Jag förstår inte varför Folkpartiet gör skillnad i det sammanhanget.

Anf. 50 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Kan Börje Vestlund garantera att det blir ett enkelt och begripligt system? När jag följt debatten har det, tycker jag, varit väldigt svårt att se hur det här systemet kommer att tillämpas. Det kommer ju alla möjliga rykten om hur de här avgifterna ska tas ut och så vidare.

De oroar mig väldigt mycket. Jag tror att många människor känner att de blir orättvist behandlade i samband med det här systemet helt enkelt därför att de inte kan begripa det. Men får jag en garanti från Börje Vestlund om att det här är ett klart, säkert, enkelt och rättssäkert system är det ju jättebra.

Anf. 51 KERSTIN LUNDGREN (c):

Fru talman! Stockholmsregionen har växt samman och förstorats. Människor bor, arbetar och rör sig därefter över gamla gränser. Men

kollektivtrafiken och vägnätet har inte hängt med, knappast heller de demokratiska strukturerna.

Jag är övertygad om att vi måste bryta gamla låsningar för att komma vidare och utveckla förutsättningarna för människor och miljön på ett hållbart sätt.

Fru talman! Det finns helt klart trängselproblem i vår huvudstadsregion, både i kollektivtrafiken och i vägtrafiken, precis som i många andra kommuner.

Storstockholmsberedningen listade alla projekt som stod på önskelistorna i regionen och summerade kostnaden till nära 90 miljarder kronor. De pengarna förfogar varken denna kammare, regionen eller kommunerna över. Det kräver prioriteringar och gemensamma tag för att man inte ska kasta pengarna i sjön.

Det är mot den bakgrunden oerhört beklagligt att riksdagens majoritet denna sista arbetsvecka klubbar igenom en lag om trängselskatt. Beslutet beräknas kosta regionens invånare ca 900 miljoner kronor under ett år och kanske landet, eller regionen, ytterligare några miljarder kronor.

Om Stockholmsregionen i detta kärva läge fritt fått välja skulle valet då ha blivit att nu inleda en försöksverksamhet med en trängselskatt på några miljarder? Svaret, fru talman, är nej.

Orsaken till att i det här kärva ekonomiska läget prioritera denna miljardrullning är, och var, att Göran Persson skulle få Miljöpartiets stöd för sin minoritetsregering. Hur kunde då regeringen Persson driva fram denna försöksverksamhet? Jo, därför att våra grundlagar ger regering och riksdag makten över dylika frågor.

Medan man lokalt beslutar om parkeringsavgifter på grundval av 1809 års grundlag ger 1974 års regeringsform inget utrymme för kommunalt eller regionalt beslut om miljöavgifter, utan då blir det trängselskatter. Det gav Göran Persson utrymme att agera och regera.

Det gör att riksdagen nu har makt att fastställa hur lång tid en lidin-göbo får ta på sig för att nå allmänt vägnät utan att betala skatt. Det gör att riksdagen fastställer priset, tidsgränser med mera. Vill Stockholm ändra något förfogar man inte själv över den möjligheten. Är detta rimligt? Nej, säger jag och Centerpartiet. Det här visar hur fel det kan bli när beslut ligger på fel nivå.

En fråga som Stockholms kommun och regionens invånare borde ha haft makt över ska riksdagen inte besluta över. Om det finns någonting gott med det här ärendet är det att det blir en blyxtbelysning av hur illa det kan bli när vår grundlag ger utrymme för beslut på fel nivå.

Från Centerpartiets sida har vi sagt att vi är beredda att verka för att skapa förutsättningar för lokala beslut om miljöavgifter, och då har vi utgått ifrån att det handlar om lokal beslutsmyndighet. Vi fullföljer detta. Vi vill ändra grundlagen, skapa förutsättningar, dela upp makten och bygga underifrån. Hade vi haft en sådan grundlag hade man aldrig kunnat göra upp i denna fråga under nattliga förhandlingar i Rosenbad.

Centerpartiet vill stärka det lokala och regionala självstyret och göra det möjligt att fatta dylika beslut. Därför avvisar vi regeringens lagförslag. Det riskerar att göra ont värre i vår region för människorna, för miljön och för demokratin.

Vi ser att miljöavgifter, trängselskatter, kan bli ett marknadsmässigt hjälpmedel för att främja hållbara trafiklösningar i regionen. Men då



krävs det att de har legitimitet, och det kan bara säkras om makten läggs lokalt fullt ut. Då kan väljarna både ge mandat och utkräva ansvar för hur det används. Jag är övertygad om att det skulle ge frågan en helt annan utveckling. Den skulle bli en del av den samsyn som krävs över kommungränserna för att ge människor och miljö hållbara framtidslösningar.

Framtiden får inte bli en fråga om att återinföra tullar eller grindslantar vid stadsgränserna. Ändå är det just detta maktspråk som denna kammars beslut riskerar att leda till.

Fru talman! Centralstyret har sitt pris. Det får människorna i Stockholmsregionen nu betala ännu en gång.

Jag yrkar avslag på propositionen och jag instämmer helt i Roger Tiefs sees tidigare uttalade yrkande.

Anf. 52 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag har bara en fråga till Kerstin Lundgren.

Jag instämmer i Kerstin Lundgrens bedömning att detta borde man ha kunnat hantera på ett annat sätt om det hade funnits lagliga möjligheter. Där är vi överens.

Vi har valt att göra på det här sättet. Jag tycker att det är fejt av Centerpartiet att inte ställa upp på detta, men det må så vara.

Om vägavgiften kallas för skatt, för avgift eller för bompeng kommer det i folkmun att kallas för en avgift för att kunna använda sig av vägar i ett område. Det kommer inte att upplevas på något annat sätt, oaktat vad vi kallar det för. Vad menar egentligen Kerstin Lundgren? Tror Kerstin Lundgren att det skulle tolkas på något annat sätt om man kallade det för en avgift? Folk skulle uppfatta det positivt eller negativt oaktat hur man hanterat det.

Anf. 53 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Till att börja med vill jag göra en liten reflexion. Jag har lyssnat på den tidigare, och det låter som att ingen egentligen vill ha det här förslaget. Det lät inte så när jag lyssnade på Karin Svensson Smith, som inte längre är kvar i kammaren. Det låter inte så när jag hör Börje Vestlund. Vi borde ha kunnat hantera det här på ett annat sätt.

Men vad är det som hindrar Vänstern och Socialdemokraterna från att utnyttja den makt vi har och hantera det hela på ett annat sätt? Vad är det som tvångsbinder er? Är det Göran Persson som håller i även denna fråga?

Annars är det så att den här kammaren har makt. Det finns ett förslag som gör att det kan skapas möjligheter för att besluta i dessa frågor där besluten borde ligga.

Sedan har det förts en diskussion om avgift eller skatt. Det beror naturligtvis på vad som är syftet. Vi resonerar i regeringsformssammanhang om både-och. Är det en skatt hanteras det på ett sätt. Är det en avgift bygger det på någonting annat.

Men, Börje Vestlund, vad är det som hindrar både Socialdemokraterna och Vänsterpartiet att fatta ett sådant beslut som ni egentligen verkar vilja fatta?

Anf. 54 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Men vi vill ha ett sådant här beslut, Kerstin Lundgren. Om grundlagen hade varit annorlunda hade vi kunnat genomföra det på ett annat sätt. Men vi hade velat ha samma innehåll i beslutet. Skillnaden hade varit att det hade varit ett annat utskott som hade beslutat om en ramlag som ger kommuner möjlighet att införa trängselskatter, och då hade vi haft en annan debatt. Möjligen är det där som skillnaden ligger.

Men vi vill ha den här lagen som den ser ut, och det är där som jag menar att Centerpartiet är hycklare. Varför vill ni inte ha det här innehållet? Vi var överens om innehållet, men nu backar Centerpartiet och vill inte ställa upp på detta bara för att det har den här formen. Det tycker jag är något konstigt.

Anf. 55 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Problemet för er är att ni har en central utgångspunkt för ert samhällsbygge. Vi har ett lokalt underifrånperspektiv. Vi anser att människorna skulle ha givits det mandatet.

Många har talat om London. Ibland låter det som att ni lyssnar mera på vad londonborna tycker om införandet av vägavgifterna i London än vad ni har lyssnat på vad Stockholms och kranskommunernas invånare tycker om det här förslaget.

Låt medborgarna i regionen få tycka till! Skapa förutsättningar för medborgarna att fatta besluten i dialog med de folkvalda, lokalt och regionalt! Då har de legitimitet. Så vill vi bygga även en sådan här verksamhet. Vi i den här kammaren ska se till att det blir möjligt och inte tvinga in de lokala och regionala nivåerna, eller tvinga in människorna, i ett försök som ingen har efterfrågat annat än Göran Persson och de nattliga förhandlarna i Rosenbad.

Anf. 56 BEATRICE ASK (m):

Fru talman! Sällan har Socialdemokraterna så tydligt markerat vad man kan kalla maktens arrogans som i frågan om biltullar och trängselskatt. Många talare har vittnat om det här, och tusentals medborgare runtom i Stockholm upplever ganska påtagligt hur Annika Billström, Göran Persson och antagligen i dag också majoriteten i den här riksdagen slår dövörat till. Makten är viktigare än att lyssna på medborgarna. I de slutna rummen, när Socialdemokraterna snickrar samarbetsavtal med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, är det ändamålen som helgar medlen. Ändamålet i det här fallet är varken miljö, hänsyn till ekonomiska realiteter eller trängsel på infarterna till Stockholm utan det är statsrådsposterna. Att straffa ut de ekonomiskt svaga grupperna medan leasingbilarna får fritt fram är med förlov sagt en mycket märklig miljöpolitik.

Jag vill ägna några minuter åt att fästa kammarens och åhörarnas uppmärksamhet på de aspekter som vi moderater i justitieutskottet har på ärendets hantering och på de frågor som vi moderater pekade på i vår motion med anledning av regeringsförslaget. Tillsammans med de tre andra borgerliga partierna har vi lämnat en avvikande mening till utskottsmajoritetens yttrande. Detta yttrande är i sig allvarligt nog, och det kanske är därför inga socialdemokrater från justitieutskottet vill vara här, för de inser naturligtvis de principiella brister som finns i den här propo-

sitionen. Men man har fått böja sig för Rosenbad. Man är tvingad att baxa igenom det här ärendet i Sveriges riksdag.

Regeringen föreslår en annan ordning för de skattemål som rör trängselskatt. Vi har här hört Börje Vestlund förklara att det spelar väl ingen roll vad man kallar det, om det är en avgift, en skatt eller något annat. Men om man läser regeringens proposition kommer man fram till att det är en skatt. Då gäller skatteregler. Helt plötsligt överges nu de regler som vanligen gäller beskattningsbeslut och hur de ska överklagas. Nu ska det krävas prövningstillstånd till kammarrätt, och de flesta mål kommer enligt regeringen inte att prövas av ordinarie domare.

Regeringen förbereder förordningsändringar som syftar till att ge notarier rätt att döma utan nämndemän. Det är något helt nytt eftersom notarier normalt hittills aldrig har fått döma utan att ha en nämnd. Det är ett exempel på detta. Jag förmodar att majoriteten anser att det här handlar om så små summor. Börje Vestlund antydde det. Men det finns ju anledning att påpeka att det snabbt blir betydande summor för vanligt folk. Det är ju sådana som reser mycket och ofta.

Vi moderater anser inte att regeringen har presterat ett godtagbart underlag för att helt plötsligt slira över de gängse principerna för behandling av skattemål. Vad blir nästa steg? Kommer ni socialdemokrater att lite när det passar göra undantag för de regler som hittills gällt? Vart för det rättstryggheten, stabiliteten i rättssystemet och de grundläggande principerna för rättskipning?

Ett annat problem som regeringen och majoriteten inte ägnar stor uppmärksamhet är hur domstolarna ska klara ärendemängden på ett för medborgarna godtagbart sätt. Varje fordon som passerar en betalstation en eller flera gånger samma dygn innebär ett skattebeslut. Antalet överklagandeärenden kan komma att bli stort. Domstolsverket har för sin del kommit fram till att den totala kostnaden bara för grundbesluten ligger någonstans runt 360 miljoner kronor. Den kostnaden, säger man, kan komma att bli högre om man gör som regeringen föreslår: att trängselskattemålen ska behandlas vid länsrätten i Stockholms län. Det beror främst på att de muntliga förhandlingarna då förmodligen blir fler. 360 miljoner kronor – det handlar om ungefär 10 % av Domstolsverkets nuvarande resurser. Och det ska användas till detta försök med trängselskatt.

Tycker ni socialdemokrater verkligen att det här är rimligt? Är det verkligen er uppfattning att våra domstolar badar i pengar? Eller har ni tappat kontakten med verkligheten? De signaler som jag får är att många domstolar har ekonomiska bekymmer, att ärenden blir liggande för länge på hög och att ett antal tingsrätter runtom i hela Sverige läggs ned som följd av ekonomiska bekymmer, vilket upprör och förfärar många.

Jag tror att det är många socialdemokrater som inte har förstått att denna försöksverksamhet inte bara är en Stockholmsfråga utan är något som riskerar att drabba rättsväsendet runtom i hela Sverige och förvärpa en allvarlig situation som vi redan känner av och som många är bekymrade över. Till det här med Domstolsverkets kostnader kommer också de resurser som kommer att krävas av polisen och åklagare samt av Ekobrottsmyndigheten för att de ska hantera trängselskatteärenden. Jag tycker att de pengarna kunde ha använts bättre.

Fru talman! Efter år av krav från oppositionen har regeringen äntligen bestämt sig för ett arbete kring integritetsfrågor, och det är bra. Men i samma stund driver ni igenom ett lagförslag som går som en ångvält över all respekt för människors privatliv och dess helgd. Nu ska alla som åker in och ut ur huvudstaden fotograferas och registreras. Vi vet inte riktigt hur det här kommer att se ut i detalj, men varje bil, och därmed åtminstone dess ägare, kommer att fastna i register och ges betalningsskyldigheter.

I det förslag som vi nu diskuterar är det så att reglerna för när kameraövervakning får användas vidgas till att också möjliggöra indrivning av skatt. Det har aldrig varit fråga om detta tidigare. Hittills har det varit så att man kan medge kameraövervakning mer allmänt för att förebygga och beivra brott och för att främja trafiksäkerhet. Nu ska vi också använda allmän kameraövervakning för att driva in skatt. Man behöver ju bara ha lite fantasi för att inse att detta kan drivas lite väl långt.

Jag är uppriktigt bekymrad över att Socialdemokraterna tar det här nya steget utan att först noga analysera och bedöma konsekvenserna för den personliga integriteten. Och det framgår av justitieutskottets yttrande att också majoriteten där känner sig bekymrad och tycker att det är svårt. Men tyvärr drar man inte rätt slutsats utan man hoppas – och det är ju lite rart – att en framtida utvärdering av försöket ska fundera över problemen. Man ger upp för Rosenbad. Det logiska och enda riktiga vore naturligtvis att utreda vad som är rimligt och om det är lämpligt med massövervakning av medborgare för skatteindrivning *innan* man sätter i gång ett kostsamt och dyrbart försök av det slag som det här ärendet syftar till.

Fru talman! Det finns fler problem i det här ärendet. Andra har pekat på att det inte handlar enbart om ett försök i Stockholm utan är en lag som kan komma att gälla på flera håll i Sverige. Man kan se framför sig hur fler kommuner kommer på att man kan ta ut trängselavgifter och i bästa fall få tillbaka lite pengar via staten. Dessutom är det ju i hög grad människor som inte bor i Stockholm som kommer att drabbas av de här nya avgifterna. Det kan bli riktigt dyrt och krångligt att besöka Stockholm.

Man måste fråga sig: Är det socialdemokratisk politik att försvåra för medborgarna i det här landet och andra att besöka huvudstaden? Är inte avståndet mellan Stockholm och övriga landet tillräckligt stort? Varför bygga murar och hinder runt huvudstaden när vi i alla andra sammanhang talar om öppenhet och fri rörlighet för medborgarna? Finns det verkligen inte andra sätt att komma åt problem som rör trafikstockningar och miljöbekymmer? Vi moderater menar att det finns ett otal mycket bättre sätt att hantera problemen på.

Jag tycker att man ska ställa sig de här frågorna, fråga sig om det verkligen är rimligt att mura in Stockholm på det här sättet och fundera, utifrån medborgarsynpunkten, på att man nu principiellt tar steget att försvåra och fördyra för människor genom att beskatta dem om de vill åka ut ur eller in i huvudstaden. Är inte det en princip som vi gick ifrån för många hundra år sedan?

Till sist vill jag i kammaren anmäla att med den hastighet med vilken det här förslaget har tagits genom riksdagen gör vi inte vårt jobb. Justitieutskottet fick knappt möjligheter att göra den grundliga beredning som vi normalt gör av komplicerade frågor. Det är alla seriöst intresserade av.

Motionstiden på propositionen gick ut en och en halv timme innan justitietskottet tvingades bereda frågan. Eftersom det inte är bara ledamöter som lyssnar på debatten ska jag säga att motionstiden alltså är möjligheten för ledamöter och partier att lämna synpunkter och förslag med anledning av regeringens förslag. Vi fick kopior på inkomna synpunkter utdelade på sammanträdesbordet. Alla begriper att ingen med en sådan ordning kan läsa och begrunda synpunkter, invändningar och underlag.

Vi moderater försökte få en annan, rimligare ordning utan framgång. Den som påstår att det här är ett acceptabelt sätt för riksdagen att pröva komplicerade frågor på kan inte räkna med Moderaternas stöd. Med detta underlag undergräver ni socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet riksdagens anseende och våra möjligheter att leva upp till det demokratiska ansvaret. Ett avslag på propositionen är självklart av många skäl för oss moderater, men en återremiss till utskottet är det minsta man kan begära.

Alla har vittnat om att detta skulle kunna göras bättre eller på ett annat sätt. Men tyvärr konstaterar jag också i debatten att det är förskräckande många som sätter sommarledigheten före uppgiften att rätta till misstag och problem, vilket jag tycker är anmärkningsvärt. Vi moderater har tyvärr sett detta tidigare i ärendets hantering. Det imponerar inte. Det är beklagligt för medborgarna, och det är beklagligt för demokratin. Så här ska man inte hantera seriösa frågor.

Anf. 57 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Trängselavgifter tillhör en modern och hållbar trafikpolitik. I dag fattar riksdagen beslut om trängselavgifter. Det är en milstolpe i svensk trafik- och miljöpolitik att frågan om trängselavgifter eller trafikstyrande avgifter i tätort, som experterna brukar kalla det, nu äntligen realiserar i Sverige.

Miljöpartiet har drivit frågan under lång tid, och vi ser stora vinster både för stad och för landsbygd. Samhällskostnaderna för biltrafikens extra negativa miljöpåverkan i städer och trängseln på vägnäten i städerna är stora, och de måste återspeglas i direkta kostnader för att de ska bli så små som möjligt. Det är som vi ser det orimligt att lägga dessa kostnader på glesbygdsbilisterna, som har få alternativ till biltransporter.

I tätorter innebär avgifterna samtidigt att trängseln i trafiken effektivt kan minskas. På samma gång kan resurser frigöras för att förbättra efterstätt kollektivtrafik. Genomförandet av ett försök med trängselavgifter i Stockholm är den första riktigt effektiva åtgärd som satts in på 30 år för att lösa stadens trafikinfarkt. Årtionden av satsningar på vägutbyggnader, senast i beslutet om Södra och Norra länken, har kostat skattebetalarna stora summor och har lett till en *ökad* privatbilism i Stockholmsområdet.

Samtidigt har ingen egentlig utbyggnad av kollektivtrafiken skett, och ny bostadsbebyggelse i regionen har spritts ut över områden utan vettig kollektivtrafik. Resultatet är att den allt ökande privatbilismen nu också hotar stadens gröna lungor i sina krav på ytterligare motorvägar. Det kan vi inte stillatigande acceptera.

Trängselavgifter är ett modernt verktyg som nu också används i flera av våra europeiska grannländer. I London går borgmästare Livingstone efter sin valseger i förra veckan vidare med planerna att utvidga den avgiftsbelagda zonen. Vi kan notera att den förbättrade framkomligheten

i den nuvarande zonen i London bland annat har lett till att busstrafiken fungerar, vilket har ökat de flesta resenärers möjligheter att ta sig fram.

Miljöpartiet ser alltså att trängselavgifter är ett relativt nytt sätt att söka lösningar på gamla problem.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

I detta anförande instämde Claes Roxbergh (mp).

Anf. 58 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Jag har många frågor till Mikael, och tre som jag ska koncentrera mig på just nu.

Det är först och främst portalfrågan, som jag tycker har genomsytrat hela debatten, men det här är ju första gången som vi får möta ditt parti i den. Min fråga är: Betyder inte folkviljan något för dig? Vi hade senast en yttring i helgen; det var folkomröstning i Värmdö. Man sade ett kraftfullt och rungande nej till trängselavgifter. Det har man också gjort i Stockholms kranskommuner tidigare. Man har gjort det i form av folkomröstningar i vissa kommuner och som andra undersökningar i andra kommuner. Det finns alltså ingen folklig förankring för ert förslag i Stockholmsregionen.

Det andra gäller det förslag om en formulering i betänkandet som man hade när vi satt i trafikutskottet. Det lyder: ”Detta innebär att även investeringar i infrastrukturen, såsom spår och vägar – i vissa fall förlagda i tunnlar, är nödvändiga för att på sikt komma till rätta med rådande trafikproblem i Stockholmsregionen och andra storstadsområden.” Det här ville du ha bort! Det fick mig naturligtvis genast att misstänka att vi i Stockholm får betala våra egna investeringar i kollektivtrafik och för vägar med trängselskatterna. Det ska alltså inte behöva tas av statliga anslag. Hur är det med det? Vi i Stockholmsregionen behöver väl precis lika mycket statliga anslag ur normala skattemedel för sådana här saker? Det förutsätter jag att även ni tycker.

Jag kan vänta med den tredje frågan så länge.

Anf. 59 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Vad gäller folkviljan har vi här i riksdagen rollen att leverera det som en region eller kommun önskar sig. I det här fallet har Stockholms stad önskat sig att kunna införa trängselavgifter.

Det kommer att ske en folkomröstning, och det tycker jag är den yttersta möjligheten för medborgarna att säga sitt. Vill de ha trängselavgifter eller inte? Jag tycker att frågan har behandlats på ett mycket seriöst sätt demokratiskt sett, eftersom det ges möjlighet för folket att säga sitt. Blir det ett nej så kommer det inte att existera några trängselavgifter efter nästa val. Blir det ett ja så kommer de att fortsätta finnas, och permanentas.

Björn Hamilton pratar också om vart pengarna ska gå. I trafikutskottet handlade det om att göra en markering av att vi inte vill peka ut att pengarna ska gå till det ena eller det andra. Sedan kan ju vart och ett av partierna ha sina åsikter om vart de vill se att pengarna ska gå. Men det är i första hand en fråga för den region som får intäkterna.

Jag tror att Björn Hamilton känner till att i det betänkande vi ska debattera häfter behandlas ett antal olika projekt. Det gäller den infrastrukturplan som regeringen har fastställt och som innebär att Stockholm får ett antal investeringar på samma sätt som alla andra delar i Sverige också får sina planer och projekt godkända av riksdagen.

Nu väntar jag på den tredje frågan!

Anf. 60 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Detta med ekonomi och att hålla i skattepengar är ju en sak för sig. Det här försöket kostar minst 2 miljarder. Vad händer när vi får en borgerlig majoritet i Stockholms stadshus efter valet samtidigt som invånarna säger nej? Det har de ju redan gjort. Det är bra med en ny folkomröstning, men vi vet ju redan i dag, genom kraftfulla opinionsyttringar, att de inte vill ha detta. Göran Persson vill kanske fortfarande vara statsminister, eller så vill hans efterträdare det, och man måste kanske fortsätta att stödja sig på Miljöpartiet. Vad händer då? Kommer ni att slänga 2 miljarder i sjön? Är det så vi ska hantera skattepengarna?

Anf. 61 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Nu lär det levereras ett antal kronor i form av intäkter från det här försöket också. Det är ju folket i Stockholms kommun som ska ha en folkomröstning, vilket de inte har haft hittills. Det är bara opinionen som har mätts. Om det blir ett nej och det har blivit kostnader för det här försöket, är det staten som ska stå för de kostnaderna. Det är så uppgörelsen ser ut.

Anf. 62 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Det var intressant att höra vad Mikael Johansson inte sade. Med största noggrannhet förteg han allt om den demokratiska aspekten på detta. Han avstod medvetet, och jag förstår varför. Det är väldigt oklart hur många som egentligen stöder den här propositionen. Men jag ska ge det erkännandet att det är ett parti som står bakom detta ordentligt, och det är Miljöpartiet. Vänsterpartiet står uppenbarligen inte bakom förslaget och tycker inte detta.

Jag ska komma in på några andra saker. Jag skulle rekommendera en läsning av det särskilda yttrande om trängselskatt som Marie Engström och Gunnar Goude har skrivit. Det stämmer överens med Folkpartiets förslag.

Nu skulle jag vilja vända mig till Örebro. Hur är det där? Det går en stor fin väg som heter E 20 förbi där. Jag förmodar att Mikael Johansson vid något tillfälle har trafikerat den här vägen. Genom att den finns utanför Örebro slipper bilister åka in i Örebro. Om man tvingar in bilister i Stockholms stad på ett sätt som man slipper i Örebro är det klart att det blir trångt inne i staden. Nu skulle jag vilja fråga Mikael Johansson på vilket sätt E 20 utanför Örebro genererar trafik inne i Örebro stad. Om man ska införa avgifter i Stockholm tycker jag att Mikael Johansson ska se till att man också inför avgifter på E 20 utanför Örebro. Jag är övertygad om att trafiken inne i Örebro stad då kommer att öka dramatiskt, allra helst om man stänger av den helt som Karin Svensson Smith egentligen är inne på – vi ska inte ha några vägar. Jag undrar hur det kommer

att bli. Blir det trafikavgifter, trängselavgifter eller skatter på E 20 utanför Örebro eller inte? Vilken effekt kommer det i så fall att få?

Anf. 63 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det är naturligtvis i första hand en fråga för de partier och de politiker som verkar i Örebro. Men jag kan reflektera utifrån den erfarenhet jag har ifrån politiskt fullmäktigearbete i Örebro. Jag skulle snarare vilja ha mer trafik på E 20. Det vore det absolut bästa för örebroarnas del om vi fick mer trafik som går på E 20. Varför? Jo, naturligtvis av den anledningen att långtradarna i dag smiter in på de mindre vägarna när de kommer på anslutande riksvägar från Norrköping eller något annat håll. De ska inte åka genom tätorten Örebro. De ska så snabbt som möjligt slussas ut till Europavägen och rulla vidare på den.

Problemet i Örebro är knappast trängseln på Europavägen, utan det är snarare trängseln på de andra vägarna. Det har hittills inte hjälpt att man har byggt ut ett antal olika vägar. Diskussionen har snarare gått så att man har velat försöka lugna den ganska höga trafikrytmen i Örebro genom att göra olika avsmalningar på de större genomfartslederna som finns inne staden. Det är de bitarna som vi naturligtvis ska göra något åt. Men det är som sagt en fråga för Örebros kommunfullmäktige att hantera. Jag skulle vilja se att det gick mer trafik på Europavägen.

Anf. 64 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Vi är rörande överens på den här punkten. Det är en fråga för Örebros kommunfullmäktige. Men varför är detta då inte en fråga för Stockholms kommunfullmäktige? Här ska man i praktiken betala för Harpsundsskatt med växelmynt. Mikael Johansson är bankiren som håvar in de här pengarna.

Jag tror att samma förhållanden och beteenden gäller i Örebro och i Stockholm. Har man inga förbifartsvägar kommer trafiken in i Stockholm. Det är detta som är problemet. Jag håller helt med om att vi måste bygga ut kollektivtrafiken, men här börjar man ju i fel ända med stöd av Miljöpartiet.

Vi måste faktiskt skilja på avgifter och skatter. Man struntar kanske i det i trafikutskottet, men vi som sitter i skatteutskottet har ett ansvar för att man får någonting för avgifter och att skatter blir ospecificerade. De ska gå till välfärd, domstolsväsende och så vidare. Det är vi säkert överens om. Men i det här fallet blir det inte på det sättet. Man ska korrigera för allting annat.

Jag ska läsa upp vad Miljöpartiet och Vänsterpartiet anser om trängselskatterna. Det står att det inte är "någon lämplig långsiktig lösning på frågan hur vi på ett bra sätt kan utnyttja avgifter på bilismen för att minska problemen med bilköer". Det är ett bra yttrande, och vi instämmer i detta. Jag tycker som Mikael Johansson när han säger att vi ska låta örebroarna bestämma om de vill ha miljöstyrande avgifter på E 20 för att avlasta Örebros centrum. Låt också stockholmarna göra detsamma! Inför inte en skatt som går till staten! Det är fel väg.

Anf. 65 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Då kanske jag får fortsätta citatet. Det är kanske på sin plats att se helheten när vi diskuterar den här frågan. Det står så här i



fortsättningen: ”De flesta av förslagets brister har på ett eller annat sätt sin upprinnelse i regeringsformens regler, som innebär att den här typen av styrande pålagor anses vara en skatt.

Det finns ett stort behov av förändringar som gör det möjligt för lokala och regionala beslutsfattare att ha det avgörande inflytandet över avgiftssystemen både vad gäller avgifternas införande, avgiftssystemens utformning, snabba justeringar av avgifterna och intäkternas användning. I det syftet bör grundlagen ses över.”

Där slutar jag mitt citat. Det passar mitt syfte.

I det här fallet handlade det om att majoriteten i Stockholms stad önskade sig en möjlighet att genomföra ett sådant här försök. Då handlar det om att vi ska leverera en lagstiftning som gör det möjligt för Stockholms majoritetspartier att genomföra det här försöket. Sedan är det en framtidsfråga hur vi ska hantera det när det här systemet eventuellt ska permanentas. Jag tycker att det är en framtidsfråga om det tekniskt sett ska vara en skatt eller en avgift. I det här första läget har vi i vårt parti sett till att leverera det Stockholms stads majoritetspartier har önskat sig. Det var vår del i uppgörelsen, och den tror jag inte skedde på Harpsund. Vi ska kanske försöka att hitta ett annat namn på den.

Anf. 66 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tar vid där Gunnar Andrén slutade i den här replikväxlingen. När Miljöpartiet i Sveriges riksdag påstår att det här är någonting som majoriteten i Stockholms stad önskade sig och att det enda man har gjort här i riksdagen är att i all ödmjukhet leverera det som det finns ett önskemål om från Stockholm är det ett hyckleri av ett slag som vi sällan har hört i den här kammaren. Annika Billström sade dagen efter att förhandlingen om makten i Stockholms stadshus var klar, den 18 oktober 2002, i Studio Ett i Sveriges Radios program 1: Det var på grund av att Miljöpartiet på riks lade sig i kommunalpolitiken och på det sättet utpressade regeringen som vi fick avgiftsfrågan i vårt knä.

Miljöpartiet använde faktiskt detta som utpressningsmetod och ställde det mot ett misstroendevotum. Regeringen hade ju inget att välja på, och jag vill inte vara den politiker som används på det här sättet genom att säga att det var hon som såg till att regeringen fick gå.

Så sade Annika Billström. Det är Miljöpartiet ”på riks”, för att använda hennes uttryck, som har lagt sig i kommunalpolitiken. Miljöpartiet i Stockholms stad har varit ärligt och har i val efter val sagt till väljarna att man vill införa trängselavgifter i Stockholms stad. Man har inte haft möjlighet att göra det eftersom man inte har fått tillräckligt stöd i kommunpolitiken.

Det som jag vill att Mikael Johansson ska kommentera är det demokratiska i att Miljöpartiet på riksnivå tvingar en kommun att leverera någonting som ska ingå i en uppgörelse om makten på regeringsnivå. Miljöpartiet brukar tala om respekt för lokalt självstyre. Det här talar ett helt annat språk, där stockholmarna har blivit en handelsvara i en uppgörelse om makten i Rosenbad.

Anf. 67 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! För det första vill jag bara klart deklarerat att jag inte tycker att jag kan kommentera hur Annika Billström tolkar olika saker. Det får hon stå för.

Det som vi har haft att hantera är att Miljöpartiet i Stockholms stad har resonerat om hur makten ska fördelas i Stockholms stadshus. Ska den vara miljöpartistisk med borgerligt stöd, eller ska den vara miljöpartistisk med socialdemokratiskt stöd? Socialdemokraterna har i sina förhandlingar naturligtvis lyft fram frågan om trängselavgifter, och i det ingår även, för att sådana ska kunna genomföras med den lagstiftning som vi har i dag, att det på riksnivå införs en lag som gör det möjligt att genomföra det här försöket. Det är det som vi har ställt oss bakom, och det har som naturlig följd haft att vi krävt en diskussion med Socialdemokraterna på riksnivå. Jag tycker att det är fullt naturligt.

Anf. 68 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Fru talman! Mikael Johansson säger att han inte vill kommentera Annika Billströms yttrande. Samtidigt gör han en historieskrivning som går helt på tvärs mot det som Annika Billström oemotsagd har gett uttryck för under hela den tid som har gått sedan valet 2002. Min tolkning måste i så fall vara att Mikael Johansson anser att Annika Billström får med osanning.

Men i 121-punktsöverenskommelsen, som gäller makten på riksplånet, står det klart och tydligt att det ska införas trängselskatter i Stockholms stad. Socialdemokraternas ledare i Stockholms stad talar klarspråk och säger: Vi har fått avgiftsfrågan i vårt knä. Hon säger ordagrant:

Det är viktigt att se hur den här frågan har kommit i vårt knä. Det är viktigt att se vilka konsekvenser det får när rikspolitiker lägger sig i kommunalpolitiken och använder det som utpressning.

Miljöpartiet brukar tala om att man värnar det lokala självstyret och om att makten ska ligga så nära invånarna som möjligt. I det här fallet har man använt stockholmarna och invånarna i hela Stockholmsregionen som handelsvara i en uppgörelse om makten i Rosenbad. Ur demokratisk synpunkt tycker jag att det är både oroväckande och lite sorgligt att Miljöpartiet tydligen inte ser något problem i att man börjar blanda in kommunalpolitiska frågor i uppgörelser om makten i Sveriges riksdag och regering.

Anf. 69 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag kan i så fall bara hänvisa Martin Andreasson till mitt svar i den förra replikväxlingen med vederbörande. Jag har inget ytterligare att tillföra.

Anf. 70 BEATRICE ASK (m) replik:

Fru talman! Mikael Johansson sade i sitt inledningsanförande att det här var en milstolpe i svensk politik. Jag får väl säga att det snarare verkar vara ett stolpskott.

När man lyssnar till diskussionen om att Miljöpartiet nu ser till att leverera vad Stockholm vill, med allt vad det nu kan vara, känns det lite som att till och med Miljöpartiet försöker att slippa sitta med svarte-

petter. Jag förstår att ärendet är behäftat med så många brister och problem, men ni måste ändå faktiskt ta ansvar också för de här bristerna.

Jag vill gärna ställa några frågor. För det första: Tycker Miljöpartiet att massövervakning och registrering av medborgare är ett bekymmer?

För det andra har vi här tidigare diskuterat hur ni hanterar lokal demokrati och lokalt inflytande. Låt mig fråga: Tycker Miljöpartiet att det är rätt eller fel att göra riksdagen till transportkompani för regeringspropositioner? Jag känner verkligen en betänksamhet inför vart gräsrotsperspektivet tagit vägen när man inte lyssnar till och bekymrar sig över uppfattningar? I det här fallet handlar det dessutom om en hel region som har genomfört folkomröstningar och annat, så att vi verkligen vet hur folkviljan ser ut. Ändå driver Miljöpartiet med maktspråk igenom någonting som går stick i stäv mot vad människor vill.

Är det här något problem för Miljöpartiet, eller har jag missförstått vad ni ursprungligen står för?

Anf. 71 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Frågan om registrering handlar om att de som kör in och ut via tullarna ska registreras i avvaktan på om det blir några överklaganden av domar. Det här materialet kommer sedan att förstöras. Det är inte så att registreringen av att jag har kört en bil över tullarna en viss dag exakt vid en viss tidpunkt kommer att ligga kvar för tid och evighet. Registreringen bevaras bara under förutsättning att fallet på grund av överklagan fortfarande är under prövning.

Vad sedan gäller talet om transportkompani har vi i Sverige en lagstiftning där regionen eller kommunen inte kan ta initiativ till införande av en sådan här skatt utan det är Sveriges riksdag som beslutar i skattefrågan. Det är då ur demokratisk synpunkt naturligt för mig att ha den synen att vi ska leverera det som regionen eller kommunen önskar. Jag tycker att det vore märkligt om jag intog en annan ståndpunkt och sade att Miljöpartiet på riksnivå vill att det ska utformas på ett visst sätt, så att avgifter ska tas ut på Essingeleden eller vad det kan vara. Det är inte vår roll på riksnivå utan vi ska naturligtvis se till att detta ska genomföras så smidigt som möjligt enligt de önskemål som i detta fall kommunen har framfört.

Anf. 72 BEATRICE ASK (m) replik:

Fru talman! Det går ändå inte att komma ifrån att det här förslaget innebär att skapa möjligheter för ett försök i Stockholm med en trängselskatt. Ni kan inte komma förbi detta med hänvisning till att ni bara levererar något slags formalistiskt system, ifall någon nu skulle komma på det hela. Ärendet är ju påskyndat och pådrivet just för att det snabbt ska gå igenom, trots att inte ens Socialdemokraterna i Stockholms stad ville ha det, om man nu ska tro på det som Annika Billström sade i valrörelsen.

Vad sedan gäller registreringen tycker jag att du ska gå hem och läsa på propositionen och ärendet. Det är riktigt att man ska fotograferas när man åker in i och ut ur staden. Det finns en begränsning av hur länge den registreringen ska bevaras, men det är inte noga utrett och reglerat. Det gäller också ett material som är oerhört spännande och intressant för polisen.

När man läser ärendet finner man att det inte alls är otänkbart att polisen kommer att kunna använda uppgifter om hur den registrerade har åkt, har gjort och mycket annat. Man kan då fundera över om det inte vore rimligt att noga analysera det här och införa bestämmelser motsvarande de som man har på andra områden. Är det så att vi nu med massövervakning av medborgarna ska ha ytterligare en registrering av vårt privatliv, som kan användas av polis och andra som kan tycka att det här är intressant? Bör man inte se till att riksdagen först reder ut detta ordentligt? Det går inte att smita ifrån den frågan, och den finns i det här ärendet.

Anf. 73 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag har som sagt förklarat att vi inte har någon annan avsikt från vårt partis sida än att registreringen enbart ska bevaras för det fall att det blir överklagan. Det är först då uppgifterna ska användas. Inga andra tillfällen ska ges vare sig polis eller några andra.

Det upprepas vidare gång på gång att det här var fråga om ett vallöfte från Socialdemokraterna före valet men att det efteråt sades något annat från Socialdemokraterna. Men det är väl så med alla uppgörelser som görs mellan olika partier. I det ena fallet får vi från Miljöpartiets sida säga: Det här är en åsikt som vi inte tycker är okej, men i en samverkan måste vi ta ett ansvar och acceptera den.

I det här fallet har majoriteten i Stockholms stads fullmäktige önskat sig systemet. I dag kommer vi att kunna besluta att göra det möjligt för den majoriteten att genomföra ett försök som sedan följs av en folkomröstning där Stockholms kommuns invånare får säga sitt huruvida de vill ha detta i fortsättningen eller inte. Det tycker jag är en milstolpe. Huruvida det blir ett stolpskott eller en ”stramare” rätt upp i krysset får Stockholms folk säga sitt om.

Anf. 74 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Den fråga som jag vill uppehålla mig kring är själva demokratiperspektivet. Miljöpartiet säger här att det i vissa fall är jätteviktigt med folkomröstningar och att folkomröstningar ska ske innan man fattar beslut. Just i den här frågan driver Miljöpartiet en fråga om folkomröstning efter att man har infört trängselavgifter. Det fanns också partier som hade som ett vallöfte att inte införa trängselavgifter. Med tanke på det synes det ytterst märkligt.

Den statistik som jag läste upp visar på att det här är en exceptionellt sammanflätad region. Det innebär att människor rör sig över kommungränser i mycket hög utsträckning. Hur ser Mikael Johansson och Miljöpartiet just på den problematiken? Det finns väldigt många människor som blir berörda som inte har en chans att påverka beslutet.

Jag skulle vilja höra hur Miljöpartiet ser på demokratiperspektivet. Det är en oerhört viktig frågeställning att diskutera i dessa dagar när politikernas legitimitet och väljarnas förtroende står i fokus. Varför har ni valt denna hanteringsordning?

Anf. 75 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det här systemet är inte så spritt i världen, så det är svårt att se något liknande system mer än i ett antal städer – London, Singapore.

Genom att genomföra ett fullskaleförsök kan medborgarna få uppleva vad det innebär. Det kan vara att köerna minskar, vilka fördelar det ger för varje enskild som trafikerar våra vägar och vilka andra resmönster de tvingas till. Med utgångspunkt i det måste de känna om det är rimligt och rätt, om de kommer fram snabbare, vilka fördelar det för med sig, om det är några nackdelar med systemet, till exempel att man tvingas ta bussen och så vidare. Det är huvudsyftet.

Det är högst demokratiskt, anser jag, att det genomförs en folkomröstning i Stockholm för de medborgare som är berörda av systemet, i direkt anslutning till att systemet upphör. Det tycker jag är alldeles utmärkt ur demokratisynpunkt. Det är det vi eftersträvar. Vad söndagen senast gav vid handen är snarare att det borde vara en folkomröstning om den grundlag som eventuellt kommer att diskuteras i helgen.

För oss är det mycket viktigt. Vi har ett syfte. Detta ska prövas fullskaligt och sedan blir det en folkomröstning. Sedan vet vi om man kommer att fortsätta med det här systemet i Stockholm eller inte.

Anf. 76 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Då vill jag också veta hur Miljöpartiet kommer att förhålla sig till resultatet av folkomröstningen. Ni skriver också i yttrandet att ni ser möjligheter att väga in regionala perspektiv. Hur kommer ni att hantera den möjligheten för kommunerna? Vi driver från Folkpartiets sida att alla kommuner ska kunna hålla folkomröstningar. Är ni beredda till det och är ni beredda att lyssna?

Börje Vestlund sade i remissdebatten den 30 april: "Naturligtvis hade vi socialdemokrater önskat oss en annan ordning när det gäller trängselavgifter. Vi hade självklart velat bygga ut kollektivtrafiken först och sedan införa trängselavgifter. Det hade enligt vårt förmenande varit en bättre ordning för detta." Vi har också hört Karin Svensson Smith anföra att de inte heller ansåg att det är en bra ordning. Vänsterpartiet hade också velat bygga ut kollektivtrafiken först och vidta andra infrastruktur-satsningar.

Min följdfråga till Miljöpartiet är: Är det ni som hela vägen har blockerat möjligheterna att satsa på kollektivtrafik och se till att infrastrukturen kommer på plats? Till syvende och sist är det framför allt de lågavlönade, kvinnorna och barnfamiljerna som drabbas av den här typen av beslut.

Detta är mina frågor till Miljöpartiet. Den ena är demokratifrågan. Den andra gäller konsekvenserna av beslutet: Är det ni som har blockerat möjligheterna i förhandlingarna på riksnivå och stoppat de satsningar som borde ha gjorts för länge sedan och inte minst nu?

Anf. 77 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! De satsningar som sker på kollektivtrafik inom regionen är naturligtvis en fråga för stockholmarna och inte för riksdagen eller dess rikspartier. Självklart är det så att SL på uppdrag av kommuner lägger ut den busstrafik som är. Det är väl ganska känt att Miljöpartiet i bland annat Stockholms läns landsting har haft ökade satsningar på kollektivtrafik på sina valmanifest. Nu får vi en möjlighet att göra det i samband med försöket. Vi kommer att öka busstrafiken så att människor ska kunna välja andra sätt och andra tidpunkter att ta sig fram.

Självklart är det så för oss på riksnivå att en folkomröstning ska respekteras. Blir det ett ja fortsätter rimligtvis försöket, om nu Stockholms stad önskar det. Om Stockholms kommuns invånare säger nej är det min uppgift på riksnivå att se till att vi inte stöttar en fortsättning med systemet. Det är ganska naturligt.

Är det så att de vill rösta i Solna är det givet att de får göra det. Det är upp till kommunpolitikerna där att ta det beslutet, om de vill genomföra en folkomröstning. De har den möjligheten nu när systemet kommer att sjösättas. De kan göra det på ungefär motsvarande sätt som Stockholms stad, det vill säga valdagen 2006.

Anf. 78 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Det ska bli intressant att se Mikael Johansson plädera för miljöavgifter eller vad det nu kan vara i Örebro, det som han nu kallade stolpskott. Det är skillnad om ett stolpskott går in eller ut. Det kommer vi ihåg från Anders Svenssons skott mot Senegal en gång i tiden.

Börje Vestlunds sätt att beskriva Folkpartiets politik är inte korrekt. Nu fick jag så kort tid på mig, så jag har inte tid att läsa in detta. Det står på sidan 16 i utskottsbetänkandet: "Folkpartiet anser att miljöstyrande åtgärder i trafiken inte är en skatt utan en avgift som därför inte kan beslutas i riksdagen utan på lokal nivå. Varje kommun som så önskar skall ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökat nyttjande av kollektivtrafik och att begränsa biltrafiken."

Fru talman! Vi måste reda ut vad som är majoritetsförhållandena. Det finns ett yrkande från Vänsterpartiet som enligt mitt sätt att se står i absolut motsatsställning till regeringens förslag. Man kan inte både stödja regeringens förslag och Vänsterpartiets yrkande. I regeringens förslag är det en skatt. Men den motion som heter Sk35 innehåller att man ska ha en helt annan struktur på detta, lokala avgifter. Det går bara inte ihop. Jag förstår inte hur propositionsordningen ska bli om det yrkandet kvarstår. Det är för mig obegripligt. Det måste redas ut för riksdagen om detta yrkande kvarstår. Det finns bara en punkt, och de här yrkandena är absolut motstridiga enligt mitt förmenande.

Jag vädjar till talmannen: Vi måste klara ut om detta yrkande kvarstår eller inte.

Anf. 79 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det är klart att det ska redas ut. Propositionen har beretts i skatteutskottet. Det finns ett betänkande. Till betänkandet har yttranden lämnats från flera andra utskott. Vi står bakom förslaget i betänkandet och tänker stödja det. Det har majoriteten i den här kammaren bakom sig. Jag kan glädja er med att vi kommer att stödja det.

Sedan menar vi att det för framtiden vore rimligare att man beredde de här frågorna på ett annat sätt. Det tycker jag att den här debatten har visat med all önskvärd tydlighet. I linje med Ansvarskommitténs betänkande och subsidiaritetsprincipen och så vidare bör riksdagen hålla sig till de principiella frågorna. Det som bättre beslutas på kommunal och regional nivå ska hanteras där.

Av den anledningen lade vi fram en kommittémotion som är under-tecknad av ledamöter i konstitutionsutskottet, skatteutskottet och trafik-

utskottet. Den har diskuterats och godkänts av vårt förtroenderåd. Motionen är inlämnad, och det är den jag yrkar bifall till.

Det har hänt ett antal gånger – och jag antar att också Folkpartiet har varit med om det – när man samarbetat med andra partier att man väcker en motion om en principiellt viktig fråga och stöder den, men när den faller står man bakom den majoritetskonstellation som man ingår i inom ramen för regeringssamarbetet.

Anf. 80 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Detta är ingen vänsterpartikongress eller miljöpartikongress. Detta är Sveriges riksdag, och vi ska fatta beslut i den. Om de fyra borgerliga partierna i en förberedande votering skulle rösta för Karin Svensson Smiths motion kommer det alltså att finnas majoritet för den ifall den ställs mot förslaget i skatteutskottets betänkande. I det läget kommer regeringens förslag att falla.

Det är inte oväsentligt hur vi hanterar detta, och vi måste i denna riksdag absolut veta vad det är vi röstar om. Detta är inte någon partikongress. Detta är Sveriges riksdag. Vi måste veta hur ni kommer att rösta i den här frågan. Nu kan man inte veta det. Eftersom Karin Svensson Smiths motion kvarstår kan beslutet bli precis hur som helst. Ingen kan veta hur det blir, inte ens Socialdemokraterna och inte Miljöpartiet. Ni måste inse att ingen kan veta detta.

Anf. 81 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Förutom i skatteutskottet har frågan varit uppe till diskussion också i trafikutskottet, justitieutskottet och konstitutionsutskottet. I trafikutskottet värdjade jag till andra partier att skriva ihop sig kring det här, för även om vi hade delade meningar om propositionen hade vi i långa stycken gemensamma uppfattningar om vad beslutsordningen borde ha varit, vilka förändringar som borde ske i grundlagarna. Men vi hittade ingen majoritet i mitt utskott, och därför har jag förutsatt att ni kommer att framhärda i era egna förslag.

Jag anmälde frågan till gruppmötet i går, men frågan är ju inte alldeles given. Jag kan förstå det om ni nu ändrar uppfattning. I utskottet fanns dock ingen annan uppfattning, utan där hävdade var och en att man borde berett frågan på annat sätt. Vi har menat att man för framtiden borde se över regeringsformen, men självklart står vi bakom förslaget i skatteutskottets betänkande.

Anf. 82 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag blir inte på något sätt klokare av det Karin Svensson Smith säger. Jag menar att om voteringsordningen blir sådan att Karin Svensson Smiths yrkande kvarstår till huvudvoteringen, vilket är fullt möjligt, då kan det bli majoritet för den, och det tror jag inte att Karin Svensson Smith önskar. Om Vänsterpartiet stöder sin egen kommittémotion finns i denna riksdag ingen majoritet för regeringens och skatteutskottets förslag. Därför måste detta redas ut mycket noggrant, och jag värdjar till skatteutskottets ordförande att göra det.

Kommer Vänsterpartiet att stödja sin egen kommittémotion eller inte? Detta är ingen partikongress. Detta är Sveriges riksdag, och vi kan inte ha det på det här sättet.

Anf. 83 PER ROSENGREN (v):

Fru talman! Karin Svensson Smith har företrätt Vänsterpartiet i den här frågan, och i skatteutskottet har vi ett särskilt yttrande i frågan.

Man skulle av debatten kunna få uppfattningen att det är Vänsterpartiet som står bakom yrkandet på bifall till motionen. Så är icke fallet. Det är Karin Svensson Smith som yrkar bifall till motionen. Vänsterpartiets riksdagsgrupp yrkar fullt ut bifall till förslaget i betänkandet, med det särskilda yttrande som finns där, och yrkar alltså inte bifall till motionen.

Anf. 84 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Om man tittar över sakfrågan lite grann ser man att vi nu fått ett klargörande från Per Rosengren som innebär att Vänsterpartiets talesman i den här debatten inte har företrätt Vänsterpartiet. Därför är det nu alldeles uppenbart att det finns en klar majoritet för regeringens förslag, därest alla partier röstar som de avser att göra. Det betyder att majoritetsfrågan kommer att klargöras och avgöras i en enda votering.

Vi avser självfallet inte stödja Karin Svensson Smiths motion, även om den i och för sig skulle ligga väldigt nära andra partiers ståndpunkt. I stället kommer vi naturligtvis att stödja vår egen reservation. Därmed går denna eländiga skatt igenom.

Anf. 85 PER ROSENGREN (v) replik:

Fru talman! Jag vill bara säga att Karin Svensson Smith i övrigt företrätt partiet på ett utmärkt sätt i den här frågan. Men varje ledamot har naturligtvis rätt att yrka bifall till motioner. Det kan verka lite underligt att man gör det just när man företräder partiet, men det är inte helt ovanligt att man yrkar bifall till motioner som man själv författat.

Anf. 86 ARNE KJÖRNSBERG (s):

Fru talman! Det senaste replikskiftet har klargjort precis det som Gunnar Andrén efterlyste. Jag begärde ordet före det replikskiftet för att klara ut läget så att vi ska veta, precis som Gunnar Andrén sade, hur majoritetsförhållandet är.

Det finns ytterligare ett tillvägagångssätt, nämligen att yrkandet om bifall till motionen tas tillbaka. Men jag ska inte använda denna talarstol till att argumentera för det. I och med Per Rosengrens deklaration är det fullständigt klart hur majoritetsläget är i den här frågan.

Anf. 87 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Fru talman! Jag vill tacka skatteutskottets ordförande för klargörandet att det finns en majoritet för skatteutskottets förslag. Det var ju till för några ögonblick sedan väldigt oklart, men det har vi nu fått klargjort.

Låt mig avsluta med att säga att jag tycker att den debatt som vi haft i formfrågan inte varit värdig Sveriges riksdag. Det måste man säga. Det anstår inte Sveriges riksdag att det i en sådan här viktig debatt – när man inför en ny skatt, något som enligt mitt förmenande egentligen inte skett sedan 1959 – inte föreligger bättre beredning, att vissa partier och deras ledamöter inte kan stå för sina åsikter och att man inom vissa partigrupper inte riktigt har klart för sig konsekvenserna av sina yrkanden.



Det kan möjligtvis ske på en FPU-kongress – vilket jag varit med om – men inte här.

Prot. 2003/04:129  
16 juni

Anf. 88 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Fru talman! Här får vi veta något om FPU-kongressen, men det är väl knappast riksdagens debatter avsedda för.

I övrigt har jag, fru talman, ingenting att tillägga i frågan.

*Trängselskatt*

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 10 §.)

## 9 § Transportinfrastrukturen 2004–2015

*Transport-  
infrastrukturen  
2004–2015*

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2003/04:TU10

Transportinfrastrukturen 2004–2015 (prop. 2003/04:95 och framst. 2003/04:RRS3).

Anf. 89 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Vi ska nu debattera transportinfrastrukturen under åren 2004–2015. Dels kommer vi att behandla propositionen *Utökade plane-ringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015* samt Riksrevisionens styrelses framställan angående länens infrastrukturplanering. I betänkandet behandlas också 610 motioner.

Jag vill i det sammanhanget säga att ett stort antal av kammarens le-damöter har passat på att väcka motioner med anledning av förslaget om transportinfrastrukturen, vilket vi från trafikutskottet tycker är glädjande.

När det gäller utgångspunkterna för infrastrukturen konstaterar utskottet att de övergripande transportpolitiska målen ligger fast. Fortfa-rande är det av hög relevans att säkerställa en samhällsekonomiskt effek-tiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Detta utgör naturligtvis den centrala utgångspunkten för åtgärderna i transportinfrastrukturen. I detta sammanhang kan det vara bra att på-minna om utskottets tidigare ställningstagande att arbete med att utveckla de transportpolitiska målen måste drivas vidare, om inte annat för att underlätta resultatuppföljning.

Infrastrukturplaneringen har en central betydelse för transportsyste-mens utveckling och för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen utifrån det uppföljningsarbete som skett om planeringssystemets legitimi-tet och relevans. Det är en förutsättning för en fortsatt utveckling av planeringssystemet.

Fru talman! Utskottet anser att regeringens förslag till utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar på sammanlagt 149,8 miljarder kronor för perioden 2004–2015 möjliggör en kraftfull modernisering och ut-veckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Det är med tillfredsstäl-lelse vi ser att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar priori-teras under perioden.

Utskottet anser att det är en god avvägning mellan olika typer av åtgärder. De transportpolitiska delmålen och de samhällsekonomiska bedömningarna ligger till grund för den fastställda långsiktiga planeringen och strategierna som totalt omfattar 381,5 miljarder för perioden 2004–20015.

Vi har i utskottet också behandlat frågan om alternativ finansiering av vägar och järnvägar. Jag anser att det redan finns möjligheter till alternativ till den traditionella anslagsfinansieringen. Det är dock viktigt att prioriteringarna i de fastlagda planerna följs.

Slutligen har vi i utskottet behandlat ett stort antal motionsyrkanden som främst berör upprustning och utbyggnad av särskilt utpekade vägar och järnvägar i form av satsningar på särskilda regioner. Det stora antalet motioner som behandlar förslag av denna typ visar på ett stort engagemang för upprustning och utbyggnad av infrastruktur i olika delar av landet. Vi konstaterar att många av dessa angelägna projekt nu kan förverkligas.

Enligt den rollfördelning som framgår av det transportpolitiska beslutet från 1998 bör riksdagens roll i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen samt fastställa de finansiella ramarna. Enligt utskottet betyder detta att vilka åtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag. Berörda motioner avstyrks följaktligen. Till detta betänkande har fogats 13 reservationer och två särskilda yrkanden.

Fru talman! Därmed kan vi låta debatten ta sin början.

Anf. 90 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Vi ska i dag ta ställning till transportinfrastrukturen för åren 2004–2015. Det är ett stort och viktigt ärende. Det är glädjande att se att vi också har statsrådet här i kammaren. Det har vi inte varit alltför vana med genom åren. Men det är en klar framgång.

Detta är ett ärende som har hanterats under mycket lång tid. Regeringens och stödpartiernas senfärdighet med att komma fram med konkreta förslag i denna kammare kan knappast belysas bättre än när vi har detta betänkande på vårt bord. Jag ska undvika att göra en lång redogörelse för hur detta betänkande har krupit fram i departementskorridorer allt medan den svenska infrastrukturen har ropat på konkreta åtgärder. Men nu är vi här. Frågan som hela svenska folket kan ställa sig är: Vad har vi fått?

Dagens betänkande inleds med ett kapitel som heter Övergripande frågor och utgångspunkter. Utskottets majoritet finner inga skäl att tillstyrka några motioner utan avstyrker i vanlig ordning alla.

Moderata samlingspartiet har i en reservation i den delen, reservation nr 1, redogjort för att bristerna i en fungerande infrastruktur är ett hinder för en fungerande tillväxt. Det leder till en utebliven tillväxt i våra storstäder likaväl som en utarmning av glesbygden. Vi ser detta konkret i dag. Stockholm stagnerar, och glesbygden dör ut.

Det har väl knappast undgått någon i denna kammare att det finns ett behov av att få fram infrastrukturinvesteringar i hela vårt land. Det finns skäl att återkomma till det flera gånger under dagens debatt. Jag ser fram emot detta.

När vi nu läser utskottets vänstermajoritets ställningstagande i den här delen i betänkandet och ser vad de har för framtidsvisioner kan vi konstatera att trots att vi har väntat alltför länge på betänkandet så får svenska folket fortsätta att vänta på konkreta förslag.

När det gäller de transportpolitiska målen konstateras att ett arbete pågår med sikte på att det ska lämnas en transportpolitisk proposition under nästa år. Jag hoppas att den kommer.

När det gäller kombinerade transporter inväntas förslag från den kommitté som regeringen tillsatt som heter Godstransportdelegationen. Jag hoppas att förslag kommer.

När det gäller transportgrenarnas kostnadsansvar konstaterar utskottet igen att man avser att beakta dessa frågor vidare i regeringens fortsatta handläggning efter vad Vägtrafikskatteutredningen kommer fram till. Jag hoppas att det kommer förslag.

När det gäller kollektivtrafiken förutsätts att regeringen återkommer till riksdagen med förslag som grundar sig på Kollektivtrafikkommitténs redovisning. Jag hoppas att det kommer förslag.

Fru talman! Det är bra att man arbetar med frågor. Men man kan väl tillåta sig att undra om det är så här svenska folket har tänkt sig att vårt land ska styras. Utredningar tillsätts. När de lämnar sina förslag fastnar de på något departement där de säger att man arbetar med frågan. Det är mycket ord men lite verkstad.

Fru talman! När det gäller planeringssystemet välkomnar Moderata samlingspartiet att man har för avsikt att detta instrument ska förändras och utvecklas. Dagens planeringsprocess är alltför statisk. Här finns det säkert mycket att göra för framtiden. Vi välkomnar förslaget om en årlig uppdatering av åtgärdsplanerna och att de underställs riksdagen. Därmed säkerställs att riksdagen också kommer att få inflytande i dessa frågor.

Vidare anser vi i reservation nr 2 att principerna för lokal och regional medfinansiering i olika infrastrukturprojekt behöver tydliggöras. Det finns i dag stora skillnader mellan olika projekt vad gäller medfinansieringsgrad. Detta leder till att vi riskerar att få stora konflikter på längre sikt. För mig är det inte tänkbart att vi ska ha en finansieringsgrad för infrastrukturprojekt i exempelvis Stockholm med stor medfinansiering och att det i andra delar i andra stora städer ska vara en annan finansieringsgrad med mycket lägre medfinansiering.

Lokal och regional medfinansiering kan också leda till att lokalt och regionalt prioriterade projekt genomförs framför lägre prioriterade projekt. Det är naturligtvis bra. Det är viktigt att spelreglerna är desamma över hela landet. Det gäller inte minst för att undvika misstankar om att medfinansieringsgraden är en fråga som avgörs på regionalpolitiska grunder.

Fru talman! När det gäller planeringsramarna har Moderata samlingspartiet redovisat sitt ställningstagande i reservation nr 8. För oss moderater är väl utbyggd infrastruktur en grundförutsättning för att vardagsliv och arbetsliv ska fungera, för att företag ska kunna växa, för en god utveckling av vårt land och alla våra invånare och för att välfärd ska kunna skapas och tryggas.

Det är nu tydligt att den politik som förs av regeringen i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet inte kommer att resultera i en infrastruktur som svarar mot de behov som finns i samhället. För det första

innebär regeringens förslag att anslagen till järnvägssatsningar ökar kraftigt trots att de största behoven enligt regeringens egen utredning i Gods-transportdelegationen främst ligger inom vägsektorn.

För det andra finns det en lång rad objekt på såväl det nationella som det regionala vägnätet som är angelägna såväl från samhällsekonomiska som trafiksäkerhetsmässiga synpunkter men som inte ryms inom den föreslagna planeringsramen. Vi anser att det är av allra störst vikt med en fortsatt utbyggnad av vårt motorvägsnät inriktad på en motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna samt ett fullföljande av svenska åtaganden i den nordiska triangeln. Även de särskilda trafikproblem som kan observeras i storstadsområdena måste åtgärdas snarast i syfte att skapa ett förbättrat trafikflöde, minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet och högre livskvalitet för medborgarna. Det är inte på det sätt som vi hörde tidigare i debatten i dag som trafikproblemen ska lösas, genom trängselskatter. Utöver de saker som jag nu har nämnt finns det naturligtvis ett stort antal andra projekt som är angelägna.

För det tredje är ramen för drift och underhåll även enligt regeringens egen myndighet Vägverket otillräcklig för att långsiktigt säkra standarden på vägnätet. Mer resurser krävs för att säkra standarden på våra vägar. Det är vad vi moderater anser.

För det fjärde, angående järnvägsinfrastrukturen, anser vi att bristerna i tillförlitlighet är den spårbundna trafikens största problem. För att utvecklas till ett verkligt alternativ till vägtransporter måste tågtrafikens tidshållning förbättras. Det gäller för såväl gods- som persontrafik.

För det femte anser vi att infrastrukturprojekt med stora kostnadsökningar bör omprövas eftersom de senaste årens erfarenhet har visat att flera stora projekt blivit betydligt dyrare än beräknat.

Sist men inte minst vill vi fästa uppmärksamheten på att det fortfarande saknas finansiering till den av regeringen föreslagna satsningen, vilket ganska tydligt undergräver förtroendet för infrastrukturpolitiken i vårt land. Vi anser att regeringen har en skyldighet att återkomma med ett nytt förslag till ekonomisk planeringsram för investeringar som nu har presenterats.

Fru talman! Man kan sällan sia och veta någonting om framtiden, men man kan lära sig av historien. När det gäller lärdomen av historien vad gäller planeringsramar för infrastrukturen är det ingen trevlig erfarenhet. När man tar del av resultatet av hur vägplaner har fastställts och sedan får se hur utfallet har blivit, det vill säga hur mycket som egentligen förverkligats, blir man minst sagt besviken.

Om man ser på vägplanerna för exempelvis Västsverige så kan man konstatera att man 1959 var stolt när man gjorde en vägplan med ett anslag på 20 miljarder kronor. Vad blev resultatet? Ett utfall på 56 %.

Man var stolt när man fastställde en vägplan 1970 på 92 miljarder. Vad blev resultatet? Ett utfall på 34 %.

Man var stolt när man fastställde vägplanen för 1975 på 23,4 miljarder. Vad blev resultatet? Ett utfall på 52 %.

När nästa generations politiker står här i kammaren i en framtid är risken inte bara överhängande utan dessutom trolig att någon kan fortsätta att använda mitt anförande och konstatera att regeringen och majoriteten i utskottet var stolta år 2004 när de fastställde planeringsramarna men att utfallet blev någonting helt annat.

Fru talman! En sak kan vi från Moderata samlingspartiet lova svenska folket. Det är att vi noga kommer att följa hur utfallet i de planeringsförslag som nu ligger framför oss kommer att bli.

Det finns några saker som är helt avgörande som tillväxtens katalysatorer. Det är kompetensutveckling och bra kommunikationer. Det borde inte råda någon delad mening om detta i denna kammare men tyvärr får vi nog konstatera att den majoritet som i dag sitter har missat denna realitet.

Det finns byggprojekt som är i gång i dag. Det är bra, och det tackar vi statsrådet och ansvariga för. Men frågan är om vi kan känna oss nöjda när vi ser att byggprojekt som planerades redan 1959 som exempelvis etappen på riksväg 40 öster om Borås och som skulle vara klar senast 1967 håller på att byggas 2004. Kan man vara nöjd med detta? Den vägsträckningen bestämdes redan innan jag var född. Jag står här i kammaren 43 år gammal, och nu byggs den. Det är ingenting som vi kan vara stolta över.

Frågan är varför det kan vara så enkelt att göra planeringsramar och sedan inte tillnärmelsevis fullfölja vad som har sagts. Jag tillåter mig att fundera lite fritt i den delen. Kan det manne vara så att det finns statsråd som lovar vitt och brett för att göra sig populära och att sedan efterträdaren inte känner sig ansvarig för tidigare ställningstaganden utan vill lova nya saker att bli ihågkommen för? När det gäller löften om att Norrbotten ska byggas kan jag inte undgå att tänka att det är någon som vill bli ihågkommen. Men saken är säker utifrån mina perspektiv. Om spaden sätts i backen för det projektet blir inte minnet det som man har tänkt sig att det ska bli. Det är någonting helt annat som kommer att stå på den runstenen.

Någonting är fel, och det måste bli en bättring. Det är många saker som hjärtat är fullt av, fru talman. Jag ser att tiden går. Det är mycket som jag skulle vilja ta upp i detta anförande, men det finns ingen möjlighet om jag ska ge mig i dag.

Jag skulle kunna hålla ett anförande som höll på hela dagen om jag tog upp frågor om hur situationen är för det enskilda vägnätet i vårt land och underhållet och hur det även fortsättningsvis kommer att erodera.

Jag skulle kunna tala hela dagen om situationen på järnvägen. Vi kan ena dagen se hur man river upp sidospår och andra dagen konstaterar att man måste bygga nya spår i stället för dem som man nyligen har rivit upp. Detta på grund av att det inte finns någon framförhållning.

Jag skulle kunna tala hela dagen om behovet av att pröva PPP-projekt i Sverige för att dra lärdom av de erfarenheter detta kan ge och för att vi ska få fram viktiga infrastrukturprojekt i förtid.

Jag skulle kunna tala hela dagen om varför det är så viktigt att vi får gehör för vår reservation 13 om Europaklassning av riksväg 45. Det är värt en lång diskussion, men tid finns inte.

Tiden finns inte, men en sak är klar: Moderata samlingspartiet arbetar och kommer även fortsättningsvis att arbeta aktivt med och följa dessa frågor. Jag sade tidigare i mitt anförande att vi har mycket att lära av historien, och ytterligare en sak som vi lärt oss är att vänsterpolitiken inte gagnar en utveckling av landets infrastruktur. Därmed kan vi göra någonting åt detta i framtiden – historien är nyttig ibland; det står klart. Vi kan dra lärdom av detta inför valet 2006, då inte bara vi här i kammaren utan

hela svenska folket kommer att få en möjlighet att få en regering som sätter värde på en fungerande infrastruktur för vårt land.

Fru talman! Jag vill avslutningsvis deklarerat att vi moderater givetvis står bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall i vanlig ordning endast till vår första reservation i betänkandet, reservation nr 1.  
(Applåder)

Anf. 91 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Fru talman! Vi startar med yrkanden så att vi inte glömmer det. Naturligtvis är det likadant här: Vi står bakom alla egna reservationer och dem vi har tillsammans med andra partier, men jag yrkar bifall bara till reservation nr 13 som handlar om Europavägsklassningen och ber att få återkomma till den lite senare i mitt anförande.

Jag tror att jag redan förra gången vi hade denna diskussion använde mig av ett uttryck som jag en gång fick på en kongress av en trafikledare i Värmland. Han sade att välfärd är att färdas väl. Jag tror att det är viktigt att säga det många gånger till oss som sysslar med trafikpolitik och med infrastrukturen i landet, kanske inte först och främst till regeringen och ministern: När vi talar om infrastrukturen handlar det om att färdas väl, också på välfärdens sida här.

Så började han alltså sitt inlägg. Men vad menade han när han tog upp detta? Jo, det var en information till oss politiker om vägnarnas betydelse för transportnäringen i Sverige.

Nu kan man kanske säga samma sak om både järnvägsnät och fungerande flyg- och båttrafik, men det handlar inte om det i dag. Och även om det inte heller är med sticker jag också in, fru talman, för att få en helhet i vad vi i dag ska tala om, att IT-utbyggnaden ingår i infrastrukturens helhet för hela landet. För oss som vill vara med och bygga infrastruktur inte bara i storstäderna utan så att hela Sverige ska kunna växa, leva och bebos är också IT-utbyggnaden som ligger i vägdiket en viktig sak, inte minst för företagsklimatet och livsbetingelserna i hela Sverige.

En väl fungerande infrastruktur vad gäller väg och järnväg är dagens debattämne. Detta är förutsättningen för Folkpartiet liberalernas devis Hela Sverige ska brukas. Det är ett grundfundament i vårt partiprogram som heter Bo där du vill.

Det tog tyvärr många år, ja, alltför många år, för den sittande regeringsmajoriteten socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister att komma till skott, komma överens och presentera en infrastrukturproposition. Jag drar mig till minnes sex år som jag suttit här i riksdagen. Även om jag inte satt i utskottet förra perioden fick jag vara med många gånger vid diskussioner liknande den i dag. Det är sex förlorade år, enligt min åsikt.

När den sedan äntligen kom vid årsskiftet 2003/04 var den enligt Folkpartiets syn för feg för Sveriges utveckling, speciellt i inledningskedet, och innehöll satsningar av politisk karaktär i 15-miljardersklassen – jag menar naturligtvis Norrbotniabanan. Den räddar regeringsmakten men motverkar företagsklimatet och möjligheten till snabba infraåtgärder i de hetaste tillväxtområdena för att rädda investeringar – till exempel i träindustrin, denna viktiga industri som med sina kringverksamheter till stor del handlar om transporter och som tillför landet 120 miljarder årligen. Här handlar det i första hand om tre transportslag: lastbil, tåg och båt.

Vi tar vägnätet igen. Sveriges vägnät är i bedrövligt skick i många betydande vägområden. Jag tar ett litet exempel. Från Dalsland via Värmland till Dalarna, Jämtland och Härjedalen är tjälens vårens och vinterns spöke, innebärande avställda lastbilar och avstängda vägar i fem–tio veckor. Dessa vägar går där landets bästa virke borde transporteras till industrin – en fara och en skandal i ett land så beroende av sin träindustri. Nu måste tjälsäkringens intensifieras snabbt!

Träindustrins problem ligger faktiskt mycket nära även storstaden. Jag gjorde själv nyligen ett besök i Hallstavik. Att köra bil från Norrtälje till Hallstavik är förenat med livsfara på de vägar där man möter dessa timmerbilar på väg till den stora industrin i Hallstavik, och det är inte många mil utanför Stockholm vi nu talar om.

Och så kommer vi då åter in på just problematiken med även storstäderna. Kanske även vi som bor i svensk gles- och landsbygd måste vara ärliga och påstå att här finns de största problemen. Även om vi i dag har fått lyssna till en många timmar lång debatt om hur man kan lösa ett problem på ett sätt som ju inte var tilltalande måste vi väl ändå konstatera att kringlederna kring storstäderna inte har byggts ut som de borde – återigen alltså en viktig investering som är försenad.

Jag återkommer också till Europavägarna i Sverige som går mot de nordiska huvudstäderna – den nordiska triangeln, som Jan-Evert Rådström sade, där både vägar och järnvägar ingår. Här har vi E 6 och E 18 där många avsnitt är i ett bedrövligt skick för att stå under beteckningen Europaväg. Europavägar som korsar landet, som E 20 och E 22 mot södra Sverige, har behov av stora ut- och ombyggnader snarast.

Nu kommer jag till den väg jag avsåg i samband med bifallsyrkandet till reservation 13. Jag kommer ihåg att statsrådet Ulrica Messing – eller vi kanske ska kalla henne kommunikationsminister eller infrastrukturminister i dag – och jag hade en debatt för ungefär ett år sedan där vi diskuterade riksväg 45. Jag hoppas att vi åter kan ta den debatten i dag. Vi hittade då gemensamt på ett nytt namn på vägen, och jag vill fortsätta att hävda att den är Sveriges Broadway. Jag tycker att det är en skamfläck för regeringen att denna Broadway i Sverige, från Göteborg till Karesuando, inte är Europaväg som den är i hela övriga Europa, samt att den ser ut som den gör från Göteborg till Karesuando. En och annan kilometer är kanske godtagbar, men det är inte mycket.

Vi måste ta en diskussion i det här huset, i riksdagen, om att 45:an måste bli Europaväg, att 45:an måste tas på allvar, att 45:an måste rustas upp – 45:an som sträcker sig över hela landet och som korsar alla andra Europavägar.

Så till järnvägen. Järnvägstrafikens betydelse för varutransporter och punktliga persontransporter kräver också snabbare åtgärder än vad regeringen nu presenterar. Folkpartiet anser att getingmidjan och cityspåret i Stockholm samt stora satsningar i Göteborgsområdet och övriga Västra Götaland, både när det gäller vägar och järnvägar, måste starta omgående. Vi tänker på Västlänken i Göteborgsområdet.

Hur? Jo, här kommer skillnaden. Vi som vågar tro på alternativa finansieringar. I stället för att bara se svårigheter med alternativa finansieringar skulle vi snabbt kunna underlätta undermålig infrastruktur genom att våga se möjligheterna i de alternativa finansieringarna. Infrastrukturpropositionen för 2004–2015 visar också på ett fortsatt regerande

av en majoritet som i onödan kommer att försena Sveriges tillväxt och därmed undergräva landets ekonomi, skapa ett dåligt företagsklimat och en fortsatt för stor arbetslöshet.

Folkpartiet står bakom många av de planerade infrastruktursatsningarna, dock ej, än en gång, Norrbottenbanan. Vi vill att dessa pengar ska användas till att bygga ut vägar och järnvägar via alternativa finansieringar. Lyssna på vad jag säger! De pengarna kan användas till att betala alternativa finansieringar för både vägar och järnvägar runt om i landet och därmed skapa bättre trafikmiljöer i både storstadsområden och övriga Sverige.

Med en annan majoritet i Rosenbad vore detta möjligt. Det anser vi i Folkpartiet. Vi vill alltid höja välfärden i Sverige för folket genom att vi har liberal tro på den enskilda individens företagsamhet. Då måste samhällsbygget av infrastrukturen, speciellt vad gäller väg och järnväg, vara i gott skick. Det är den huvuduppgift vi har när vi sitter i våra bänkar och på våra stolar i riksdag eller regering. Vi ska se till att det runt om i Sverige finns en väl fungerande infrastruktur.

Välfärd är att färdas väl var inledningen på mitt anförande. Så vill vi också från Folkpartiets sida sluta vår kritiska syn på framtiden för infrastrukturen i Sverige under åren 2004–2015 om ledningen utgörs av en regering i socialdemokratisk regim stödd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Anf. 92 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 10.

Sverige behöver av flera skäl en god infrastruktur. Vi bor i ett avlångt land som är glest befolkat, och vi är beroende av att våra företag kan exportera till södra Europa på ett effektivt sätt. Därför är det viktigt att staten satsar på vägar och järnvägar men även underlättar för sjöfarten och flyget. Kristdemokraterna ställer sig därför bakom en ökning av den totala ramen för investeringar i vägar och järnvägar 2004–2015.

Vi tycker ändå att en oproportionerligt stor del av ramen kommer att användas till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler, samtidigt som åtgärderna i väginfrastrukturen är otillräckliga. Vi anser att Norrbottenbanan, som Banverket inte ville ha med i denna plan, inte bör ingå i planeringen vid detta tillfälle.

Vi är bekymrade för de stora kostnadsökningar som andra järnvägsprojekt driver fram: Hallandsåsen, Botniabanan. Vi är för de här båda projekten, men ekonomistyrningen måste regeringen ta ett ansvar för.

Ett annat projekt som har blivit dyrare och dyrare innan det ens har börjat byggas är Citytunneln i Malmö. Vi har länge krävt alternativ till detta projekt, men regeringen, Vänstern och Miljöpartiet har inte lyssnat på oss.

Vi vill alltså behålla anslagen till järnvägsinvesteringar i enlighet med tidigare riksdagsbeslut, och vi vill att ökningen av den totala ramen i stället fördelas på åtgärder i väginfrastrukturen. Väginvesteringarna bör alltså öka med 4,9 miljarder kronor till totalt 47 miljarder, och ramen för drift och underhåll av vägnätet ska höjas med 1,3 miljarder till 88,3 miljarder.

Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Ambitionsnivån behöver



därför höjas på både kort och lång sikt. Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Regeringen uppvisar i dag en alltför stor tilltro till andra, mindre åtgärder i trafikmiljön.

Likasa måste trafikproblemen i storstäderna till stor del byggas bort genom nyinvesteringar på vägsidan.

Fru talman! Låt mig göra en personlig reflexion när det gäller Stockholm. De som bor i Stockholmsområdet är mycket väl medvetna om vad ordet kö innebär. Men människor som inte är så ofta i Stockholm tänker inte på det utan tycker att stockholmarna är bortskämda med den goda kollektivtrafiken och bra vägar.

Jag skulle åka från innerstan söderut en fredagseftermiddag för några veckor sedan. Jag försökte ge mig i väg så tidigt som möjligt på eftermiddagen för att slippa den värsta rusningstrafiken. Men det var för sent. Det tog en timme innan jag passerat Södertälje. Tre mil på en timme, ungefär. Det är alltså 30 kilometer i timmen. Det var först efter Södertälje som det var helt fritt från köer. Det här är någonting som pågår hela tiden.

I både Stockholm och Göteborg råder stor osäkerhet om framtiden för särskilt två projekt som skulle underlätta för den förbipasserande trafiken och minska den miljövidriga köbildningen. Det är alltså Förbifart Stockholm, och i Göteborg handlar det om en ny Göta Älv-förbindelse. Det behövs ökade resurser till Vägverket och länens planering för att de här investeringarna ska bli verklighet inom en överskådlig framtid.

Med hänsyn till samhällsekonomin, miljön och trafiksäkerheten anser Kristdemokraterna att utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln, alltså transportstråken mellan huvudstadsregionerna, ska ges en högre prioritet. På vägsidan ska en utbyggd transporttriangel innebära motorvägsstandard. Det ska vara målet. Såsom ett prioriterat infrastrukturprojekt bör också denna transporttriangel utvidgas till en ”nordisk rektangel” som tar hänsyn till den snabbt ökande efterfrågan på transporter mot de nya EU-medlemmarna runt Östersjön.

Den 1 maj i år blev Estland, Lettland, Litauen och Polen, med totalt 46 miljoner medborgare, medlemmar i Europeiska unionen. En del i den ambitionshöjning som Kristdemokraterna föreslår för vägutbyggnaden bör därför vara att infrastrukturen i sydöstra Sverige, i synnerhet E 22, förbättras med sikte på att skapa bättre transportförutsättningar gentemot övriga Östersjöregionen. Detta saknar vi i planeringen.

Sveriges inland får inte heller glömmas bort. Riksväg 45 är en viktig led för att människor ska kunna bo kvar, pendla till jobbet, driva företag och för att turister ska kunna hitta ut. Nu äntligen påbörjas bygget från Göteborg mot Trollhättan. Men många mil återstår att förbättra.

Ett starkt krav från inlandskommunerna är att få en Europaväg på kartan. Det är inte detsamma som motorväg men en ambition att höja standarden gradvis. Vi kräver att regeringen ansöker om namnbyte till Europaväg för riksväg 45. Vi stöder alltså reservation 13 i det avseendet.

Fru talman! Jag ska säga några ord om planeringsprocessen. Jan-Evert Rådström har varit inne på det här och har visat på en uppföljning av gamla planer. Det går lätt att planera, men att genomföra är värre. Det går lätt att satsa på papperet, men det är svårare att betala.

Innevarande vägplan släpar efter. Objekt flyttas längre bort i tiden. Riksrevisionen har kritiserat de regionala planerna. Där tycker vi att

regeringen har ett ansvar för att man inte tydligt har konkretiserat målet om en positiv regional utveckling så att det går att stämma av och göra hållbara och trovärdiga planer i regionerna. Därför vill vi att regeringen ska komma tillbaka till riksdagen med förslag till åtgärder om detta. Det beskriver vi i reservation 6. Det finns mycket att förbättra i planeringsprocessen. Den måste bli mer trovärdig för medborgarna.

Det går lätt att kritisera, fru talman, men hur skulle vi kristdemokrater göra om vi fick bestämma? Vi skulle använda privat kapital och dra nytta av näringslivets kunskaper betydligt bättre.

Ibland känns det som att begreppet PPP är lite uttjatat i talarstolen. Vi är fyra partier som ständigt påminner majoriteten om den möjlighet som finns, men vi får inget gehör. PPP betyder partnerskap mellan det offentliga och det privata, det vill säga oftast näringslivet. Det innebär ett delat ansvar för de risker som finns i stora infrastrukturprojekt. Det innebär bättre hushållning med pengarna, och det innebär att projekten byggs snabbare. Det här finns i andra länder, till exempel i Finland. I Norge är Socialdemokraterna positiva till det här, men i Sverige undrar jag. Det var inte länge sedan jag läste en artikel av Börje Vestlund – som finns i vårt utskott för Socialdemokraterna – där han propagerade för PPP-lösningar. Likaväl står det inget om dem i regeringens förslag. Det är mycket märkligt, och jag hoppas att vi kan få en förklaring i dag.

Argumentet mot PPP är oftast att de binder upp oss med beslut. Pengarna blir låsta. Ja, det blir de, men vi får ut någonting meddetsamma för pengarna. Resultatet kommer ganska snabbt. I dag binder regeringen upp riksdagen med stora lån för vissa byggprojekt. Men resultatet dröjer, och oftast blir de dyrare. Vi står bakom reservation 12 tillsammans med Moderaterna, Folkpartiet och Centern.

Fru talman! Jag vill slutligen säga några ord om sjöfarten. Även sjöfarten bör få del av infrastrukturpengarna. Det behövs knutpunkter för att transportslagen ska samverka bättre. Det behövs förbättringar i farleder, och så vidare. Vi vill de närmaste åren avsätta 100 miljoner kronor för detta ändamål för att komma i gång med ett nytt sätt att tänka även för sjöfarten.

Anf. 93 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Det behövs olika medel för att uppnå de transportpolitiska målen. Jag vill passa på att upprepa dem därför att jag tycker att det är viktigt att fokusera på det som behövs för att nå målen. Det handlar om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, målvisionen, en god miljö, en positiv regional utveckling och om jämställdhet. Det är de mål som de olika åtgärder vi beslutar om sammantaget ska syfta till att nå.

Målen kan nås bland annat genom infrastrukturinvesteringar. Det är det som är huvudämnet för den här debatten. Men för att nå målen räcker det inte med investeringar. Vi måste också ha ett effektivt och rättvist prissystem för att få den fördelning mellan transportslagen som bäst gynnar uppfyllande av målen. Vi behöver också ha lagar och normer som ser till att vi når de mål vi vill ha.

Ett fel som ofta begås i trafikpolitiken är att man fokuserar helt på investeringar och inte ser andra möjligheter. Så var det tidigare när det

gäller nollvisionen. Debatten i tidningarna handlade framför allt om att bygga fler säkra vägar, och då skulle antalet döda i trafiken minska. Nu har vi lyckligtvis tagit till oss av de erfarenheter, den kunskap och forskning som finns, och vi har tillsammans med regeringen och Miljöpartiet lagt fram en proposition med ett mycket allsidigare grepp på hur vi ska nå nollvisionen. Vi fokuserar på beteendet att följa de normer och regler som finns, ändra vissa regler och se till att övervakningen blir mer effektiv. Detta kombinerat med vajerräcken och andra åtgärder i infrastrukturen ger förutsättningar att nå målen.

Jag vänder mig till Jan-Evert Rådström. Vi är överens om vissa saker och inte överens om annat. Jag tänkte börja med en sak som vi är överens om – om du har möjlighet att lyssna på vad jag har att säga till dig. Du tog upp att man kan få ångra att spår rivs upp. Det vet jag har skett i din hemkommun, och det är tyvärr aktuellt i andra delar av landet. Vi hade i går en debatt om Bohusbanan. Det finns förslag på att, för att förbilliga byggandet av E 6 i Bohuslän, eventuellt riva upp Bohusbanan. Om det blir genomfört skulle man få ångra det minst lika mycket som de spår som har rivits upp i Torsby. Vi kommer att göra allt för att förhindra det, och vi har goda förhoppningar om att regeringen inte begår de misstagen.

Men Jan-Evert Rådström undrar varför det är så dålig uppfyllnad av de tidigare planerna. Jag kan inte göra anspråk på att ge hela svaret på den frågan, men en anledning kan vara att man har drivit upp förväntningarna på att utbyggnaden av infrastrukturen, särskilt på vägsidan, ska lösa många problem. Det finns förstås en uppvaktning från anläggningsindustrin. Det är legitimt och inte förvånande att de, särskilt via sin tidigare intresseorganisation Svenska Vägföreningen, såg till att de hade planer framme så att kommun- och regionpolitiker, företrädesvis män, kunde använda dessa planer för att på något sätt få fram lösningar på problemen när det gäller sysselsättning, tillväxt och allehanda ting. Det har drivit fram förväntningarna, och det har drivit upp en vilja att tillgodose önskemålen som har varit större än det statsfinansiella utrymmet. När man har haft ansvaret att väga olika kostnader mot varandra och har sett att folk förväntar sig också rimliga bidrag till kommuner och lands-ting så att det går att få en värdig sjukvård för alla, att det inte är för hög barntäthet i dagisgrupper, att det finns tillräckligt många lärare i skolan, då har man insett att man också måste se till att infrastrukturinvesteringarna tar hänsyn till övriga politiska mål.

Nu är det rimligt att ha en mer realistisk syn på hur man ska nå de olika målen. Jag hävdar att vi har resonerat oss fram till det i det avseendet. Det är intressant med det anslag som de borgerliga partierna har i sina motioner, nämligen att de inte har mer pengar eller inte är beredda till några skatteökningar för att genomföra de vägutbyggnader som de har förespråkade i sammanhanget.

Jag ska inte gå igenom hur vi uppfyller målen, särskilt på miljösidan. Karin Thorborg kommer att beröra dem senare. Men om vi tittar på målet om en positiv regional utveckling är vi särskilt nöjda med att den ram som Banverket har fått nu ger goda förutsättningar att bygga Mälartunneln, som är oavvisligt den mest angelägna investeringen av alla som finns i förslaget.

Vi är också mycket nöjda med att Norge–Vänern-länken kan komma till stånd och att satsningarna på Mölnlycke–Rävlanda börjar, om än inte blir färdiga, den här planeringsperioden. Vi är också nöjda med att gods-satsningarna kring Hallsberg och Umeå bangård blir av. Det är bra att man har sett till att inte lämna östra Småland därhän utan att Stångådals-banan/Tjustbanan och Emmaboda–Karlskrona får den upprustning som behövs för att man ska kunna hålla trafiken i gång och modernisera den.

Det här är sådant som har stor betydelse för de människor som verkar och bor i de olika delarna av landet. De förväntar sig, med rätta, att vi kan svara upp mot deras behov och använda resurserna på ett klokt sätt.

Det är en av förklaringarna till att det har tagit lång tid. Man har haft en intensiv remissperiod i trafikverken. Man har varit ute och diskuterat med berörda aktörer. Detta, snarare än delade meningar mellan samarbetspartierna, är förklaringen till att det här har dröjt. De problemen har inte varit stora, har inte varit oöverstigliga och har inte lett till någon tidsfördröjning. Det är snarast förankringsprocessen och ansvaret för att det handlar om väldigt stora pengar som har gjort att det tagit lång tid.

När det gäller fördelningen mellan vägar och järnvägar i propositionen är jag också mycket nöjd med att man har en väldigt hög ambitionsnivå på järnvägssidan. Det fördelar sig två till ett. Den principen har vi tagit väldigt allvarligt på, därför att det här är en proposition som handlar om framtiden. Den debatt vi hade tidigare handlade väldigt mycket om att man ville bygga vidare på gårdagens infrastrukturensystem, men den här propositionen tar sikte på framtidens transportsystem, på det som är långsiktigt hållbart. Man ska vara klar över att de flesta av de järnvägar vi använder här i Stockholmsområdet etablerades på 1870-talet. En järnväg varar länge. Det är också meningen att vi ska lägga grunden för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Ett problem i sammanhanget är att avgöra vilka investeringar som är samhällsekonomiskt lönsamma. Där finns det problem med de modeller man nu använder för att ta fram de så kallade nettonuvärdekvoterna. En allvarlig brist med de modellerna är att man förutsätter att prisrelationen mellan vägtrafik och järnvägstrafik i princip kommer att vara konstant.

Vi hade en utfrågning i trafikutskottet, och jag fick tillfälle att fråga olika planerare, ekonomer och andra om det var en särskilt sannolik förutsättning att man hade en oförändrad prisrelation. Det är det inte. Det är ingen som tror det. Vi kan bara notera de senaste oljeprishöjningarna. Det finns ingen anledning att tro att det inte kommer att bli mer av den varan när oljan minskar i omfattning.

De här modellerna måste man ta med en nypa salt, därför att de tar inte hänsyn till detta. De tar inte heller hänsyn till det som vi alldeles nyss har fått på vårt bord, det vill säga Vägtrafikskatteutredningens betänkande. Man inför kilometerskatter i många andra europeiska länder, och det kommer vi sannolikt att göra här i landet också. Har man det i beräkningen förändras förutsättningarna ganska radikalt för vilka vägar som är lönsamma och vilka järnvägar som är lönsamma. Jag säger inte att alla förslag till järnvägsinvesteringar på det viset är lönsamma, men relationen ändras ganska drastiskt. Man säger i betänkandet att vi i det avseendet sannolikt kommer att göra detsamma som Schweiz och Tyskland, som man planerar i Storbritannien och som är fallet i Österrike.

Det finns ett slags förslag till lösning som Johnny Gylling berörde. Om man i sina budgetförslag inte har pengar så att det räcker i dag, vad gör man då om man vill bygga mer vägar än vad man har råd till, i vissa fall kanske också järnvägar? Jo, då säger man PPP.

Jag kan inte göra anspråk på att tala för alla, men för Vänsterpartiets del har vi ett antal principiella invändningar mot att låna av framtidens generationer. Det här är ett sätt att tala om att vi så småningom vill överföra pengar från andra utgiftsområden till vägar. Då är det rimligare att tala om detta nu.

Politik är en fråga om att prioritera. Vill man bygga vägar i stället för att utveckla skolan och vården? Det kan man tycka, men då är det rimligare att man vägar säga det i dag i stället för att säga att vi nu tar lån, som ska amorteras under en lång period och med ränta belasta utgiftsområdet, som i sin tur innebär att man tar pengar från andra resurser.

PPP är ett sätt att smita ifrån ansvaret. PPP är en lösning för de mindre modiga politikerna, skulle jag vilja hävda.

PPP bakbinder kommande beslutsfattande även i ett annat avseende. Johnny Gylling hänvisade till Finland. Men om man ska berätta hela historien fullt ut, om den finska vägen som åsyftas mellan Helsingfors och Lahti, finns det en klausul i avtalet med Skanska och finska staten som innebär att företaget har rätt till kompensation för politiska åtgärder, till exempel höjd bensinskatt, som kan dämpa flödet av bilar. Ersättningen är nämligen i relation till vägtrafikvolymen. Det är demokratiskt ganska otillständigt att man i det här avtalet, som först var hemligt, lovar att inte vidta åtgärder, vägar inskränka beslutsfattandet, för att detta vägbygge ska komma till stånd. Det här är tyvärr inte det enda exemplet där PPP har inneburit den sortens inskränkningar.

PPP saboterar miljöpolitiken. Om man tittar på den redovisning som Riksdagens revisorer gjorde ser man att de har lyckats rucka på principen och plocka fram mindre lönsamma projekt, som har ökat vägtrafikflödet och därmed de klimatpåverkande gaserna. Det finns många fler argument, men jag nöjer mig med detta. Jag antar att jag får tillfälle att utveckla min argumentation när det gäller PPP.

Anf. 94 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! När det gäller mötesspår och så vidare ska det bli intressant att se när sanningens minut kommer även i den delen. Det stod uttryckligen i propositionen att man prioriterar underhåll och utbyten på högtrafikerade banor och nedmontering av motsvarande på lågtrafikerade banor. Vi får se vad Vänsterpartiet kan göra mot den skrivning som de står bakom.

När Karin Svensson Smith försöker sig på en pedagogisk redovisning av och redogörelse för varför vägplaner genom åren har varit så svallande stora och sedan inte har fullföljts, vill hon hänvisa till att det säkert är industrins lobbyorganisationer och så vidare som har tryckt på större behov än vad som varit nödvändigt. Var det vad som gällde 1959, att industrin var så stark att när förslaget lagts blev resultatet att man såg igenom det och verkställde bara halva planen? Var det lobbyindustrin som var så stark 1970 att den genomförde bara en tredjedel av de anslagsramar som hade satts? Lärde man sig någonting från 1970 till 1975?

Lyckades industrin även den gången lura regeringen och dess samarbetspartier så att man utnyttjade bara halva planen?

Vad står det i nuvarande långtidsplan? Jo, det är en historiskt hög och stor plan. Kan vi befara att Vänsterpartiet konstaterar att detta inte är med sanningen överensstämmande, utan att det återigen är industrin som har lurats och att planen kommer att halveras?

Anf. 95 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller hur man ska prioritera mellan spåren finns det en förordning om järnvägar som säger att ett spår ska vara obrukat i minst tre år innan Banverket får möjlighet eller rätt att riva upp det. Man har nyligen ändrat förordningen om järnvägar, men i det avseendet är inget förändrat. Det är nog ganska klokt att det inte är så.

Tittar man i backspegeln och ser vilka spår som har rivits upp, för att man kanske skulle ha en väg där i stället eller trodde att man inte skulle behöva spåret i framtiden, ser man att det är rätt många sådana projekt som vi har haft anledning att ångra. Jag tror inte att Banverket kommer att få möjlighet att göra de misstagen igen.

Däremot måste underhållet av de olika spåren dimensioneras till trafikvolymen. Men att i det konkreta fallet lägga sig i exakt hur Banverket gör detta har vi inga som helst ambitioner att göra från Vänsterpartiets sida. Det är nog inte heller så rimligt att vi har det.

Sedan gäller det då varför man inte klarar av att genomföra projekt. Man har gjort en planeringsram som har varit överdimensionerad i förhållande till vad man faktiskt har kunnat prestera utifrån statsfinanserna. Det är en sak som man kan se i den analys som har gjorts i fråga om varför transportsystemet hittills inte har varit särskilt jämförbart. Det har handlat om män som har haft en övertro på att vägar, särskilt nya sådana, ska lösa mängder med problem när det gäller sysselsättning, tillväxt och annat. De har inte sett andra möjligheter att till exempel lösa trafiksäkerhetsproblemen. Men i och med att vi nu i större utsträckning ska ta hänsyn till kvinnors prioriteringar och kvinnors behov tror jag att vi har större förutsättningar att göra en planering som är mer allsidig och som inte bara utgår från infrastrukturinvesteringar för att vi ska nå de mål som vi är överens om att vi ska nå.

Anf. 96 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! När det gäller den första frågan om mötesspår och så vidare tyckte jag mig höra Karin Svensson Smith säga att man inte går in i det konkreta fallet. Jag vet inte riktigt vad hon menar. Det är uppenbart att det har tagits bort mötesstationer, men det gäller mer än det konkreta fallet. Det är på Malmbanan. Det är på Ådalsbanan. Det är på godsstråket genom Bergslagen via Avesta. Det är på godsstråket genom Bergslagen via Borlänge. Det handlar om Siljansbanan, Dalabanan, Flen–Oxelösund, Bergslagsbanan, Kil–Ställdalen, Kolbäck–Fagersta, Västra stambanan, Kil–Charlottenberg, Kil–Torsby. Jag undrar om detta är det enskilda fallet. Det är uppenbart att det är ganska vanligt.

Jag återkommer slutligen till det här med den historiskt stora infrastrukturens utbyggnad som nu görs. Jag måste säga att jag är bekymrad när jag hör Karin Svensson Smith redogöra för hur det tidigare har varit. Oavsett vad Karin Svensson Smith säger kan jag tyvärr bara säga att jag är orolig

för Vänsterpartiet i det här fallet. Det är inte nog med att vi vet att vi har en infrastrukturplanering där det saknas mycket pengar. Det är inte reella pengar, utan det är stora delar som är ofinansierade och så vidare. Men med er syn på hur infrastruktur kommer till och hur planeringsprocesser kommer till kan vi befara att framtidens politiker kommer att kunna säga: Vad blev det av 2004 års debatt om den infrastrukturplanering vi ska ha de kommande 15 åren?

Anf. 97 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag skulle kunna fylla på listan av upprivna spår som har varit felaktiga. Det gäller till exempel Båstad station. Det första Banverket gjorde när man skulle bygga Hallandsås var att riva upp befintligt dubbelspår. När man ser det i backspegeln kan man säga att det kanske inte var särskilt klyftigt. Men jag är alldeles övertygad om att regeringen i dag har en bättre insikt i vad som krävs för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Jag tror att de förordningar och bestämmelser som skrivs inte kommer att möjliggöra detta. Sedan gällde det frågan om att gå in och styra Banverket i detalj. Det tror jag inte att något parti ska lägga sig i. Det handlar om principerna för det hela, som vi tar ställning till.

Den här historiska satsningen är stor. Det är en jättesatsning, men det är också en kompromiss, och det är Jan-Evert Rådström mycket väl medveten om. Självklart står vi bakom den. Vi har inte alls haft särskilt svårt att ställa oss bakom den, men det är ingen hemlighet att det finns delade meningar. Vi är trots allt tre partier som har kommit överens, och jag har mer än vid ett tillfälle luftat min tveksamhet om huruvida det går att slutföra tunnelbygget i Hallandsås på ett tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt acceptabelt sätt. Det finns också andra investeringar som kanske inte uppfyller de kriterier på en samhällsekonomisk granskning som man skulle vilja ha.

Vägutbyggnaderna är, som jag sade i mitt inledningsanförande, dimensionerade under den förutsättningen att man inte inför de avgifter, kilometeravgifter och annat, som sannolikt kommer att införas, och det ändrar givetvis lönsamheten på desamma.

Men sammantaget har vi kunnat samla oss, trots meningsskiljaktigheterna, och det har inte varit svårt att komma överens om att ge Banverket och Vägverket någon sorts direktiv om vad de ska göra. Man kan diskutera och debattera, men man har också ett ansvar för att genomföra saker. Vi står bakom alla de investeringar som jag räknade upp. De hade inte blivit av utan propositionen.

Anf. 98 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tänkte kanske avstå och vänta på ministern, men jag var ändå tvungen att kolla en del saker innan vi får se ministern i talarstolen och kanske får möjlighet att replikera.

Vi från de borgerliga partierna är egentligen inte, precis som vi sade i talarstolen, riktigt nöjda med den sammansättning av fördelningen i infrastrukturpropositionen som vi i dag diskuterar. Vi är väl många som anser att det finns 15 miljarder på järnvägssidan som vi borde kunna effektivisera på annat sätt. Då är det Norrbotniabanan som det gäller. Vi skulle väl få ett besked från Karin Svensson Smith om det var något problem i diskussionen när Vänsterpartiet ställde sig bakom den.

Jag har också ett klagande när det gäller anklagelserna mot oss som pratar om de här alternativa finansieringarna. Vi säger ju också att det, om man tar bort dessa ungefär 15 miljarder ur helheten, nu finns möjligheter att snabbt göra PPP-projekt och ur dessa pengar ta alternativa finansieringspengar. Det är klara besked från oss.

Jag blir så orolig. Man kan bo i ett område i Sverige där man i stort sett inte ser några järnvägsspår någonstans på tio mils avstånd, men där finns industrier och andra företag. Man får en uppfattning om att Vänsterpartiet och kanske speciellt Karin Svensson Smith ser vägbyggandet med kritiska ögon. Är det Vänsterpartiet, som man kan höra av socialdemokrater i diskussionen om de här frågorna, som är proppen för utbyggnaden av vägsystemet i Sverige? Det handlar om säkrare vägar och bättre vägar runtom i landet. Det skulle ju vara bra om vi kunde få klarhet i var proppen i proppen ligger.

Anf. 99 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! PPP ger inga nya resurser. Man skapar inte nya resurser, utan det är i praktiken bara ett annat sätt för staten att låna pengar. Man har ju visat att de effektivitetsvinster som förespeglas inte finns, därför att samma konsortium som får totalansvar för byggande och drift av anläggningarna motverkas bland annat av att det blir högre kapitalkostnader och mer komplicerade och dyra upphandlingsprocesser. Det här har Riksdagens revisorer rätt ut, och det är inget motiv för PPP.

Däremot lånar vi till vissa av de här investeringarna, som vi på goda grunder kan säga kommer att förränta sig tillbaka till samhället. Mälartunneln är en sådan. Men Riksgälden är ännu mer kreditvärdig än vad någon privat finansiär kan vara, så det är ett ganska resursmässigt klokt sätt, om man nu absolut ska låna till en investering och göra det på det viset.

När det gäller vilka järnvägsinvesteringar det handlar om har vi inte precis varit någon tillskyndare av Norrbotniabanan. Det är ingen hemlighet. Vi är tre partier, och ska man kunna förhandla och komma överens måste man ge och ta, och Norrbotniabanan ingår i 121-punktsprogrammet. Det kommer att göras en förstudie. Man kommer att se hur det här kommer att fungera. Och delar av den finns det också ekonomiska förutsättningar att sätta i gång med.

Man kan tycka vad man vill om detta. Jag framhöll ett stort antal andra järnvägssatsningar som vi är mycket stolta och glada över att de finns med. Om man menar allvar med att gods i större utsträckning ska gå på järnväg var godssatsningar kring Hallsberg helt avgörande. Vi hade mycket kontakter med svenskt näringsliv i det avseendet. Vi bar in deras krav i det här sammanhanget, och vi är mycket nöjda med att det här fanns med i propositionen.

Det stora kravet folk ställer på oss när det gäller vägarna är att de är i bra skick. Alltså att det är ett gott underhåll, att man lagar dem. Det finns det pengar till. Vi är ingen propp i det avseendet.

Anf. 100 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Hela svarstiden gick egentligen åt till att prata om PPP-pengarna, som jag inte tog upp så mycket. Frågan gällde hur det är med Vänsterpartiets syn på vägnätet.



Det räknas upp en massa bansträckningar som rivs upp, men det finns stora områden i Sverige där järnvägsnätet inte finns och där vi garanterat kan påstå att det aldrig kommer att byggas något järnvägsnät.

Vägsystemet är på samma områden undermåligt på minst sagt många ställen. Jag upplever Vänsterpartiet som ett parti som har en kritisk syn på vägbyggandet i landet. Det var den frågan jag ville ha svar på.

Vi borde se till att Nordiska triangeln mellan de nordiska huvudstäderna, som flera av oss har nämnt, blir av motorvägsstandard. Finns ordet motorväg över huvud taget i vokabulären hos Vänsterpartiet? Finns det något stöd bakom Nordiska triangeln när det gäller vägsidan? Jag frågar direkt om vägen, för att inte Karin Svensson Smith återigen ska glida över till järnvägssidan.

Jag hörde inte ett ord om tjälsäkring av de tjälsjuka svenska vägarna i anförandet från Vänsterpartiet. Finns det med i vokabulären på något möte när Vänsterpartiet talar infrastruktur? Är vägar över huvud taget med i diskussionen?

Anf. 101 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja rekommendera Runar Patriksson att skriva en motion. Jag skrev för några år sedan en som heter Långsiktigt hållbara vägar. Där förbereder vi det som sedan blev en öronmärkning i de 364 miljarder som ingick i starten för den här planeringsprocessen. De var öronmärkta för tjälsäkring, rekonstruktion och bärighet när det gäller vägnätet, framför allt i skogslänen.

Det finns konkret i den här vägplanen som regeringen nu har fattat beslut om.

Jag måste ju säga att man inte kan få allt man önskar sig, inte om man är realist och ansvarsfull. Vi har prioriterat att det vägsystem som finns ska underhållas och vara i gott skick. Vi står till hundra procent bakom det som regeringsförklaringen har sagt. Vår ambition är att föra över delar av godset från väg till järnväg. Det är ett sätt att ta ansvar för vägkvaliteten så att glesbygdsbor ska få sina transporter säkrade.

Vi får en smartare kombination av väg, järnväg och sjöfart. Det står vi för. Det tillhör framtiden. Vi vet att vägsystemet är viktigt, men vi vill inte överutnyttja det för då har vi ingen bra användning av vägen. Vi sliter i onödan på den. Vi vill hitta bättre kombinationer.

Anf. 102 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith kallar oss som förespråkar PPP-lösningar för mindre modiga politiker. Jag får väl göra som den bibliska principen säger och vända andra kinden till och inte komma med något genmäle. Jag tycker faktiskt att Karin Svensson Smith är en modig politiker som ofta står för sina åsikter. Det är bara det att hon ibland har fel åsikter, enligt min mening.

Det är faktiskt inte bara de borgerliga partierna som förespråkar PPP, utan även Socialdemokraterna. Det är bara det att de inte står för det. Vänsterpartiet och Miljöpartiet har tvingat bort detta från agendan.

Vi ser väldigt många fördelar med PPP. Jag har ett par frågor till Karin Svensson Smith. Ni ställer upp på att låna stora summor, många miljarder, till projekt som till exempel att bygga färdigt Botniabanan och bygga en del motorvägsprojekt som i Västra Götaland. Ni är med och

lånar pengar till detta. Det tycker ni är okej. Men att låna pengar ihop med näringslivet för att göra det effektivare är ni emot. Vad är skillnaden? Ni in-tecknar ju också budgeten.

Vad är skillnaden i effektivitet? I ett traditionellt sätt att bygga infrastruktur står staten för hundra procent av risken. Vi har sett pengarullningen i en del projekt. Det blir dyrare och dyrare. Men PPP gör att man delar risken mellan staten och det privata – de som bygger. Kan Karin Svensson Smith förklara detta, vore jag tacksam.

Anf. 103 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! En skillnad är att det faktiskt är högre kapitalkostnader om lånen tas upp av någon annan än Riksgälden. Riksgälden är mer kreditvärdig. Jag förutsätter att den kommer att vara det även framöver.

Att dela på risken kan ju låta som en snygg lösning. Man kan dela på risken, men vems är ansvaret? Det är till syvende och sist alltid staten som har ansvaret. Man kan se på Arlandabanan som är den första alternativfinansierade järnvägen. Den byggdes under den tid då Mats Odell var kommunikationsminister. Då togs initiativ och beslut kring den.

Man kunde tro att det inte skulle finnas ett mer lönsamt järnvägsprojekt än en järnväg mellan Stockholms city och Arlanda. Det var väl ingen av oss som trodde något annat. Ändå har det inte gått runt ekonomiskt. Hela projektet har fått övertas av en australisk bank.

Jag tror inte att man som minister med ansvar för det här området vill låta delar av infrastrukturen överlåtas på andra. Folk förväntar sig med rätta att staten tar ansvar för att nödvändig infrastruktur finns och hålls i gott skick. Det är ett viktigt argument för att behålla rådighet över detta.

Det talar mot PPP-lösningar.

Jag kan hålla med Johnny Gylling om att det faktiskt är en glidande skala. Om jag nu har en argumentation som säger att man inte ska binda upp framtidens resurser genom PPP, kan det argumentet delvis vara giltigt när det gäller upplåning med hjälp av Riksgälden, som återfinns i den här propositionen.

Skillnaden mellan detta och PPP är att vi har använt de projekt som finns i trafikverkens planer. Vi har inte skapat någon gräddfil där anläggningsindustrin är mer intresserad att investera än någon annan.

Jag tror till exempel inte att riksväg 45 i första hand skulle vara Skanskas eller någon annans favoritprojekt. Man väljer de tätbefolkade områdena. Vi har en annan prioritering.

Anf. 104 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! När det gäller kapitalkostnader kan jag inte säga emot. Det är väl så att ingen kan låna pengar billigare än staten. Men det är bara en del av kostnaderna i ett totalt PPP-projekt. Man måste titta på vad slutnotan blir.

Karin Svensson Smith tar upp Arlandabanan. Vem kunde förutse vad som skulle hända den 11 september 2001 och de konsekvenser det fick för flyget i hela världen? Det påverkar givetvis också en tågförbindelse till en flygplats. Flyget har gått ned väldigt kraftigt under en period.

Hur mycket skattepengar har avsatts för att rädda Arlandabanan, om nu Karin Svensson Smith antydde något sådant? Jag har inte hört talas om det.

Har inte ansvaret uppfyllts av de privata aktörerna, undrar jag.

När det gäller Finland, blev den motorvägen – om jag minns rätt – byggd fem år tidigare än de ordinarie planerna. Man kunde ta den i drift fem år tidigare. På det sättet har man sparat människoliv, man har ökat framkomligheten och därigenom också förbättrat tillväxten.

Om jag inte minns fel var den 15 % billigare än om den hade byggts på traditionellt sätt.

Det är inte konstigt att vägbyggaren försäkras sig mot politiska beslut som kan förändra förutsättningen. Det är ju en del i att hantera riskerna.

Karin Svensson Smith säger också: Vi har inte gjort någon gräddfil.

Man kan ju fundera över Norrbottenbanan. Vad finns det för beslutsunderlag för den järnvägen? Banverket ville inte ha med den i planen. Den gled in på en gräddfil. Jag tycker att man ska satsa på Norrland, men man ska fråga dem som bor där: Är det en järnväg för 20 miljarder ni vill ha i första hand?

Anf. 105 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det är fullt legitimt att Skanska ville att regeringen skulle teckna ett hemligt avtal och inte höja bensinskatterna. Men det är inte demokratiskt försvarbart om regeringen gick med på att skriva på det avtalet. Jag tror inte att någon här i kammaren skulle acceptera att vi lovar att inte fatta vissa sorters beslut. Det har inget stöd i grundlagen att göra på det viset.

Kalkylen för Arlandabanan var dålig redan före den 11 september. Vi kunde inte förutse det, och ingen annan heller. Men redan innan dess visste vi att det inte skulle gå runt ekonomiskt. Det byggde på glädjekalkyler där man trodde att resandet skulle öka mer. Det gör man även på vägsidan.

Vi kan titta på Öresundsbron, som enligt beslut i den här kammaren skulle betalas av dess användare. Vad har hänt med det? Man har varit tvungen att lägga över kostnaden på vägverk och banverk. Det strider mot principerna som var en förutsättning för att bron skulle byggas.

När vi var i Danmark och träffade vår danska motsvarighet hörde vi att man hoppas kunna amortera om fem år. Där har man fått förlänga amorteringstiden för att få kalkylen att gå ihop. Och risken är att man förlänger amorteringstiden så mycket att den blir längre än brons tekniska livslängd. Det visar på något sätt att detta ansvar alltid förr eller senare kommer att hamna på statens bord. Och då är det också staten som ska ha huvudansvaret för att man lägger ut kalkylerna på ett sådant sätt att man kan ta ansvar för detta hela vägen.

Jag hinner inte svara på frågorna om Norrbottenbanan. Men det finns väl andra senare på talarlistan som kan redogöra för motiven i fråga om den.

Anf. 106 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Det vore frestande att genast kasta sig in i debatten om PPP, men jag återkommer till det något senare i mitt inledningsanförande.

Det är väl knappast okänt för någon som följer den här debatten att Centerpartiet står för att hela Sverige ska ha möjligheter att utvecklas och att människor ska kunna leva ett gott liv såväl på landsbygden som i

storstäder. Det är mot den bakgrunden som bra vägar och bra järnvägar är så viktiga för oss.

Enligt vår mening är bra vägar och bra järnvägar grundläggande förutsättningar för livskraft och utveckling i hela landet. Samtidigt är det alldeles nödvändigt att man formar politiken på detta område så att den står i samklang med natur och miljö och så att vi inte undergräver våra egna och framtida generationers möjligheter att leva och verka.

De utsläpp till miljön som trafiken i dag står för är ett av de enskilt största hoten mot miljön och det framtida klimatet. Av de svenska koldioxidutsläppen står transportsektorn för ca 40 %, och av detta kommer två tredjedelar från just vägtrafiken. Det är därför så angeläget att förändra transportsektorn så att vi får in nya miljöriktiga bränslen i våra bilar, lastbilar och bussar, inte bara som försöksverksamhet här och där utan på bred front.

Nollvisionen i fråga om dödade och allvarligt skadade i trafiken bör även vara vägledande i arbetet med att minimera transportsystemets negativa påverkan på vår hälsa och livsmiljö.

Centerpartiet menar att det är hög tid att bryta oljeberoendet, inte bara i Sverige utan även i Europa och globalt. En omställning till ett hållbart energisystem är nödvändigt av miljöskäl, av ekonomiska skäl, men också av säkerhetsmässiga skäl. Sverige och Europa har möjligheter att bli världsledande på alternativa drivmedel. För att det ska bli möjligt måste EU ställa om och ta på sig en större uppgift när det gäller att göra något åt oljeberoendet. Detta underströk vi från Centerpartiet i en särskild rapport i förra veckan inför EU-valet, och jag vill gärna hänvisa till den.

I detta sammanhang vill jag också yrka bifall till reservation 3 om övergripande frågor och utgångspunkter i betänkandet.

*Ett långsiktigt hållbart transportsystem* var rubriken för den ursprungliga propositionen på detta område. Det är därför väldigt viktigt att ha det som ledstjärna. När man lyssnade till vissa inslag i den tidigare debatten här i kammaren om trängselavgifter kan man fundera på om de mest fundamentalistiska debattörerna över huvud taget kommer ihåg att det finns en koppling mellan trafik och miljö och att man faktiskt måste fundera på att göra något åt de miljöproblem som trafiken ställer till med.

Men Centerpartiets slutsats är inte att vi ska bromsa trafiken genom att låta vägarna vara dåliga och svårframkomliga. Det kan ju tvärtom öka miljöbelastningen om vi har dåliga vägar.

Från vår sida konstaterar vi med viss glädje att regeringen och dess samarbetspartier nu signalerar att man vill ta tag i de stora infrastrukturproblemen som har funnits alltför länge. Möjligen har årtal av hård opposition och påtryckningar här i kammaren för en bättre infrastruktur nu fått effekt.

Regeringen förefaller äntligen ha förstått vikten av att försöka åtgärda de så kallade flaskhalsarna som finns inom både väg- och järnvägssektorn, sträckor som är i akut behov av upprustning eller nybyggnationer.

Det är därför lite trist att behöva påpeka att en stor del av dessa projekt sannolikt inte kommer att genomföras inom planeringsperioden 2004–2015 med den politik som regeringen för. Det är precis som Jan-Evert Rådström tidigare har påpekat här i talarstolen och som Västsvenska industri- och handelskammaren skriftligt påpekade för oss häromdagen, nämligen att de senaste 50 årens historia på detta område

visar att bara ungefär hälften av de projekt som man har med i vägplanerna också blir genomförda inom planperioden.

Det är ledsamt att säga att det nog dessvärre blir så även den här gången, detta av en enkel anledning – pengarna saknas. Pengarna kommer inte att finnas.

Regeringen redovisar öppet i propositionen ett kvarstående finansieringsbehov på nära 66 miljarder kronor. Dessutom flaggas det för att den nödvändiga höjningen av anslagen för att uppnå de planeringsramar som anges kanske inte klaras beroende på det statsfinansiella läget.

Dagens infrastruktursituation kräver enligt Centerpartiets uppfattning kraftfulla och omedelbara åtgärder. När de nödvändiga satsningarna inte kan klaras med den traditionella syn på infrastrukturinvesteringar som regeringen har måste nya lösningar sökas och komma till stånd. Därför vill också Centerpartiet pröva mer av alternativa finansieringslösningar, exempelvis PPP som nyss diskuterades här. Det förekommer redan i England, Finland och Norge, medan Sverige, som har påpekats här, egentligen bara har prövat den modellen vid bygget av Arlandabanan med de speciella förutsättningar som har förelegat i det fallet.

Jag vill gärna ställa en fråga till Karin Svensson Smith, som är så tvärsäker på att det här är väldigt dumt och dåligt. Om man är så tvärsäker på att det är dumt och dåligt, varför då inte pröva det och få bevis i verkligheten för att det är så dumt och dåligt? Vi talar ju i trafikutskottet mycket om utvärdering och uppföljning. Låt oss få något fler exempel att studera för att kunna konstatera om det fungerar bra och om man kan få effektivitetsvinster på 15 %, eller hur det fungerar.

Centerpartiet tror inte heller att detta är något sesam, öppna dig! som skapar en massa resurser utan att det kostar något. Men vi tror att det kanske kan bidra lite grann till att genomföra angelägna investeringar, och vi tror också att effektivitetsvinsterna kan finnas där. Därför menar vi att det nu är dags att pröva detta för att kunna genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar och förordar att vi prövar alternativa finansieringslösningar på några större och väl avvägda väg- och järnvägsprojekt inom de närmaste åren, inte någonting som ska gå i gräddfil utan något som Vägverket och Banverket redan har med högt upp på prioriteringsordningen.

Jag vill därför yrka bifall till reservation 12 om alternativa finansieringslösningar där denna argumentation utvecklas ytterligare.

Fru talman! Från regeringens sida har man i ögonblick av självrannsakan och ödmjukhet ibland medgivit att oppositionens kritik varit riktig – våra vägar har fått förfalla, och underhållet har blivit eftersatt under senare år. Det har inneburit stora problem för människor, för näringsliv och för kommuner i stora delar av Sverige, och det har inneburit att den klyvning av landet, socialt och regionalt, som vi har kunnat se under senare år har blivit än värre.

Framför allt i de norra delarna av landet har vägarna närmast varit oframkomliga under tjällossningstider. Men också i Dalsland, Småland och på andra ställen har problemen tidvis varit väldigt stora. Vi har också kunnat se bristande underhåll på våra järnvägar som slagit igenom i form av tågstopp, tågförseningar, inställda avgångar och mycket annat som har varit till förtret för resenärer och godstransportköpare.

Kostnaderna för att återhämta det uppskjutna underhållet av det statliga vägnätet beräknas av Vägverket i dag uppgå till ca 17 miljarder kronor. Därför är uppgiften att ta igen det eftersatta underhållet samt att garantera drift och underhåll tillsammans med satsningar på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion de viktigaste satsningarna på vägnätet i när-tid.

I stället för att göra denna nödvändiga satsning är regeringen och dess samarbetspartier redo att låta underhållsberget bestå och till och med riskera att det växer ytterligare då man anvisar mindre resurser än vad Vägverket bedömer som nödvändiga.

Regeringen konstaterar själv i propositionen att enbart de mest angelägna bärighetsbristerna på grund av eftersläpande underhåll åtgärdas – ca 10 %. Kvarstående behov efter år 2015 när det gäller tjälsäkring utgörs av cirka en tredjedel av de viktiga näringslivsvägarna, vilka i dag har bärighetsrestriktioner.

Vägverkets bedömning är, som framgår av propositionen, att det inom några år blir nödvändigt att antingen sänka målstandarden eller att tillföra mer pengar till drift och underhåll.

Någon nämnde helt kort om de enskilda vägarna, och det vill jag också göra. Men jag skulle vilja säga de *så kallade* enskilda vägarna, för de är i huvudsak tillgängliga för alla och svarar för en betydande andel av det svenska vägnätet. De finns såväl i storstadens närhet som på ren landsbygd. Enskilda vägar är ofta en finmaskig förlängning av det allmänna vägnätet och har en avgörande betydelse för landsbygdsboende, för näringsliv och för jakt, fiske, friluftsliv och turism.

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

Fru talman! Problem knutna till den enskilda väghållningen är bland annat att bidragen är underdimensionerade och att kostnader för exempelvis reparationer av broar är större än vägsamfälligheterna klarar av att bära.

Mot den bakgrunden menar vi att BREV-utredningens förslag, bland annat om att Vägverket ska ta över ansvaret för så kallade konstbyggnader i form av broar, måste genomföras. Det kunde vara intressant att höra om Ulrica Messing här i dag kan ge besked om det kommer något förslag på just detta område. Det fanns annat i BREV-utredningen som vi var ense om att skrota, men just det här var ganska bra.

Vad slutligen gäller järnvägsinfrastrukturen ser vi det som angeläget att drifts- och underhållsinsatserna prioriteras så att redan investerat kapital vidmakthålls och inte föröds. Centerpartiet välkomnar därför regeringens ambitioner att i ett första steg förbättra järnvägens standard så att antalet störningstillfällen halveras för godstrafiken liksom att kvaliteten i järnvägssystemet rent allmänt förbättras och tågförseningarna minskas.

Däremot vill vi varna för den nedprioritering av det mindre trafikerade nätet som regeringen faktiskt förefaller öppen för i propositionen. Jag bildar gärna en allians med Karin Svensson Smith och Jan-Evert

Rådström när det gäller en stoppbom för upprivning av fler järnvägsspår i vårt land.

De senaste årens utveckling visar tvärtom att potentialen för en utökad tågtrafik är stor om de rätta förutsättningarna föreligger. Jag hade själv nöjet att häromdagen åka med premiärtåget, det regionala snabbtåget, mellan Gävle och Sundsvall. Det finns en stor potential här, och det gäller långt ut i landet – inte bara i Mälardalen utan också i Gävleborg och Skåne och på många andra ställen.

Också godstrafiken kan effektiviseras och utvecklas om viktiga spårinvesteringar kan fullföljas i de stora godstransportkorridorerna, vilket bland annat Godstransportdelegationen påpekat. Det är därför viktigt att inte nya flaskhalsar byggs in i järnvägssystemet genom att upprustade eller nybyggda bandelar inte länkas ihop med det övriga bansystemet på ett optimalt sätt. Det kan till exempel gälla Botniabanans fortsättning från Nyland och söderut längs kusten. Kanske kunde vi också på den punkten få ett besked från Ulrica Messing om hur hon ser på risken för nya flaskhalsar när man nu inte fullföljer sådana här investeringar på ett optimalt sätt genom att rusta upp också Ådalsbanan.

Fru talman! Det finns ytterligare väldigt mycket i detta betänkande som skulle kunna kommenteras. Självfallet står jag bakom alla reservationer med Centerpartiet, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till de reservationer som jag redan har yrkat bifall till.

Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Sven Bergström ville ytterligare ta reda på om vi är beredda att testa PPP trots att vi tycker att det finns väldigt avgörande argument mot det. Jag är kanske lite präglad av att jag kommer från Lunds kommun där vi via forskning och utveckling tar del av andras erfarenheter, så vi behöver inte pröva och göra alla misstagen själva. Med tanke på de ekonomiska åtagandena tror jag att även vi i trafikutskottet kan tillgodogöra oss andras erfarenheter.

I diskussionen brukar det hävdas att det är orimligt att dagens skattebetalare genom direktavskrivning ska betala hela kostnaden för vägbyggen som samhället kommer att dra nytta av i kanske 50, 60 eller 100 år framåt. Men med samma resonemang skulle man ju kunna försvara att mycket stora delar av de offentliga budgetarna finansieras med lån. Egentligen är hela utbildningssektorn en sorts investering, och all forskningsverksamhet och en stor del av sjukvården, till exempel förlossningsvården, måste väl betraktas som långsiktiga investeringar som kanske borde lånefinansieras. Det gäller också inköp av mark för naturreservat med mera.

Men när just infrastrukturen via PPP lyfts ut ur den reguljära budgetprocessen undkommer dessa projekt den skärseld som alla andra utgifter utsätts för. Vi som sitter i budgetförhandlingar är väl medvetna om att det gäller att vända och vrida på varje krona för att hitta de mest angelägna områdena. Därför finns det ingen anledning att särbehandla de frågor som vi i vårt utskott har ansvar för.

När det är dags att betala väghållaren för en anläggning när den väl finns där finns det ingen möjlighet att prioritera bort utgiften. Det är ju därför som Riksgäldskontoret har anmärkningar mot att andelen räntor

och amorteringar på vårt utgiftsområde börjar bli lite väl stor i förhållande till det totala utrymmet.

Anf. 108 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag tycker nog att Karin Svensson Smiths inledning i repliken var på gränsen för vad som är anständigt. Det är precis som om vi andra i utskottet bara därför att vi inte bor i närheten av Lund inte skulle ha förstånd att ta till oss forskning och utveckling. Riktigt så är det nog inte.

Karin Svensson Smith, det råder väl ingen tvekan om att det är lite olika förutsättningar i olika delar av världen. Men nu har vi intresse av att kunna genomföra samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt angelägna investeringar som inte ryms inom ramen för de väg- och järnvägsplaner som vi diskuterar här i kammaren. Vi har hört olika exempel, och också jag har gett exempel, på att det historiskt visat sig att ungefär bara hälften av de planer vi upprättar klarar vi av att genomföra inom ramen för de budgetar som vi upprättar. Men om det nu är samhällsekonomiskt riktigt och strategiskt angeläget vore det då fel att gå nämnda väg och pröva modellen också i Sverige för att se om vi då har de effektivitetsvinster som det hävdas att det går att få och om det finns andra fördelar med den här modellen?

Skärselden, Karin Svensson Smith, ska naturligtvis vara de prioriteringar som Banverket respektive Vägverket gör när det gäller vad som är mest angeläget. Det här ska inte vara en gräddfil för att kunna ”köra igenom” motorvägsbyggen som man annars inte skulle kunna göra, utan det ska vara samma skärseld, samma hårda krav på prioriteringarna, även om man går nämnda väg för att finansiera det hela.

Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Nej, jag hävdar inte på något sätt att vi som kommer från en universitetsstad är för mer än andra – det var verkligen inte min avsikt. Om det uppfattas på det sättet ber jag om ursäkt.

Jag hävdar att det går att dra lärdom av projekt där man redan har byggt och som redan är genomförda och utifrån det dra slutsatsen att det här kanske inte är ett så väldigt bra sätt. Även om man inte gör en gräddfil för olika väg- eller järnvägsprojekt sinsemellan handlar det om vårt utgiftsområde i förhållande till andra utgiftsområden där det inte lånefinansieras till exempel för att i större utsträckning kunna spä på den forskningsverksamhet som vi har i landet.

Regeringen har för avsikt att avlämna en forskningspolitisk proposition senare i år, tror jag. Det är helt avgörande för våra möjligheter att kommersiellt tillägna oss forskningsresultat så att det går att skapa nya arbetstillfällen, nya produkter och nya exportmöjligheter. Det är verkligen avgörande för tillväxt, sysselsättning och utveckling att man har råd att satsa på det.

Sett i backspegeln kan det konstateras att de svenska företag som har varit framgångsrika i stor utsträckning bygger på forskningsresultat. Det är också en viktig sak som trafikinvesteringar måste mätas emot.

Om man ser till trafikutskottet i framtiden så avundas jag inte dem som kanske ska ta itu med kostnaderna för nya översvämningar av den typ som inträffat på Orust, i Värmland eller i Västernorrland. Kanske



behöver man akut pengar för att rekonstruera de vägar och järnvägar som fanns innan extrema väderleksförhållanden gjorde att man blev av med dem. Det kommer framtidens riksdagsledamöter i trafikutskottet att få ansvaret för. För att ha råd med det gäller det att inte ha särskilt mycket uppbundet i räntor och amorteringar för gamla väg- och järnvägsbyggen.

Anf. 110 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Men, Karin Svensson Smith, det är ju just för att slippa konkurrera med andra sektorer, till exempel utbildningssektorn, som vi tycker att det är rimligt att pröva det här inom transportsektorn – alltså just för att inte tränga undan andra angelägna satsningar inom välfärdsområdet.

Vi säger också väldigt tydligt att det här är inget sesam, öppna dig! som på något sätt liksom är den slutliga lösningen. Vi säger: Okej, låt oss testa i verkligheten om det finns sådana fördelar med det här systemet som en del hävdar och skaffa oss erfarenheter på hemmaplan, här i Sverige, där vi ändå har lite andra förutsättningar än de som fanns när motorvägen mellan Lahti och Helsingfors byggdes eller än de som finns i Norge där man också har prövat det här.

Om vi är osäkra är det en metod som vi borde kunna vara överens om. Låt oss pröva detta på ett eller två järnvägsprojekt och ett eller två vägprojekt och få erfarenheter på hemmaplan. Det är väl ingen större risk med detta, Karin Svensson Smith. Om vi skulle blåsa i väg ett stort antal miljarder på detta och binda upp oss för lång tid framåt, då vore det kanske ett risktagande. Men det är inte Centerpartiets modell, utan vi vill pröva det på ett par järnvägsprojekt och vägprojekt och vinna erfarenheter.

Jag förstår verkligen inte de starka argument som Karin Svensson Smith har mot detta. Tvärtom menar jag att det här kunde vara ett sätt att fullfölja de vägplaner som vi är överens om här i kammaren och orka med att förverkliga dem i lite större utsträckning än de 50 % som historien har visat att vi har orkat med på egen hand.

Anf. 111 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Börje Vestlund har tidigare redogjort för huvuddragen i betänkandet. Därför håller jag mig nu till att kommentera några av de delar som känns särskilt angelägna.

Till att börja med konstaterar jag att regeringens förslag till utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar för perioden 2004–2015 möjliggör en kraftfull modernisering och utveckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Det känns också väldigt angeläget att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under perioden. Särskilt angelägen är den stora satsning som görs på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion som har oerhört stor betydelse både för näringslivets transporter och för boende i glesbygd.

Det är som alltid mycket svåra avvägningar som måste göras när man fastställer långtidsplanerna, och vi från utskottsmajoriteten tycker att regeringen som helhet har gjort en bra avvägning mellan olika typer av åtgärder där man på ett bra sätt har tagit hänsyn till både de transportpolitiska delmålen och de samhällsekonomiska bedömningarna.

Fru talman! Efter ha lyssnat på i synnerhet Runar Patriksson och hans borgerliga kolleger i allmänhet blir man frestad att här ge ett glädjande besked till alla vänner av den fornnordiska mytologin. Galten Särinner har återuppstått. Ni vet grisen som kunde slaktas och ätas upp varje kväll, men som ändå stod där trind och god nästa morgon för att kunna slaktas och ätas upp igen nästa kväll. Men Särinner har fått ett nytt namn. Numera heter han Norrbotniabanan.

När man lyssnar på Patriksson verkar det som att det inte finns någon ände på vilka storverk som skulle ha kunnat åstadkommas runtom i landet, om vi bara hade avstått från att bygga Norrbotniabanan. Han gjorde en uppräknig av olika angelägna projekt, och summan var väl minst 100 miljarder som man skulle kunna åstadkomma genom den besparingen.

Det är klart att det är väl oppositionens privilegium att alltid ha mer pengar till utgifter. Man kan alltid känna sig säker på att vilka nivåer vi socialdemokrater än föreslår kommer de borgerliga partierna att föreslå mer pengar till vårt utgiftsområde. Det kan man nog känna sig helt förvissad om.

Fru talman! Ett återkommande nummer i våra trafikpolitiska debatter är alternativ finansiering. I sin gemensamma reservation tar de fyra borgerliga partierna upp det som man anser vara fördelar med PPP-finansiering.

Det är lätt att konstatera att de flesta fördelarna med PPP-finansiering uppnås minst lika väl med lånefinansiering som med PPP. Därmed inte sagt att vi socialdemokrater har någonting emot att pröva PPP-finansiering vid några enstaka projekt för att ha som jämförelse.

Vid lånefinansiering, lika väl som med PPP, får man en mer rättvis fördelning av kostnaderna under anläggningens utnyttjandetid.

Med både lånefinansiering och PPP ökar möjligheterna att igångsätta projekt utan att budgeten belastas kortsiktigt. Där är det ingen skillnad.

Både lånefinansiering och PPP ger också möjlighet till en jämnare utbyggnadstakt av infrastrukturen.

Sedan framförs också det argumentet att PPP leder till ökad effektivitet och lägre kostnader för byggnation och underhåll.

När det gäller byggkostnaderna är det mycket tveksamt om det verkligen blir billigare med PPP eftersom räntekostnaderna normalt blir högre om privata företag ska sköta utlåningen jämfört med att man lånar i Riksgälden.

Det mest intressanta med PPP är enligt min uppfattning i stället vad som händer med underhållskostnaderna, om samma entreprenör som har stått för byggandet också ska sköta drift och underhåll ett antal år efteråt. Är det möjligen så att kvaliteten på byggnationen ökar?

Bland annat för att få svar på den frågan genomför Vägverket nu intressant försök där man upphandlar både byggande och drift av en del av Norrortsleden i en sammanhållen upphandling. Det upplägget borde ge samma effektivitetsförbättringar, oavsett om man finansierar projektet över statsbudgeten på traditionellt sätt, om man lånar eller om man använder PPP. På det sättet går det kanske att få ut fördelarna med PPP utan att dra på sig onödiga räntekostnader.

Fru talman! Jag vill också passa på att säga det som har sagts om riksväg 45 här i debatten.

Som det tydligt framgår om man läser betänkandet vill också vi socialdemokrater och utskottsmajoriteten i övrigt gärna att riksväg 45 ska klassas om till Europaväg. Problemet är bara att detta inte är en fråga som vi själva kan besluta om i Sverige. Beslut om vilka vägar som ska vara motorvägar fattas av FN-organet UNECE.

Tidigare var standardkraven på Europavägar inte lika höga. Det är förklaringen till att vi har ett antal äldre Europavägar med förhållandevis låg standard. Sedan några år tillbaka har kraven skärpts för nya vägar som ska ingå i Europavägnätet.

För att en väg ska kunna klassas om till Europaväg ska den enligt nuvarande bestämmelser ha en standard som riksväg 45 inte har i dag och inte heller kommer att uppnå under den kommande tolvåriga planeringsperioden, som vi debatterar här i dag.

Mot den bakgrunden vill vi i utskottsmajoriteten uppmana regeringen att undersöka om det över huvud taget är möjligt att få riksväg 45 klassad som Europaväg. Om det visar sig möjligt bör regeringen självfallet göra en sådan ansökan. Men vi är, som sagt, väldigt tveksamma till om det går att ansöka om detta utan att samtidigt utställa långtgående löften om upprustningar av vägen. Det skulle i så fall innebära att man var tvungen att flytta resurser från andra projekt till riksväg 45.

Vi har ett antal Europavägar i dag med en för låg standard för att egentligen kunna betraktas som Europavägar. Det vore olyckligt om vi måste avstå från upprustningar på E 4:an, E 20 och E 22 för att vi lyfter in ett nytt projekt. Men det är klart om man kan klara att få riksväg 45 klassad som Europaväg utan några nya åtaganden, förutom de som ingår i långtidsplanen, då har vi socialdemokrater ingenting emot det. Det vore i så fall väldigt välkommet.

Fru talman! I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsyrkanden som berör upprustning och utbyggnad av särskilt utpekade vägar och järnvägar. De många motionsförslagen visar att det finns ett glädjande starkt engagemang hos riksdagens ledamöter för en upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar.

Tack vare den mycket omfattande planeringsram som regeringen föreslår för att vidmakthålla och utveckla landets väg- och järnvägssystem kan också många av de här angelägna projekten förverkligas under den kommande planeringsperioden.

Den rollfördelning som riksdagen fastställde i det transportpolitiska beslutet 1998 innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen. Vilka konkreta projekt som ska genomföras bör i första hand bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering. Därför avstår jag från att kommentera enskilda projekt hur angelägna jag än kan tycka att de är.

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

Anf. 112 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Tiden går i den här debatten. Det är ju en angelägen debatt, och vi har väntat väldigt länge på infrastrukturpropositionen. Därför får vi ta den tid som behövs i kammaren i dag. I all synnerhet när man får ett sådant påhopp som jag kände från Hans Stenberg. Att jag skulle få det från någon storstadsbo hade jag kunnat tänka mig. Hans Stenberg, som

bor i lands- och glesbygd som jag, måste ändå förstå att de här frågorna är mycket angelägna för oss som bor vid dessa vägar med oerhört låg standard. Jag hörde att Hans Stenberg ändrade ordvalet från oerhört låg standard till låg standard, men vi bor faktiskt vid vägar som har oerhört låg standard, precis som du sade i ditt första försök.

Påhoppet handlade om Norrbotniabanan och resurserna till den. Jag kan inte mytologin lika bra som Hans. Jag visste inte vem den där gubben var, men jag kände att det kanske var mig det handlade om när det gällde storleken. Jag får läsa på den historien bättre.

Men 15 miljarder kronor är väl ändå mycket pengar. Den här regeringskonstellationen har sagt sig vara villig att satsa dessa pengar på Norrbotniabanan. Mitt inlägg gällde att det troligen vore bättre att bygga Västlänken i Göteborg för halva summan och använda resten till att betala finansieringskostnaderna för ett PPP-projekt någonstans i landet, som Sven Bergström sade. Man skulle kunna prova vad som händer om vi skulle satsa 6 miljarder på ett PPP-projekt när det gäller till exempel E 18 Karlstad–Örebro. Då skulle vi få ett riktigt provexempel, även om vi inte bor i Lund.

Anf. 113 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Jag skulle ha respekt för Runar Patrikssons argumentation om det vore så att du argumenterade för att man skulle avstå från Norrbotniabanan och bygga ett annat enskilt projekt i stället, även om jag kanske inte delar din uppfattning om prioriteringen där. Men det blir faktiskt lite grann patetiskt när du i ena ändan säger att man ska avstå från att bygga Norrbotniabanan och sedan övergår till att räkna upp ett tjugotal stora jätteprojekt runtom i landet som man borde satsa på i stället. Du går näst intill igenom hela landet och ger sken av att om ni folkpartister och övriga borgerliga partier fick bestämma skulle allt detta kunna byggas. Då hänger faktiskt argumentationen inte alls ihop.

Anf. 114 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Vi får återkomma till finansieringsdebatten. Jag har en andra fråga också som gör mig bekymrad. Den gäller Hans Stenbergs negativa syn på möjligheten att fatta beslut i Sveriges riksdag. Vi får be regeringen att ansöka om att få väg 45 klassad som Europaväg. Vi får buga snällt hos Ulrica Messing och fråga om hon är snäll och frågar om möjligheterna finns. Så går det väl inte till? Vi har försökt att få med oss majoriteten i trafikutskottet på att ställa krav på regeringen att nu är det dags att E 45 blir verklighet från Göteborg till Karesuando. Det handlar om att i första hand skapa en E 45, och sedan behövs det ett upprustningsprogram för sträckan. Den går ju genom många av Vägverkets olika områden. De får då ta ansvar för sina delar. Men att ha en väg som går från Sicilien till Göteborg som Europaväg och genom Sverige och korsar alla Europavägar utan att vara Europaväg är skandal. Det sade jag också i mitt tal. Nu måste det bli verklighet.

Vi får inte framställa det så för svenska folket att vi som sitter här i riksdagen ska vänta på regeringen och fråga snällt om de utför de saker som vi anser är viktiga. Det är vi som ställer krav på regeringen om att ansöka hos FN om att riksväg 45 genom Sverige ska bli en Europaväg. Det kommer vi att hålla hårt på även framöver.

Anf. 115 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det handlar väl lite grann om synen på riksdagen och om att ha respekt för riksdagsbesluten. Vi socialdemokrater vill väldigt gärna att riksväg 45 ska bli Europaväg. Det finns goda argument för det. Vi vill också satsa på en upprustning av riksväg 45. Men i dag ska vi fatta beslut om planen för vilka investeringar vi ska göra i vägar och järnvägar under de närmaste tolv åren. Där finns det ett antal satsningar på riksväg 45, men som vi förstår regelverket när vi läser det räcker de inte till för att det ska vara möjligt att få den klassad som Europaväg. Att då ge regeringen i uppdrag, genom en beställning från riksdagen, att ändå ansöka om att den ska bli Europaväg, oavsett om det går att genomföra inom planen eller inte, innebär faktiskt att vi i samma ögonblick beslutar att det inte är så viktigt att satsa på E 4:an. Där finns stora och angelägna behov. Jag bor själv vid ett avsnitt av E 4:an som ligger långt under den standard som är acceptabel för en sådan hårt trafikerad väg. Vi har E 20, E 22 och fler angelägna projekt.

Vi har lagt fast en planering. Vi vill inte vara med och fatta beslut som innebär att den planeringen omedelbart rivs upp därför att vi har gett regeringen i uppdrag att prioritera riksväg 45 före alla andra vägar. Men om det går att klara inom den planeringsram som vi i dag lägger fast hälsar vi med glädje att riksväg 45 blir Europaväg 45, och då ska regeringen självfallet ansöka om det.

Anf. 116 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Hans Stenberg vill påskina att han kämpar för att riksväg 45 ska klassas som Europaväg. Jag tycker inte att det är med sanningen överensstämmande. Jag delar den kritik som Runar Patriksson tidigare framförde mot majoriteten i denna fråga.

Det är tydligt att vänstermajoriteten inte vill ta ställning. Man vill inte försöka att lämna in en ansökan utan överlämnar detta till regeringen. Vi kommer säkert att få höra än en gång i dag i denna kammare att vi har ett statsråd som inte anser att riksväg 45 ska få en Europaklassning. En minoritet i utskottet vill ändå lämna in en ansökan till FN-organet i Genève. Vi gör olika tolkningar av vad som gäller. Socialdemokraterna i utskottet vill inte ens göra en egen tolkning, utan de vill lägga beslutet hos regeringen. Vi tycker att det är i trafikutskottet som vi ska ta ställning till detta, men inte ens det klarar Socialdemokraterna.

Min fråga är: Kan Stenberg, även om han ifrågasätter detta, tänka sig att det vore bra att lämna in en ansökan i FN i Genève och se om han har rätt eller om jag har rätt i frågan om vi kan få en Europaklassning?

Anf. 117 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Som jag har sagt tidigare: Om det går att göra en sådan ansökan utan att samtidigt utfästa sig för att göra större investeringar på riksväg 45 än vad som ligger i planen så ska det självklart göras en ansökan.

Det finns väl en skillnad här, för jag har oerhört stort förtroende för Ulrica Messing och regeringen. Jag utgår faktiskt från att de gör en seriös prövning av om det här går, om det är möjligt utan att ställa ut sådana löften. I så fall får vi en omvandling av riksväg 45 till Europaväg. Men om man bara kategoriskt slår fast att man ska göra ansökan innebär det

också att det finns en risk, som vi tolkar texten, att vi binder upp oss för att överföra investeringsmedel från andra projekt till riksväg 45. Det är inte vi beredda att göra. Min fråga är: Är ni beredda att göra det? Är ni beredda att göra en sådan omprioritering? Tala i så fall om vilka projekt det är som ska prioriteras ned.

Anf. 118 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Den andra delen innebär inga större problem för Moderata samlingspartiet i och med att vi har ett förslag om mer pengar till vägarna än vad Socialdemokraterna har. Så den debatten tror jag inte ens att Hans Stenberg vill att jag ska ta med honom. Det vore något problematiskt för Stenberg.

När det, återigen, gäller en ansökan: Kan jag tolka Stenberg som att när vi kommer att få vårt statsråd här i kammaren står du med på att vi gör en ansökan till FN-organet i Genève för att se om riksväg 45 kan få en klassning med Europavägsstatus utifrån den investeringsnivå som i dag föreligger? Är Stenberg beredd att säga ja till att vi ska begära en sådan ansökan? Eller vill vi ändå fly problemet, som ni har gjort i utskottet, genom att överlåta fråga till regeringen?

Det är en konkret fråga: Med dagens investeringsnivåer som ligger i plan, är Stenberg då beredd att driva frågan mot regeringen att en ansökan ska göras? Jag vore tacksam för ett svar, ja eller nej, på det.

Anf. 119 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Om det går att hantera inom dagens investeringsram, den investeringsram vi lägger fast, kommer självklart regeringen att göra en sådan ansökan. Det är ju det vi skriver i betänkandet också om man läser det. Det behövs ingen pekpinne från riksdagen till regeringen om den delen. Det förtroendet har jag fullt ut för Ulrica Messing.

Att Moderaterna har mer pengar till i alla fall väginvesteringar är klart. Det har ni ju alltid. Oavsett vilken nivå vi lägger oss på har ni alltid mer i era alternativa förslag. För ett par år sedan, när debatten gick het, hävdade Moderaterna att regeringen solade. Det kommer aldrig någon infrastrukturproposition. Då gjorde ni ett eget förslag med en oerhört ambitiös satsning på infrastrukturen. Ni gjorde ett stort politiskt nummer av det. Där lade ni också fast en nivå gällande hur mycket det var lämpligt att satsa.

När nu regeringen under förra året lade fram sin infrastrukturproposition innehöll den, och det vi fattar beslut om i dag, ca 100 miljarder kronor mer än vad ni tyckte var angeläget då, 100 miljarder mer än vad ni tyckte för ett par år sedan. Då räcker plötsligt inte det. Då har ni några miljarder till. Jag skulle tro att om vi hade lagt oss på 400 miljarder hade ni haft 410. Hade vi lagt oss på 500 miljarder hade ni haft 510. Man behöver inte alls vara orolig. Ni har alltid mer pengar än vi – allt finansierat genom stora skattesänkningar.

Anf. 120 CLAES ROXBERGH (mp):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att anknyta till den föregående debatten, som handlade om trängselskatt. Jag fick lära mig att ett tunnelbanespår motsvarar kapacitetsmässigt 18 bilfiler. Ett tunnelbanespår transporterar 36 000 personer i timmen, en bilfil 2 000 personer i tim-

men. Då kan ni tänka er. Ska man lösa Stockholms problem med vägar blir det inte mycket kvar vare sig att bo på eller att vistas i på annat sätt. Spårtrafiken är alltså en nödvändighet. De som ivrar för att man ska lösa det här med vägar och motorvägar ska alltså veta att det inte går. Det är fysiskt omöjligt, i varje fall i sådana tätbefolkade strukturer som Stockholm, Göteborg och kanske Malmö. Spår och järnväg behövs för att vi över huvud taget ska kunna lösa detta med de transporter som vi behöver i dagens samhälle.

Nu handlar det ju inte bara om persontransporter, utan det handlar om gods också. Det är faktiskt något väldigt viktigt. Sverige är en industrialnation, och vi har mycket gods som behöver transporteras.

Tittar vi på den utveckling som vi har haft är det som växer mest på vägsidan faktiskt tunga godstransporter på väg. Den utvecklingen går rakt uppåt. Då kan vi titta på två av de transportpolitiska mål som lades fast våren 1998, nämligen Säker trafik och Miljö. Hur har det då gått med utvecklingen? Åt vilket håll pekar den? I fråga om bägge målen pekar den åt fel håll på vägsidan. Vi har inte den utveckling när det gäller säker trafik som vi egentligen skulle vilja ha. En del beror på tillväxten av den tunga trafiken. Sedan finns det också en massa andra orsaker som jag inte ska beröra här. På miljösidan är vi också på väg åt fel håll.

Det betyder att vi måste ha en brytning, en förändring av politiken. Tittar vi på säker trafik och miljö är faktiskt järnvägen en del av lösningen. En satsning på ökad spårbunden trafik skapar möjligheter att flytta över gods från vägtrafiken till järnvägen. Det ger både säkrare trafik och bättre miljö.

När det gäller ytterligare ett av de transportpolitiska målen, nämligen Regional utveckling, har också järnvägstrafiken och järnvägen en central roll för att skapa en regional balans i Sverige. Det är därför Botniabanan och Norrbotniabanan är viktiga. Vi vill ha en regional utveckling i Norrland. Det behövs, både vad gäller persontransporter och godstransporter. Det är ju därför vi måste satsa däruppe. Det är en nödvändighet för hela Sverige. Därmed inte sagt att vi inte också behöver ha fler satsningar i resten av Sverige.

Nu innehåller det här betänkandet och propositionen en rad väldigt bra förslag. Jag ska inte räkna upp dem. Jag ska bara nämna några stycken. Godssatsningarna tycker jag i det perspektiv som jag tog upp tidigare är oerhört viktiga. Mälartunneln i Stockholm är viktig. Annars kan vi inte lösa Stockholms problem. Jag menar naturligtvis också att trängselskatterna är nödvändiga i det här perspektivet. Vi har också Norge–Vänerbanan och Norrbotniabanan. Det är viktiga och nödvändiga projekt allihop.

Finansieringsfrågan har diskuterats tidigare i dag. Vi har en tradition i Sverige att direktavskriva alla våra investeringar, att betala dem rakt av. Nu har vi ju börjat låna till ett antal projekt, som Botniabanan. Vi kommer att öka upplåningen ytterligare. Jag skulle vilja säga att motivet för upplåning egentligen är om man har en pucket i sina investeringskostnader och vill sprida ut dem över tiden. Då finns det ett argument för att låna. I övrigt finns det inga argument härför, för om investeringsnivån ligger på samma nivå hela tiden är det ingen poäng med att låna. Då flyttar man bara kostnaderna och låter andra betala. Men om man ska göra en kraftfull satsning under en begränsad tid till exempel för att

komma i kapp med investeringar som inte har gjorts tidigare, menar jag att det är rätt att låna.

Det är också precis den situationen som vi befinner oss i. Vi har sedan många år tillbaka åsidosatt järnvägsinvesteringarna, och det som vi gör i dag är en kraftfull satsning för att komma i kapp. De 107,7 miljarder som är planerade för den aktuella tolvårsperioden är en satsning för att komma i kapp.

Sedan är jag fuller väl medveten om att inte alla de projekt som vi skulle vilja se ryms i denna satsning. Vi hade egentligen behövt ha mer, men det finns ju begränsningar.

Jag tycker vidare att relationen mellan väginvesteringar och järnvägsinvesteringar är väldigt bra. Den ligger på 2,5, vilket betyder 2,5 gånger mer i investeringar på järnvägssidan än på vägsidan.

Jag gläds dock väldigt mycket över den stora satsning som vi faktiskt gör, även om den inte räcker ända fram, på vägunderhåll, tjälsäkring och bärighet. Den uppgår till 104 miljarder, vilket är oerhört mycket pengar, men det är viktiga pengar för att hålla vägnätet intakt.

Sven Bergström tog upp en diskussion om att pengarna ändå inte överallt räcker till för en förstärkning upp till bärighetsklass 1, men jag menar att det egentligen beror på ett historiskt beslut. När vi beslöt att fordonsvikten skulle höjas till 60 ton kopplades detta inte till några extra pengar. Mycket av den bärighetsförstärkning som behöver göras beror egentligen på denna höjning av fordonsvikten till 60 ton. Det är så att säga den räkning som vi nu får i efterskott. Jag är fuller väl medveten om att det blir vissa miljöeffekter av att lasta mer på varje lastbil, men vi ska komma ihåg att det kostar.

I den tidigare transportpolitiska propositionen fanns det ingenting om forskning och utveckling, vilket jag tycker är beklagligt. När vi gör en sådan gigantisk satsning som det nu gäller måste vi ha med forskning och utveckling. Det är naturligtvis så att det behövs forskning och utveckling för att säkerställa att de här investeringarna blir riktiga, vettiga och bra. Det gläder mig att det nu i betänkandet finns ett litet stycke som handlar om forskning och utveckling. Jag förväntar mig också att man i den kommande transportpolitiska propositionen ordentligt kommer att beröra forsknings- och utvecklingsaspekten och att vi kommer att se till att få ett sektorsforskningsprogram där vi så att säga kopplar våra politiska frågeställningar till den forskning som faktiskt görs.

Vi har med den här propositionen skapat ett underlag för en expandande järnvägstrafik, så att vi bättre ska kunna uppfylla våra transportpolitiska mål, och jag tror att det kommer att bli framgångsrikt.

Jag vill tacka statsrådet Ulrica Messing för ett givande samarbete som vi har haft med att ta fram propositionen. Jag yrkar därmed bifall till förslagen i betänkandet.

Anf. 121 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Bara några korta frågor. Man får lite dåligt samvete när man sitter i bänken och hoppar på Karin Svensson Smiths ord för Norrbotniabanan. Hon ska naturligtvis inte straffas för något som hon inte har ställt till med. Såvitt jag nu förstår är det Miljöpartiet som är kravställare när det gäller Norrbotniabanan. Jag tror att det finns en stor tveksamhet mot den både från socialdemokrater och från vänsterpartister, men vi



ställer oss bakom regeringsmakten, som jag sade i mitt anförande. Den är naturligtvis viktig, men den kan bli för dyr. Från Folkpartiet anser vi att pengarna skulle kunna användas bättre. Jag tror inte att det noga har undersökts om folket kring Norrbotniabanan anser att den är det bästa alternativet.

Jag har den synen att buss-, personbils- och lastbilstrafik är bra alternativ som hade gett möjligheter till satsningar inte minst inom Claes Roxberghs egen hemregion Göteborg, i Stockholm och andra stora städer och även för oss som bor på landsbygden. Vi kan väl få en förklaring ifall det är så att Norrbotniabanan i dess helhet är ett miljöpartiprojekt. Då kan vi i nästa replikrunda återkomma till vägfrågorna i den nordiska triangeln.

Anf. 122 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! Norrbotniabanan är inte ett miljöpartiprojekt. Det är ett projekt som drivs av de kommuner som finns där uppe. Det finns också en arbetsgrupp som driver den här frågan och som har varit oerhört aktiv. Jag är övertygad om att detta för kommunerna och de boende däruppe är en mycket viktig fråga. Jag tror att det i mångt och mycket också är en överlevnadsfråga för att Norrlandskusten ska kunna fortsätta att utvecklas.

Många tror att det där är fråga om en glesbygd, vilket det absolut inte är. Det bor mycket folk längs Norrlandskusten, och det finns ett väldigt bra underlag för en persontrafik. Dessutom är det så att godstrafiken på den nuvarande stambanan har kapacitetsproblem, och det betyder att man, om man inte genomför Norrbotniabanan, måste göra något för stambanan. Dessutom väntas en ökad trafik till Ryssland och till Finland som gör att vi behöver ökad kapacitet på godssidan. Det rör sig alltså både om godstransporter och om persontransporter.

Man kan alltid diskutera var i prioriteringen saker och ting ska komma, men jag tror att det här är mycket viktigt för Norrlands fortsatta utveckling.

Anf. 123 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Claes Roxbergh sade i sitt anförande att man eventuellt ska ta till alternativa finansieringar i samband med pucklar som uppstår när det finns eftersatta behov eller när det ska göras viktiga satsningar som är samhällsekonomiskt acceptabla. Det är just detta som vi har sagt. Jag vill därför ställa följande fråga till Claes Roxbergh: Tycker Miljöpartiet att vägnätet i dag inte befinner sig i en ”puckelsituation”, det vill säga att vi i dag inte har några större problem med vägnätet runtom i landet?

Är det inte i dag nödvändigt att göra akuta investeringar i Europavägnätet, i väg 45, som vi nu har pratat om, eller på andra håll runtomkring i landet? Vi har ju hört den ena talaren efter den andra här berätta om eftersatt underhåll och behov av nysatsningar. Vi har i våra partier pengar till satsningar på de vägar som i dag har nämnts. Det har i en del replikrunder med socialdemokrater här verkat som om vi pratar om något som vi inte har pengar till, men alla de borgerliga partierna har ju mer pengar.

Vi ser också möjligheter att få i gång en tidigare uppstart av dessa viktiga investeringar. Jag använde faktiskt ordvalet att jag tycker att

infrastrukturpropositionen var feg i startmomentet. Jag syftade då faktiskt på den puckel som Claes Roxbergh tycker inte finns. Vi har inte någonting emot lånefinansiering heller, men majoriteten borde också öppna ögonen för alternativa finansieringar och tro på företagsamhetens möjligheter att delta.

Anf. 124 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! Jag tror egentligen att vi har skött vägnätet bättre än vi har skött våra järnvägar. Vi har investerat kontinuerligt i vägarna under 50-, 60-, 70- och 80-talen, men däremot hade vi i stort sett ett investeringsstopp på järnvägssidan under ett antal år. Vi gjorde i stort sett ingenting. Jag menar att vi misskötte järnvägssidan på ett sätt som gör att vi på det området behöver komma i kapp.

Sedan är det ändå så att det nu ligger 42 miljarder på väginvesteringar och 104 miljarder på vägunderhåll, bärighetsförstärkningar och tjälsäkring, och det är väldigt mycket pengar.

Anf. 125 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det moderna Sveriges historia är också en historia om våra vägar och spår. Längs våra kuster, älvar och större insjöar var de länge det snabbaste och enda sättet att ta sig från en landsända till en annan. Det fanns en tid då Helsingborg och Kalmar låg närmare Stockholm än Falun och Jönköping.

Sakta men säkert har vi byggt ut våra landkommunikationer. Med ångmaskiner och dynamiten byggde vi järnvägen. Med bensinmotorn och asfalten gjordes snabba transporter på väg möjliga. Där Kolmårdens skogar och bergsknallar en gång skapade barriärer mellan Svealand och Götaland svischar vi nu fram på E 4:an och med X 2000.

Avstånden i vårt land har kortats. Avlägsna landsändar har knutits samman till en modern nationalstat. Detta är en historia om hur det moderna Sverige sakta men säkert har skapats. Nu handlar det om att bygga vidare och göra Sverige än modernare och än rundare.

Herr talman! Ett modernt Sverige behöver både tillväxt och välfärd. Utan växande företag som snabbt kan leverera varor och tjänster till kunder inom och utom Sverige blir det ingen välfärd. Utan utbildade anställda, förvissade om att vi kan få vård när vi är sjuka och a-kassa när vi är arbetslösa, blir det heller ingen tillväxt.

Regeringen visar nu att vi kan klara både–och. Vi satsar 381 miljarder kronor på infrastrukturen under de kommande tolv åren. Det är en historiskt stor satsning.

Samtidigt klarar vi av att tillföra kommunerna totalt 15 miljarder kronor i ytterligare resurser under den här mandatperioden. På det sättet får vi fler händer inom vården och fler personal inom förskolan.

Genom de 381 miljarderna till infrastrukturen gör vi ett avlångt Sverige lite rundare. Med stora satsningar på järnväg utmed Norrlandskusten kan trä och malm lättare forslas till kunder och till förädling. Med stora satsningar på väg och järnväg mellan våra svenska storstadsregioner knyts majoriteten av Sveriges befolkning närmare varandra och avstånden till kontinenten minskar.

Genom de 381 miljarderna river vi gränser och skapar fler tillfällen till möten. Med satsningar över kommun- och länsgränser kan orter som i

dag står med ryggen mot varandra knyts samman. Med satsningar mot våra nordiska grannländer skapas möten och möjligheter som nationsgränser i dag begränsar.

Genom de 381 miljarderna bygger vi vidare på ett Sverige i sammanhållning. Vi orkar se både storstäderna och landsbygden. Med storsatsningar i och kring Stockholm, Göteborg och Malmö ökar våra storstäders möjligheter att konkurrera med utländska städer och med utländska investeringar och etableringar från näringslivet, kring företag och kring forskningsresurser. Med satsningar på tjälsäkring och underhåll av vägar i skogslänen ser vi till att landsbygdens industrier och invånare får en bra chans att också där växa, utvecklas och konkurrera.

Genom de 381 miljarderna ställer vi om transportsystemen i hållbar inriktning. Infrastrukturen får inte vara en miljöbov. Med prioriteringen av järnvägen skapar vi bättre möjligheter för pendlare och för företag att välja tåget framför bilen eller lastbilen, och det är viktigt. Kommande generationer ska inte behöva städa upp efter oss.

Vi måste också se det lilla i det stora. Vägar och spår finns mitt i vår vardag. Med bättre kommunikationer gör vi det lite lättare och lite säkrare att hämta barnen på dagis. Vi gör det också lite lättare för rörmokaren att ta sig till kunden på andra sidan staden. Och, inte minst, vi gör det lättare för folk att bo kvar på hemorten och dagpendla över ett avstånd som tidigare krävde att man antingen flyttade eller tackade nej till jobbet. Omvänt gör vi det också lättare för småföretagen som vill anställa att hitta rätt person till jobbet.

Bättre kommunikationer ger oss också mera tid till annat – mer tid till att kunna utveckla det där fritidsintresset som man tidigare har fått avstå ifrån, eller mer tid för att skriva färdigt den där promemorian som man håller på med eller för att byta ut bromsklossarna, som man vill ha gjort innan det är dags att åka hem och göra middag.

Med 381 miljarder kronor löser vi inte alla problem inom transportsektorn. Vi behöver arbeta ännu mer och satsa ännu mer på infrastrukturen. Men kommunikationerna blir säkrare. Vi kan aldrig acceptera att människor dör eller skadas svårt i trafiken.

Kommunikationerna behöver också bli ännu bättre på att anpassas efter de funktionshindrades behov. Vi kan inte stänga ute människor från den frihet och den välfärd som kollektivtrafiken eller flyget skapar.

Kommunikationerna via väg, järnväg, flyg och sjöfart behöver knyts samman bättre med varandra. Allt annat vore ett resursslöseri. För miljöns skull måste det bli lättare för företagen att sköta en del av transporterna med lastbil och andra delar med godståg och med sjöfart.

De 381 miljarderna ger bara en om än oerhört betydelsefull del av lösningen. Den nyss presenterade trafiksäkerhetspropositionen tar ytterligare stora kliv men räcker inte heller hela vägen fram. De senaste årens utredningar om järnvägen, om godstransporter, om kollektivtrafiken och om färdtjänsten måste nu vävas samman i en slagkraftig politik för att modernisera transportsystemen ytterligare. Om detta återkommer regeringen i 2005 års transportpolitiska proposition.

Herr talman! 381 miljarder kronor är viktiga investeringar i infrastrukturen i vårt land. Vi ställer om delar av infrastrukturen för en framtida miljövänlig inriktning, och vi gör vårt Sverige lite rundare.

Jag vill tacka Karin Svensson Smith och Claes Roxbergh för det samarbete vi har haft med arbetet för infrastrukturplanerna.

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

Herr talman! Det var ett inspirerande anförande av statsrådet. Det är alltid spännande när vi kan få till protokollet att det återigen är en historiskt stor satsning, med tanke på redovisningen av utfallen av planerna. Det kan säkert vara så att Sverige på något sätt kan bli lite rundare. Jag är dock säker på att en stor del av de runda bulorna är kvar i vårt vägsystem, tyvärr.

Det ska bli lite bättre här och lite bättre där, säger statsrådet. Jag är bekymrad för drift och underhåll på vårt vägsystem. Vägverket konstaterar, och det gör regeringen också i propositionen, att det fattas ungefär 400 miljoner kronor per år under den kommande planeringsperioden för att vi ska kunna behålla den målstandard och standard som vi har i dag. Det är bekymmersamt. Pengarna räcker inte till i det läge vi har i dag. Det fattas nästan 400 miljoner kronor per år.

Det sätts stort hopp till tjälsäkring. Det budskap som ni har lagt fram, att det ska bli så bra med tjälsäkringen nu, har ni lyckats med. Ni har lyckats få fram den information ni vill ha fram. Men en tredjedel av näringslivets viktigaste vägar fortsättningsvis kommer att ha bärighetsrestriktioner år 2015. Detta är några punkter som är mycket bekymmersamma.

Anf. 127 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag är glad att Jan-Evert Rådström tar upp frågan om att underhålla och vårda det vi en gång byggt. Claes Roxbergh lyfte också fram ett av skälen till att vi måste titta på just de vägar som inte lever upp till alla de kriterier vi har. Det hänger ju ibland ihop med andra beslut som riksdagen fattat och där vi inte på samma sätt tagit hänsyn till just arbetet med underhåll.

Nu satsar vi mycket pengar, jag vill säga det igen. Vi satsar 87 miljarder kronor på drift och underhåll och 17 miljarder kronor riktat mot tjälsäkring. Att rikta pengarna mot just tjälsäkring är naturligtvis en oerhört viktig signal.

Vi måste också ha en dialog med företrädare för näringslivet, eftersom inte samtliga vägar i vårt land tål alla de tunga fordon som färdas på vägarna. Vi måste också försöka lära lite grann av det vi gjort när vi nu släpper fram tyngre fordon och ska ha diskussioner om eventuella avgifter på vägar. Det är en viktig fråga, eftersom ett avgiftssystem skulle kunna riskera att tränga undan trafiken till vägar som egentligen inte är byggda för tunga transporter.

Vi måste alltså se på och ha i åtanke erfarenheterna av de beslut vi fattat när vi släppt fram tyngre transporter och vad det inneburit för vägnätet. Det gäller också när vi ska diskutera eventuella avgifter och fundera på vad vi vill uppnå med avgifter – att försöka få trafikslagen att betala sina egna utgifter eller att styra trafiken till en viss väg.

Tjälsäkringspengarna och bärighetspengarna kommer alltså att få stor betydelse. Det är mindre ”flashigt” än att bygga nya vägar, men nog så viktigt. Och det är en viktig prioritering.

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

Herr talman! Det är naturligtvis en viktig prioritering, men jag tycker i sanningens namn att vi borde få höra från statsrådet att det redan i inledningen finns en brist på ett visst antal hundra miljoner för att vi ska kunna klara av vår målstandard. Vi måste sänka standarden på ett antal vägar för att det över huvud taget ska gå. Som jag sade fattas det ungefär 400 miljoner kronor.

Det måste upprättas en dialog för att vi ska klara det framtida vägunderhållet på de vägar där det nu körs från näringslivets sida. Hela infrastrukturpropositionen, hela paketet om bärighetspengar, har ju gjorts i samråd med näringslivet. Vi måste konstatera att en tredjedel av de vägar som näringslivet prioriterar år 2015 kommer att ha bärighetsrestriktioner. Det är allvarligt.

Statsrådet har säkert förväntat sig att jag ska avsluta med att säga något om riksväg 45 och dess utbyggnad till Europavägsstatus, och jag ska inte göra statsrådet besviken. Frågan kommer. Jag testade på Hans Stenberg tidigare för att se om han kunde tänka sig att ställa upp på en ansökan om Europavägsklassning av riksväg 45 om det innebar att en ansökan lämnades in på det underlag och den investering som trots allt görs på 45:an, alltså om det skulle kunna vara tillfyllest för att Genève ska godkänna detta.

Skulle statsrådet kunna tänka sig att lämna in en ansökan? Vi får inget gehör från den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet och jag måste därför vända mig till statsrådet. Kanske vi kan gå den vägen i stället och be statsrådet om hjälp ifall hon möjligen har ändrat uppfattning.

Anf. 129 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag vill bara vara tydlig och säga att samarbetet inför infrastrukturplanerna delvis skett med näringslivets företrädare, och det har varit oerhört viktigt. Men självklart har också den lokala och regionala nivån varit en viktig aktör. Vi har verkligen ansträngt oss för att lyssna och låta så många som möjligt komma till tals och ha synpunkter på infrastrukturplanerna. Där har näringslivets bidrag varit viktiga för oss, men även synpunkterna från politikerna i kommuner och regioner.

Sedan är det svårt att göra bedömningar av hur mycket underhållet kostar, och jag tror att även Jan-Evert Rådström har tittat på de underlag som våra verk skickat in. VTI:s granskning visar till exempel att beräkningarna byggde på mycket osäkra grunder och att det finns stora skillnader i hur man räknar. Jag har all respekt för underlaget, och vi kommer också att följa det arbetet, men det är svårt att vara tvärsäker eftersom förutsättningarna runtomkring ändras.

Det kan ibland hända att politiker ändrar sig. Det händer faktiskt då och då, men inte den här gången, Rådström. Jag har ingen annan uppfattning i frågan om Europavägarna än den jag haft tidigare. Jag tycker att det finns starka skäl att leva upp till de kriterier som vi knippar ihop med en Europavägsstandard. Om vi turistar i Sverige eller i något annat land och ser en Europavägsskylt förväntar vi oss en viss standard på den vägen. Med de pengar vi nu föreslagit för de kommande tolv åren kommer vi inte upp i en sådan standard på riksväg 45 när det gäller hela sträckan. Därför tycker jag att vi först ska se till att vi kan leverera en

sådan standard som vi förväntar oss när vi ser en dylik klassificering och därefter ansöka om den.

Jag vill avslutningsvis gå tillbaka till det som Jan-Evert Rådström ganska inlevelsefullt berättade om i sitt huvudanförande, nämligen hur stolta människorna i Västra Götaland var 1959 när man presenterade infrastrukturinvesteringar. Jag kan försäkra Jan-Evert att jag var oerhört stolt när vi i december 2003 fick chansen att, också i Västra Götaland, presentera stora satsningar på infrastrukturen.

Anf. 130 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Ulrica Messing lever nästan, om än inte riktigt, upp till samma nivå som hennes företrädare på det här området. Jag tror att hon nämnde 381 miljarder kronor sju eller möjligen åtta gånger i sitt anförande. Det är lite riskfyllt att göra det när historien visar att man kanske bara klarar av 50 % av planerna. Dessutom, för att travestera Hans Stenberg, återkommer Särinner också här. I den tidigare planen, som överlappar den nu aktuella planen med tre år, satsade man 190 miljarder, och nu säger man 381 nya miljarder. Men vi ska komma ihåg att det är fråga om pengar som delvis redan använts en gång tidigare i de här satsningarna.

Nu fattas det alltså 66 miljarder kronor. Regeringen redovisar öppet att där finns ett kvarstående finansieringsbehov. Det vore intressant att höra om Ulrica Messing har några tankar här och nu om hur dessa pengar ska tas fram för att klara alla de utfästelser man gör. I det sammanhanget skulle jag alltså vilja veta: Finns det någon öppning?

När Ulrica Messing och jag var i Sundsvall för ett år sedan var hon ganska positiv till alternativa finansieringsmöjligheter. Sedan har ni blivit pressade av Miljöpartiet och Vänstern att backa från den öppningen. Finns det någon öppning nu? Om bara Socialdemokraterna kommer loss finns det en majoritet i kammaren för att pröva alternativa möjligheter. Jag säger inte att det är en lösning, men pröva det på några projekt!

Låt mig också säga några ord om järnvägar. Jag varnade i mitt inledningsanförande för att vi riskerar att få nya flaskhalsar om frågan inte hanteras framsynt. Jag tänker då på hur det kommer att se ut söder om Botniabanan med glappet mellan Nyland och Sundsvall. Jag hoppas att vi snart nog får de partiella dubbelspåren ända upp till Sundsvall. Men om man inte medvetet nu förbereder en satsning också på Ådalsbanan får vi kvar den som en flaskhals. Hur ser statsrådet på detta?

Slutligen Inlandsbanan. Vi fick brev från Norrlandsförbundet häromdagen. 1 ½ miljard skulle behövas för att ge Inlandsbanan en rejäl standardhöjning. Har regeringen några tankar om att ta i anspråk den kapacitet som denna stora pulsåder i inlandet kan ha?

Anf. 131 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Det låter på Sven Bergström som om vi inte hade finansierat någonting av den plan som vi vill att riksdagen nu ska ställa sig bakom. Det är inte sant. De kommande tre åren har vi finansierat ramarna med både anslag och lån, och vi lever upp till det på samma sätt som på de andra budgetområdena. Hur det ser ut om elva år har vi varit mindre tvärsäkra på, och jag tror att det också finns en folklig respekt för att vi är det. Ingen av oss kan sia exakt om framtiden.

Men på samma sätt som vi skriver budget för de andra politikområdena har vi nu finansierat investeringarna i infrastrukturen. För de kommande tre åren finns alltså pengarna, och det är vårt förslag om anslag och lån, något som riksdagen förhoppningsvis också ska ställa sig bakom.

Sedan är jag positiv till att i olika sammanhang pröva alternativ finansiering, men jag vill också vara tydlig och säga att man inte ska ha en övertro på att kunna trolla fram nya pengar eftersom allt förr eller senare också ska finansieras och betalas. Därför finns det anledning för oss att vara försiktiga och inte skjuta investeringar på nästa generation.

Vi har emellertid öppnat dörren för att titta på olika former av alternativ finansiering, och den överenskommelse som vi nu gjort, som innebär att vi lånar upp pengar i Riksgälden, är den billigaste formen av alternativ finansiering som vi i dagsläget kunnat hitta. Det kan hända att framtiden ges oss anledning att titta också på andra former av alternativ finansiering, men det här är det som vi nu är överens om och som vi tycker är en viktig prioritering.

När det gäller Ådalsbanan har Banverket nu ett uppdrag att tillsammans med lokala och regionala aktörer titta på om man som alternativ ett kanske ska föreslå en helt ny sträckning eller som alternativ två dela upp den sträckning som man tidigare har tittat på i olika investeringsperioder. Redan i höst kommer Banverket tillsammans med politiker, lokalt och regionalt, att sätta sig ned och diskutera de olika alternativ till dragningar som man har kommit fram till.

Anf. 132 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Vad jag lite ödmjukt ville säga är att det är lite riskfyllt att ta munnen så full som framför allt Björn Rosengren gjorde på sin tid men som också möjligen Ulrica Messing snuddar vid när hon åtta gånger – tror jag det var – nämner 381 miljarder som om pengarna ligger på bordet och det bara är att dela ut dem.

Det är inte riktigt så. Precis som jag sade är 66 miljarder ett kvarstående finansieringsbehov för perioden, även om de närmaste åren möjligen i bästa fall är tryggade.

Jag välkomnar verkligen att Ulrica Messing upprepar sin positiva attityd till alternativ finansiering. Men låt oss då också komma loss med konkreta förslag för att pröva att inte bara låna i Riksgälden utan även pröva PPP-modeller, som man har gjort i Norge, i Finland och på en del andra ställen, så att vi får erfarenhet av det på hemmaplan – här i Sverige!

När det slutligen gäller Ådalsbanan och Inlandsbanan så visar det här att det är lite svårt med planeringen. Här får vi nu en Botniabana med fullödlig standard och kapacitet, och så får vi kvar en liten flaskhals. Nu ger man då Banverket i uppdrag att se över Ådalsbanan. Det kanske finns anledning att ta saker och ting i rätt ordning så att man får sammanhängande, bra kommunikationer i stället för att bygga en bit här och en där och sedan upptäcka att det fattas någonting mittemellan.

Ulrica Messing hann inte med att nämna Inlandsbanan i sitt tidigare inlägg. Säg någonting bra om den också! Som jag sade har Norrlandsförbundet påpekat att en och en halv miljard skulle räcka för att rusta denna pulsåder som går genom så många kommuner och län i inlandet till en

högre standard. Inte minst för godstransporter och turisttrafik vore det värdefullt att få den injektionen.

Anf. 133 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag har precis samma uppfattning som Sven Bergström när han beskriver att det handlar om att bygga bort flaskhalsar. Det är viktigt, så att vi får jämna flöden och full effekt av investeringarna. Därför är uppdraget för Ådalsbanan viktigt. Det hela ska också hänga ihop med Botniabanan och de stora investeringar som vi gör där. Därför var det oerhört viktiga förändringar som vi tre samarbetspartier kom överens om av till exempel Banverkets ursprungliga förslag. Det gällde att också bygga bort den flaskhals som skulle finnas kvar på Ostkustbanan upp mot Gävle. Vi har medvetet tittat på var det finns flaskhalsar för att verkligen få nytta av de investeringar som vi har gjort. Det arbetet kommer att fortsätta också när Banverket så småningom ska revidera planerna.

För Inlandsbanan har vi valt att stödja underhåll så att man kan ha trafik på banan. Jag är medveten om att det också finns behov av att göra större förändringar, men i dagsläget har vi inte pengar för det. Framtiden får utvisa vad som är möjligt vid ett senare tillfälle. Jag har inga positiva besked i dag i just den frågan.

Som politiker får vi fatta många svåra beslut. Både Sven Bergström och jag vet att det inte alltid handlar om att bara säga ja till folkliga opinioner och att ställa sig bakom dem. I dag tänker jag ändå förbehålla mig rätten att vara både glad och stolt över de planer som vi nu debatterar här i riksdagen. Jag säger en gång till: Jag har aldrig förut haft möjligheten att vara med och fördela 381 miljarder kronor i viktiga investeringar som har en tydlig regional profil men som också innebär en tydlig storstads-satsning. Stad och land hänger ihop, och med en bra infrastruktur kortar vi avstånden i vårt land och ger oss alla de förutsättningar för utveckling och tillväxt som vi så väl behöver. 381 miljarder – jag är både stolt och glad!

Anf. 134 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Vi får ta några ord om proppen, ministern. Jag är i alla fall tacksam för att ministern är här. Det är en viktig dag för oss alla, och det finns positiva saker. Om vi låter lite griniga så är vi nog från de borgerliga partierna griniga för att vi inte har fått vara med vid bordet och forma infrastrukturproppen på ett annat sätt. Vi tror att den hade sett annorlunda ut då. Först och främst skulle vi då naturligtvis ha velat göra den själva. Men om vi hade kunnat få göra den tillsammans och om vi hade varit samarbetspartier på just infrastruktursidan – som flera har sagt här – så är jag övertygad om att proppen inte hade sett ut precis som den gör i dag. Den hade varit företagsvänligare och vänligare för hela landet. Det var det jag försökte säga i mitt inlägg.

Jag blir lite orolig, för jag har läst talet – eller något som nästan var talet – förut, redan i morse, i Citytidningen. Jarl Lander har också skrivit under där, såg jag. Han sitter ju här i bänken. Det ska bli roligt att se artikeln i Värmlandstidningen – om den ser likadan ut. På de sista raderna står det någonting om att de 381 miljarderna också gäller för övriga Sverige, men annars kan man få uppfattningen att det bara gäller Stockholm. Jag hoppas att det är en felskrivning och en journalistisk historia.



Vad är det då som vi vill göra annorlunda? Jo, precis som jag sade i diskussionen med Roxbergh så tror vi att vi nu är vid puckeln och att vi borde ha gjort satsningar snabbare, eftersom det har tagit så lång tid att få fram proppen. Vi hade helt säkert kommit överens om alternativa finansieringar och tillsammans trots på företagsamheten och att dess kronor också hade betytt snabbare utbyggnader, billigare utbyggnader och troligen även en bättre och enklare skötsel av de vägar som hade hamnat under alternativ finansiering.

Anf. 135 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag börjar med att tacka för det som Runar Patriksson sade i sitt inlägg från talarstolen, nämligen vikten av att färdas väl på infrastrukturen. Jag hoppas att vi kan samarbeta i riksdagen när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder också framöver. Trots de stora investeringar som vi nu gör får vi aldrig blunda för att var och en har ett ansvar i trafiken. Vi kommer aldrig att kunna bygga så säkra vägar eller järnvägar att var och en av oss kan bete sig som vi vill. Jag uppskattar alltså den inledning som Runar Patriksson hade om att just färdas väl.

Rubriken i Citytidningen är lite rolig, för man kan tolka den som om det är 381 miljarder till Stockholms län. Det är det inte, utan det är till landet. Men det är klart att Stockholms län får en stor andel av pengarna med anledning av att här bor flest människor. Satsningarna är regionalt balanserade, och det var en viktig ambition för oss att inte låta storstads-satsningarna ställas mot satsningar i övriga landet.

Vi kunde ha gjort mer och tidigare, säger Runar Patriksson. Det kunde vi ha gjort om vi hade haft mer pengar tidigare. Det är klart att också investeringarna i infrastrukturen har påverkats av den lågkonjunktur som vi hade på 90-talet. Jag och många andra politiker har varit ute och försvarat både sänkningar i studiebidragen och i ersättningar i form av barnbidrag och mycket annat. Det har varit tuffa beslut att försvara, men vi har kunnat göra det därför att vi har sagt att vi har sparat på alla områden. Vi har alltså sparat också på asfalt och betong under lågkonjunkturen och inte bara på barn och gamla. Det är en viktig signal, och den måste vi kunna behålla också i framtiden. När lågkonjunkturer kommer måste alla regeringar ha en möjlighet att skruva också när det gäller infrastrukturen och inte bara i de transfereringar som så direkt slår mot enskilda människors förutsättningar att planera för sin vardag.

Anf. 136 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Då tar vi ett sista drev kring E 45:an också! Jag måste starta med nordiska triangeln. Jag kan inte stå med statsrådet för kommunikationer och vägar bredvid mig utan att ha nämnt nordiska triangeln, eftersom jag också jobbar ganska mycket med Nordiska rådet och de frågor som har med infrastruktur i hela Norden att göra. Vägarna mot huvudstäderna – nordiska triangeln – är ett begrepp i hela Europa. Jag har träffat kommissionärer som anser att vi satsar för dåligt på dessa vägar.

Jag vill fråga statsrådet: Är det nu så att regeringen och statsrådets kommunikationsavdelning har orden nordiska triangeln i minnet och att motorvägsbegreppet finns kvar? Det är så oerhört viktigt. Det är därför vi är lite oroliga för samarbetspartierna; inte någon gång hör vi Miljöpartiet

och Vänsterpartiet nämna ordet motorväg. Dessa pulsådror som går från Helsingfors till Oslo och till Köpenhamn är så oerhört viktiga för landets utveckling.

Väg 45 borde få bli en europaväg. Med den standard som den har i dag finns det andra med E-beteckning som är av minst samma kvalitet. Därför tror jag att det vore en uppryckning av systemet med Europavägar i Sverige att låta Sveriges Broadway från Göteborg till Karesuando få E-status och att nordiska triangeln får prioritering i regeringens syn på vägnätet i Sverige.

Anf. 137 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Runar Patriksson har alldeles rätt när han beskriver att det finns vägar som i dag har en E-beteckning som med de regler som nu gäller egentligen inte lever upp till det. Det är alldeles rätt. Jag möter ofta kravet att eftersom vägen nu har en E-beteckning måste man också få mer pengar för att rusta upp den. Den här gången vill jag göra precis tvärtom. Jag vill först se till att vägen har en standard som lever upp till de krav som vi borde ställa på vägar som har E-beteckning och sedan ansöka om att få en sådan. Eftersom vi inte föreslår pengar under den kommande tolvårsperioden som lever upp till de kraven vill jag heller inte föreslå det.

Vi har gjort en tydlig prioritering i infrastrukturplanerna på just nordiska triangeln. Det är ett viktigt område för oss gentemot EU. Den utpekade som en viktig infrastruktur för hela unionen. De investeringar och de objekt som unionen har ställt sig bakom och sagt är av gemensamt intresse i de olika nationerna har vi också prioriterat i vårt eget arbete i infrastrukturplanerna. De ligger långt framme. Det är en viktig signal.

Sedan kan vi fortsätta att jobba ännu närmare inte minst våra nordiska grannländer och driva frågor gemensamt. Vi har i dag ett konstruktivt samarbete med Danmark om förbindelsen över Fehrman bält, till exempel. I september ska jag själv vara med i Norge på en transportkonferens med min norska kollega. Där ska vi tala om investeringar i infrastruktur mellan våra olika grannländer. Diskussionen får fortsätta.

Det är klart att infrastrukturen för svenska företag och för svenska medborgare inte bara är viktig i Sverige. Här gäller det också att kunna färdas väl och snabbt när man kommer till andra länder.

Anf. 138 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag välkomnar också att ministern är i kammaren i dag i den här debatten. Det är välkommet. Visst var det en fin utflykt som ministern tog med oss på i början om infrastrukturen i hela Sverige. Vi vill alla att den ska bli så bra som möjligt.

Jag tänkte ta upp en brist som jag ser det. Det gäller det nya Europa som växer fram runt Östersjön och de förändringar som sker. Vi måste i planerna också tänka förbi våra egna gränser och de stråk som går.

Längst uppe i norr satsar man till exempel på Haparandabanan. Det tycker jag är mycket bra med tanke på utbytet men Finland, Ryssland och så vidare.

Nynäshamn har en färja till Polen. Regeringen ha lovat att satsa på väg 73. Det tycker jag är jättebra både för pendlingen och för trafiken utomlands.

Går man längre ned i Sverige brukar man säga att Kalmar län är en vit fläck när det gäller järnvägen till exempel. Det är väldigt jobbigt att pendla med järnväg i den delen av Sverige.

Via Karlskrona och Karlshamn går nu väldigt mycket lastbilstrafik över havet. Om lastbilarna kommer ifrån eller ska vidare över Göteborg och Oslo som många ska är det knepigt att färdas diagonalt genom Sverige på det hållet.

Jag vill höra lite grann om hur regeringen tänker när det gäller de förändringar som sker runt Östersjön. Jag kan inte riktigt se att det återspeglas i planerna fram till 2015. Statsministern nämnde det som en väldigt viktig fråga i regeringsdeklarationen att den nya Östersjöregionen måste stärkas.

Anf. 139 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag har precis samma uppfattning om att det är viktigt att se det i ett större perspektiv. Då måste vi också börja här hemma.

En viktig signal när vi hade uppvaktningar från näringsliv, kommuner och regioner var just att lyfta blicken lite och inte alltid bara peka på viktiga investeringar och objekt i sin egen kommun. Det gäller att fundera över hur människor i olika kommuner rör sig och hur företagen lever och växer. Man måste fundera över hur infrastrukturen måste se ut för att möta det. Där tycker jag att vi har kommit en bit på väg. Många län och regioner pekade på investeringar som låg utanför deras länsgräns som de allra viktigaste. Det har nog inte hänt tidigare vid liknande uppvaktningar.

Om vi har börjat här hemma måste vi också fortsätta över nationsgränserna. I arbetet med infrastrukturplanerna har vi prioriterat just arbetet med nordiska triangeln och försökt titta på ett större europeiskt arbete. Vår hemmamarknad växer nu när EU har utvidgats. Det ger oss fantastiska möjligheter när det gäller Barentsområdet och också runtomkring Östersjön.

När det gäller arbetet runtomkring Östersjön har vi också tagit ett helhetsgrepp över alla former av möjligheter till utveckling vi har med den satsning som vi presenterade för någon vecka sedan på Gotland. Det handlar om att verkligen kliva fram i Östersjösamarbetet och knyta de band vi kan knyta mellan våra olika länder. Det är säkert också till nytta för oss alla.

Det handlar om de tankarna, att hålla ihop infrastrukturen och se hur transportslagen kompletterar varandra. Det gäller att verkligen gå in på logistiken i sin helhet. De tankarna blir oerhört viktiga i den transportpolitiska propositionen. Där finns också sjöfarten, luftfarten, kollektivtrafiken och andra viktiga transportslag som inte har varit med i arbetet nu med infrastrukturplanerna.

Anf. 140 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Det verkar som att vi har samma syn på att man måste lyfta blicken när man planerar infrastruktur. Trots allt har jag lite svårt att se detta avspeglas konkret i den plan som nu ligger till år 2015 när det gäller vissa områden. Det gäller till exempel väg E 22 genom Skåne, Blekinge, Kalmar och Östergötland. Den blir alltmer viktig för den tunga

lastbilstrafiken som ökar ganska dramatiskt. Detta är något som jag tror att vi får återkomma till.

Jag har en annan fråga som gäller sjöfartens infrastruktur. Ministern var inne på att man måste jobba för att kunna knyta ihop transportslagen. De ska inte bara kunna konkurrera med varandra utan samarbeta. Det finns en del flaskhalsar runt om i Sverige där det behövs knutpunkter. Det är kanske inte alltid möjligt för andra aktörer att bygga upp sådana knutpunkter där man effektivt kan lasta om gods, och så vidare.

De farleder som behöver förbättras i Sverige bekostas av avgifter som sjöfarten drabbas av. De flesta partier vill uppmuntra sjöfarten särskilt i Östersjön så att den förbättras och utvecklas. Mitt parti, Kristdemokraterna, har lagt fram ett förslag om att man även ska ta en del av infrastrukturpengarna till att förbättra just sjöfartens infrastruktur. Det kan vara knutpunkter eller farledsförbättringar. Hur ser ministern på det?

Anf. 141 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag är inte i dagsläget beredd att vara alldeles tvärsäker i den frågan. Jag är lite skeptisk till att det är önskvärt. Men det betyder inte att jag inte tycker att vi måste ha en tydlig politik för sjöfarten och våra viktiga hamnar.

Nu har vi skrivit under EG-direktiv som skärper kraven på hamnarna avsevärt. Vi har ett uppdrag till Sjöfartsverket att titta på hur man kan höja lotsavgifterna för att sänka farledsavgifterna så att man för varje tjänst betalar det man själv använder. Det arbetet är angeläget.

Samtidigt har vi ansökningar från många kommuner där man vill att Sjöfartsverket ska gå in och ta ett större ansvar för investeringar i hamnarna. Allt detta måste man se i sin helhet. I dagsläget har Sjöfartsverket bara gått in och gjort investeringar i en kommunal hamn, och det är Göteborg. Det har man gjort av det enkla skälet att det är norra Europas största hamn.

Men det finns också andra kommunala hamnar som önskar sig hjälp med investeringarna. Det är en svår avvägning. Hamnarna är oftast kommunala. Ändå är de så viktiga när det handlar om att transportslagen ska komplettera varandra.

Hur vi kan hålla ihop det, vad som krävs i form av investeringar från statens sida och hur mycket som kan fortsätta att investeras från Sjöfartsverket självt som affärsverk som tar in avgifter får vi återkomma till i den transportpolitiska propositionen.

Anf. 142 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Om vi försöker korta oss lite grann kanske vi hinner få med det här till voteringen om en stund. Men jag vill göra några korta reflexioner över betänkandet och vissa inlägg.

Transportanvändare ska ha stor valfrihet att själva kunna avgöra hur de ska ordna sina transporter. En transportpolitik som bygger på ökad konkurrens mellan företag och operatörer och mellan olika transportslag är en förutsättning för att kunna uppnå detta. Goda förutsättningar måste skapas som medverkar till en ökad och sund konkurrens på lika villkor. Bland annat är SJ:s dominerande ställning på godstrafikområdet en hämsko för möjligheterna till konkurrens som måste brytas upp. Om vi har syftet att stimulera till ett ökat företagande som i sin tur leder till ökad

tillväxt krävs incitament och möjlighet till ett sunt konkurrensförhållande.

Tillgängligheten är en annan viktig fråga för Folkpartiet. Handikappanpassning av kollektivtrafik måste intensifieras. Alltför många stängs i dag fortfarande ute från möjligheten att resa kollektivt. Stimulans i form av bidrag till påskyndande av denna anpassning är en nödvändighet. Transportsystemen ska vara tillgängliga för alla.

Angående bilismen så sker i dag åtta av tio persontransporter med privatbil. För flertalet av dessa transporter i glesbygd finns inga alternativ. Kollektivtrafik kan inte byggas ut i tillräcklig omfattning då underlaget är för litet i många delar av vårt avlånga och glesbefolkade land.

Människor måste kunna ta sig till och från arbetet, utöva fritidssysselsättningar och göra nödvändiga ärenden med hjälp av bil även i glest befolkade delar av vårt land. Som ministern, som precis gick nu, sade får man med bättre kommunikationer mer tid att göra annat. Man försöker då göra Sverige rundare.

Glest befolkade delar av vårt land behöver inte vara uppe i Norrland eller i västra Värmland. Även runtom knuten i norra Stockholm, ute i skärgården och vid kusten har vi mycket glesbygd som också har behov av bättre vägar. För att belysa bilens roll i samhället i ett bredare perspektiv anser vi att en bilsocial utredning bör tillsättas.

Jag vill säga några ord om planeringsramarna som de ser ut. De samhällsekonomiska bedömningarna ska vara avgörande för beslut om investeringar. Med tanke på alla de mil av vägar i stort behov av upprustning som behöver förbättras för att tätorter av i dag och deras omgivningar ska ha fungerande kommunikationer, både med privatbil och kollektivtrafik, kan jag finna vissa nysatningar på andra dyrare trafikslag förvånande. Det krävs att de vägar som finns hålls i god standard för att underlätta transporter och undvika olyckor.

Vi har nämnt Norrbotniabanan några gånger i dag. Claes Roxbergh tar som intäkt för att bygga den att alternativet skulle vara att man då behövde rusta upp och satsa på andra järnvägar som ligger lite längre in i landet. Men vi ska komma ihåg att den upprustningen av bärighet och mötesplats med mera bara är en bråkdel av kostnaden för att bryta ny mark och lägga ny räls enligt de uppgifter jag har fått.

Jag sade att det är viktigt att man också rustar upp vägar för att undvika olyckor. Statsrådet, som nu tyvärr inte finns kvar här i kammaren, talade tidigare om de förväntningar man har när man åker förbi en skylt som det står Europaväg på. Jag vill bara nämna en Europaväg, nämligen E 20. Statsrådet presenterade stolt i december förra året en plan för Västra Götalandsregionen som för E 20:s del endast innehöll ett stort snöre från Alingsås upp till Skara. Tyvärr visade det sig sedan när propositionen kom att det snöret inte ens var helt. Det var brutet på många ställen. Detta är vad man satsar på den dåliga väg som E 20 i dag är under många mil. Det uppfyller inte alls de förväntningar som man kan hoppas på och tycka man ska ha krav på när man ser den gröna skylten Europaväg.

Trafikens betydelse för välfärd och tillväxt är stor. Utan fungerande vägar för bilismen stannar Sverige. Utan bättre vägar än i dag utvecklas inte Sverige. Utan tillräckliga satsningar på våra vägar får inte Sverige den nödvändiga tillväxt som Sverige behöver.

Anf. 143 KARIN THORBORG (v):

Herr talman! Det är ett stort arbete som ligger bakom det här betänkandet. Det är många personer och instanser som har varit inblandade. Naturligtvis kämpar alla för den infrastruktur som ligger dem närmast och som man är mest berörd av. Det finns många önskelistor, och det är omöjligt att tillfredsställa alla. Därför är det viktigt att vi här i riksdagen har en mer övergripande målsättning, först och främst det övergripande transportpolitiska målet men naturligtvis också de sex transportpolitiska målen. När det är fråga om så stora pengar måste man ha de här målen för ögonen hela tiden så att det inte blir slumpmässiga satsningar.

Det har utretts mycket under de senaste åren runtomkring transporterna i Sverige. Godstransportdelegationen, Vägtrafikskatteutredningen och Kollektivtrafikkommittén är några exempel. De arbetar nästan samtidigt, och nu är det dags att sy ihop allt som de här utredningarna har kommit fram till. Vi väntar en transportpolitisk proposition nästa år.

Det är bra, för transportpolitiken står inför stora utmaningar både globalt och lokalt. Människan påverkar det globala klimatet. Man måste sätta in olika åtgärder för att nå de mål vi har satt upp när det gäller utsläppen av klimatgaser. Trafikpolitiken ska styras av klimatmålet, anser vi. Det är inom transportsektorn som utvecklingen går åt fel håll. Utsläppen av koldioxid ökar. Men det är kanske också inom transportvärlden som det är enklast att minska utsläppen. Om samhällsplaneringen inte utgår från ett bilsamhälle utan utgår från att miljömålen ska nås kommer behovet av vägtransporter att minska.

Det gäller alltså att hålla rätt riktning. Investeringar i trafiksektorn ska leda i riktning mot det hållbara samhället, inte bort ifrån det. För oss i Vänsterpartiet är det i stor utsträckning de stora miljöfrågorna som stått i fokus när vi har diskuterat de här stora investeringarna. Våra transporter har blivit vårt största miljöproblem, och trafiken är delansvarig för miljöhoten bakom de flesta av de 15 miljökvalitetsmålen. Trafiken har alltså ett stort ansvar för att nå miljömålen. Om vi någonsin ska nå dem är det transportsektorn som måste ändras radikalt.

En åtgärd för att minska förbränningen av fossila bränslen är att flytta transporter från väg till det mer miljövänliga transportslaget järnväg. Tekniken och framställningen av alternativa bränslen måste naturligtvis utvecklas samtidigt och forskningen på området intensifieras.

Att styra över från väg till järnväg är alltså något som varit styrande för oss i arbetet som ligger till grund för det betänkande som vi diskuterar här i dag. Vägtrafiken är inte bara vårt vanligaste transportsätt utan också vår största enskilda luftförorenare. Tåget har sin styrka när det gäller att transportera många människor samtidigt och stora mängder gods. Spårtrafik tar mindre mark i anspråk än andra transportslag. Det är det mest energieffektiva transportslaget. Luftföroreningar från järnvägstrafik är obetydliga jämfört med andra transportslag. Dessutom är det det trafiksäkraste transportslaget.

Åtgärden att styra över från väg till järnväg är inte något som bara sker här i Sverige. Det är exempelvis budskapet i EU:s vägval inför framtiden. Omställningen är nödvändig för att nå de nationella miljökvali-

tetsmålen, de transportpolitiska målen och för att uppfylla internationella miljöåtaganden.

Infrastrukturen är alltså ett starkt styrmedel i trafikpolitiken, främst på grund av dess livslängd, 40–60 år. Därför är de beslut vi tar i dag så viktiga inför den framtida transportutvecklingen. Att skapa ett hållbart transportsystem är inte bara nödvändigt; det är också fullt möjligt.

Anf. 144 MONA JÖNSSON (mp):

Herr talman! Våren 1998 fastställde riksdagen utgångspunkter och mål för transportpolitiken. Målen delas in i ett övergripande mål och olika delmål. Ett av delmålen är jämställdhet. Det står så här:

”Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.”

Underlagen till dagens betänkande är framtagna lokalt ute i regionerna, och regeringen har gett direktiv för framtagandet. I betänkandet läser jag hur trafikutskottet har gjort en utvärderings- och uppföljningsstudie och i sammanhanget nämner SIKÅ, Vägverket, Banverket och Riksrevisionen. Inte med ett ord nämns jämställda transportsystem eller hur man arbetat med just det målet. I detta sammanhang är jag pessimist och tror inte att man ens brytt sig om att kontrollera det här.

Liksom man redovisar sjuktal och hälsa i företags och myndigheters årsredovisningar borde det i de framarbetade underlagen för betänkandet ha redovisats hur många kvinnor som deltagit och hur arbetet med jämställdhetsmålet för ögonen gått till. Det skulle med största sannolikhet visa sig att det är vita män i övre medelåldern, födda i Sverige, som varit med. Man kan nog faktiskt hitta någon enstaka kvinna i min ålder också men inte så många yngre. Jag refererar utifrån egna erfarenheter i Västra Götaland.

Förutom jämställdhetsmålet anser jag att man nog också borde ta in de olika diskrimineringsgrunderna i målen. Då hade man klart och tydligt kunnat se hur planerare tänkt på handikappades villkor. Hade vi dessutom haft en åldersdiskrimineringsgrund kunde vi ha sett hur det planeras inför den allt äldre befolkningen. Detta pratar man ju om i alla andra sammanhang.

Kvinnor har ofta helt andra infallsvinklar och ett annat helhetstänkande än män. Kvinnor tänker ofta på det nära, exempelvis hur en lågavlönad mamma, pappa eller äldre person som inte har råd att ha bil ska kunna ta sig till jobb eller åka bekvämt längre sträckor med kollektivtrafiken. En kortare sträcka med buss kan man stå ut med när man är småbarnsförälder med barnvagn, men det är betydligt svårare att ta sig längre sträckor utan tillgång till exempelvis tåg.

Herr talman! Sverige har skrivit på Kyotoprotokollet, och det innebär större ansvarstagande för kommande generationer. Mer gods måste överföras till järnvägar.

Banverket har under många år åsidosatt underhållet av Bohusbanan. Nu vill man uppenbarligen med hjälp av Vägverket lägga ned banan med motiveringen att det är dyrt att rusta upp den. Vägverket vill inte bygga järnvägsövergångar över nya E 6:an på grund av kostnaderna. När Bo-

huskommunerna tog beslutet om fyrfältsväg genom landskapet hade man dock inte förslaget om nedläggning av Bohusbanan på bordet.

I Bohuslän har vi mängder av norskt gods som flera gånger i halvtimmen, dygnet runt, transporteras på lastbilar genom det känsliga landskapet ut i övriga Europa. Nu finns det enligt uppgifter jag fått intresse och planer från norska och svenska företag att starta så kallad kombitågtrafik till och från Strömstad inom två år. Chalmers har vidare pekat på möjligheter att använda den gamla Svinesundsbron till järnväg eftersom den är i bättre skick än man först trott.

I framtiden skulle godsmängden som transporteras via järnväg till och från Norge kunna öka genom att man kopplar samman Norge-Vänerlänken och Bohusbanan på någon lämplig plats på norska sidan.

Nu finns det de som säger att Norge inte har den järnvägsstandard som behövs, men jag är övertygad om att man inom ett fåtal år även i Norge måste leva upp till klimatmålen och därmed satsa mera på järnvägen.

Till sist vill jag säga att vi alla måste anta ett miljömässigt och långsiktigt hållbart tänkande när vi nu i riksdag, regering, lokalt och inom myndigheter går vidare med det framtida arbetet. Vi måste tänka på allas rätt att delta; annars får vi ett samhälle där många känner ett stort utanförskap. Det kan på det lokala planet handla om så enkla saker som att bussen inte ska gå två minuter innan tåget kommer.

Anf. 145 ANITA JÖNSSON (s):

Herr talman! Inför utskottets behandling av infrastrukturinvesteringarna har jag överlämnat en motion om ett yttre godsspår i västra Skåne. Utskottet har dock valt att inte ta ställning till motionen, tillsammans med ett stort antal andra motioner, eftersom man anser det vara en regional fråga.

Jag delar inte utskottets bedömning att det endast är en regional fråga då Skåne med sitt specifika läge tar emot i princip all internationell järnvägstrafik som går vidare till övriga Europa. Därmed borde järnvägsinvesteringen i Skåne ses i ett större sammanhang.

Dessutom behandlar utskottet investeringar som regeringen pekar ut och som är av enbart regional och inte nationell betydelse. Allt eller inget, borde det vara.

Skåne är en region i stark utveckling. Skånes geografiska läge längst ned på den skandinaviska halvön, nära till de stora marknaderna i Europa och till de nya medlemsländerna i EU, sätter Skåne i en särställning. Ett effektivt transportsystem är viktigt både för Skåne och för Sverige som helhet. Det är också viktigt att utveckla miljövänliga alternativ.

I dag transporteras mycket gods i Skåne genom tätbefolkade samhällen. I vissa tätorter ligger bostadsbebyggelsen på tio meters avstånd från järnvägen, och de boende är hårt drabbade av buller och vibrationer. Risken för olyckor skapar också oro.

År 2005 räknar man med att det ska transporteras 450 000 farligt gods per år. Samtidigt kan vi se en bra utveckling då det gäller ökningen av persontransporter med tåg. Det här innebär naturligtvis att det blir trängsel på spåren, vilket i sin tur kan innebära hinder för utvecklings- och expansionsmöjligheter. Då får vi i stället se fler lastbilar på våra redan hårt belastade vägar.



Skåne får inte bli en flaskhals för gods- och persontrafiken. Järnvägen måste vara en ryggrad i en hållbar utveckling av transportsystemet. I den skrivelse som vi nu behandlar finns tyvärr inte några planer på en framtida heltäckande lösning för en utökning av godstransporter i och genom Skåne. Jag vill återigen betona Skånes läge som brohuvud mot kontinenten, som innebär att satsningar på infrastrukturen i Skåne har en avgörande betydelse för hela Sveriges tillväxt och därmed är ett viktigt bidrag till Sveriges fortsatta välstånd.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 10 §.)

### Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.57 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

### Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

### 10 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

#### SkU35 Trängselskatt

##### Återförvisningsärende (m)

Proposition ställdes först beträffande det under överläggningen framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning.

För bifall räckte att *minst en tredjedel* av de röstande anslöt sig till detta.

Votering:

260 för avslag

47 för bifall

42 frånvarande

Förste vice talmannen konstaterade att mindre än en tredjedel av de röstande hade bifallit återförvisningsyrkandet.

Kammaren hade således avslagit återförvisningsyrkandet.

Partivis fördelning av rösterna:

För avslag: 131 s, 41 fp, 30 kd, 25 v, 19 c, 14 mp

För bifall: 46 m, 1 fp

Frånvarande: 13 s, 9 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 3 mp

Hans Backman (fp) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

1. utskottet

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

3. utskottets förslag med den ändring däri som föranleddes av bifall till mot. Sk35 (v)

Förberedande votering:  
Kammaren biträdde res. med acklamation.  
Huvudvotering:  
171 för utskottet  
137 för res.  
41 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 131 s, 25 v, 15 mp  
För res.: 46 m, 42 fp, 30 kd, 19 c  
Frånvarande: 13 s, 9 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

### **TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015**

#### *Punkt 1* (Övergripande frågor och utgångspunkter)

1. utskottet
2. res. 1 (m)
3. res. 2 (fp)
4. res. 3 (c)

#### Förberedande votering 1:

44 för res. 2  
20 för res. 3  
243 avstod  
42 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

#### Förberedande votering 2:

45 för res. 1  
42 för res. 2  
219 avstod  
43 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

#### Huvudvotering:

190 för utskottet  
46 för res. 1  
72 avstod  
41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 131 s, 29 kd, 15 v, 15 mp  
För res. 1: 46 m  
Avstod: 42 fp, 1 kd, 10 v, 19 c  
Frånvarande: 13 s, 9 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

Sermin Özürküt (v) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

#### *Punkt 3* (Planeringsramarna och långsiktsplanerna)

1. utskottet
2. res. 10 (kd)

#### Votering:

172 för utskottet  
30 för res. 10  
105 avstod

42 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 131 s, 1 fp, 25 v, 15 mp  
För res. 10: 30 kd  
Avstod: 45 m, 41 fp, 19 c  
Frånvarande: 13 s, 10 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

*Punkt 4 (Alternativ finansiering)*

1. utskottet
2. res. 12 (m, fp, kd, c)

Votering:

171 för utskottet

136 för res. 12

1 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet 131 s, 25 v, 15 mp

För res. 12: 46 m, 42 fp, 30 kd, 18 c

Avstod: 1 c

Frånvarande: 13 s, 9 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

*Punkt 6 (Europavägsklassificering)*

1. utskottet
2. res. 13 (m, fp, kd, c)

Votering:

170 för utskottet

137 för res. 13

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 130 s, 25 v, 15 mp

För res. 13: 46 m, 42 fp, 30 kd, 19 c

Frånvarande: 14 s, 9 m, 6 fp, 3 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

## **11 § Ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät**

Föredrogs

bostadsutskottets betänkande 2003/04:BoU13

Ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät (prop. 2003/04:136).

Anf. 146 OWE HELLBERG (v):

Herr talman! Det så kallade 3 G-nätet, tredje generationens mobilnät, är i dag till två tredjedelar utbyggt enligt det avtal som regeringen tecknat med mobiloperatörerna. Telefonförsäljningen går trögt, och tjänsteinnehållet är fortfarande ganska undermåligt. Trots detta har regeringen så

bråttom med den fortsatta utbyggnaden att man är beredd att vidta tvångsåtgärder – expropriation, som det heter med ett lite finare ord – för att skynda på utbyggnaden utan att bry sig om vare sig medborgarintressen eller den kommunala demokratin.

Varför? kan man undra. Jo, regeringen har misslyckats med sitt mål att det mobila 3 G-nätet ska vara fullt utbyggt till den sista december 2003. Mobiloperatörerna, som har fått licenserna kostnadsfritt, oroar sig över att de ska få betala förseningsavgifter i mångmiljonklassen, och de har därför pekats ut ledningsrättslagstiftningen som boven i dramat. Regeringen har anammat bolagens klagan, och staten och kapitalet gör gemensam sak.

De som blir lidande är de medborgare i landet som känner oro för utbyggnaden och som vill vara med och bestämma var masterna ska placeras eller var basstationer och antenner ska sättas upp. Det här bekymrar också många kommunpolitiker som känner sig maktlösa när de vill påverka placeringen av master. De blir överkörda eftersom gällande plan- och bygglagstiftning i stort sett inte lägger några som helst hinder i vägen.

Vänsterpartiet är inte motståndare till den nya tekniken men kräver att utbyggnaden sker under demokratiska former och med större möjlighet till insyn och information. Vi kräver att alla mobilmaster oavsett var de sitter eller hur de ser ut ska omfattas av bygglov och att kommunerna ska ha det avgörande inflytandet över deras placering. Vi kräver att det ska göras en byggnämälan innan basstationer och antenner sätts upp, och de boende ska informeras i förväg om att basstationer ska sättas upp. Vi kräver också att varje kommun ska ha tillgång till information om basstationers och antenners placering och att kommuninvånarna ska kunna få ta del av densamma.

Utskottsmajoriteten avstyrker våra krav med mycket diffusa motiveringar. När det gäller masters placeringar försöker utskottet påskina att kommunerna visst kan bestämma över deras placering, och utskottet säger att det är upp till kommunerna att avgöra frågan. När det gäller byggnämälan för basstationer och antenner avstyrks detta med motiveringen att en byggnämälan har ett annat syfte kopplat till bygglovsprövningen. Varför den även ska kunna ha ett informationsyfte framgår inte. När det gäller kommunernas möjlighet att informera om var alla basstationer och antenner är placerade försöker utskottsmajoriteten påskina att de har alla möjligheter i världen att sammanställa sådan information, trots att det bevisligen inte förhåller sig så. I stället får affärsintressen gå före medborgarnas rätt till heltäckande information.

I praktiken avfärdade regeringen våra krav innan propositionen lades fram och valde i stället att locka med sig alla de borgerliga partierna som stöd för denna tvångslagstiftning. Priset var en utredning om en förändring av gällande ersättningsregler, expropriationslagstiftningen, som nu ska marknadsanpassas. Första steget till en sådan utredning togs i samband med att dessa frågor behandlades i ett allmännamotionsbetänkande. Socialdemokraterna bildade majoritet med borgerligheten och gjorde ett tillkännagivande till moderat- och folkpartimotioner i frågan. Kanske har borgerligheten ropat hej lite för tidigt. Endast Centerpartiet har varit klokt nog att villkora sitt medgivande till lagstiftningsförändringen.

Det borgerliga värnandet om äganderätten får stå tillbaka, och det eviga pratet om vikten av det kommunala självstyret har kommit av sig. När kapitalets intressen ska stärkas spelar tydligen inte dessa frågor någon större roll.

Samtidigt konstaterar vi att 60 % av befolkningen inte vill ha en 3 G-mast i sin närmiljö. Nästan 50 % har litet eller inget förtroende för myndigheternas ansvar när det gäller bedömningen av strålningsrisken. Siffrorna talar sitt tydliga språk. Det här är något som man inte bara kan rycka på axlarna åt. Det finns också en stor grupp människor som i dag betraktar sig som elöverkänsliga och vars symtom man inte bara kan avfärda – oavsett vad de beror på.

Finns det några risker med att sätta upp 60 000 basstationer för mobiltelefoni? Vänsterpartiet gör inga andra bedömningar än den som Strålskyddsinstitutet gjort. Men vi menar att försiktighetsprincipen ska råda i enlighet med de EU-direktiv som ligger till grund för utbyggnaden av 3 G-nätet och som ska omfattas av artikel 174 i EG-fördraget.

Tyvär är inte den svenska lagstiftningen i detta fall tillämplig. Uppförandet av master omfattas inte av miljöbalkens regler om försiktighetsmått, eller i dagligt tal den så kallade försiktighetsprincipen. Här gäller plan- och bygglagstiftningen, som visserligen till viss del omfattas av miljöbalkens regler, dock ej paragrafen om just försiktighetsprincipen.

Regeringen har fått kritik från EU för avsaknaden av miljökonsekvensbedömningar när det gäller till exempel utbyggnaden av externa köpcentrum, turistanläggningar med mera och håller som bäst på att förbereda kompletterande lagförslag i frågan. När det gäller master gör dock regeringen precis tvärtom med detta lagförslag och vill i stället forcera och tvinga fram en fortsatt mastutbyggnad.

Flera tunga remissinstanser, som Svenska kommunförbundet, hyresgäströrelsen, Sabo, Sveriges fastighetsägare med flera, avstyrker regeringens förslag, bland annat därför att det EU-direktiv som ligger till grund för detta inte kräver den ändring av ledningsrättslagen som nu föreslås och att det inte heller finns någon anledning att ändra den princip som i dag råder, att överenskommelser ska ske på frivillighetens grund, vare sig det gäller förhållandet fastighetsägare-operatör eller operatörer sinsemellan.

Parterna på bostadsmarknaden har dessutom enats om en gemensam policy, där det bland annat framgår att berörda hyresgäster ska informeras och att de har fått ett mer direkt inflytande innan det tecknas avtal om till exempel basstationers placering i ett bostadsområde. Detta riskerar nu att äventyras genom det här beslutet om tvångsåtgärder.

Företrädare för de här grupperna, alltså för närmare 2 miljoner hushåll i Sverige, och företrädare för landets samtliga kommuner får inget gehör. Regeringen gör hellre upp med de borgerliga partierna, med fagra löften om bättre ersättning vid expropriationsförfarandet.

Med det, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 4, men jag står naturligtvis bakom våra övriga reservationer.

Anf. 147 RIGMOR STENMARK (c):

Herr talman! Jag yrkar bifall till Centerpartiets reservation 6 under punkt 5.

Centerpartiets ställningstagande kan sammanfattas under tre punkter:

*Ledningsrätt  
för elektroniska  
kommunikationsnät*

1. Centerpartiet är för en ny teknik.
2. Centerpartiet slår vakt om äganderätten.
3. Centerpartiet kräver en ökad satsning på forskning om strålning och människors hälsa.

Ny teknik är en tillgång i vårt samhälle, om den används på rätt sätt, miljöriktigt och så att det kommer hela vårt land till del och där man tar hänsyn till äganderätt, markförhållanden och människorna.

Ledningsrätt har funnits sedan 1970-talet. Den ger rätt att dra fram och använda sig av en ledning som ingår i någon annans fastighet. Ledningsrätt beslutas av lantmäterimyndigheten, och den kan under vissa förutsättningar upplåtas även om den berörda fastighetsägaren motsätter sig detta.

Det är en upplåtelseform som fått en allt större betydelse över tiden i takt med den tekniska utvecklingen. Vi har fått nya metoder för att överföra signaler och nya kommunikationsnät. De traditionella fasta kommunikationsnäten kompletteras med markbundna mobilnät, kabel-TV-nät och satellitnät, för att nämna några.

Med den tekniska utvecklingen följer ett behov att nyttja utrymme på annans mark även för andra anordningar än ledningar för mobiltelefonmaster och radiolänkstationer. Mot den bakgrunden finns det nu anledning att även kunna använda ledningsrätten för att upplåta utrymme för andra ledningar än de som anges i den ”gamla” lagen.

Den 1 juli 2000 infördes möjligheten för en innehavare av ledningsrätt för kraftledning att dra vissa teleledningar och svagströmsledningar. Syftet med det var att underlätta utbyggnad av bredbandsnäten.

Herr talman! Det är givetvis att föredra om den befintliga infrastrukturen i form av ledningar kan utnyttjas på ett optimalt sätt. Därför finns det behov av att komplettera existerande ledningsnät även på andra sätt än nuvarande lag ger möjlighet till.

Det är ny teknik, och det är fler aktörer på marknaden. Om ledningsrätten är i olika ägares händer uppkommer frågan hur samverkan mellan dem ska regleras. För närvarande regleras det genom avtal. Det är också den allra bästa utgångspunkten för att göra det. Det är dock oklart vilka rättsverkningar dessa avtal har. Av den anledningen krävs en ändring i nuvarande lagstiftning.

Centerpartiet motsätter sig inte en ändring av den gamla ledningsrättslagen. Syftet för oss är att vi ska ge bra förutsättningar för hela landet att kunna nyttja den nya tekniken.

Men, herr talman, Centerpartiet slår vakt om äganderätten, och vi villkorar därför även detta beslut som är på väg fram. Centerpartiet anser att innan den nya lagen kan tas i bruk ska den av riksdagen begärda översynen av exproprieringslagen, som reglerar markägares ersättningar och rättigheter, vara helt klar och antagen av riksdagen. Det är en översyn som vi i Centerpartiet har drivit krav på och fått gehör för. Även andra har drivit det kravet. Vi håller i det kravet och vill gå ett steg till genom att villkora att den ska vara helt klar innan nya beslut om lagar kan tas, bland annat ledningsrätten.

En fastighetsägare har rätt till ersättning för att mark och utrymme tas i anspråk med ledningsrätt. När ersättningen bestäms ska reglerna i ex-

proprieringslagen tillämpas. Dessa bygger på en skadepprincip. Ersättning ska betalas för den skada som fastighetsägaren drabbas av. Men även denna lag är gammal – den är från 1970-talet – och mycket har hänt som gör att även den är föråldrad och ska ses över. Det har riksdagen beslutat, och vi väntar på en skyndsam behandling, som gör att det finns all anledning att invänta nya lagbeslut om ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät.

De nuvarande reglerna om ersättning vid expropriering kom till under en tid när exploatörerna i stort sett var statliga verk eller liknande. Den nuvarande situationen är helt annorlunda. Nu är det kommersiella företag som också är med som exploatörer. Ersättningsreglerna kring expropriering är omoderna. Dessutom måste även regelverket kring vad och under vilka omständigheter som expropriering kan användas ses över. Äganderätten får inte urholkas.

Att i detta läge bifalla regeringens förslag om ändring i ledningsrättslagen utan att den frågan är löst är olyckligt. Det finns all anledning för riksdagen att bifalla Centerpartiets begäran och rösta för Centerpartiets reservation i detta betänkande.

Herr talman! Det tredje området som Centerpartiet tar fram är strålningsrisken. Den forskning som finns i dag kring strålning från telemaster och telefoner är inte entydig. Vi anser att det måste satsas ytterligare på forskning kring strålning kopplat till människors hälsa och miljö.

Vi har alla i riksdagen, inte minst i bostadsutskottet, tagit del av synpunkter från människor som har problem med bland annat elöverkänslighet. De möts av en skepsis som jag inte tycker är värdig ett demokratiskt samhälle. Alla måste mötas med respekt. Speciellt illa berörd blir jag när jag hör hur kommunerna handlägger människors begäran att få bo i en lågstrålande zon i sin hemkommun. Jag kan inte acceptera att människor ska vara, som de själva uttrycker det, miljöflyktingar i sitt eget land. De kan inte bo kvar i sina hem på grund av elöverkänslighet och närhet till master.

Enligt plan- och bygglagen krävs bygglov för att uppföra en radio- eller telemast. Bygglov behövs även om det skulle ha beviljats ledningsrätt för masten. Planläggning får inte medverka till att miljö kvalitetsnormer överträds. Lokalisering av bebyggelse ska ske till mark som är lämplig med hänsyn till boendes hälsa. Det måste även innebära att man tar hänsyn till de boende när man gör en förändring i bostadsområdet, när man bygger en ny mast.

Länsstyrelsen kan även ingripa mot kommuners beslut som kan befara innebära att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa. Det står i PBL, 12 kap.

Kommunerna har planmonopol. De har instrumenten, till exempel översiktsplanen, där de kan skriva in vilka områden som de anser ska vara lågstrålande zoner.

Men när man ser hur det fungerar i verkligheten, där kommuner inte bryr sig eller säger sig inte ha de verktyg som de behöver för att skydda sina medborgare, är min fråga till regeringen och ansvariga socialdemokrater: Behövs det en skärpning av lagen?

Jag har tidigare påtalat att jag anser att översiktsplanen borde vara ett bindande dokument och inte som nu bara vägledande.

Svenska kommunförbundet säger – det är redovisat i ett dokument som jag har fått från riksdagens utredningstjänst – att det i dag inte finns vare sig stöd från centrala myndigheter eller lagliga möjligheter att upprätta zoner med låg strålning. Samtidigt säger man att skyddsavstånd kan läggas in i detaljplaner. Man hänvisar till förarbeten, som man säger, i plan- och bygglagen. Det haltar någonstans. Reglerna är väldigt otydliga.

Herr talman! Även vi i bostadsutskottet har sagt att planläggning inte får medverka till att miljö kvalitetsnormer överträds. Byggnader och bygglovspliktiga anläggningar ska placeras så att de eller deras användning inte medför fara eller betydande olägenheter.

Länsstyrelsen har, som sagt, även befogenheter att ingripa mot sådana beslut som kan befaras innebära att en bebyggelse annars blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa – plan- och bygglagen 12 kap.

Herr talman! Ju mer jag blir insatt i och läser om dessa ärenden och i det här förslaget om ledningsrätt för elektroniska kommunikationer, desto mer inser jag att det finns all anledning att skynda långsamt med ny lagstiftning. Det finns många obesvarade frågor som har kommit i dagen.

Jag yrkar än en gång bifall till reservation 6 under punkt 5. Den kan ge alla politiska partier rådrum, som jag tycker att alla behöver.

Anf. 148 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Centerpartiet har ändå varit ärligt i den här debatten. Får bara markägarna mera pengar, får de som sätter upp basstationer och annat på sina fastigheter mera pengar, går man med på tvångslagstiftning.

Det är lite förvånande att Rigmor Stenmark pratar sig varm för äganderätten – den ska vara stark – när man samtidigt säger: Vi är beredda att gå med på mer av ingripanden från staten, mer av tvångslagstiftning. Det får jag inte riktigt att gå ihop.

Du värnar väldigt mycket om den kommunala demokratin. Men i alla de lagar som du nu pratar om, plan- och bygglagen bland annat, finns det ingenting som hjälper kommunerna, som stöder kommunerna, att ha några som helst villkor eller på något sätt styra var de här masterna ska stå någonstans. Du lyfter inte heller fram det i din reservation, utan gör bara kopplingen till mer pengar. Blir det mer pengar köper man det här.

Vad betyder allt det andra som Rigmor Stenmark pratar om? Vad är dina konkreta förslag till lösningar?

Anf. 149 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! Jag förstår att Owe Hellberg har svårt att hänga med i Centerpartiets resonemang, eftersom Owe Hellberg är klart inställd på att säga nej till allt som har med äganderätt att göra i Sverige. Det är inte första gången som Owe Hellberg gör det.

Owe Hellberg tänker sig inte in i vad det innebär om man skulle förgripa sig på äganderätten i Sverige. Owe Hellberg ser inte heller kopplingen. När man äger en mark eller äger en egendom eller något annat har man också ett ansvar för det som man äger, det vill säga att man också har ansvar för hur man hanterar miljön. Det handlar inte bara om pengar, Owe Hellberg. Även om det är det som snurrar runt i Owe Hellbergs huvud gör det inte det i mitt.



Anf. 150 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Det var ju inte riktigt min frågeställning. Jag frågade faktiskt på vilket sätt kommuner och medborgare kan påverka placering av master och basstationer och antenner.

Du hänvisar till en massa lagregler i plan- och bygglagen som i det här fallet visar sig inte ha någon verkan. De betyder ingenting. Det är ett problem, och då undrar jag: Vad har ni för lösning på det? Det tar du inte upp i din reservation.

Sedan pratar du om behovet av mera forskning runt strålningen, men samtidigt är du beredd att skynda på utbyggnaden. Vi ska alltså bygga klart först, och sedan ska vi forska och fundera över om det här har någon påverkan på människors hälsa och på andra sätt.

Du borde i stället faktiskt ta ställning för det som EU-direktivet föreskriver, att hela den här utbyggnaden ska omfattas av försiktighetsprincipen. Den är omskriven i det direktiv som styr den här utbyggnaden. I vår lagstiftning är den inte tillämplig. Den gäller miljöbalksärenden och inte master och den andra delen av det här nätets utbyggnad.

Det blir lite problem när man pratar sig varm för en massa saker när man i nästa stund inte har ett enda konkret förslag till hur man ska lösa problemen. I stället ska det då vara en viss fördröjningsprocess i det här, men man ska bygga på, och så får vi väl forska så småningom när alltihop är klart.

Anf. 151 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! Owe Hellberg kommer säkert ihåg bostadsutskottets senaste sammanträde. Där begärde jag att vi skulle få en hearing om just strålning i bostadsutskottet. Jag vill upprepa den frågan till Owe Hellberg, som ändå är en av ordförandena i utskottet: Är Owe Hellberg beredd att bejaka min fråga och begäran om att få en hearing när det gäller strålning?

Jag tycker att det är oerhört viktigt att vi reder ut de här frågorna. Det gör man inte genom att knäppa på fingrarna och säga att man ska göra det nu och här, utan det är en forskning som vi hela tiden måste se an.

Jag delar helt uppfattningen att kommunerna inte riktigt tycks ha de instrument som de behöver för att de ska klara av det här. Jag har två luntor i bänken från just riksdagens utredningstjänst som Owe Hellberg kan få ta del av sedan. Jag frågar: Vilka möjligheter har en kommun att se till att det finns lågstrålande zoner redan i dag?

Owe Hellberg skakar på huvudet. Min fråga gick också till Socialdemokraterna: Behövs det en skarp lagstiftning på det här området? Det är helt klart. Det kan vi vara överens om, och det är viktigt att vi är det, så att det kan bli en bredd. Så småningom hoppas vi att vi får alla partier med oss, för det här är oerhört viktigt.

Jag säger återigen att jag inte vill vara med om att höra människor säga att de är miljöflyktingar i ett land för att de är så pass känsliga för den här nya tekniken. Jag har sett att folk har skakat på huvudet åt detta och hört att man tycker att människor är inbillningssjuka och allt möjligt. Jag ställer inte upp på det, Owe Hellberg. Jag hoppas att du hör vad jag säger och att du inser att det är allvar från Centerpartiets sida. Det handlar om att slå vakt om människorna och att se till att vi får en lagstiftning som också ger kommunerna instrument. Framför allt handlar det om att

de människor som lider av de här problemen ska känna att vi tar deras oro och deras kunskap på allvar.

Anf. 152 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Herr talman! Jag yrkar först och absolut avslag på den här propositionen. Det är ett mycket skarpt yrkande från Miljöpartiet.

Aldrig under alla mina år i bostadsutskottet har jag fått så många upprörda brev och telefonsamtal i någon fråga som i denna om ledningsrätt och 3 G. Det är både organisationer och enskilda personer som hör av sig med en enda önskan: Stoppa utbyggnaden av 3 G!

Vi vill att någon ska lyssna på deras erfarenheter om hur de som är drabbade av elöverkänslighet tvingas framleva sina liv. Det lär finnas en kvarts miljon elöverkänsliga människor i vårt land.

Ni andra i bostadsutskottet måste också ha fått brev och telefonsamtal.

Vad säger ni till dem som drabbas? Hur förklarar ni att ni ställt er bakom förslaget som innebär att master kommer att sättas upp mot markägares vilja – enskilda såväl som kommuner i form av markägare?

De här människorna har blivit flyktingar i sitt eget land. De har snart ingenstans att ta vägen. Planerna är att 99,98 % av landets hushåll ska nås av 3 G-näten. Post- och telestyrelsen begär att alltihop ska vara klart i december i år. Nu tror sig tydligen inte operatörerna om att klara det på utsatt tid. Se det som ett löfte och inte som ett hot.

Det lär i nuläget vara utbyggt till 70 %. Det är de återstående 30 som tar tid och kostar mest.

Detta beskrivs i en artikel i Dagens Nyheter den 24 maj. Där står: Samtidigt ser 3 G inte ut att bli den omedelbara succé som branschen trodde och spådde när man övertrumfade varandra i löften om hur man skulle frälsa de svenska hushållen med den nya mobilteletekniken. Det stod i Dagens Nyheter ekonomidel den 24 maj. Det var Pea Nilsson som skrev det. Jag kunde inte ha sagt det bättre själv.

Får nya teknikprylar kosta precis vadsomhelst? Kan vi kosta på oss att riskera vår egen och andras hälsa för att kunna använda alla nya tjänster i mobiltelefonerna? Är de inte först och främst tänkta att ringa med?

Vi i Miljöpartiet är långt ifrån teknikfientliga. Vi ser naturligtvis användbarheten i detta nya system, men vi anser också att försiktighetsprincipen måste råda. Den finns inskriven i 2 kap. i miljöbalken. Enligt 3 § ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd iaktta vissa försiktighetsmått för att motverka skador eller olägenheter för människors hälsa och miljö. Det är klart som korvspad.

Den här principen anser vi ska tillämpas i alla sammanhang där myndigheter tar ställning till om tillstånd ska ges för en viss verksamhet. Det är närmast fråga om prövningar enligt ledningsrättslagen och plan- och bygglagen. Det gäller intrång i boendemiljö, landskapsbild och kulturmiljö.

Jag kan berätta om en landskapsbild, kulturmiljö och gammal boendemiljö som jag besökte tillsammans med Rifo i måndags, nämligen Birka. Vi var högst uppe på toppen där Ansgarskorset står och hade en milsvid underbart hänförande utsikt. Vi såg väl inte riktigt ända till Västerås, men nästan. Vi såg framför allt Hovgården och Adelsö kyrka. Det

här är världsarvsområden. Här planerar man att sätta upp förfulande master. Är det att ta hänsyn till landskapsbild och kulturmiljö?

Björn Gillberg har granskat åtskilliga mastären. Tusentals drabbade personer har hört av sig till Miljöcentrum. Han säger i en artikel i Dagens Nyheter i slutet av april att det synes ha skapats en rättslös juridisk snabbfil för att teleoperatörerna snabbt och på sina villkor ska kunna sätta upp sina master.

Det är ett tydligt exempel på att det sker en maktförskjutning från enskilda markägare och kommuner till de stora telebolagen.

Människors hälsa är det svårt att sätta ett pris på. Hela kalaset går dock i reda pengar på 8 miljarder. När det nu ändå tycks ta lite tid att få upp masterna kanske vi kan besinna oss lite och ta del av den forskning som finns på området.

Man säger att det är ofarligt och att folk inbillar sig. Det kunde man kanske säga om oss medelålders när vi fick ta del av ny teknik och tyckte att det var hemskt otrevligt att sitta framför dataskärmar. Jag var inte så gammal på den tiden då det infann sig. Men när dataingenjörerna själva drabbades av elallergi var det nog ingen som trodde att de gjorde sig till eller var rädda för den nya tekniken och att det var psykosomatiskt. Det måste naturligtvis ligga något i detta.

Det har forskats ganska mycket. Jag väljer naturligtvis att se den forskning som varnar för användningen av den nya tekniken, och inte den som väljer att bortse från att det möjligtvis kan finnas problem. Det finns en undersökning från Holland 2003 av Zwamborn med flera som pekar på negativa effekter för människor vid exponering, även under gällande gränsvärden. Studien gällde exponering för strålningsfält som liknar dem från 3 G-basstationer.

Kommuner är markägare. Enskilda godsägare i Skåne är markägare. Det finns många olika slags markägare. Det jag inte kan förstå är hur vissa partier i Sveriges riksdag kan tycka att det här är okej. Många varnar om det kommunala självstyret. Jag vet kommuner som har fått avslag när de har försökt avsätta strålningsfria zoner i sina kommuner. Jag känner till markägare i Skåne som har överklagat och fått rätt. Hur länge kan de glädjas åt det? Jo, till augusti. De kan ju över sommaren glädja sig åt att de har fått rätt på ett överklagande.

Innan vi vet vad det är fråga om och vad det för med sig bör vi besinna oss och ha ett moratorium för mer utbyggnad av 3 G. Om det är så ofarligt som många påstår att det är, varför finns det då försäkringsbolag som i sina produktansvarighetsförsäkringar sedan något år undantar skador orsakade av mikrovågsstrålning? Det är ju väldigt märkligt eftersom telecombranschen anser att mikrovågor är helt harmlösa. Marknadskrafterna är tydligen inte helt överens om den saken. Vi som har ansvar för alla människor och inte bara för våra egna plånböcker kan väl vara överens om att vi ska sätta stopp för detta.

Anf. 153 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! Jag tror att Helena Hillar Rosenqvist och jag är överens i mycket när det gäller de här frågorna. Jag tror att vi båda ser allvaret med de strålningar som finns.

Helena Hillar Rosenqvist yrkar bara avslag på det här betänkandet. Jag tycker egentligen inte att det är den allra största frågan. Den allra

största frågan är ju alla de människor som i dag är elöverkänsliga och all den teknik som redan finns ute i samhället.

Min fråga till Helena Hillar Rosenqvist och Miljöpartiet är: Vad ska vi göra med det som redan finns?

Anf. 154 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Tack för den påminnelsen, Rigmor Stenmark. Jag glömde ju att yrka bifall till reservation 5. Jag fick också en påminnelse om det från sekretariatet.

Jag yrkar inte bara avslag på propositionen, utan också bifall till reservation 5 där det står mer om anledningen till att vi gör detta avslag. Det är naturligtvis för att vi inte vill göra ont värre.

Jag förstår inte hur Rigmor Stenmark menar. Om man låter utbyggnaden ske hur skulle det underlätta för de redan drabbade elallergikerna? Det är ju snarare så att deras utrymme här i landet krymper. Det kanske skulle sluta med att de fick nöja sig med 0,02 % av utrymmet.

Jag har också till min fasa sett att Centerpartiet anser att det är så oerhört viktigt att just detta system byggs ut till allas fromma och att vi på landsbygden ska vara så glada för att Centerpartiet värnar om att vi också ska få ta del av 3 G-näten. Jag betackar mig.

Anf. 155 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! Jag tror inte att Helena Hillar Rosenqvist behöver använda sig av en arrogant ton. Vi i Centerpartiet känner faktiskt en mycket stor oro, och vi vill också ta till vara den kunskap som människor med elöverkänslighet har på dessa områden. Det var därför som jag frågade Helena Hillar Rosenqvist vilka förslag som Miljöpartiet har för det som redan i dag finns ute i samhället. Det är för mig en väldigt stor fråga.

Jag håller en skrift i handen som jag hade velat läsa innan till ur för er. Det kan jag inte göra eftersom tiden inte räcker. Men det är en informationsbroschyr från sex myndigheter som klart redovisar att det behövs mer forskning och uthållig forskning kring detta eftersom man inte är helt klar och eftersom forskningsresultaten inte är helt entydiga.

Det finns ett stort internationellt forskningsprojekt som undersöker om det kan finnas samband till exempel mellan mobiltelefonanvändning och hjärntumörer. Det forskningsprojektet beräknas vara klart 2005.

Trots omfattande forskning har man inte kunnat visa på biologiska effekter som medför skadliga hälsoeffekter. Men fortsatt forskning behövs inom områdena.

Jag tycker att det är bra att alla dessa myndigheter tillsammans går ut och säger att det krävs mer forskning och att vi som politiker också har ett ansvar att se till hur det ser ut i samhället i dag.

Då undrar jag om Helena Hillar Rosenqvist kan ge mig ett svar på om det behövs en skärpning av lagen, så att kommunerna kan ha de instrument som behövs för att kunna ha och införa lågstrålande zoner i kommunerna. Jag tror att vi ska börja där.

Anf. 156 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Om Rigmor Stenmark uppfattade mig som arrogant beror det på att jag är fruktansvärt besviken på Centerpartiet. Vi har tidigare

kunnat enas när det gäller dessa kommunala veton. Det har Rigmor Stenmark och jag gjort förut här i bostadsutskottet.

Jag vet inte om det är något annat parti här i kammaren som kräver att 3 G-sändarna släcks ned. Men det drev vi igenom på vår kongress. Det verkar som att Miljöpartiet snart är elallergikernas sista hopp när Centerpartiet här är så otroligt cyniskt. C i Centerpartiet har kommit att stå för cyniskt för mig. Nu tycker jag nämligen att ni är alldeles otroligt cyniska – att det ska räcka med att vi har en hearing. Det är jätteviktigt med hearingar. Men under tiden kan vi väl åtminstone ha ett moratorium när det gäller mer utbyggnad? Jag förstår inte varför Centern gör detta med tanke på den enighet som Centerpartiet och Miljöpartiet brukar ha i frågor som rör det kommunala självstyret.

Anf. 157 ANDERS YGEMAN (s):

Herr talman! Det här betänkandet från bostadsutskottet handlar om en modernisering av ledningsrättslagen. När man har lyssnat på dem som har varit före mig i talarstolen kan man tro att detta är en ny lagstiftning och att den aldrig tidigare har använts.

Ledningsrättslagen har funnits i Sverige sedan 1973. Den har använts för att bygga ut telekommunikationer i Sverige. Den har använts för att bygga ut kommunala vatten- och avloppsnät i Sverige. Och den har använts för att bygga ut tre generationers mobiltelefoni. Den användes för att bygga ut NMT-systemet för mobiltelefoner, GSM-systemet för mobiltelefoner och har i ett antal fall redan använts för byggandet av tredje generationens mobiltelefoni. Inget av detta är unikt eller kommer att ändras av det beslut som kammaren ska fatta. Det är en mindre ändring i ledningsrättslagen som föreslås i betänkandet. Det finns två skäl till det.

År 1973, när ledningsrättslagen skrevs, kunde lagstiftarna inte förutspå att basstationer år 2004 skulle kunna kommunicera med varandra utan kabel, nämligen trådlöst kommunicera med varandra. Det kan man nu år 2004. Därför måste vi också ha en lagstiftning som möjliggör det. Det är en av de två ändringar som vi gör i lagen.

Den andra ändringen i lagen är att vi möjliggör samutnyttjande av mobiltelefonmaster. Det innebär alltså att någon av de tre operatörerna kan tvingas låna ut sin mast till någon av de andra operatörerna eller till alla de andra operatörerna. Det betyder alltså att samhället kan tvinga operatörerna att inte sätta upp en mast, att tvinga operatörerna att använda färre master än vad de annars skulle ha behövt. Den möjligheten tänker, såvitt jag förstår, Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Centerpartiet rösta nej till. I ett fall vill man skjuta upp denna lagstiftning. På vilket sätt skulle det förbättra för medborgarna i Sverige att man skulle omöjliggöra samutnyttjande med hjälp av ledningsrättslagen?

Ett annat missförstånd i debatten är att detta skulle handla enbart om tredje generationens mobiltelefoni, att detta skulle vara, som någon talare sade, ett beställningsverk från de multinationella teleföretagen. Det är inte sant. Detta handlar om att ha en teknikneutral och modern telefonlagstiftning. Och de ändringarna är de som jag har beskrivit.

Ett viktigt skäl till detta är att möjliggöra en effektiv utbyggnad av det som kallades Tetra tidigare och nu heter Rakel. Det är det räddningstjänstsystem som polis, brandkår, räddningstjänst, tull, ambulans och några andra myndigheter i Sverige ska kunna använda sig av.

Om Centern skulle få igenom sin reservation skulle förnyelsen av detta att skjutas på framtiden. Polis och brandkår skulle få svårare att arbeta. Vem vinner på det? Om Miljöpartiet och kanske även Vänsterpartiet får sin vilja igenom kanske vi inte ens kommer att kunna bygga ut ett heltäckande Rakel- och Tetrasystem i hela Sverige. Polis, brandkår och tull kommer inte att kunna kommunicera på ett effektivt sätt. Vem vinner på det?

En annan talare påstod i debatten att kommunerna var rättslösa och att de inte kunde påverka detta. Då ska jag be kammarens ledamöter att studera betänkandet. Det är nämligen så att ledningsrätten ges av en lantmäteriförrättare. Det är meningen att man ska komma överens – markägaren och den som vill sätta upp masten. Kommer man inte överens då har lantmäteriförrättaren att väga av den enskildes intresse mot samhällsintresset. Det kan leda antingen till att man får ledningsrätt eller, faktiskt, till att man förvägras ledningsrätt och att markägarens intressen tas till vara. Det kan också innebära att man hittar en tredje, bättre, lokaliseringsplats för masten, allt enligt ledningsrätten.

När det sedan har hänt, när man har fått ledningsrätt, då är varje mast bygglovspliktig. Man måste alltså söka bygglov för masten. Samma regler gäller för master som för vilken annan byggnad som helst. Varje mast är bygglovspliktig, och samma regler gäller som för vilken annan byggnad som helst.

Då råder det också ett informationsansvar från kommunen. Man måste informera de berörda – de som bor i närheten, inte bara markägaren utan de som bor i närheten och som berörs av den här masten – om att någon vill uppföra en mast och ge människor möjlighet att komma med synpunkter.

Om man efter det är missnöjd med det beslut som kommunen fattat kan man överklaga det beslutet, först till länsstyrelsen och sedan till länsrätten. Och är man missnöjd med en lantmäteriförrättning kan man överklaga det beslutet till Fastighetsdomstolen. Ingen av talarna här nämnde det. Inte heller nämndes att det är frivillighet som i första hand ska gälla, alltså att frivillighet är grundprincipen i ledningsrättslagen, eller att ledningsrättslagen har använts för tre generationers mobiltelefoni – NMT, GSM och 3 G – i 30 år. Ändå sluter man i de allra flesta fall frivilliga avtal. Det beror på att ett ledningsrättsförfarande är en ganska omständlig och tidskrävande process.

Det gör att om de som har att bygga master – oavsett om det gäller Tetra, Rakel, 3 G, GSM eller NMT – har minsta lilla möjlighet att komma fram på frivillighetens väg kommer de att välja det därför att det är ett effektivare sätt. Det visar också 30 års erfarenhet av ledningsrättslagen – 30 års verklig prövning.

Någon ifrågasatte om det här är ett angeläget samhällsintresse. Jag kan glädja kammaren med att säga att riksdagen har slagit fast det. Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet har slagit fast att detta är ett samhällsintresse och att det är angeläget att vi har moderna trådlösa kommunikationer i hela landet. Det är något som vi enats om. Möjligtvis kan det ha ändrats för ett partis del, nämligen för Miljöpartiet, efter det att man på sin kongress fattat beslut om att släcka ned tredje generationens mobiltelefoni. Men alla partier har gemensamt kommit överens om att det här är ett samhällsintresse.

Om vi ska bygga en teleledning från Stockholm till Göteborg går det självfallet inte att ha ett glapp på vägen, för då kommer ingen kommunikation fram. På precis samma sätt är det med mobil telefoni. Man kan inte ha ett glapp på tio mil någonstans på vägen, för då har man inte effektiva mobila kommunikationer.

Jag tror att även de som nu vänder sig mot den här lagen tycker att det är viktigt att vi har mobila kommunikationer utbyggda över hela landet, att det inte är bara i Stockholm, Göteborg och Malmö som man ska kunna använda sin mobiltelefon utan även på mindre orter. Det är en viktig del av utvecklingen i Sverige att hela Sverige ska leva.

När man säger nej till en modernisering av ledningsrättslagen säger man också nej till möjligheten att ha samutnyttjande vid ledningsrätt. Det innebär att man i stället för att välja den bästa lokaliseringen för en mast tvingas välja den näst bästa eller den tredje bästa lokaliseringen eller till och med en ganska dålig lokalisering av masten. Det betyder att masten måste ha höjd uteffekt, det vill säga ha högre strålning. Har man inte möjlighet till ett expropriationsliknande förfarande innebär det en högre uteffekt på varje mast och högre strålning. Om man inte har möjlighet till samutnyttjande betyder det fler master i Sverige. Då kan man fråga sig: Är det ett samhällsintresse att ha så låg strålning som möjligt? Är det ett samhällsintresse att ha så få master som möjligt? Det menar jag.

Det här är alltså en lagstiftning som garanterar det samhällsintresse som riksdagen har ställt sig bakom – en lagstiftning som ger färre master och lägre strålning. Mot detta, må vi hävda, står radiovågspopulismen – de som utan att skämmas här i riksdagens talarstol vill exploatera människors oro för strålning och elektromagnetiska fält.

Vi ska ta människors oro för strålning och elektromagnetiska fält på största allvar. Vi ska satsa resurser på forskning och på utveckling. Vi måste fortlöpande följa forskningen, lyhört lyssna på alla olika forskningsröster och stödja olika forskningsprojekt med olika bakgrund och med olika utgångspunkter. Men med detta sagt kan vi för den skull inte vika från det som forskningen har kommit fram till, utan vi måste som politiker också våga lyssna på de slutsatser som forskningssamhället drar och fatta beslut därefter.

Det leder även fram till att om forskningssamhället, slutsatserna av forskningen och forskningsresultaten skulle ändras måste vi som politiker vara beredda att tänka om. Men fram till den dagen måste vi lita på den forskningsbild vi ser och på de resultat som forskningen ger.

Jag blir faktiskt lite arg på dem som inte är beredda att göra det utan som sätter partiintresset främst, före människors oro, och som vill exploatera detta för kortsiktig partipolitisk vinning. Det är vad som görs i varje fall här i kammaren i dag. Jag tror att ni i längden kommer att straffas. Lek alltså inte med människors oro!

Vi är beredda att ta vårt ansvar för framtiden. Vi är beredda att ta vårt ansvar för trådlösa kommunikationer över hela landet. Vi är beredda att ta vårt ansvar för att det blir färre master och lägre strålning. Därför yrkar vi bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 158 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! När man lyssnar på Anders Ygeman verkar allting glasklart och enkelt att hantera. De 60 % av befolkningen som inte vill ha en mast i sin närmiljö kallas för radiovågspopulister. Det är ungefär som med agerandet i EU-politiken. Man lyssnar ju inte på vad folk tycker och blir straffad för det. Det tycker jag att man också ska bli.

Anders Ygeman, du har fel. Alla master är inte bygglovspliktiga. Det kan vi läsa om och konstatera. När du beskriver vilka möjligheter kommunerna har och vilka möjligheter som finns när det gäller att styra över placeringen av master, basstationer och antenner läser du i teoriboken, och det är väl bra att du gör det. Men välkommen ut i verkligheten, Anders Ygeman!

Om nu kommunerna och medborgarna har nämnda möjligheter, hur kommer det sig då att en mast hamnar 30 meter från en skola eller ett daghem trots motviljan från dem som brukar skolan och daghemmet och från kommunmedborgarna? Och hur kommer det sig att master placeras 30 meter från en bostadsfastighet mot hyresgästernas vilja och att det inte leder någon vart när man försöker överklaga sådana beslut. Varför får kommuner bakläxa? Flera kommuner har ju fått bakläxa därför att man över huvud taget vill försöka använda sig av någon försiktighetsprincip eller på annat sätt göra sina bedömningar av hur placeringen ska vara. Man får alltså bakläxa.

Det kommer överklaganden från operatörerna, som får rätt – så är det ju. Då går det inte att komma dragandes med ledningsrätten, Anders Ygeman, utan man måste se över det som vi talar om – plan- och bygglagen och andra saker och ting i sammanhanget. Det borde du ha funderat lite mer över. Det handlar alltså inte bara om förändringar av ledningsrättslagen, utan man måste också göra mycket annat.

Anf. 159 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Det vore kanske lämpligt för Owe Hellberg att läsa vad som står på framsidan av betänkandet. Det är faktiskt ledningsrättslagen och ingenting annat som vi i dag behandlar här i kammaren, och det är också vad debatten ska handla om. Sedan kan Owe Hellberg återkomma om hur vi ska förändra plan- och bygglagen exempelvis. Det pågår ju en stor utredning där Owe Hellberg själv sitter med, så den utredningen borde Owe Hellberg vara medveten om.

Owe Hellberg säger att 60 % av den svenska befolkningen inte vill ha en mast i sin närmiljö. Jag tycker att det är en ganska låg siffra. Om du frågade människor om annan infrastruktur, exempelvis om hur många som vill ha en motorväg i sin närmiljö, skulle nog 80–90 % svara att de inte vill ha det. Jag tycker att det är en helt rimlig reaktion. Vi måste ha en lagstiftning som väger av allmänintresset mot de enskildas intressen. I de allra flesta fall är det rimligt att inte ha en mast direkt vid sin skola eller vid sin bostad. Det tycker jag är fullt rimligt, precis som jag tycker att det är rimligt att man i de allra flesta fall inte ska ha en motorväg i närheten av sin skola eller sin bostad.

Owe Hellberg säger att jag har fel när jag säger att alla master är bygglovspliktiga. Jag vet inte hur Owe Hellberg har kommit till den slutsatsen. Alla master är bygglovspliktiga precis som alla andra byggnader i Sverige. Det enda undantaget är om man i en detaljplan har slagit fast att det är fråga om ett område där master ska sättas upp, men då är



det i sig ett PBL-beslut. Så det är faktiskt Owe Hellberg som har fel. Alla master är bygglovspliktiga.

Prot. 2003/04:129  
16 juni

Anf. 160 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Nu ändrar sig Anders Ygeman. Han säger i debatten att det finns undantag. Ja, det finns flera undantag. Det kan vi läsa om tillsammans.

När det gäller kommunernas rätt är det ganska märkligt att utskottsmajoriteten faktiskt försöker att vilseleda svenska folket. Du påstod en massa saker när du försökte att föreläsa om hur lagstiftningen fungerar. Men sanningen är ju att det finns två exempel på att man har fått rätt, och det är när master har placerats i naturskyddsområden. Och varför har man det? Jo, inte för att det är en mast utan för att det rör sig om ett sådant område. Det kunde ha gällt vilket byggprojekt som helst. Det är inte alls kopplat till detta med master.

När det gäller master och basstationer finns det inga regler som hjälper kommunerna att styra över detta i praktiken. I Finlands bygglagstiftning, till exempel, säger man det om ledningsrätten som Anders Ygeman tycker är så bra. Där står det att man ska samordna masternas placering. Det vore ju jättebra om kommunerna fick bestämma över det som de borde få bestämma över.

Men ni litar inte på kommunerna i den här frågan, utan ni ser heller till att de blir överkörda, och det gäller också medborgarna i kommunerna.

Jag ska ta upp en sak till. När det gäller informationen är det PTS som är ansvarig för den. Sedan har ni en massa skrivningar om att också kommunerna minsann kan samla denna information. Men det stämmer inte heller. Det är bara att läsa beslutet från kammarrätten. Man lämnar inte ut information på grund av kommersiella affärsintressen och sekretess. Det är det som är sanningen. Då ska man inte försöka att gå runt detta och komma fram till andra slutsatser.

Jag kan inte förstå varför ni inte vill låta kommunerna få tillgång till sådan här information och vidarebefordra den till medborgarna. Har ni som ett enda argument att man ska skydda operatörernas sekretess och deras affärsintressen? Det är ju orimligt.

Anf. 161 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Alla master är bygglovspliktiga, antingen genom beslut i detaljplan inom detaljplanelagt område eller utanför detaljplanelagt område vid direkt bygglov. Trots månader av letande har Owe Hellberg inte lyckats hitta en enda mast i Sverige som har byggts utan ett bygglovsförfarande. Det är ganska anmärkningsvärt. Ändå står han här i talarstolen och säger att jag har fel! Ja, men gör en lista över master som är byggda utan bygglov, Owe Hellberg, så får vi diskutera dem. Inte en enda mast har du lyckats att hitta.

Jag anser att det i huvudsak är PTS uppgift att lämna information om de master som finns i närområdet där folk bor, där folk vistas mycket eller där folk vill köpa ett hus. Den informationen ger PTS i dag.

Det finns inget som hindrar en kommun att samla in information på det sätt som vi beskriver i betänkandet. Däremot kan inte kommunen eller någon annan samhällskropp säga var alla bolags alla master i hela

*Ledningsrätt  
för elektroniska  
kommunikationsnät*

Sverige är belägna. Skälet till det är affärsskäl. Men varje enskild medborgare som är intresserad kan få reda på var de master som berör honom eller henne är belägna. Det är det som är det viktiga.

Jag konstaterar att Owe Hellberg vill ha fler master än Socialdemokraterna, men han hänger sig åt billig radiovågspopulism och spelar på folks oro. Jag tycker att det är beklämmande.

Anf. 162 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Låt mig först understryka de tre punkter som jag inledde mitt anförande med, så att vi är klara över vad vi pratar om.

Centerpartiet är för en ny teknik, Anders Ygeman. Centerpartiet slår vakt om äganderätten. Centerpartiet kräver en ökad satsning på forskning om strålning och människors hälsa.

När det gäller denna nya teknik är våra partier inte riktigt överens. Vi tycker att den privata äganderätten måste värnas. Den är en viktig grundsten för vår rättsstat och för vår demokrati. Det moderna samhället måste ha människorna med sig. Det måste ha markägarna med sig för att kunna gå vidare med denna nya teknik. Även de är beroende av ny teknik. Men Helena Hillar Rosenqvist har en annan åsikt. Hon säger att inte ens landsbygdsborna är intresserade av ny teknik, men det är fel.

Min fråga till Anders Ygeman är: Varför är det så bråttom? Varför kan man inte avvakta den översyn som man i riksdagen har varit överens om ska göras? Därefter kan man se vad man kommer fram till. Det vore väl bättre om vi hade en bred överenskommelse i dessa frågor.

Anf. 163 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Sanningen var ju att vi var överens om den här lagstiftningen. Centerpartiet tog i hand och sade: Vi kör så här. Sedan kom ni efter två veckor och bröt överenskommelsen. Ni har varit med på vartenda kommatecken som står i det här betänkandet. Efteråt fick ni kalla fötter, och då bröt ni det löfte som vi hade mellan varandra.

Vi har gått med på att utvärdera om dagens regler ger markägaren sjyst och rättvis ersättning. I de fall som jag har sett har markägarna fått en rimlig ersättning enligt skadeprincipen. De har fått bra med pengar för den mark som har upplåtits för ledningsrätt för första, andra och tredje generationens mobiltelefoni. Trots det har vi i Socialdemokraterna gått med på att man ska utvärdera det här. Vi vill se till att markägare i Sverige får en sjyst ersättning om deras mark tas i anspråk för ett angeläget samhällsintresse.

Då frågar Rigmor Stenmark: Varför är det så bråttom? Jo, mark ianspråk tas i dag med ledningsrätten som grund för angelägna samhällsintressen. Det må vara första, andra eller tredje generationens mobiltelefoni. Det kan vara Rakel, vanliga teleledningar, ett avloppsnät och fjärrvärme. Då är det naturligtvis viktigt att så fort som möjligt göra denna utvärdering och se om ersättningsreglerna är sjysta.

Med Centerns modell riskerar man att skjuta upp denna utvärdering så att många fler markägare får sin mark exproprierad innan utvärderingen är gjord. Är det någon som borde fundera över Centerns politik är det markägarna, Jordägarförbundet och LRF som riskerar att utvärderingen skjuts på framtiden och att mycket mark exproprieras innan utvärderingen är gjord, och det kan ju inte vara till markägarnas fromma.

Anf. 164 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Det är ju inte riktigt så som Anders Ygeman säger. Markägare är inte alls ointresserade av att lösa den här frågan genom avtal mellan varandra. Det är ju på det sättet man gör redan i dag. Så det är inget skäl till att man behöver hasta fram just det här betänkandet.

Samtidigt som vi i Centerpartiet är för en ny teknik vill vi ta de här två sakerna i ett svep. Vi vill även se till att man har en äganderätt som verkligen gör skäl för namnet. Markägare ska inte bara ha en sjyst betalning. Det är inte Anders Ygemans sak att säga att det ska vara en sjyst betalning, utan det ska vara en ersättning som verkligen täcker det som markägarna förlorar när de får avstå viss mark.

Återigen: Centerpartiet är för en ny teknik. Vi slår vakt om äganderätten och kräver en ökad satsning på forskning.

Och när det gäller kommunerna vill jag fråga Anders Ygeman: Är det så att lagen behöver skärpas så att kommunerna kan ges det instrument som de säger att de inte har för att de ska kunna infria löftet om att det ska finnas lågstrålande zoner i kommunerna? Det tycker jag är en rimlig begäran. Människor ska kunna bo i lågstrålande zoner i sin hembygd.

Anf. 165 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Jag börjar med det sista. Om det visar sig att det med dagens lagstiftning är svårt för kommuner att göra lågstrålande zoner är jag beredd att medverka till att förändra dagens lagstiftning. Min egen kommun, jag kommer från Stockholm, har ju upprättat en sådan zon i Grödinge. Det har hittills fungerat ganska bra. Jag tycker att det skulle vara möjligt med elsanering. Vi måste ta människors oro på allvar. Det är egentligen inte en fråga för den här lagstiftningen, men självklart ska det vara möjligt för människor som upplever att de har problem med elektromagnetiska fält eller mikrostrålning att få vara i områden där de kan få leva så normalt som möjligt.

Vi ska inte hasta fram någon lagstiftning, säger Rigmor Stenmark. Tja, lagen har ju funnits i 33 år. Vi har haft en ledningsrättsutredning som har hållit på i ett och ett halvt år. Vi har haft ett halvårs remisstid. Jag vågar hävda att de flesta argumenten är kända och att det som driver på och kan sägas vara viktigt för utvecklingen är att vi har ett tekniskifte för dörren. Polisens sambandsmöjligheter hindrar dem i deras arbete. Det är faktiskt så att det gamla, ålderdomliga radiosystemet i dag hindras. Då måste vi som lagstiftare se till att vi har en lagstiftning som möjliggör exempelvis effektiv radiokommunikation för polisen eller för brandkår och ambulans. Därför måste vi ändra lagstiftningen.

Jag vill ändå också bara för kammarens protokoll konstatera att om kammaren i morgon skulle ställa sig bakom Centerpartiets reservation skulle det under en tid innebära fler master. Det skulle under en tid innebära högre strålning. Det vore inte en positiv utveckling för Sverige.

Anf. 166 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Fru talman! Jag hörde att jag blev apostroferad i det tidigare replikskiftet. Det är väl inte så vanligt, men nu är det ju min tur att få ta replik på Anders Ygeman.

Det var intressant att höra hur förspelet till det här förslaget har gått till. Jag hade naturligtvis önskat att ni hade talat med oss i stället, som ni

brukar. Då hade vi kanske kunnat få det där samutnyttjandet av masterna och gjort en bra sak av det här. Vi hade kunnat tillämpa försiktighetsprincipen och annat och inte tagit till storsläggan mot kommuner och markägare om vi hade haft inflytande. Men nu har ni valt att gå till andra partier, som tydligen inte har varit så pålitliga i alla sammanhang.

Jag skulle vilja säga till Anders Ygeman att det inte gör saken bättre att den här ledningsrättslagen har funnits i 33 år. Å andra sidan anser jag att den nya tekniken helt enkelt gör det onödigt att göra den här förändringen av ledningsrättslagen. Låt den vara som den är. Den nya tekniken bygger på trådlös kommunikation, och det ger möjlighet till alternativa lokaliseringar. Då skulle det inte vara nödvändigt att genomföra tvångsåtgärder.

Min fråga till Anders Ygeman blir alltså: Varför kunde ni inte nöja er med de samarbetspartner som ni redan har?

Anf. 167 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Helena Hillar Rosenqvist tar upp en viktig fråga, som det är också är många människor som ringer och skriver som diskuterar. Jag har läst att också Björn Gillberg har fört fram detta. Han säger att det här rör sig om trådlös kommunikation, och då är lokaliseringen mycket mer flexibel än om man hade haft fast kommunikation mellan de olika masterna.

Det stämmer ju att lokaliseringen är betydligt mer flexibel. Men det som varken Björn Gillberg eller nu Helena nämner är vad priset är som man får betala för en alternativ placering. Det är en väsentligt högre uteffekt, alltså en mångdubblad strålning. Då får man väga av samhällsintresset av att ha låg strålning mot det enskilda intresset, markägarens intresse.

Jag debatterade i TV i morse med Jordägareförbundets ordförande Peter Wachtmeister. Hans intresse är ju att den enskilde markägaren ska få så mycket pengar som möjligt. Markägarna har inget intresse av strålning hit eller dit. Men vi som riksdagspolitiker måste ta ansvar för att vi får så få master som möjligt och så låg strålning som möjligt. Därför måste vi ha en lagstiftning som ibland vågar sätta samhällsintresset framför de enskilda markägarnas intresse.

Sedan frågar Helena varför jag vänder mig till andra partier. Jag frågade ju faktiskt både Miljöpartiet och Vänsterpartiet om ni var intresserade av det här. Efter korta sonderingar kom vi fram till att det inte var möjligt att komma överens med er om de här frågorna. Därför vände jag mig till de borgerliga partierna, och jag måste passa på att ge en eloge till de borgerliga partierna som trots en ryggradsreflex mot all form av expropriationslik lagstiftning faktiskt orkade se till samhällsintresset och samhällsansvaret här. Det är värt ett plus i kanten och en stjärna.

Sedan har jag faktiskt en fråga till Helena. Det är okej att ni vill släcka ned 3 G-nätet. Det får ju varje väljare värdera fritt. Men den här lagstiftningen krävs ju också för att polis, räddningstjänst och ambulans ska kunna få Rakel och Tetra. Vill ni släcka ned de systemen också?

Anf. 168 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Fru talman! Jag är inte tillräckligt insatt i det. Vi diskuterade det också på vår kongress. Det är väl en fråga som man får ta upp i trafikut-

skottet. De kan mer om nödvändigheten av detta. Det är inte väl sett med den effekt som man kan få från Rakel heller, kan jag tala om.

Vi tycker att mobiltelefoner är ett angeläget allmänintresse. Det är inte där skiljelinjen går. Och hade ni velat ha det här samutnyttjandet hade ni mycket väl kunnat få det med oss. Mobiltelefoni i alla ära, men det är just den här tekniken vi vänder oss mot. Det handlar om vilken teknik man ska använda och hur den ska användas. Det är inte säkert att mobiltelefoni behöver vara just den här användningen, som känns lite lyxig för mig. Jag använder hemskt gärna mobiltelefon. Jag tycker att det är alldeles nödvändigt och angeläget – men för att ringa med. Det är de här nya tjänsterna, som man annonserar ut med glättiga budskap, som jag ifrågasätter.

Jag tycker att det är konstigt att bli beskylld för vissa saker. Jag måste höra en gång till med Anders Ygeman: Är det så att du beskyller Miljöpartiet? Du sade det inte direkt men vi skulle väl vara ett av de partier som för kortsiktiga politiska intressen skulle ägna oss åt sådan populism som du talar om. Eller inser du att det är en långsiktigt hållbar politik att hänvisa till försiktighetsprincipen när man fattar beslut?

Anf. 169 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja att ni i Miljöpartiet ändå är ärliga. Ni säger att ni vill släcka ned mobiltelefonsystemen. Då är det inte radiovågs-populism. Det är en ärlig och rak hållning. Jag delar inte er uppfattning. Men jag tycker att det är en sjyst hållning. Den kan man inte anklaga för att vara populistisk.

Däremot är det inte en fråga för trafikutskottet om vi ska ha Rakel eller Tetra. Ska polisen kunna byta ut sitt system krävs ledningsrättslagstiftning. Det är tänkt att vara i samma master som det andra. Det är det vi har nu på bordet att ta ställning till. Röstar man nej kommer det att kraftigt försvåra övergången till ny teknik för polis, tull och räddningstjänst i Sverige. Jag tror att det vore olyckligt.

Sedan finns det en skillnad i förhållningssätt mellan oss och Miljöpartiet. Miljöpartiet säger: Vi är i och för sig för mobiltelefoni men inte just det här systemet. Jag har ett annat förhållningssätt. Jag bryr mig egentligen inte om vilket system vi har. Jag vill att det ska vara bra. Det ska vara så ofarligt som möjligt, och det ska utvecklas tekniskt så bra som möjligt. Om det är 1 G, 2 G, 3 G eller 4 G tänker jag faktiskt inte lägga mig i. Däremot tänker jag säkerställa att vi har bra forskning, att vi sätter upp bra gränsvärden och att vi kan hålla oss ajour med forskningsläget för att kunna minimera de risker som det här eventuellt skulle kunna föra med sig.

Problemet för Miljöpartiet är väl att man i trafikutskottets betänkande 6 precis som Vänsterpartiet och Centerpartiet har ställt sig bakom att vi ska ha tredje generationens mobiltelefoni utbyggd över hela landet. Om man skulle stå fast vid det innebär ju den här lagstiftningen färre master och mindre strålning. Det är något som faktiskt Miljöpartiet borde kunna vara betjänta av.

Anf. 170 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m):

Fru talman! Det har talats mycket om ledningsrätt, men jag tänkte börja med att tala om äganderätt. Det privata ägandet är djupt rotat i den

svenska folksjälen. Äganderätt är en moraliskt motiverad rättighet. Alla medborgare har rätt att äga och förfoga över frukten av sitt arbete. Tack vare Europakonventionen har Sverige fått en grundlagsfäst principiell regel om att den enskildes rätt till sin egendom ska lämnas okränkt och att inskränkningar i äganderätten endast får ske i klart angivna fall och då med full ersättning till den enskilde. Jag återkommer till ersättningsreglerna i expropriationsersättningen senare.

Fru talman! År 1973 stod Moderaterna precis som samtliga övriga partier i riksdagen bakom dagens ledningsrättslagstiftning. Förslaget bifölls utan votering den 14 december 1973. I betänkandet lämnades ett särskilt yttrande av moderaterna Wennerfors och Adolfsson. ”Med hänsyn till det vid betänkandet CU 1973:33 fogade särskilda yttrandet bör noteras att godtagandet av här behandlade lagförslag inte innebär ett godkännande för vår del av expropriationslagens ersättningsprinciper.”

År 1973 kunde inte lagstiftaren förutse att telekommunikation skulle kunna ske via mobiltelefoner och radiostationer. Lagstiftningen räknade då enbart upp fasta förbindelser, ledningar. Numera sker överföring via radiolänk. Därför behöver lagstiftningen ändras till att gälla elektroniska kommunikationsnät. Jag är helt övertygad om att om lagstiftaren, det vill säga riksdagen, 1973 hade haft de kunskaper man har i dag hade lagen redan omfattat elektroniska kommunikationsnät.

En enig riksdag beslutade så sent som i maj 2003 enligt förslaget i trafikutskottets betänkande *Elektronisk kommunikation*. Det var som påpekats tidigare en enig riksdag. Alla partier står bakom det. På en del punkter som inte handlar om det jag kommer till nu finns det reservationer. Det finns inte en enda reservation från Vänsterpartiet i det betänkandet, ska ni veta.

Det man beslutade om var att målen är att enskilda och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer med största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden.

Vad innebär egentligen dagens förslag? Det har beskrivits tidigare, men det tål att upprepas. Det som föreslås är att master som saknar fast förbindelse, kabel, jämföras med master med fast förbindelse. Med andra ord görs lagstiftningen teknikneutral. Förslaget möjliggör också ett samutnyttjande av master, vilket ger färre master. Samutnyttjandet gäller både nya master och befintliga. Det nya gemensamma kommunikationssystemet, Tetra eller Rakel – vad man vill kalla det – för bland annat polis, ambulans, brandkår, tull, kustbevakning, räddningstjänsten och försvaret behöver utbyggnaden av 3 G.

Fru talman! Jag övergår till äganderätt och ledningsrätt. Moderaternas utgångspunkt är att operatörer och markägare i första hand ska komma överens via nyttjanderättsavtal eller servitut om placering av master och antenner. Problemet kärna är vilken avvägning som ska göras mellan samhällsnyttan av ett utbyggt elektroniskt kommunikationsnät och den enskildes rätt att råda över sin egendom. Med markägandet följer enligt vår uppfattning rätten att bestämma, bruka, bebygga och sälja egendom. Expropriation av mark är en kränkning av äganderätten och bör endast komma i fråga i de fall det är fråga om synnerligen viktiga samhällsintressen.

Vi anser att ett väl utbyggt elektroniskt kommunikationsnät över hela landet ligger i medborgarnas intresse och att det därför i enskilda fall kan vara motiverat att använda ledningsrätt om operatör och markägare inte kan komma överens. Vi förutsätter naturligtvis att den formen av tvång enbart kommer att förekomma som en sista utväg och i enstaka fall. Vi vet att så också är fallet i verkligheten redan i dag. De flesta fall löses genom frivilliga nyttjanderättsavtal eller servitut eller till och med genom att man använder ledningsrätten frivilligt.

Nu kommer jag tillbaka till ersättningsfrågorna vid expropriation. Det är de ersättningsreglerna som gäller vid ledningsrätt. Moderaterna har länge krävt och motionerat om att reglerna för expropriationsersättning ska utredas och ändras. I de fall expropriation är oundviklig ska markägaren få ersättning för fastighetens fulla marknadsvärde samt för de kostnader och det intäktsbortfall som inte kan återvinnas och som eventuellt uppkommer genom åtgärden. Markägaren ska också ha ersättning för övriga kostnader som hänger ihop med expropriationen.

Det är i dag helt andra förutsättningar och förhållanden som råder mellan markägare och dem som vill ha ledningsrätt än vid lagens tillkomst. Markägaren har ofta ett kommersiellt företag och använder sin mark i kommersiellt syfte. Detta innebär att avtal eller ledningsrätt ingås mellan två parter där båda driver kommersiell verksamhet i vinstsyfte. Det är något som dagens expropriationsersättning inte tar hänsyn till. Jag tycker som moderat att det är utmärkt att det är privata operatörer som bygger ut dagens infrastruktur, det vill säga 3 G-nätet, och inte staten. Det kan som parentes nämnas att det var den borgerligt ledda Bildtregeringen som ändrade i ledningsrättslagen och gjorde det möjligt för andra aktörer än dåvarande Televerket att få rätt till ledningsrätt.

Efter mycket baxande, kan man säga, har Moderaterna tillsammans med övriga borgerliga partier i bostadsutskottet lyckats få Socialdemokraterna att gå med på en utvärdering och översyn av expropriationsersättningen. Riksdagen beslutade i februari i år att tillkännage följande till regeringen: "Ersättningsreglerna i expropriationslagen fick sin nuvarande utformning i början av 1970-talet. Någon mer allmän översyn av reglerna har inte skett. Under senare år har reglerna alltmer kommit till användning vid förvärv där förvärvaren är en privat aktör som driver sin verksamhet i vinstsyfte. Mot den bakgrunden finns det enligt utskottets mening anledning att nu göra en utvärdering av hur reglerna fungerar och om de allmänt sett leder till rimliga resultat för den enskilde. Utskottet anser att regeringen bör ta initiativ till en sådan utvärdering." Alla partier utom Vänstern stod bakom detta tillkännagivande.

För oss har det varit viktigt att all expropriationsersättning ses över, inte bara den som ges för ledningsrätt. Annars riskerar vi gränsdragningsproblem och ett orättvist system. I dagens betänkande går det att läsa att ovanstående utvärdering ska göras inom en snar framtid. Min tolkning av en snar framtid är att det sker i år.

Nu går jag till frågan om folks oro för 3 G och strålning. Jag och Moderaterna har stor respekt för folk som känner oro, men jag känner ingen respekt för dem som försöker utnyttja folks oro genom att på ett osakligt och icke-korrekt sätt beskriva vad det handlar om och som bara är ute efter kortsiktiga populistiska partipolitiska poänger.

Fru talman! Ledningsrätten har funnits sedan 1973. Det vi gör här i dag är att göra ledningsrättslagstiftningen teknikneutral, det vill säga master utan fast förbindelse likställs med master med fast förbindelse. Ledningsrätten ska användas bara som en absolut sista utväg. Frivilliga nyttjanderättsavtal och servitut är det som gäller och ska gälla i majoriteten av fall.

Enligt oss moderater är det viktigt att markägaren, om ledningsrätten används, får en bättre ersättning än i dag. Jag kommer därför inte att försitta något tillfälle eller spara några krafter för att så snabbt som möjligt få till en ändring av expropriationsersättningen. Jag kommer, för att prata klartext, jaga den socialdemokratiska regeringen med blåslampa i expropriationsersättningsfrågan.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 171 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Eftersom flera nu har frågat efter Vänsterpartiets ståndpunkt i den här frågan – jag trodde att den framgick väldigt tydligt av mitt anförande – ska jag läsa ur vår reservation:

”Vänsterpartiet delar majoritetens uppfattning om behovet av en utbyggnad av 3 G. Att använda ledningsrätten som ett medel för att genomföra utbyggnaden skulle kunna vara en riktig åtgärd och ökar utan tvekan möjligheterna till utbyggnad.” Men så kommer det: ”Tyvärr tar propositionen bara sin utgångspunkt i behovet av utbyggnad och negligerar helt den oro och rädsla som många människor känner inför den stora utbyggnad som förestås.”

Tydligare än så kan det väl inte bli i den här frågan.

Det vi har gjort är att ställa en del krav som jag också tydligt har redogjort för men som ingen vill lyssna på.

Sedan skulle jag vilja säga en annan sak. Anders Ygeman sade att detta handlar om ledningsrätten, punkt slut. Nej, det gör ju inte det. Det handlar också om expropriationslagstiftningen. Hade inte det stått i betänkandet hade naturligtvis inte Moderaterna och övriga borgerliga partier ställt sig bakom detta. Det hade inte funnits någon proposition eller något betänkande på riksdagens bord.

Jag är lite intresserad av Moderaternas syn på detta. När ni skriver motioner om expropriationslagstiftningen är det alltid en kraftig begränsning som ska genomföras, men nu ska den plötsligt utökas mot löftet att man då, ska man tro, får en mer marknadsanpassad lagstiftning, eller i klartext att det ska gå att tjäna mer pengar på att vara markägare eller upplåtare.

Jordägarna har inte riktigt samma uppfattning som Moderaterna i den här frågan. Jag vet att flera moderata riksdagsledamöter inte heller har den uppfattningen. Det finns många tvekande röster i ert parti; det vet jag inte minst genom den motion som skrivits.

Min fråga är alltså: Är det inte så att Moderaterna i denna fråga har hoppat i galen tunna?



Anf. 172 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Jag trodde att repliken rörde mig, men jag kan konstatera att det plötsligt blev många andra personer inblandade som inte kan ta någon replik.

Jag är rörd över Owe Hellbergs omsorg om Moderaternas ställning när det gäller äganderätten, men jag vill inte påstå att jag är skakad. Er omsorg är ju inte speciellt ärlig. Jag behöver bara ta fram Vänsterpartiets partiprogram och läsa vad ni säger om äganderätten: ”De rättigheter som springer ur ägandet måste begränsas och ägandet i sig övergå till gemensamma former.” Det var kanske ett klart besked till de här jordägarna om var kommunisterna, Vänsterpartiet, står.

Jag känner alltså inte att det du står här och säger är riktigt allvarligt menat, Owe Hellberg.

Anf. 173 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Nu handlar det ju inte om vad Vänsterpartiet tycker om äganderätten utan om de märkliga turer som Moderaterna gör i den här frågan. Gång på gång, i alla motioner, slåss man för att minska expropriationslagstiftningens verkan. Man ska göra den så liten som möjligt just för att värna äganderätten. Här är ni köpta med att få en annan lagstiftning när det gäller expropriation för att gå med detta. Det är precis så det är.

Du pratar om att det är bra att teleoperatörerna är privata. Ja, vi hade ju en träff med Vodafone där det framgick väldigt tydligt att de har bedrivit en oerhörd lobbyverksamhet hos regeringen för att få till den här lagstiftningen. De vill nämligen inte betala några förseningsavgifter. Då måste man ha någonting att skylla på, och då skyller man framför allt på ledningsrättslagstiftningen. Jag har hört det med egna öron.

Anf. 174 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Moderaterna stod också bakom *Elektronisk kommunikation*, precis som Vänstern gjorde. Vi vill att detta ska byggas ut över hela landet, och vi ser en samhällsnytta i det.

Om Owe Hellberg hade lyssnat på mitt anförande hade han hört att jag pratade mycket om äganderätten och att jag också sade att det finns lägen där man kan inskränka den. De är väldigt få, och de ska vara klart angivna. Men vi har hela tiden också kämpat – sedan 1973, som jag sade i citatet – för att ersättningen ska vara korrekt. Det tycker inte vi att den har varit. Vi hoppas nu mycket på att den ska kunna bli korrekt.

Sedan är jag förvånad över Owe Hellberg som inte ser samhällsnyttan med detta, som inte ser att polis, räddningstjänst, tull och så vidare behöver det här systemet för att kunna få sitt nya kommunikationssystem. Jag vet inte heller om Owe Hellberg och andra vänsterpartister inte tänker prata i mobiltelefoner där man använder 3 G. Jag tycker att det framstår som dubbelmoral att stå här och fördöma detta och sedan samtidigt använda mobiltelefon själv och ändå ha gått med på det här betänkandet. Vi har ju varit överens om att det ligger i allas intresse att vi får ett bra utbyggt system i hela Sverige.

Anf. 175 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Jag noterade att Socialdemokraterna får det varmt ett tag eftersom du räknade med att behöva jaga dem och inte skulle försitta något tillfälle att se till att få fram expropriationslagen. Det skulle jag kunna tycka är bra, men det som skulle vara ännu bättre är om Moderaterna kanske kunde tänka ett steg till och inte behöva använda energin till att jaga socialdemokrater utan i stället gå med på vår reservation och yrka bifall till den.

Anf. 176 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Jag förstår att Centern och Rigmor Stenmark tycker att ni har kommit på en smart idé för att på något sätt försöka klara er ur det här. Jag tror dock inte att den är så smart. Jag tror uppriktigt sagt att det vi åstadkom tillsammans, att få till det här tillkännagivandet om att man ska se över expropriationsersättningen, kan falla helt platt. Regeringen kan faktiskt mycket kallt säga: Ja, nu har vi sett över expropriationsersättningen. Med Rigmor Stenmarks yrkande kan regeringen sedan säga: I morgon beslutar vi att ledningsrättslagen ska gälla. Jag tycker faktiskt att det är ganska mycket att förlora på det.

Jag tror faktiskt på den överenskommelse vi har gjort och att Socialdemokraterna ärligt kommer att titta över expropriationsersättningen. Jag tror att de också inser att förhållandena är ändrade sedan expropriationslagstiftningen tillkom på 70-talet, att det är två företag med vinstintresse som ställs mot varandra och att man av det skälet måste se över expropriationsersättningen. Jag utgår från att det är ärligt menat.

Anf. 177 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Jag tror också att det är ärligt menat. Det är bara det att jag också skulle vilja se det först. Det räcker inte med bara tal, utan det måste handling till.

Vi från Centerpartiet säger att den här expropriationslagstiftningen måste antas av riksdagen innan man kan gå vidare. Det är därför jag ger den här chansen även åt Moderaterna att vara med på tåget, så att säga, att först se över detta och se om det blev så som vi vill ha det. I den frågan tror jag att vi är ganska överens.

Anf. 178 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Jag beskrev just vad jag beförde skulle kunna hända, det vill säga att man gör ingenting. Man säger att man har gjort någonting, väldigt hastigt, och så gör man ingenting utan bara lagstiftar dagen efter från regeringens sida. Då har vi faktiskt vunnit noll, tycker jag.

Jag upprepar detta: Jag utgår från att det är ärligt att man ser över detta och att man gör det snart. Det står ”inom en snar framtid”. Mitt tålamod är ganska kort när det gäller en snar framtid, så jag förutsätter att det kommer under året.

Jag vet att man väntar på remissomgången när det gäller den ledningsrättsutredning som har varit. Jag förutsätter att de flesta remissinstanser som tidigare har haft synpunkter just på expropriationsersättningen fortsätter att ha det i remissomgången. Det många av dem som nu protesterar är ute efter, markägare och andra, är ändå trots allt att få en bra och sjyst ersättning i förhållande till att man får upplåta sin mark för nyttjanderätt till ledningsrätt.

Om många tillsammans trycker på tror jag att vi kommer att åstadkomma någonting som vi alla har kämpat för, och vi moderater i 30 års tid: att få en ändring i expropriationsersättningslagen.

Prot. 2003/04:129  
16 juni

*Ledningsrätt  
för elektroniska  
kommunikationsnät*

Anf. 179 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Fru talman! Jag har ett par frågor till Marietta de Pourbaix-Lundin.

Tycker Marietta de Pourbaix-Lundin att det är okej med dessa tvångsåtgärder mot markägare och andra – sakägare, för all del – bara man får betalt? Det finns ju fler sakägare än markägaren. Det kan vara grannar, hyresgäster eller kommunen. Ska de också ha betalt för att man går förbi deras intressen?

Jag funderade lite grann över förhållandet mellan operatörer och markägare. Ni säger att om de är överens är det först och främst det som ska gälla. Men vilken operatör skulle ingå ett dyrt avtal, som dessutom antagligen kan sägas upp eftersom det är ett avtal, om man kan få ledningsrätt med ett engångsvederlag?

En sista fråga till Marietta de Pourbaix-Lundin: Inkluderar Marietta de Pourbaix-Lundin Miljöpartiet i beskrivningen av dem som utnyttjar människors oro?

Anf. 180 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! På den sista frågan svarar jag till skillnad mot Anders Ygeman ja. Jag har hört andra miljöpartister här i kammaren, och ni utnyttjar helt klart människors oro när det gäller det här för ert eget syfte.

Som svar på de andra frågorna skulle jag faktiskt vilja ställa en motfråga till Helena Hillar Rosenqvist. Vill Helena Hillar Rosenqvist avskaffa dagens ledningsrätt och dagens expropriationsersättning? Det är faktiskt en motfråga som jag vill ställa.

Sedan låter det som om operatörerna bara behöver gå till lantmäteriet och knäppa med fingrarna så har de en ledningsrätt presenterad. Så enkelt är det inte. De får faktiskt nej ibland. Det är många saker som ska prövas innan man får en ledningsrätt. Det är absolut inte en självklarhet. Det tar tid, och det är komplicerat på ett helt annat sätt. Som operatörerna själva säger: Vi vill inte bråka med markägarna, för de är faktiskt våra kunder. Vi vill inte bråka med dem. Vi vill komma överens frivilligt.

Hur kommer det sig att man redan i dag, när ledningsrättslagen finns, i 95 % eller fler av fallen kommer överens? Vad jag vet är det ungefär 100 fall av 8 000 master som har byggts som har gått till ledningsförrättning. Inte ens där har alla gått till ledningsförrättning med tvång utan man har gjort upp frivilligt om ledningsrätten. Det Helena Hillar Rosenqvist säger är alltså inte sant.

Anf. 181 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Fru talman! Jo, det torde det vara. Det finns ju markägare som överklagar. Alla är väl inte så hemskt förtjusta i det här.

Det skiljer sig lite grann från de intrång man har gjort tidigare, och teledningar ger relativt små intrång. Det nya inslaget, med master, tar väldigt stora markområden i anspråk och inverkar negativt på hela omgivningen på ett helt annat sätt. Det kan vara kvadratkilometerstora områden som blir omöjliga att sälja som tomtmark.

Jag har ett förslag från Torsby om att markägarna i en fungerande marknadsekonomi med fri förhandlingsrätt skulle kunna kräva ersättning för sina förluster av mastuppsättaren. Han säger att det här sättet att låta stora bolag expropriera andras egendom med lagens hjälp innebär att det gamla sovjetsystemet återuppstår, låt vara med ett glittrigt och marknads-ekonomiskt omslag. Jag vill kalla ett sådant system för marknadsstalinism, säger han.

Jag antar att övriga ledamöter i bostadsutskottet också har fått detta förslag. Om inte Marietta de Pourbaix-Lundin ville svara på mina frågor kanske hon åtminstone kan reagera på om man är intresserad av att det införs marknadsstalinism i Sverige.

Anf. 182 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Jag blir bara helt häpen av det Helena Hillar Rosenqvist står här och säger. Vad är det du säger egentligen, Helena Hillar Rosenqvist? Det är helt obegripligt.

Jag tycker att det vore bättre om du pratade om det ni har beslutat på er kongress. Ni vill släcka ned 3 G-systemet. Ni vill bestämma att de master som redan har byggts inte ska få användas, vilket betyder att polis, tull, räddningstjänst, kustbevakning, brandkår och så vidare inte kommer att kunna använda sitt nya kommunikationssystem.

Då måste du också säga: Vi har ändrat oss. Vi står inte bakom det vi stod bakom 2003. I maj 2003 fattade vi beslut om att vi skulle ha en utbyggnad och att det var ett allmänt intresse. Prata om det i stället!

Anf. 183 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Jag måste faktiskt få börja med att kommentera det som sades om marknadsstalinism och Sovjetunionen. Jag tyckte att det var en ganska intressant koppling man gjorde. Vi kan väl ändå se att rättssäkerheten och överprövningsinstanserna är något bättre i Sverige än i Sovjetunionen. Den jämförelsen är rent ut sagt absurd, även om den ser väldigt klatschig ut när man skriver den.

Sedan, fru talman, vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Jag konstaterar att utgångsläget för dagens debatt är den ca 30 år gamla ledningsrättslagen, som i stort sett varit ett ändamålsenligt instrument när det uppkommit konflikter som gällt lokalisering av olika slags ledningar som klassats som angelägna allmänna intressen.

Det blir väl en del upprepningar, men det får ni stå ut med för Folkpartiet vill naturligtvis gärna också deklarerat sina synpunkter.

Förslaget innebär en ändring av lagen som gör att ledningsrätt också kan omfatta andra anordningar än ledningar som ingår i det elektroniska kommunikationsnätet. Det är master som saknar förbindelse med ledningen som har blivit mest omtalade.

Den andra ändringen är att man i ledningsbeslut också kan föreskriva andrahandsupplåtelse, som ger stora möjligheter till samordning. Att antalet master på detta sätt kan begränsas måste vi naturligtvis se positivt på.

Dessutom finns ingrediensen att Sverige ska införa vissa EU-direktiv. I och med det här beslutet genomförs också de.

Sedan kan man konstatera att ändringen gör att lagstiftningen blir teknikneutral. Det har bland annat Konkurrensverket lagt stor vikt vid i remissrundan. De konstaterar att fasta och mobila nät likställs i lagstiftningen.

Fru talman! Trots att det finns motiv för ändringen i lagstiftningen och att ledningsrätten vid vissa tillfällen är ändamålsenlig kan man inte bortse från att frågan innehåller konfliktområden som vi i Folkpartiet tycker att utskottet har hanterat och avvägt på ett rimligt sätt. Det är inte för att få en stjärna av Anders Ygeman jag säger detta utan vi har självständigt gjort detta ställningstagande.

Man kan i betänkandet se att det i huvudsak finns två konfliktområden. Det gäller frågan om det enskilda ägandet, med direkt koppling till ersättningsfrågan vid intrång. Det är egentligen huvudfrågan när det gäller ledningsrätten. Sedan har man av förklarliga skäl även ägnat en stor del åt den oro som finns när det gäller eventuella hälsorisker orsakade av elektromagnetisk strålning, främst kopplad till utbyggnaden av 3 G-systemet.

Jag har förståelse för att det blir på det sättet. Men man kan konstatera att lagförslaget är generellt och i grunden en fastighetsrättslig fråga.

Förutom 3 G har det så kallade Rakelsystemet nämnts. Det är ett område där den nya lagstiftningen kan bli aktuell.

Fru talman! Jag vill också göra några kommentarer kring det enskilda ägandet och själva beslutsgången.

Vi kan konstatera att man i regeringsformen kan läsa att ”varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen”.

Principen att när det finns tillräckligt angelägna allmänna intressen kan de ibland gå före privat äganderätt har accepterats även av Folkpartiet och av alla andra partier när lagen stiftades på 70-talet. Det här kräver en noggrann avvägning mellan den enskilda äganderätten och allmänna intressen. Det är ett självklart krav från Folkpartiet att den enskildes rätt värnas genom full kompensation vid intrång. Det har vi också drivit under de senaste åren.

När det gäller ersättningsfrågan ska jag inte hota mer, men jag kan ändå säga att vi kräver att det blir en skyndsam utvärdering av nuvarande ersättningar i expropriationslagen enligt det tillkännagivande som gjordes till regeringen i mars.

Här kan vi konstatera att innan det blir aktuellt för lantmäterimyndigheten att ta upp frågan om att tillämpa ledningsrättslagen har man normalt först provat att nå en frivillig överenskommelse. Det är det vanligaste eftersom man naturligtvis vill undvika hela överklagningsprocessen. Det kan ta årtal. Vill man komma till skott är frivilliga överenskommelser bäst.

I de begränsade fall det inte blir sådana överenskommelser har lantmäterimyndigheten en mycket central roll när det gäller att utreda förutsättningar för upplåtelse av ledningsrätt. Man ska då väga olika allmänna och enskilda intressen. Ledningsrätt ska till exempel inte beviljas om

ändamålet kan uppnås på annat sätt. Där kommer diskussionen om alternativa placeringar av master och sådant in i bilden.

Samråd med sakägare och kommunens byggnadsnämnd är viktiga inslag för att få lämpliga placeringar av master. Även de gränsvärden som SSI har fastlagt om exponering av elektromagnetiska fält ska beaktas i ledningsrättsförrättningen.

Vi kan konstatera att det här är ett överklagningsbart beslut och att fastighetsdomstolen är första instans.

En beviljad ledningsrätt tar inte bort krav på bygglov. Också kommunens byggnadsnämnd ska ta hänsyn till enskilda och allmänna intressen. Även här kommer hälsorisker in i den bedömningen.

Bostadsutskottet konstaterade i betänkande BoU7, som bland annat behandlade placering av mobilmaster, att de planinstrument med mera som kommunerna i dag förfogar över ger möjlighet att undvika olämpliga placeringar av anläggningar för mobiltelefoni i förhållande till bebyggelse. I betänkandet konstaterar bostadsutskottet också att med stöd av bestämmelsen i 5 kap. 7 § i PBL ska en kommun, om det finns särskilda skäl, i detaljplan kunna fastställa värden för elektromagnetisk strålning som inte får överskridas. Det är viktigt att följa upp och utvärdera hur denna möjlighet fungerar praktiskt. Det finns faktiskt kommuner som jobbar med frågan. Om det krävs något förtydligande på den punkten får vi diskutera det. Det togs tidigare upp att man hade vunnit ett fall där en mast placerades i ett naturområde. Det var just av den anledningen att området var detaljplanelagt som naturområde.

Den oro som finns kring eventuella hälsorisker relaterade till 3 G-utbyggnaden måste naturligtvis tas på allvar. Vi vill också hävda att för att politiska beslut ska ha trovärdighet måste de grunda sig på aktuellt kunskapsläge. För att komplettera kunskapen inom aktuellt område behövs mer forskning, vilket också Folkpartiet krävt i olika sammanhang.

Försiktighetsprincipen har också varit uppe till diskussion i dag. Miljöbalkens försiktighetsprincip är allmän. Den gäller alla verksamhetsutövare. Även om det inte råder tillståndsplikt enligt försiktighetsprincipen kan den användas av en tillsynsmyndighet. Det innebär att det går att ingripa i enlighet med försiktighetsprincipen även när det gäller olämpliga placeringar av master om det går att påvisa att de kan medföra olägenheter för hälsa och miljö.

De gränsvärden som fastslagits av SSI, som i sin tur bygger på EU-rekommendationer, syftar just till att undvika eventuella hälsorisker av strålning från mobiltelefonisystemen. Tilläggas bör väl också att uppmätta värden som enskilda normalt utsätts för ligger långt under dessa gränsvärden. Detta förhindrar naturligtvis inte kommuner att vid bygglovsgivning vara restriktiva när det gäller placering av master nära skolor och bostäder. Det har även bostadsutskottet uttalat som en viljeytring. I själva bygglovsprocessen har kommunerna naturligtvis ett stort ansvar när det gäller samråd och information för att berörda ska ges tillfälle att delge sina synpunkter och vara delaktiga i processen. Det är ett ansvar som vilar tungt på kommunernas byggnadsnämnder. Min erfarenhet är att dessa frågor hanteras seriöst.

Man kan sammanfattningsvis konstatera att ledningsrätten i sig är ett instrument för att lösa situationer där det inte går att komma överens och

där en avvägning ska göras mellan enskilda och allmänna intressen. Det är huvudsyftet med hela ledningsrättslagen.

Jag tycker att man får en förvirrad bild av om man är för eller emot ledningsrättslagen. Om jag har läst rätt är Vänsterpartiet egentligen för ledningsrättslagen om bara vissa PBL-ändringar hade tillgodosetts. Det nickar Owe Hellberg instämmande till.

Jag har en fråga till Miljöpartiet. Tänker man i riksdagen driva ett stopp av utbyggnaden av 3 G genom ett riktat riksdagsbeslut i frågan? Ett nej till ledningsrättslagen ger inte det resultatet. 3 G-systemet har byggts ut utan ledningsrättslag. Det har fungerat ändå. Vi kanske kan få svar på de frågorna.

Anf. 184 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Lars Tysklind svänger sig med en massa fina ord. Man ska ta hänsyn till hälsan när man bygger master och antenner. Men om man läser noga framgår det att det enda man ska ta hänsyn till är om det kan ramla ned snöklumpar och annat. Det har ingen som helst koppling till tekniken.

Sedan var det frågan om försiktighetsprincipen. Nej, du har fel där också, Lars Tysklind. Den står med i 2 kap. miljöbalken. Plan- och bygglagen omfattas inte av den. Plan- och bygglagen ska ta hänsyn till 3 kap. och 4 kap. i miljöbalken. Försiktighetsprincipen kan möjligtvis tillämpas när masten står på plats. Men vad är det för nytta med det? Vad tycker Lars Tysklind att det är för nytta med det? Man får använda orden lite bättre och ta reda på hur det fungerar mer konkret. Det har man en skyldighet att göra när man använder dessa ord. Det har vi hört hela dagen i dag.

Jag förstår att Folkpartiet är intresserat av det som står om expropriationslagstiftningen och har förhoppningar på ändringar i den. Ledningsrättslagsutredningen sade mycket tydligt att ändringar inte ska göras bara för det syftet. Det ska då gälla i alla andra fall också. Vi tvingas sälja mark för bostadsbyggande. Ska man ha del av fastighetsägarnas vinster? De som tvingas sälja mark för externa köpcentrum och fritidsanläggningar, ska de ha del i markägarnas vinster? De som eventuellt förlorar när det gäller taxeringsvärden i fråga om anläggningarna, ska de också ha kompensation för att det råkar bli så? Jag tror att det blir en riktig soppa av detta. Jag hoppas att det inte blir så stora förändringar i lagstiftningen som en del kanske tror.

Anf. 185 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Jag får börja med det sista om ersättningar. Vi från Folkpartiets sida anser att det är värdefullt att se över hela expropriationsområdet och expropriationsliknande situationer. Vi kräver en rimlig ersättning. Där får man utgå från vissa kriterier. Lagen är omodern. Den är 30 år gammal. När lagen beslutades var angelägna och allmänna intressen detsamma som affärer med statliga verk. Det är helt rimligt att se över detta. Vad det leder till och hur den ersättningen ska se ut får utvärderingen visa.

Owe Hellberg var först inne på frågan om försiktighetsprincipen. Det var precis det jag sade, nämligen att försiktighetsprincipen inte gäller vid bygglovsgivningen. Det finns inget tillståndskrav enligt försiktighets-

principen för antenner i dag. Men försiktighetsprincipen är så pass bred att alla verksamhetsutövare är ansvariga för den verksamhet de utför. Förändras förhållandena kan en tillsynsmyndighet ange nya villkor. För att politiska beslut ska ha en trovärdighet måste de bygga på ett aktuellt kunskapsläge.

Anf. 186 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Det är problemet i det hela. Den försiktighetsprincip Lars Tysklind pratar om infaller inte förrän sakerna står på plats. Det finns alltså ingen möjlighet att göra bedömningarna innan de ska sättas upp. I enlighet med det EU-direktiv som faktiskt ligger till grund för detta finns en annan syn. Sverige har fått stryk. Sverige har fått kritik för att inte sköta detta på rätt sätt. Därför antogs en ny lagstiftning om strategiska miljöbedömningar i våras, och den ska ytterligare förstärkas med bland annat sådant som rör externa köpcentrum. Men för regeringen och Lars Tysklind handlar det inte om master. Då spelar det ingen roll i sammanhanget.

Du säger att det ska vara vissa kriterier. Det ska vara modernt. Modernt för Lars Tysklind är tydligen när det går att spekulera i syften, det vill säga mer spekulation i vinster och avkastning. Ni måste förstå att det blir en riktig soppa.

Anf. 187 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Jag vet inte hur svenska språket används ibland, men om ”rimliga rättvisa ersättningar” är spekulation har man det lite svårt. Eller vad säger du, Owe? Då måste man ha något slags marknadsekonomicrossa, som man inte riktigt klarar av.

Det är klart att försiktighetsprincipen gäller master. Miljölagstiftningen anger ju vilka saker som ska prövas med tillstånd enligt miljöbalkens försiktighetsprincip. Det bygger helt och hållet på kunskapsläget och vilka hälsorisker man bedömer att det finns. Det är så det fungerar. Om det skulle ändras över tid kan tillsynsmyndigheten ändra även villkor. Så är det. Jag tror att Owe Hellberg har fel här.

Anf. 188 RAGNWI MARCELIND (kd):

Fru talman! Beväpnade med skiftnycklar och tänger marscherar en grupp arga invånare mot kvarterets mobilmast. Invånarna är rädda för att strålning kan orsaka cancer. Resolut skruvar männen bort ett par bultar varpå masten till församlingens stora glädje faller av sin tyngd.

Händelsen ägde rum i november 2003 i England, och den vittnar om att många är oroliga över den elektromagnetiska strålning som kommer från mobiltelefoner och de tillhörande sändarmasterna. Det startas föreningar och gräsrotsrörelser som försöker förhindra att master placeras i närheten av där människor vistas. De talar ofta om att myndigheterna måste bedöma farorna med elektromagnetisk strålning bättre.

Men det är inte i första hand undersökningar det är ont om. Under de senaste åren har man genomfört hundratals studier som har gett forskarna många viktiga upplysningar om den elektromagnetiska strålningen från mobiltelefoner.

Enligt Niels Peter Skov Andersen, som är expert på radiokommunikationer och chef för två koordineringsgrupper inom det europeiska



Third Generation Partnership Project, är påverkan från en mobilmast över en miljon gånger svagare än strålningen från en mobiltelefon, även om man bor nära masten. Han säger så här: Om man inte klättrar upp i masten och sitter där är strålningen från en mast minimal. Omvänt uppstår en förstärkande effekt om masten är långt borta, för då måste mobilen förstärka sin sändarstyrka. Då blir den samlade strålningen för ägaren cirka hundra gånger större än när masten är nära. Är det något vi borde bekymra oss över är det våra mobiltelefoner och inte masterna – snarare att masterna är för långt borta.

Kristdemokraterna anser att moderna kommunikationer kräver modern lagstiftning och att utbyggnaden av infrastrukturen för framtidens kommunikationer ska kunna genomföras på bästa sätt och komma hela landet till nytta. Det gäller såväl den tredje generationens mobiltelefoni som det nya gemensamma kommunikationssystemet Rakel, för bland andra polis, ambulans, brandkår, räddningstjänst, tull och kustbevakning.

För att den här utbyggnaden ska fungera väl kräver den en teknikneutral lagstiftning, som jämställer master med respektive utan fast ledningsförbindelse. En sådan modernisering är det förslag som vi tar ställning till i detta betänkande, och därför yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Fru talman! Utbyggnaden av kommunikationsnäten är ett samhällsintresse, ett allmänt intresse, som vi har hört tidigare. Ibland måste ett sådant intresse ställas mot den privata äganderätten. Det ersättningssystem som i dag gäller vid expropriation och när lantmäterimyndigheten beslutar om ledningsrätt behöver utvecklas. Ersättningsreglerna fick sin nuvarande utformning i början av 70-talet. Någon allmän översyn av reglerna har inte skett sedan dess.

Under senare år har reglerna alltmer kommit till användning vid förvärv där förvärvaren, i motsats till vad som var vanligt för 30 år sedan, är en privat aktör som driver sin verksamhet i vinstsyfte. Mot den bakgrunden finns det anledning att nu göra en utvärdering av hur reglerna fungerar och om de leder till en rimlig ersättning för den enskilde. Riksdagen har därför under våren beslutat att regeringen ska ta initiativ till en sådan utvärdering.

Detta stöddes av samtliga riksdagspartier utom Vänsterpartiet. I samtliga fall, oavsett om markägaren samtycker eller inte samtycker till utfärdandet av ledningsrätt, är det centralt att den enskilde får en fullvärdig ekonomisk kompensation för de olägenheter som uppkommer. Vi utgår nu från att denna översyn kommer i gång snarast. Och det säger jag med eftertryck, Anders Ygeman.

I samband med regeringens förslag om att göra ledningsrätten teknikneutral har en diskussion om expropriation och äganderätt verkligen tagit fart. Även om diskussionen är angelägen är det värt att konstatera att det förslag som vi nu har på riksdagens bord inte i något avseende är banbrytande, utan bara en mindre men viktig justering av ett befintligt regelverk. Det är därför i sammanhanget anmärkningsvärt att Vänsterpartiet, som i alla andra fall är så angeläget om att markera allas rätt, i detta fall har valt att nedvärdera det allmänna intresset när det givits möjlighet att vinna gehör hos grupper som räds mobilstrålningen.

Vänsterpartiet säger nej till en utvecklad ledningsrätt eftersom man vill ha ett säkerhetsavstånd på minst 300 meter från master till förskolor.

Vänsterpartiet säger nej till en utvecklad ledningsrätt eftersom en samlad information om var alla master och sändare är placerade enligt Vänsterpartiet inte är tillgänglig för alla medborgare.

Vänsterpartiet uttrycker en rad åsikter om 3 G-utbyggnaden. Det är väl bra att man har tydliga uppfattningar, men inte en enda av dem förklarar varför Vänsterpartiet inte vill ha ledningsrätt för master utan fast förbindelse. Det hade varit intressant med en vänsterpartistisk argumentation om ledningsrättens vara eller inte vara. Vi får se – kanske det kommer. Jag tror att förklaringen är ganska enkel: Vänsterpartiet säger nej eftersom det är enklare, mer populistiskt och tacksamt att underblåsa än att sakligt bemöta den oro som finns om mobilstrålningen.

Efter att ha lyssnat på både Miljöpartiet och Vänstern här i dag kan jag bara säga: ”Surt, sa räven om rönnbären.” Ni är sura för att regeringen för en gångs skull har hittat andra samarbetspartner och att ni inte fick vara med och driva er linje i de här frågorna.

De fördelar som Kristdemokraterna har sett med förslaget är att lagen anpassas efter förhållandet att flera intressenter, dels privata teleoperatörer, dels statliga myndigheter, parallellt bygger ut kommunikationsnäten. Förslaget möjliggör, som alla har sagt, ett samutnyttjande av master av flera operatörer, vilket enligt gällande regler är omöjligt. Förslaget innebär alltså – Vänsterpartiet, Miljöpartiet och även Centern! – *färre* master.

Den nu föreslagna ändringen i ledningsrättslagen förbättrar möjligheterna att varje mast dessutom sätts upp på den optimala platsen. Utan ledningsrätten skulle många master kanske placeras på en sämre plats.

Vår övertygelse är att teleoperatörer och markägare i första hand ska komma överens om placering av master genom nyttjanderättsavtal eller ledningsrätt. Tvång ska endast komma i fråga som en sista utväg i de fall då det är fråga om synnerligen viktiga samhällsintressen. I 95 % av alla ledningsrättsärenden kommer man redan i dag överens utan några komplikationer. I 5 % har man en förhandling, och man håller på tills båda parter är nöjda. Det förfarandet kommer att fortsätta. Enbart i några enstaka fall är parterna inte helt överens, och då avgör lantmäterimyndigheten frågan genom ledningsrätt och ersättningsbeslut. Det här kan överklagas, som Lars sade.

Lantmäterimyndigheten kommer inte, som vissa debattörer har låtit påskina, att okritiskt dela ut ledningsrättsbeslut till höger och vänster. Lantmäterimyndigheten är nämligen vid en ledningsförrättning skyldig att utreda förutsättningarna för upplåtelse av ledningsrätt och ska därvid beakta alla olika allmänna och enskilda intressen. Det innebär bland annat att de gränsvärden som Statens strålskyddsinstitut har fastslagit ska beaktas, liksom hänsynsreglerna i miljöbalken, däribland försiktighetsprincipen och lokaliseringsprincipen – Owe. Före ett beslut om ledningsrätt bör det också ske så kallad rådplägnings med sakägarna, likaså samråd med berörda myndigheter, exempelvis byggnadsnämnden på orten. Vid ett sådant samråd kan lämpliga lösningar för ledningens och mastens närmare lokalisering klarläggas.

Det ska dessutom påpekas, som det har sagts tidigare, att det krävs bygglov för att uppföra master. Kommunen ska alltså pröva varje enskild mast. Det finns därför en möjlighet också för en markägare att överklaga beslutet i förvaltningsdomstol. Sammanfattningsvis finns det alltså mycket goda förutsättningar att vid en ledningsförrättning belysa miljö-

faktorer på ett allsidigt sätt och att åstadkomma en lämplig lokalisering. Lagändringen innebär alltså inte att det nu blir fritt fram för systematiska rättsövergrepp, som en del har velat påskina.

Vi vet att det finns en oro. Jag ska inte förlänga debatten, fast jag har lite mer som jag skulle vilja säga, men jag tror att det är viktigt att komma ihåg att diskussionen om påverkan av strålning har pågått i över 100 år. Bara de senaste 50 åren har det skrivits över 20 000 vetenskapliga artiklar på området, och det finns ingen som vågar ställa sig upp eller som kan ställa sig upp och säga att strålningen är ofarlig. Men det finns inte heller någon som kan påvisa att forskningen hittills har kunnat dokumentera några skadeverkningar. Därför tycker jag att det är olustigt att Vänsterpartiet och Miljöpartiet genom att underblåsa osäkra och otydliga riskbilder spär på människors oro i stället för att visa ryggrad och kurage och peka på den myndighet som vi allesammans har förtroende för när det gäller strålskador. Strålskyddsmyndigheten har gett oss rekommendationer som vi politiker arbetar efter.

Anf. 189 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att ställa en fråga till utskottets ordförande: Kan utskottets ordförande tänka sig att bifalla den önskan som jag hade om att vi i utskottet ska lära oss mera om strålning och om forskning som bedrivs och anordna en hearing under hösten?

Hur påverkas människor av radiovågor? Nu tillåter jag mig att läsa innantill i en skrift som samtliga statliga verk har givit ut som har beröring med det här:

När radiovågor träffar kroppen kommer en del att reflekteras och en del att tränga in i kroppen. Inne i kroppen omvandlas radiovågornas energi till värme. Forskare har funnit att hälsoeffekter kan uppträda om radiovågorna värmer upp hela eller delar av kroppen mer än en grad Celsius. Om en person utsätts för sådan påverkan under en längre tid kan det leda till störningar, som till exempel sänkt prestationsförmåga. Kroppsdelar med lägre blodcirkulation kan också vara särskilt känsliga. Vid djurförsök, där radiovågor orsakar sådan kraftig uppvärmning, har man sett beteendeförändringar och störningar i olika kroppsfunktioner hos djuren, till exempel i hjärtat och i centrala nervsystemet. Forskarna är eniga om dessa samband.

Sedan kan jag läsa vidare:

Biologiska effekter som medför skadliga hälsoeffekter har trots omfattande forskning inte kunnat visas, men fortsatt forskning behövs inom de här områdena.

Det här är inte något nytt. Även den här forskningen har pågått i 40 år, och radiovågor utsätts vi ständigt för. Men vi måste ta den här frågan på största allvar, tycker jag. Det handlar då inte om att beskylla vare sig det ena eller det andra partiet för att vara populistiskt. Det tycker jag känns ovärdigt i den här kammaren.

Frågan är: Blir det en hearing i bostadsutskottet under hösten?

Anf. 190 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Jag kan börja med att svara på den frågan. Vi hade ett presidiummöte häromdagen där vi hänvisade till den hearing som miljö- och jordbruksutskottet hade för bara några månader sedan. Vi ska ta fram

det underlaget i ett första skede. Om det inte är tillräckligt ska vi återkomma med en hearing i utskottet.

Det är inte så, Rigmor Stenmark, att Kristdemokraterna på något sätt ser med respektlöshet på människor som upplever att de far illa av strålning. Men även Rigmor Stenmark och jag utsöndrar strålning gentemot varandra när vi står här. Vad som är viktigt är att vi inte kan stå här och säga att strålningen är ofarlig, men vi kan inte heller säga att det finns skadeverkningar som vi är medvetna om när vi fortsätter att fatta beslut om lag efter lag som påverkar oss ute i naturen.

Rigmor Stenmark! Vi har faktiskt Statens strålskyddsinstitut som vi följer. De rekommendationer som de ger oss lyssnar vi på som politiker. Det är ju vår egen myndighet. Om vi inte skulle tro på den måste vi avsätta den myndigheten och skaffa någon ny myndighet. Vi litar ju på att de tar fram underlag utifrån alla dessa forskningsrön som faktiskt kommer från hela världen och de studier som görs.

Jag utgår från att jag kan lita på svenska forskningsinstitutet när det gäller Strålskyddsinstitutet. Kan jag inte det måste vi ju arbeta på ett annat sätt för att få en ny myndighet som arbetar på ett nytt sätt. Jag är också beredd att strida för att vi ska få mer resurser till just det här. Jag tror att den stora bristen i dag är att det saknas resurser för forskningen när det gäller att komma vidare med alla de här underlagen, som ständigt tas fram.

Anf. 191 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Jag är också, som Ragnwi Marcelind, beredd att stödja ny teknik. Men jag är också väldigt lyhörd när det gäller att ge kommunerna möjligheter att erbjuda människor i kommunerna att bo i lågstrålande zoner. Där tycker jag att Anders Ygeman gav ett väldigt positivt besked. Men det gäller att vi har en bred politisk uppgörelse även i den frågan, så att kommunerna verkligen kan få de instrument som de behöver.

Vi kan ändå lyssna på den biten, och vi kan då i utskottet använda oss av den unika möjlighet som vi har, nämligen att ta ett utskottsinitiativ i ett angeläget ärende. Då har jag en annan fråga till Ragnwi Marcelind. För att vi nu inte ska få en uppslitande debatt i samhället där man säger nej till ny teknik måste vi kunna möta motstående intressen på ett så bra sätt som möjligt. Därför undrar jag naturligtvis om vår ordförande är positiv till att om så skulle behövas, som Anders Ygeman också sade, ta ett initiativ till att se över även de lagar som ger möjligheter för kommunerna och ger möjligheter att använda rätt instrument.

Anf. 192 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Jag tycker absolut att vi ska se till att våra kommuner får bättre instrument till sitt förfogande. Det gäller inom alla områden. Jag kan inte stå här i dag och enskilt säga att jag just inom det här området ska se till att kommunen ska ha bättre instrument.

Jag tycker till exempel att kommunerna ska bli bättre när det gäller bygglov, när det gäller förfarandet med ledningsrätten, när det gäller hur man hanterar informationen till de berörda. Det finns en mängd frågor som kommunerna måste bli bättre på.

Sedan gäller det forskningen och respekten för den eventuella skada som den här strålningen ger, som vi inte har en aning om i dag. Vi vet inte ens vad mobilen eller mikrovågsugnen eller TV:n eller datorn får för konsekvenser i våra liv. Den forskningen är jag beredd att satsa hur mycket som helst på därför att jag är orolig för framtiden, för hur det kommer att bli, vad det blir för resultat framöver för mina barn och barnbarn.

Rigmor Stenmark har pratat hela kvällen om att hon är för ny teknik. Hon värnar äganderätten, och hon slår vakt om människors hälsa. Vi vet att bara för några år sedan var slagorden från Centerpartiet: Bredband åt alla! Det var oerhört viktigt att glesbygden skulle få bredband.

Nu är helt plötsligt det här med 3 G lite svårhanterligt. Med den reservation som Centerpartiet har i dag förskjuts 3 G-utbyggnaden, och det finns också en mängd rapporter om att 3 G är bra för landsbygden. Hur tänker Centern hantera det här gentemot sina väljare? Det är en svängning som jag upplever vara lite märklig. Centerpartiet har ju varit med när det gäller det underlag som vi allesammans har tagit fram, där vi har pressat Socialdemokraterna och regeringen i fråga om att vi ska få till stånd den här översynen av ersättningsreglerna.

När trycket från LRF och andra blev för stort backade Rigmor Stenmark och Centerpartiet. Hur står det i relation till alla tidigare slagord om teknikutveckling och stöd till glesbygden?

Anf. 193 TREDJE VICE TALMANNEN:

Rigmor Stenmark har inte rätt till ytterligare replik, utan får i så fall sätta upp sig på talarlistan.

Anf. 194 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt ta någon replik eftersom ordföranden i utskottet har fått ära den här frågan, och alltså står inför *face of fact*, så det är väl bara att säga det som ska sägas. Men det var många påhopp på Vänsterpartiet i inlägget, så jag måste bemöta dem något.

Ragnwi Marcelind har ju inte lyssnat på vad jag har sagt när det gäller utbyggnaden. Jag har sagt det två gånger. Nu säger jag det en gång till: Vi är för den. Men vi har villkorat den med mycket rimliga krav, nämligen att kommuner och medborgare ska få vara med och tycka till och ta ansvar för var dessa saker placeras samt ett större krav på information.

Det fick vi inte med oss i diskussionen när vi skulle göra upp om propositionens innehåll. Det gick bättre med expropriationsersättningen. Där var regeringen villig att gå borgerligheten till mötes.

Du har fel också när det gäller försiktighetsprincipen. Den finns i miljöbalken. Miljöbalken omfattar saker och ting som ska prövas enligt tillstånd. Det står om detta i 2 kap. Det står om försiktighetsprincipen som vi i dagligt tal kallar den.

Plan- och bygglagen ska omfattas av 3 och 4 kap. i miljöbalken som allmänna regler. Du måste läsa på lite bättre om du ska prata om de här frågorna.

Varför ska inte kommunerna och medborgarna få ha ett större inflytande över mobilmasters placering och antenners och basstationers place-

ring? Du säger att du också är orolig, även om vi inte har något att hänvisa till.

Med den bild som myndigheterna ger i dag finns det inga begränsningar. Två fall i naturaområden är allt man har att hänvisa till. Det finns inga andra fall där man har blivit nekad att sätta upp de här anläggningarna.

Anf. 195 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Jag tror inte att Owe Hellberg har lyssnat på mig heller. Jag sade uttryckligen i mitt anförande att i 95 %, eller till och med 98 % – det är uppgifter som jag har fått från Lantmäteriet – av alla frågor som rör master och andra ledningsrättsfrågor kommer det till en överenskommelse utan några som helst svårigheter. I de ytterligare procenten – om det är tre eller fem spelar ingen roll – sker en förhandling. I den förhandlingen kan det i yttersta fall bli så – och det kommer att bli så i fortsättningen om lagen träder i kraft – att när man efter alla bedömningar kommer fram till att det allmännas intresse väger tyngre än den enskildes kan man gå över den enskildes rätt. Ibland måste man se till att få göra det.

När det gäller informationen och att kommunerna ska få vara med och bestämma kan jag hålla med om att kommunerna måste få en större beslutsrätt och kanske större intresse att lägga ned på frågorna. Kommunerna själva har inte varit riktigt skickliga på att hantera detta.

Jag ställer mig helt bakom det. Men jag vill säga att jag till skillnad från Owe Hellberg har ett förtroende för mina förtroendevalda i kommunerna. Jag tycker att det vore väldigt konstigt om de skulle ge tillstånd till master och andra anläggningar som skulle skada folkhälsan. Det vore fruktansvärt om jag trodde det om mina kommunpolitiker hemma, och du om dina i Ockelbo. Jag vill ha förtroende för att de också värnar folkhälsan, att de tycker att det är viktigt med äganderätten och att de är måna om att se till att vi får master på sådana avstånd från där människor är att det inte på något sätt kan riskera hälsan eller intrycket för någon.

Anf. 196 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Problemet är att det finns mängder av kommuner som intresserar sig. Det finns mängder av kommuner som vill ta ansvar, men de får ju inte göra det eftersom lagstiftningen inte är sådan att det går.

Hofors kommun i Gästrikland ville bestämma över var en mast skulle placeras i förhållande till bostadsfastigheter. De bestämde det. Det överklagades från operatören. Vem fick rätt? Naturligtvis operatören.

Ni har två fall att hänga upp det på, ingenting annat. Allt annat som står i utskottsbetänkandets majoritetstext är bara en massa uppläsning av lagstiftningen. Prata om hur det fungerar i verkligheten.

Jag blev rent ut sagt lite förbaskad på att vi blir beskyllda för att uppvigla människor. Första gången jag fick reda på hur folk ser på detta var genom Krisberedskapsmyndighetens intervjuundersökning som redovisade de här siffrorna. Jag har över huvud taget inte haft den kunskapen tidigare. Den stärkte mig i min tro och min övertygelse att de förslag som vi för fram här i dag är nödvändiga för att man ska acceptera den nya lagstiftning som föreslås.

Nu pratar flera om hur viktigt det är att kommunerna ska ha lite mer att säga till om. Det står inte ett ord om det i betänkandet. Då säger andra företrädare att i dag handlar det bara om ledningsrättslagen, så något annat ska det inte stå. Expropriationslagstiftningen är ju ett villkor för att det över huvud taget ligger på bordet. Det är klart som korvspad att man kan ta in väldigt många saker i ett utskottsbetänkande om bara viljan finns.

Anf. 197 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! När Owe Hellberg drar till med exempel där kommunen har fått ge efter berättar han ingenting om helhetsbilden och vilka andra allmänna intressen som har vägt över så att det här beslutet har landat som det har gjort.

Jag säger inte att alla beslut är rätt, men jag kan inte med bästa vilja i världen tro att alla illvilligt är ute efter att sätta upp master och dra ledningar mot alla människors vilja och önskemål och att våra kommunförtroendevalda dessutom är med och tillstyrker detta. Det vill i alla fall inte jag ha sagt från den här talarstolen.

När det gäller att jag har uttalat att Vänsterpartiet faktiskt har utnyttjat människors rädsla står jag fast vid det. Problemet för er var att ni inte kunde ge er in på frågan om äganderätt. Då skulle ni gå emot allt ni sagt tidigare. Ni var då tvungna att hitta ett annat laddat argument för att kunna säga nej till det här betänkandet. Ni är i botten helt enkelt sura över att regeringspartierna inte har samarbetat med er i den här frågan.

Jag vet inte, fru talman, hur man svarar på en fråga utan att den som får svaret upplever det som att man har angripit honom så att han måste ha ytterligare repliker. Får man en fråga svarar man på den. Nu har jag svarat, och då känner Owe Hellberg att han behöver svara igen. Jag vet inte hur man hanterar det, men det kanske jag kan få lära mig av fru talman vid något tillfälle.

Anf. 198 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Fru talman! Jag tar till orda i den här debatten som medansvarig till en enskild motion. Jag vill därför också utveckla mina synpunkter.

För det första vill jag slå fast att jag är en oerhört stark tillskyndare av teknisk utveckling och verkligen välkomnar den digitala infrastrukturutbyggnad som nu pågår i vårt land. Den är inte bara viktig för individen. Den är också viktig för näringslivet och landet. Den måste alltså också uppmuntras.

Jag vill inledningsvis också klart deklarerera att den strålningsdiskussion som pågår inte på något sätt utgör grund för att jag står här. Det kan jag säga med viss förtröstan av det skälet att vi i miljö- och jordbruksutskottet för några månader sedan hade en hearing i just detta ärende.

Vi hade all tillgänglig expertis både i inlandet och i utlandet. Alla var inte representerade, men vi hade deras kunskap representerad. Då fanns det ingen grund för några andra riktvärden än de som nu gäller. Och något måste ju ändå vi som beslutsfattare hålla oss till och använda som rättesnöre i vår tillämpning.

Ambitionen i denna utbyggnad får dock inte skapa fartblindhet så att vi glömmer omgivande områden som tangerar utbyggnaden. Jag kommer då att uppehålla mig lite grann vid äganderätten och påstå att det är den

enskilt viktigaste rätten som vårt land har och som också har skapat vårt välstånd både historiskt och för framtiden. All erfarenhet visar det.

Vi fick för bara någon vecka sedan en bok om äganderätt från Ägarfrämjandet. Jag ska citera ur den. Där står det:

”Privat äganderätt är en nödvändig grund för marknadsekonomi och erfarenheter genom historien har lärt att marknadsekonomi är det samhällssystem som bäst garanterar välfärd för människorna. Det är effektivast både när det gäller att skapa ekonomisk tillväxt och när det gäller att åstadkomma god vård och omsorg om resurserna. Redan Aristoteles påpekade sambandet mellan privat äganderätt och god skötsel av egendom.”

Fru talman! Om vi nu kondenserar ned den här propositionen är det två inriktningar. Den ena handlar om utvidgning av ledningsrätten till en modernare teknik som faktiskt inte är i behov av någon ledningsrätt. Den andra handlar om att man vill ha samutnyttjande av masterna. Det tycker jag är oerhört vällovt, och det understöder jag å det bestämdaste.

Men det senare kan uppnås utan ledningsrätt. Om jag inte är helt felunderrättad tillhör vi den lagstiftande församlingen och kan alltså ordna det på annat sätt utan att gå via ledningsrättslagen. Det finns inga hinder för det.

Det är också intressant att man vid översynen av ledningsrättslagen 1992/93 valde att hålla sig kvar vid den mer inskränkta delen av tolkningen, alltså att det skulle behövas en fysisk förbindelse för att ledningsrättslagen skulle vara tillämplig. Detta har man också lyft fram i den HD-dom som avgjordes den 7 juni. Där står det klart att man 1992/93 visste att masterna inte skulle behöva ha någon fysisk koppling. Ändå valde man då att inte lägga in den i ledningsrättslagen.

Det är flera som här har framhållit att man alltid kan överklaga. Ja, det kan man naturligtvis. Men om den sökande inte hade vunnit i HD hade hans kostnader varit över 90 000 kr. Detta är inte gratis som en del tycks tro.

Det har nu utvecklats en marknad när det gäller mastetableringar, och jag vill påstå att den i allt väsentligt fungerar, åtminstone när det gäller privata upplåtare. Och det finns ingen brist på möjligheter. Exempelvis har Telia utnyttjat bara 6 % av sina bygglov. Ja, ni hörde rätt – 6 %. Övriga aktörer ligger på ungefär 50 %. Det är alltså inget hinder i utbyggnaden.

Äganderätten är inte bara en fråga om ersättning. Man får lätt den känslan när man hör resonemanget. Om man bara får betalt så är det bra. Men detta ligger mycket djupare än så, tro mig.

Tänk er själva att ni äger en tomt, ett hus eller något annat och att någon vill ta detta i anspråk. Då vill ni självklart vara med och förhandla om priset. Men om man använder ledningsrättslagen som grundar sig på expropriationsersättningar innebär det att man får nöja sig med det som samhället anser att man ska ha. Så är det, och det är det som är beklagligt när det gäller dessa ersättningar. Då frågar jag: Är detta rimligt? Svaret är självklart nej.

Mitt resonemang innebär inte att jag vill upphäva ledningsrättslagen. Den har sitt berättigande för den typ av ledningar som faktiskt har en fysisk koppling. Det är inte rimligt att bygga en järnväg som en sicksackformad huggormsrygg eller att dra andra ledningar på motsvarande sätt.



Där finns det skäl, men inte när det gäller trådlös kommunikation. Det är just det som är vitsen med trådlös kommunikation, att man inte behöver en ledning emellan. Det faller alltså på sin egen orimlighet.

Master kan också placeras väsentligt mycket mer flexibelt. Det vet vi. De behöver inte stå exakt där eller där. Om man nu, oaktat detta, ändå hittar en plats som man måste fram på finns det från samhällets sida alltid en möjlighet med expropriation, även om jag vet att den är dyr och krånglig, men den finns. Samhällets tändar är inte helt avslipade. Marknaden har utvecklat ersättningar som i någon mån är marknadsanpassade. I propositionen föranstaltar man om att man ska ha en utvärdering av ersättningsreglerna. Och det är positivt, och det är bra att våra ledamöter i bostadsutskottet har fått möjlighet att göra denna utvärdering. Hitintills har det egentligen varit fråga om ren konfiskation när man ska ha ersättning via expropriationslagen.

Dessvärre är den här utvärderingen ingen garanti för att det blir en höjning. Den är nämligen till intet förpliktigande eftersom det är en utvärdering. Nu har dessvärre Anders Ygeman gått, men han uttryckte i någon bisats att han tycker att det är ganska bra ersättningar. Det sade han redan i dag. Då börjar jag ana var detta hamnar. Jag tyckte mig höra ett litet förtäckt hot mot Rigmor Stenmark att om man vill fördröja detta kommer det att dröja med ersättningarna. Det bekymrar mig.

Den föreliggande propositionen har redan ändrat marknadsförutsättningarna. De som är i branschen ligger lågt just nu. Nu avvaktar man bara att den här lagen ska antas därför att man då kan sätta priset på en annan nivå. Det är detta som vi nu ska besluta om.

Dessutom är det sällsynt oacceptabelt att den här lagen ska träda i kraft om 45 dagar, och vi har inget som helst datum för när utvärderingen kommer eller vad den leder till. Det borde naturligtvis vara sammankopplat.

Resonemanget om modern och teknikneutral lagstiftning är väldigt förrädiskt, skulle jag vilja påstå. Det innebär att man skulle kunna använda ledningsrättslagen när det gäller all fysisk verksamhet i framtiden som har något behov av en fysisk koppling och har en koppling till elektronisk kommunikation.

När man läser betänkandet får man en föraning om vem det är som ska tillgodoses. Det är det allmänna. På rad efter rad framgår att det är det allmännas möjligheter att komma fram som man vill främja. Inte någonstans finns det ett ord om det enskilda ägandet. Det gör mig bekymrad, till och med mycket bekymrad.

Fru talman! Jag yrkar bifall till motion 2003/04:B06. Jag vill också klart deklarerat att detta inte får kopplas ihop med de tillväxtfientliga partierna Vänsterns och Miljöpartiets förslag till avslag. Det finns ingen koppling mellan vår motion och deras ställningstagande.

I detta anförande instämde Patrik Norinder (m).

Anf. 199 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Häromveckan blev en man innebränd efter en gasexplosion i sin husvagn utanför Finspång. Det var på ett ställe där strålskadade och elöverkänsliga har sin tillflykt, sådana medmänniskor som vi i teknikeuforins tidevarv offerar och förnekar rätten att leva, bo och arbeta

med hälsan i behåll. De är inte heller så väl sedda av sina grannar därför att många hellre vill ha en utbyggnad av 3 G och de skojiga tjänsterna som det medför än att leva med lidande medmänniskor i sin närhet. Orsakerna till denna explosion är dessutom höljda i ett oroväckande dunkel.

Visst finns det alltså en viss konsumentefterfrågan på både mobiltelefoner och 3 G. Reklamen har snart också fått sin fulla effekt. Också jag tillstår att jag trivs med mobilen och behöver den i liv och arbete även om jag inte orkar med den alltför långa stunder.

Vad är det då för fel? Vad är det som jag och en liten men växande skara ledamöter så envist bråkar om? Och vad är det som det jäser och mullrar om i alltmer månghövdade led ute i landet? Jo, tekniken känns farlig. Människor blir sjuka eller får påtagliga besvär.

Det här är ett alltmer besvärande faktum. Till detta kommer vi, lovar jag, att återkomma ända tills rättning sker.

De svenska gränsvärdena är bland de högsta i världen. De tar fasta på fel parametrar. De är inte relaterade till hälsa. De är tillkomna på oklara grunder och framtagna av ett institut, ICNIRP, med oklar status men nära relaterat till industrin. Alla de här sakerna är synnerligen besvärande fakta.

Ett annat förtiget men mycket besvärande faktum är att produktansvarighetsförsäkringar förtänksamt nog inte täcker skador från mikrovågsstrålning.

Att en massa engelska poliser lämnar in sina nya och dyra Tetratelefoner och säger att huvudena kokar är ett lika besvärande och besvärligt faktum som det kommer att bli för det svenska polisväsendet när motsvarande Rakelsystem, värt 2,3 miljarder, snart är på plats. Vi kommer att få hitta på ett annat system.

Folk blandar ihop GSM – vårt nuvarande dominerande nät – med UMTS, det vill säga 3 G, som med hjälp av dessa nya ledningsrätter snart kommer att vara färdigt. Men vi kan notera att efter varje tekniksprång som tagits sedan TV år 1955 började sända kan i alla fall människors celler skilja på frekvenserna eftersom nya hälsobesvär och symtom registreras efter varje språng. Den samlade strålmiljön har sedan dess bara ökat. Vi är redan kraftigt belastade vare sig vi märker det eller inte.

Det som har skett med all trådlös kommunikation är att man har klivit högre och högre upp på frekvensskalan i intervallet mellan 50 MHz och 2,5 GHz. Nu börjar man närma sig den joniserade strålningens nivåer,  $10^{15}$  Hz – där atomer börjar sönderdelas.

Cellerna kokar. Blod-hjärnbarriären tappar greppet om proteinspärren. DNA-förändringar och cancer uppkommer redan vid 10 000 gånger lägre värde än ICNIRP:s! Det här går det inte att förneka. Ragnwi Marcelind har fel när hon säger att ingen talar om några problem.

Regeringens och branschens målinriktning är nästan lika stark som vår. De *ska* ha igenom sin teknikutbyggnad, och de *ska* uppnå sina 50-procentiga vinstmarginaler. Men *vi* ska ha igenom försiktighetsprincipen.

Fru talman! Sedan två år tillbaka är jag ganska ofta ute i landet och berättar om det här. Folk förväntar sig att jag har makt över riksdag och regering – att vi ska återta det övergripande samhällsansvaret, nämligen att skydda befolkningen. Människor känner att offentligheten har svikit det här ansvaret. Oron är mycket stor, och vreden växer.

Ni makthavare skiter i oss människor! Det är budskapet som jag här måste få lov att framföra från alla dessa människor till oss alla.

Sist jag stod här och debatterade med bostadsutskottet fick jag höra att det var *jag* som var illojal och kom med misstänkliggörande ”påhopp” på våra stackars välmenande myndigheter. Jag undrar stillsamt: Vem av oss är det som har missat vad vårt uppdrag går ut på? Till skillnad från den gången har jag i dag gott om tid för repliker, kan jag påpeka.

Länge nog har riksdag och regering varit mer lojala med IT- och telekombranschen i stället för med medborgare, människor. Det är för att värna deras hälsa och trygghet som vi sitter här; det måste påpekas. Jag säger: Gärna en expropriering och gärna en konfiskation och nya lagar men bara om de verkligen gäller, för att citera lagtexten, ”ett angeläget allmänt intresse”.

Kära åhörare! Att hemifrån, som i reklamfilmen, guida sin pojkvän från skyltfönster till skyltfönster eller att ladda ned mjukporr som 3 G erbjuder är inte ett ”angeläget allmänt intresse”. Inte heller de sjukvårdsvinster som Messing brukar försöka framhålla att 3 G ska ge går det att rättfärdiga eftersom kostnaden för 3 G-utbyggnaden snart är uppåt 50 miljarder i investeringar. Miljarderna för felsatsningen på Rakel skulle i stället ha kunnat gå direkt in i den utmärklade svenska sjukvården. Till exempel kunde varje landsting få hjälp med att skapa elsanerade kliniker så att de elöverkänsliga kunde få åtnjuta samma vård som vi andra. Det å andra sidan vore ett äkta ”angeläget allmänt intresse”.

Vi gröna saknar således en ordentlig behovsanalys utifrån allmänintresset. Och vi gröna inte bara saknar utan också kräver att det föranstaltas miljökonsekvensbeskrivningar både för varje enskilt mastutbygge och för basstationerna liksom för hela det samlade jätteprojekt som Sverige utsätts för med den mest forcerade utbyggnadstakten, dessutom heltäckande, i hela Europa!

Hur kunde regeringen så grymt åsidosätta försiktighetsprincipen och bara utan eftertanke sätta fart och exponera hela landet för ett pyramidalt pulserande högfrekvent mikrovågsstrålningsexperiment på industrins villkor? Och hur kan riksdagen gång på gång ställa sig bakom detta?

De lagändringar som vi diskuterar i dag är således ett makalöst exempel på statsmaktens och allmänintressets kapitulation inför kapitalets behov, inte inför människors behov.

Detta skapar också en gigantisk överkapacitet. 59 635 basstationer skulle ha kunnat vara bara 4 100, sade Telia, men så fick de heller inte någon licens i den berömda skönhetstävlingen.

Redan i dag finns det tätt, tätt och överlappande basstationer i städernas centrala delar på ibland upp till *fyra* operatörer. I Malmö har vi även Orange och andra. Nattsömnen och koncentrationsförmågan sviktar hos de boende. Varför fungerar inte det berömda samordningskravet i städerna?

Med dagens förslag om utökade ledningsrätter ska alltså branschen kunna få köra över kommuner och markägare och säkra sin utbyggnad fastän smartare teknik finns inom räckhåll. Vad är det för fel i att undersöka även EDGE eller CDMA 2000 och CDMA 450? Och är det inte så att Wimax säkert snart, om några år, ändå bräddar UMTS?

Snart kommer vi att bli tvingade att inrätta lågstrålande zoner som reservat för växande delar av befolkningen. Var ska de ligga?

EG-fördragets artikel 174 ålägger medlemsstaterna att tillämpa försiktighetsprincipen. Den har ju vi också i vår egen miljöbalk, och den gäller parallellt, samtidigt och överallt tillsammans med all annan svensk lagstiftning.

Miljödomstolen i Växjö har slagit fast att 3 G är en miljöfarlig verksamhet. Det är för övrigt solklart – det framgår när man läser miljöbalken, MB 9:1!

Vår egen svenska grundlag säger att vi ska verka för ”trygghet och god levnadsmiljö” och ”trygga rätten till arbete och bostad”.

Är då inte denna konfiskationslag ett rättsövergrepp på individer, på markägare och på de vitalaste samhällsintressena – allmänintressena? Jo, man nekas ju till och med talerätt och får inte som sakägare den individuella behandling som lagen föreskriver.

Det vi bevittnar, mina damer och herrar, är en historisk ansvarskapitulation till förmån för bransch, industri och kapital.

Ni ledamöter som röstar med hjärtat och förnuftet och så som 60 % av svenska folket skulle vilja att ni gjorde, rösta nej till hela propositionen om utvidgningen av ledningsrättslagen! Det här sätter nämligen inte bara marknaden och äganderätten ur spel, utan det sätter också hela samhällsansvaret sorgeligen ur spel. Rösta ja till hälsa och offentligt ansvarstagande värt namnet! Yrka alltså avslag på propositionen!

Anf. 200 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Jag ställde en fråga här tidigare, men då fanns det ingen miljöpartist här i kammaren som hade replikrätt.

Helena Hillar Rosenqvist hänvisade till ett stämmobeslut i Blekinge i somras om att man ska stoppa 3 G-utbyggnaden. Jag undrar då om Miljöpartiet tänker driva den frågan i riksdagen för att få ett sådant riksdagsbeslut.

När det gäller ledningsrättslagen finns inte den möjligheten i dag, och utbyggnaden pågår ju. Ska man göra någonting måste man i så fall fatta ett nytt beslut.

Eftersom Miljöpartiet i trafikutskottet inte motsätter sig detta är ju frågan relevant.

Anf. 201 LOTTA N HEDSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag noterar att du ställer den frågan, och jag är glad över att få tillfälle att svara på den.

Nej, jag tror att trafikutskottet vid det tillfället var lika överrumplad som jag själv var för något år sedan när man byggde upp en mast precis bakom vår lagård och jag inte tyckte att jag hade anledning att reagera. Det handlar ju kunskap och medvetenhet, och den väcks med tiden.

Vår kongress var ganska medveten om det här och gjorde sitt ställningstagande eftersom man helt enkelt såg att människor mår dåligt. Frågan ligger, och det kommer säkert motioner från Miljöpartiet redan till hösten. Frågan kommer säkert att tas upp i olika former i budgetförhandlingarna med regeringen.

Framför allt kommer vi att fortsätta att kräva att man ska göra den stora miljökonsekvensbeskrivningen av hela projektet. Om den miljökonsekvensbeskrivningen – som naturligtvis inkluderar hälsoaspekterna –

visar att det finns anledning att införa ett moratorium, som Helena pratade om, då tänker vi följa kongressens beslut så fort som möjligt.

Prot. 2003/04:129  
16 juni

Anf. 202 LARS TYSKLIND (fp) replik:

Fru talman! Då bygger ju ett sådant beslut på aktuell kunskap. Jag sade tidigare att ska man fatta politiska beslut med trovärdighet måste de byggas på aktuell kunskap.

Lotta Hedström gjorde en helt riktig beskrivning av försiktighetsprincipen, att den hela tiden gäller överallt parallellt med all annan verksamhet. Det var ju skönt att det var åtminstone en till som hade de uppfattningen.

När det gäller Krisberedskapsmyndigheten som man har hänvisat till många gånger här i dag kan man utläsa andra saker ur rapporten. Det finns en rubrik som lyder: "Liten oro generellt för strålningsrisken med det nya mobilnätet 3 G". Samtidigt känner en av fyra stor oro.

Man kan alltså använda olika procentsatser och få fram olika andemeningar i detta. Sedan är det en stor procentsats som inte säger sig få någon användning av det här systemet. Det är i och för sig inte så konstigt att det är på det viset.

Anf. 203 LOTTA N HEDSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Du nämner aktuell kunskap. Den är inte oomtvistad. Vore den inte det vore det inga problem.

SSI sitter inte på aktuell kunskap. Man har inte tagit in en massa saker. Jag skulle kunna ge både dig och Ragnwi Marcelind en sammanfattning av ett antal mycket centrala rapporter där man pekar på att det finns risker, och det är oomtvistligt. Det är omöjligt att säga att det inte finns risker. Aktuell kunskap är verkligen inte ett homogent begrepp.

Även från myndighetsnivå har man sagt att försiktighetsprincipen inte är tillämpbar. Vad vi vill är att man ska tillämpa den, precis som den ska tillämpas. Jag förstod inte din kommentar där.

Ett mycket intressant tema som har förekommit här i dag och som inte fanns med vid bostadsutskottets förra omgång är ju att vi och Vänsterpartiet och kanske i viss mån även Centerpartiet – som är oerhört kluvet i den här frågan – skulle spela på människors oro. Det är fantastiskt att höra. Det är helt sagolikt.

Jag är orolig. Jag behöver inte spela på någons oro. Jag skulle gärna vilja ha en bra trådlös kommunikation, om jag var säker på att den inte orsakade några problem. Det handlar inte om att spela på folks oro. Det handlar inte om att försöka att driva igenom en massa saker samtidigt som man säger att man bryr sig om att människor är oroliga. Vi ska ta, inte bara oron på allvar, utan vi ska ta riskerna på allvar. Allt annat är bara bludder.

Och vad skulle den politiska vinsten vara med att spela på folks oro? Det är ju vi som drar i nödbromsen som blir hånade. Det är ju vi som beskylls för att vara teknikfientliga.

T-Forden kom en gång i världen, men det är väl inte den bilen vi ska ha. Vi ska ju utveckla teknikerna. Vi vill väl inte ha freonkylskåp, utan vi vill ha den bästa tänkbara tekniken. Om man redan nu vet att den här tekniken är skadlig för hälsan, då ska vi inte fortsätta med den, utan då ska vi hitta andra frekvenser och andra utformningar som gör den bättre.

*Ledningsrätt  
för elektroniska  
kommunikationsnät*

Anf. 204 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag är skyldig till motionen Bo6. Därför vill jag gärna gå upp i den här debatten. Motionen innehåller två yrkanden.

Det första yrkandet är att man inte behöver utöka ledningsrätten. Byggnaderna kan fungera genom frivilliga avtal. Detta redogjorde Bengt-Anders Johansson mycket noggrant och bra för. Det förvånade mig att ingen begärde replik på Bengt-Anders anförande i det hänseendet. Vi får se om jag lockar någon att ta en diskussion i denna fråga.

Det andra yrkandet är att vi vill ha en samordning av master. I likhet med flera andra – och särskilt med Bengt-Anders – som har sagt mycket av det som gäller för vår motion välkomnar jag utbyggnaden av 3 G-tekniken, men jag anser att utbyggnaden kan ske även fortsättningsvis utan att man ytterligare begränsar den redan i Sverige mycket svaga äganderätten.

När man läser propositionen om ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät står det att det i dag egentligen inte är något problem när man ska finna mastplaceringar, utan man klarar det till absolut största merparten genom frivilliga avtal.

De problem som finns gäller i huvudsak kommuner. Ragnwi Marcelind sade tidigare att hon hade hört efter hos lantmäteriet, och i upp till 98 % av fallen fungerar det bra. Vad är det då vi diskuterar när vi ska anta förslaget om en ny ledningsrättslag?

Vi leker med tanken att det handlar om att det ska byggas 10 000 master. Man kanske inte kommer överens om 2 % av dem. Det är 200 master. Det är offentliga aktörer som äger merparten av dessa master. Så står det i propositionstexten. Men jag är vänlig i min beräkning och halverar siffran till 100 master. Det är 100 master som det kan bli problem med när man ska bygga ut 3 G-nätet i hela vårt land.

Och vad ska vi ha? Jo, vi ska ha en ledningsrättslag som fastställer en nivå för utbyggnaden av de 10 000 master som är kvar att bygga, en nivå som vi alla vet är alldeles för låg. Det är det som är problemet.

Om man frågar Post- och telestyrelsen, PTS, om det är några problem med att operatörer får för få bygglov får man till svar att till exempel Telia med sin samarbetspartner har utnyttjat 6 % av sina bygglov. Vad är problemet, mina vänner? Varför måste vi ha en ledningsrättslag? Vodafone och Tre har utnyttjat något mer. De har utnyttjat 50 % av sina bygglov, men inte mer. Vad är problemet? Det är ingen brist på bygglov för master. Utbyggnaden kan ske, och det tycker jag är bra.

Jag är väl medveten om att det byggs olika typer av mastanordningar i vårt land som i dag inbegrips i ledningsrättslagen och att stora delar av framtidens 3 G-master inte kan rymmas inom samma lagstiftning. Det talas om att det ska vara teknikneutralt. Men vad är problemet?

Det går att göra en utbyggnad i dag. För mig är en lagstiftning från 1973 en sak. Att vi har en teknikutveckling i vårt land som gör att en föråldrad lagstiftning inte är nödvändig tycker jag är jättebra. Ledningsrättslagen behöver inte användas för att vi ska klara utbyggnaden av 3 G-nätet. Men här hör man att det är viktigt att ha en teknikneutral lagstiftning – när det inte alls behövs!

Jag har svårt att förstå en sak som har sagts ganska många gånger i dagens debatt, nämligen att ledningsrättslagen är från 1973 och att den är föråldrad. Jag vill läsa ett stycke ur HD-domen som Bengt-Anders hänvi-

sade till från den 7 juni som gäller ledningsrättslagen och synen på detta: Även vid senare ändringar i 2 § ledningsrättslagen tyder uttalanden i förarbetena på att lagstiftaren endast avsett den mer snäva definitionen av tillämpningsområdet för ledningsrättslagen, se proposition 1992/93:200 och propositionen 1999/2000:86. Det bör därvid beaktas att såväl NMT- som GSM-näten för mobil telekommunikation var under utbyggnad redan åren 1992/93 och att tekniken med trådlös radiokommunikation var känd redan vid ledningsrättslagens tillkomst.

Där finns det inga problem. Där finns det stor vetskap, när översynen har gjorts av ledningsrättslagen, av vad som gäller. Vad är problemet, mina vänner?

Jag ska inte förlänga den här debatten. Bengt-Anders har gjort en bra redovisning av våra ställningstaganden och våra argument. Det mesta är också redovisat i motionen. Det har blivit sagt en massa saker som vi kan stödja. Men det är viktigt att säga varför vi har ett yrkande här.

Således, fru talman, yrkar jag bifall till den enskilda motionen Bo6. Jag yrkar bifall till yrkande 1 eftersom jag anser att yrkande 2, som gäller samordning, är tillgodosett. Detta får på intet sätt uppfattas som att vi yrkar avslag på propositionen med den hänvisning som Miljöpartiet och Vänsterpartiet har. Det är ett helt eget yrkande.

Anf. 205 KERSTIN LUNDGREN (c):

Fru talman! I morgon får vi borgerliga ledamöter i riksdagen möjligheten att pröva styrkan i regeringsformens skydd för äganderätten. Nyli- gen krävde vi samfällt att grundlagsskyddet skulle stärkas. Socialdemo- kraterna och deras stödpartier ville inte medverka till det tidigare. Där- med skapade de också utrymme för det förslag som i dag ligger på riks- dagens bord om utvidgad ledningsrätt. Frågan som flertalet senare kom- mer att få ta ställning till är om vi ska utnyttja den svaga äganderätten och rösta för ännu en inskränkning. Kommer ledningsrätt att gå före äganderätt? Det är frågan, fru talman.

Varje medborgares egendom är enligt regeringsformen 2 kap. 18 § tryggad. Bara om det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intres- sen kan man tvingas avstå sin egendom till det allmänna. I den nu aktu- ella propositionen om ledningsrätt föreslås att ett privat rättssubjekt ska ges rätt att i strid med ett annat privat rättssubjekts mening ta i anspråk den mark man anser sig behöva för att bygga de anordningar som ingår i elektroniska kommunikationsnät, för närvarande basstationer och master. Inom ramen för given ledningsrätt ska även inkluderas rätten att utan fastighetsägarnas tillåtelse göra andrahandsupplåtelse.

Regeringen motiverar sitt förslag till inskränkning av äganderätten med att det föreligger ett angeläget allmänt intresse av att bygga ut den tredje generationens mobilsystem, 3 G eller UMTS. Det kan så vara, och det har den här kammaren fattat beslut om. Men behöver det leda till att det är ett så angeläget allmänt intresse att operatörernas vilja att få led- ningsrätt går före äganderätten? För min del kan jag inte finna att så är fallet.

Den politiska viljan att bygga ut systemet till att omfatta 99,8 % av Sveriges befolkning syftar till att operatörerna inte ska kunna välja bort vissa delar av landet. Det kan inte rimligen tolkas som att det är ett ange-

läget allmänt intresse att ge operatörerna en gräddfil genom landet på fastighetsägarnas bekostnad.

Riksdagens uttolkning av EU:s ramdirektiv har gjorts utan att försiktighetsprincipen har tillämpats eller att utbyggnaden i sin helhet först har prövats enligt miljöbalkens bestämmelser. Till det är jag tveklöst kritisk, men nu är vi där vi är. När det nu visar sig att många enskilda fastighetsägare och kommuner avvisat de platser för utbyggnad som operatörerna önskat, när man kräver högre ersättningsnivåer än operatörerna tycker att de vill betala, anser då verkligen denna kammare att det är ett angeläget allmänt intresse att låta operatörerna få rätt på markägarnas bekostnad?

Här finns olika intressen. Det är äganderätten. Det är hälsoaspekter, som det har talats om tidigare. Det är landskapsbilden, operatörernas önskan och den politiska viljan. För denna avvägning och prövning har vi en särskild ordning. Den ifrågasätts, till och med ogillas emellanåt, av operatörerna. De vill nu få ledningsrätt för att komma förbi fastighetsägarnas, som det har framgått, höga ersättningskrav. Marknaden vill man sätta ur spel. Man vill slippa gå vägen över avtalsförhandlingar.

Det framgår också tydligt av det faktum att ansökningarna har ökat i antal sedan vissa domstolar sett att ledningsrättslagen som den sett ut har varit tillämplig. Det är en väg som Högsta domstolen som vi tidigare har hört nu har stängt men som måhända denna kammare på nytt vill öppna.

Är det verkligen rimligt att inskränka äganderätten för att marknadens aktörer har problem för att leva upp till ett politiskt beslut?

Även om det i dag hävdas föreligga ett allmänt intresse av tredje generationens mobiltelesystem framkommer inte någon särskild motivering för att hävda att just det är angeläget. Snarare pekar remissinstanserna på att det här förslaget har ett mycket svagt stöd. Det faktum att skyddet för egendom och äganderätt återfinns i grundlagen borde leda till slutsatsen att den här kammaren kräver en starkare motivering av regeringen än en politisk vilja att inskränka äganderätten.

Utbyggnaden av mobiltelefonin har nu skett på marknadens villkor utifrån gällande lagstiftning. Det faktum att det leder till högre kostnader för operatörerna eller att de måste anpassa sina nät till lokala förutsättningar borde, utifrån de allmänna förutsättningar som gäller i frågan, ses som ett nödvändigt korrektiv, en balanserande kraft mellan olika intressen på marknaden. Om nu en part skulle få en gräddfil och en obegränsad rätt på annans bekostnad upphävs balansen mellan olika allmänintressen. Operatörernas rätt att få välja sin lågprisväg genom landet kan inte få bli ett överordnat intresse.

Många av mina borgerliga bröder och systrar lutar sig mot ett löfte om ändring av ersättningsnivåerna vid expropriation. Men, fru talman, även om en höjning av ersättningsnivåerna är motiverad, angelägen och efterfrågad också från denna kammare kan det inte i sig vara ett skäl att ytterligare inskränka äganderätten. Låt oss stå fast vid den hållning som vi hittills har haft. Låt oss inte ytterligare urgröpa utan i stället stärka äganderätten som vi tidigare har hävdad.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till min och Birgitta Carlssons motion Bo9 i detta betänkande.



Anf. 206 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):

Fru talman! Som tidigare sagts i debatten här står vi inför en ganska snabb utbyggnad av infrastrukturen för elektronisk kommunikation, framför allt så kallad 3 G. För att utvecklingen ska kunna ske i den takt som är önskvärd måste ett stort antal master byggas, vilket ju den som följt dagens debatt knappast kan ha missat. Möjligen kommer de allra flesta upplåtelseärendena att som hittills lösas genom avtal där bägge parter är någorlunda nöjda.

Men, fru talman, jag tycker inte att utskottet i tillräckligt stor utsträckning tar den oro på allvar som många markägare uttryckt. Det är en oro för att deras ställning i förhandlingar om ersättning allvarligt försvagas när ledningsrätten vidgas på det sätt som föreslås. Motparternas ställning kan på motsvarande sätt stärkas eftersom man har tvångsinstrumentet i bakfickan.

Det är mycket tveksamt med en hantering som innebär att tvångsregeln kommer på plats redan den 1 augusti i år medan den utvärdering av ersättningsreglerna som utlovas med största sannolikhet kommer att ta flera år. Det hade varit lugnande om vi i den här debatten hade kunnat få ett besked från regeringspartiets företrädare att man ska göra allt man kan för att översynen ska inledas omgående samt att ersättningsreglerna i ledningsrättslagen ska behandlas med förtur. Det är rimligt, anser jag, att utvidgningen av ledningsrättslagens tillämpningsområde inte träder i kraft förrän ersättningsfrågorna belysts och förhoppningsvis förbättrats.

Fru talman! Om ersättningsfrågorna vid upplåtelse av ledningsrätt behandlas med förtur i en översyn som omgående inleds finns det redan goda förslag som snabbt kan komma på plats så att inte utbyggnaden försinkas. I ett särskilt yttrande till 2002 års ledningsrättsutrednings slutbetänkande finns ett förslag till en partiell reform av ledningsrättslagens ersättningsregler. Detta förslag kan mycket väl utgöra utgångspunkten för en diskussion. I Ledningsrättsutredningen ansågs det förslaget ligga utanför utredningens uppdrag. I den översyn som enligt utskottet ska ske inom en snar framtid passar dock detta förslag mycket bra.

Med det anförda som motiv, fru talman, kommer jag i omröstningen att ansluta mig till reservation 6.

Anf. 207 LENNART BEIJER (v):

Fru talman! Jag måste först säga att det är mycket intressant att ha följt den här debatten i bostadsutskottet. Man kan nog rekommendera många ledamöter att ibland sitta i andra utskott och lyssna, för man lär sig en hel del.

Jag vill också säga att jag står bakom de yrkanden som gjorts av Vänsterpartiets representant i den här debatten. Diskussionen handlar ju väldigt mycket om att regeringen vill öka takten i utbyggnaden av 3 G-nätet. Man är inte nöjd med den drygt 70-procentiga täckning som i dag finns utan vill snabbt nå den nära 100-procentiga täckning som föresattes vid licensfördelningen.

Samtidigt vet regeringen att det finns en växande opinion mot utbyggnaden. Det har framgått här i debatten väldigt tydligt. Denna oro och kritik kommer dels från dem som inte vill ha ytterligare master uppsatta i sin närhet, dels från människor som anser sig fara illa både av elektromagnetiska fält och av strålningen från telefoner och sändare.

Det handlar, fru talman, om kanske 200 000 människor som är mer eller mindre berörda av den ökade strålningen. Vi vet att fler än 400 människor har flytt sina bostäder till husvagnar och torp i områden med lägre strålning.

Med tanke på situationen är det förvånande att regeringen och ett antal borgerliga partier tar så lätt på oron bland dessa många människor. Man är dock mycket intresserad av hur ersättningen till markägarna ska lösas. Även om jag inte håller med om någonting i diskussionen om markägarersättningen måste jag säga att Bengt-Anders Johanssons analys av frågan var ytterst intressant.

Det hade varit bra om regeringen först sett till att forskningen om elöverkänslighet fått tillräckliga resurser. Vi har kämpat för det i år efter år men lyckas inte. Kommunerna bör ges ett större ansvar och möjlighet att styra placeringen av 3 G-sändare, och naturligtvis ska operatörerna åläggas att samutnyttja masterna. Dessutom borde regeringen innan man genom en ny lag, eller genom förändring av en lag, ökar trycket på operatörerna att snabba på utbyggnaden undersöka möjligheterna dels att sänka det svenska gränsvärdet för strålning som ligger mycket högt – det ligger mycket högre än gränsvärderna exempelvis i Italien, Paris eller Bryssel – dels att justera ned kravet på tjänstesignalens styrka, vilket omedelbart leder till färre master. Det är ungefär den variant som Telia var inne på från början men som de gick på pumpen på.

Det hade naturligtvis varit väldigt bra om Anders Ygeman hade varit här, men han har meddelat mig att han har ett mycket viktigare sammanträffande, nämligen fotbollsmatchen i kväll. Det har jag viss förståelse för. Men regeringens hårdföra politik för att snabba på 3 G-utbyggnaden riskerar faktiskt att bli kontraproduktiv. Vi kanske missar någonting. Vi kanske försvårar teknikutvecklingen för att vi inte tar den hänsyn som vi borde ta och mycket väl skulle kunna ta utan att hindra någon utveckling över huvud taget.

Anf. 208 STEN LUNDSTRÖM (v):

Fru talman! Orsaken till att jag begär ordet är inte för att räta upp någonting av det som Lennart Beijer eller Owe Hellberg har sagt utan snarare för att kommentera en del av påståendena. Först vill jag konstatera att vårt avslagsyrkande inte har någonting att göra med det moderata avslagsyrkandet. Vi har helt andra utgångspunkter för vårt avslagsyrkande.

Det har talats om Vänsterpartiet som ett tillväxtfientligt parti eller ett parti som på något sätt skulle vara emot utbyggnaden av 3 G. Jag har försökt att under hela debattens gång kunna påvisa att så inte är fallet. Snarare är det precis tvärtom. Om man vill bygga ut en ny teknik måste man på något sätt gå i takt med medborgarna. 3 G-utbyggnaden går inte i takt med medborgarna. Krisberedskapsmyndighetens utredning av vad medborgarna tycker om det här visar att vi inte har någon stor acceptans för den här utbyggnaden. Det är alldeles för många människor i samhället som är rädda för den här utbyggnaden.

Vad försökte då Vänsterpartiet göra? Det har pratats lite grann om de här så kallade förhandlingarna. Ragnwi Marcelind har, fru talman, vid flera tillfällen sagt att vi är ledsna för att vi inte fick sluta avtal med regeringspartiet. Det är klart att vi är ledsna för att vi inte får lov att sluta

avtal. Det är självklart. Vi går in i varje förhandling med hopp om att kunna komma överens.

De förhandlingarna pågår ju i sammanlagt en halvtimme, en mejl-växling. Där tog vi den oro som folk känner på allvar. Vi ville omgärda en fortsatt utbyggnad med ett regelverk som innebar att människors oro för strålning togs lite mer på allvar, att man tillsåg att närheten till förskolor, bostäder och annat skrevs in som en förutsättning för att man ska kunna bygga ut. Det gör vi, inte av någon sorts populistiskt skäl utan för att vi tar oron i allra högsta grad på allvar. Det finns folk inom vårt eget parti som tar den ännu mer på allvar än jag eftersom de är personligt drabbade av det. Det har inte att göra med någon sorts populism som en del av de borgerliga företrädarna och även tyvärr den socialdemokratiska företrädaren har sagt. Nej, det här handlar om att om vi vill ha en utbyggnad av 3 G, om vi vill ha en ny teknik, måste vi gå i samklang med människorna. Då måste den här teknikutvecklingen också vara av den arten att människor kan ta den till sig.

Socialdemokratin har valt att offra – tror en del debattörer här – ersättningsreglerna vid expropriering. Det tror jag inte mycket på. Man har valt att köpa det här snabbt, och man har valt att falla offer för de bolag som vill bygga ut för att, precis som en del av de moderata debattörerna har sagt, med pistolen i bakfickan kunna se till att pressa ned priset.

Men beskyll inte Vänsterpartiet för att vara tillväxtfientligt! Läs vår reservation! Vi är för den här utbyggnaden. Vi har inte ändrat uppfattning, men vi vill att utbyggnaden ska ske i samklang med människorna.

Nu tar man undan de demokratiska rättigheterna för kommunpolitiker. Man tar bort de demokratiska rättigheterna för hyresgäster. Man tar bort den demokratiska rättigheten för fastighetsägare att vara med och påverka detta på samma sätt som man gjort tidigare.

Anders Ygeman har sagt att det går att utnyttja ledningsrättslagen, men den här HD-domen visar att det inte går. Det är fel. Man kan inte använda ledningsrätten i dag. Se då till att omgärda detta med ett regelverk som innebär att vi kan göra den här utbyggnaden i samklang med människor och minimera oron!

Jag tror inte att vi kan avskaffa oron eller få bort den helt och hållet, men vi skulle genom ett annat lagförslag kunna genomföra den här utbyggnaden – som är viktig för teknikutveckling, för företag och för glesbygd – på ett sådant sätt att den faktiskt hade en acceptans hos befolkningen. Nu har majoriteten i utskottet och i riksdagen valt att göra precis tvärtom, nämligen att gå i konflikt med medborgarna.

Anf. 209 KERSTIN LUNDGREN (c):

Fru talman! Efter diskussion med kammarkansliet om hur man avser att behandla de olika yrkandena framgår det att den ambition som jag och Birgitta Carlsson hade när det gäller vår motion Bo9 inte kan fullföljas. Den har hanterats på ett mycket konstigt sätt, tycker jag. Bostadsutskottet har så att säga annekterat den i två reservationer – helt olika till sin utformning och på intet sätt tillfyllest utifrån min horisont när det gäller äganderättsdiskussionen – vilket gör att jag inte i något fall kan yrka bifall till min och Birgitta Carlssons motion.

Det leder mig till att jag i den första votering som uppenbarligen kommer att kunna gå av stapeln kommer att stödja det förslag som har

framförts i Bo6 av Jan-Evert Rådström med flera. Det har så att säga passerat det kritiska ögat, och då får det bli det i det första skedet.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 17 juni.)

## **12 § Avtal mellan Sverige och Danmark om vissa skattefrågor m.m.**

Föredrogs

skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU31

Avtal mellan Sverige och Danmark om vissa skattefrågor m.m. (prop. 2003/04:149).

Anf. 210 CHRISTER NYLANDER (fp):

Fru talman! Det här är ett väldigt viktigt ärende som berör en väldigt viktig del av Sverige och de förutsättningar som finns att där skapa ökad tillväxt, fler jobb och starkt västånd.

Jag vill gärna inleda med att säga att Folkpartiet välkomnar det avtal som nu ligger på bordet mellan Sverige och Danmark om att lösa vissa skattefrågor. Dock skulle man med bara några få penndrag kunna se till att det här avtalet blev betydligt mycket bättre. Jag är faktiskt lite förvånad över att en så stor majoritet i utskottet inte kunnat ställa sig bakom Folkpartiets förslag.

Öresundsregionen är inne i ett mycket spännande skede. Många människor ser nya möjligheter. Öresundsbron och ett tätare samarbete mellan människor och företag innebär att gamla barriärer rivs och att nya framtidsvisioner målas upp. Det är de enskilda människornas drömmar och livsprojekt, det är de enskildas affärsidéer och kontakter och det är kunskapssökande och experimenterande som ser till att södra Sverige och Danmark knyts allt närmare varandra. Därmed måste det också vara de regelverk som lägger hinder för dessa vanliga människor som är de största barriärerna när det gäller att fortsätta integrationen och öka takten.

Skattereglerna har länge varit ett av de största hindren för integrationen. Därför är detta skatteavtal efterlängtat. Det tog lång tid, alldeles för lång tid. Det borde ha funnits på plats redan när Öresundsbron öppnades. Men det är väldigt välkommet när det nu kommer.

Det ska gärna erkännas att det här avtalet undanröjer en hel del av de skattetekniska problem som har krånglat till det för vanliga Öresundspendlares vardag. Men det är också så att det finns tydliga brister i avtalet, brister som man faktiskt ganska enkelt skulle kunna rätta till.

Fru talman! Förra året flyttade 1 700 danskar till Skåne. De allra flesta av dessa har kvar jobbet i Danmark. Med det avtal som nu ska klubbas fortsätter de här danskarna i Skåne att betala skatt i Danmark samtidigt som de får service i den kommun de bor i.

När skatteavtalet blev känt uttryckte det socialdemokratiska kommunalrådet i Landskrona Marita Larsson väldigt stor glädje. I en tidningsintervju sade hon: Vi har tyckt det varit tokigt. Det är ju så att vi står för den kommunala servicen.

Hon trodde att Landskrona nu, med det nya avtalet, skulle få kompensation för att många danskar bor i kommunen och inte betalar någon

kommunalskatt. Marita Larsson hade dock till stor del fel. Landskrona får inga större summor nya pengar. I stället går den kompensation som Danmark skjuter över till Sverige till det svenska skatteutjämningsystemet, och Landskrona lär inte där få särskilt många kronor för att täcka de extrakostnader det här innebär.

Detta innebär att skånska kommuner går miste om flera hundra miljoner kronor i uteblivna skatteintäkter samtidigt som man har många kostnader att bära. Är det rimligt att ha ett sådant avtal? Vad kommer det att få för effekter på lång sikt? Hur reagerar kommunerna i Skåne när de märker att de står för servicen men inte får några skatteintäkter för att klara det? Risken är uppenbar att detta blir en hämmande faktor för integrationen över Öresund.

Fru talman! En annan stor brist i avtalet är att man inte tar hänsyn till den speciella problematik som bemanningsföretag ställs inför när de vill ha verksamhet i olika länder. Detta avtal innebär att bemanningsföretagen även i fortsättningen i praktiken kommer att hindras från att hyra ut arbetskraft över sundet. Varför ska det vara så? Varför kan vi inte se till att denna bransch får bättre möjligheter att utvecklas? Är det månne av ideologiska skäl? Tycker majoriteten att det är rimligt att det ska vara lite extra krångligt för dem som jobbar i eller driver ett bemanningsföretag – att de ska skatta i två system, att de ska betala sociala avgifter i två system, att de ska söka jämkning i två system?

Det finns ett enkelt sätt att göra det lättare. Folkpartiet menar att bemanningsföretagen bara ska behöva skatta i det land där de har kontor och därmed där de har folk anställda. Jag kan inte förstå vilka argument majoriteten i utskottet har för att så inte ska bli fallet. Ni avstyrker Folkpartiets förslag, men varför? Vad är argumenten?

Fru talman! Även om skattefrågorna är viktiga är de bara en del av de barriärer som finns och som hindrar dynamiken och integrationen i Öresundsregionen. Det är viktigt att man inte slår sig till ro med detta avtal och tror att problemen är lösta. Jag tycker att det har funnits inslag i regeringens retorik som gett anledning för oss liberaler att känna oss lite bekymrade för framtiden.

När avtalet var klart var den danske ekonomiministern väldigt tydlig. Hans fokus var att detta stärkte Öresundsregionen och ökade tillväxten. Danskarna såg detta som en investering för mer dynamik, mer frihet och ökad tillväxt. I den svenska regeringens kommentarer var det i stället de rent fiskala aspekterna som betonades.

Denna skillnad i hur man ser på skatteavtalet innebär naturligtvis ingen skillnad i substans, men den visar tyvärr att den svenska regeringen har fel fokus i de här frågorna. I förlängningen befarar vi att denna ovilja att se möjligheterna också kommer att sinka det framtida arbetet med att riva alla de andra barriärer som finns kvar.

Det kortsiktiga, kamerala synsättet manifesteras också väldigt tydligt i att den utvärdering som ska göras om två år enbart ska gälla den strukturella och institutionella ordningen för utjämnningen. Självklart bör man redan då, efter två år, göra en avstämning av hela avtalet för att se hur detta påverkar integrationen och se vilka möjligheter som finns att ta väck ytterligare hinder genom att förändra det här avtalet.

Varför vill inte utskottet stödja denna enkla förändring, så att hela avtalet utvärderas efter två år i stället för bara de institutionella bitarna? Vad är argumenten?

Om det är det svenska kamerala perspektivet som hela tiden ska gälla finns risken att man glömmer bort vad Öresundsintegrationen egentligen handlar om. Man ser inte att människor vill pröva nya tankar och att detta på sikt leder till större värden. Vissa stora värden kan räknas i pengar, men det finns också värden som inte kan räknas och som inte alls passar in i den kamerala synen.

Fru talman! Det är bra att detta avtal antligen är klart och föreläggs riksdagen för beslut. Men det är väldigt synd att utskottsmajoriteten inte tar chansen att med några få penndrag göra avtalet mycket bättre. Jag förstår faktiskt inte varför. Jag är lite förvånad.

Jag hoppas att några fler skånska och sydsvenska ledamöter, gärna ytterligare människor, stöttar Folkpartiets reservation vid omröstningen i morgon bitti. Det behövs inte särskilt många ytterligare knop för att göra detta avtal mycket bättre för integrationen, för att stärka tillväxten och därmed på sikt skaffa fler jobb och ökat välbefinnande.

Med detta yrkar jag bifall till Folkpartiets reservation.

Anf. 211 ARNE KJÖRNSBERG (s):

Fru talman! Christer Nylander tycker att detta är ett väldigt viktigt ärende. Ja, självklart. Alla ärenden som debatteras i Sveriges riksdag är viktiga. Naturligtvis är det på det sättet.

På något sätt blir världen mindre och mindre, eller större och större. Det beror på vilken utsiktspunkt man har. I den i vissa stycken väldigt globaliserade värld och internationaliserade ekonomi som vi har måste vi ibland sluta avtal, Christer Nylander, mellan två eller flera parter.

Det förslag som vi nu diskuterar bygger på ett avtal mellan Danmark å ena sidan och Sverige å andra sidan. Det kan man inte med några enkla penndrag ändra. Först måste man bli överens med den andra parten, i det här fallet Danmark.

Det är därför vi behöver regler mellan i det här fallet två länder, i andra fall mellan en lång rad länder, exempelvis EU eller för den delen Förenta nationerna. Sett ur det perspektivet, ur det globaliserade, stora internationella perspektivet, är naturligtvis det här ärendet, jämförelsevis, inte så stort. Icke desto mindre är det väldigt viktigt.

Det bygger på ett avtal som slöts mellan Sverige och Danmark i oktober förra året. Detta avtal reglerar tillämpningen av det nordiska skatteavtalet för personer som arbetspendlar mellan Sverige och Danmark.

Det här har varit en lång lidandets historia. Jag kan ge lite bakgrund.

För några år sedan sade Danmark ensidigt upp det dubbelbeskattningsavtal vi hade. Sedan har svenska regeringar, alla med s-ledning, försökt att förhandla. Jag känner väl till det där. Det har till och med varit förhandlingar då danska finansministrar har flugit till Arlanda och där träffat Sveriges finansminister för att få fram det här avtalet. Sedan blev det ett val i Danmark och man bytte regering. Då fick man börja om från början – därav tidsutdräkten.

Men ett dubbelbeskattningsavtal förutsätter att två parter är överens, och Danmark sade, som sagt var, ensidigt upp det här avtalet för ett antal

år sedan. Nu har man förhandlat fram någonting. Det är detta som riksdagen nu har att ta ställning till.

Då är det väl så, Christer Nylander, att man kan använda det gamla uttrycket att mycket vill ha mer. Ja, jag tycker att det vore bra om vi kunde få mer. Men detta är vad vi har kunnat komma överens om. Då kan inte skatteutskottet i Sveriges riksdag, även om vi är väldigt viktiga, ändra på det. Det är ju detta vi har kommit överens om med vår motpart.

Sedan utvecklade Christer Nylander på ett bra sätt, tycker jag, problemet med människor som arbetar och betalar skatt i Danmark men bor i Sverige. Jag tycker också att det som detta avtal innebär är ett problem, att Danmark ska dra en del skatt och skicka över till oss. Det var vad vi kunde komma fram till i förhandlingarna.

Men, Christer Nylander, det står ingenting i Folkpartiets reservation om den delen. I Folkpartiets reservation står det bara om det som man uppfattar som problem med bemanningsföretagen. Jag kan också tycka att det är ett problem, men vi har inte kunnat komma överens där.

Är det inte bättre att anta detta – då får man åtminstone det – än att sätta i gång och förhandla igen och inte få någonting? Det är det som är valet. Ta detta eller ingenting! Vi kan inte ensidigt bestämma hur det ska vara. Vi måste träffa ett avtal om det. Då tycker vi alltså att det är bättre att vi antar de här delarna. Det är en bit på väg. Det är inte steget, det är första steget mot en bättre situation. Låt oss ta det för att underlätta integrationen i varje fall lite grann.

Vi har kommit överens med vår motpart om att det här ska utvärderas efter två år. Nu är det på det sättet att nordiska ministrar har väldigt nära förbindelser och träffas då och då. Men nu har man formellt kommit överens om att man ska utvärdera efter två år.

Men jag är alldeles övertygad om att Danmarks finansminister och Sveriges finansminister kommer att få anledning att diskutera detta vid olika tillfällen när de träffas, inom ramen för EU kanske eller vid nordiska finansministermöten. Det är ganska vardagligt mellan våra nordiska länder att våra företrädare gör på det här sättet. Det betyder i praktiken att den här utvärderingen kommer att starta i morgon, höll jag på att säga, därför att man ständigt håller på med detta.

När det gäller det tredje förslaget i Folkpartiets reservation, om en vitbok, är det på det sättet att Utrikesdepartementet har talat om att under hösten kommer man att presentera en handlingsplan för tillväxt, innovation och forskning för Öresundsregionen. Om det har man också resonerat med vår motpart, eller medaktör kanske är ett bättre uttryck, Danmark. I den delen är det att slå in öppna dörrar. Det som Christer Nylander vill ha, som framgår av Folkpartiets reservation, är redan på gång.

Fru talman! Jag vill alltså yrka bifall till förslaget i skatteutskottets betänkande och avslag på reservationen.

Anf. 212 CHRISTER NYLANDER (fp) replik:

Fru talman! Folkpartiet välkomnar det här avtalet. Vi tycker att det är bra. Vi vill att riksdagen ska rösta igenom det. Men vi tycker också att det kan bli bättre och att regeringen ska ges i uppdrag att på olika sätt se till att avtalet bättre fyller den funktion som behövs för att underlätta integrationen över Öresund.

Jag har en mycket konkret fråga. I betänkandet skriver majoriteten att om reglerna för bemanningsföretag visar sig vara till hinder för den fortsatta integrationen blir det alltså tillfälle att återkomma till frågan i de fortsatta diskussionerna med Danmark. Så står det på s. 7. Nu är det så att detta redan är ett problem. Det är ingenting att tveka om. Man behöver inte se vad som händer i framtiden.

Det finns ett uttalande från Manpowers regiondirektör i Skåne som säger att man skulle kunna anställa 100–150 fler människor om avtalet också innefattade bemanningsföretagen och tog bort de hinder som finns för dem – 100–150 jobb bara i det företaget. Men inte nog med det. Han pekar också på att flera andra företag skulle vara intresserade av att etablera sig i regionen om det bara inte hade varit så krångliga regler för inhyrd personal.

Räcker inte detta som exempel för att tillkännage för regeringen att man bör ta in detta i avtalet också?

Det slås fast i avtalet att de institutionella problemen ska utvärderas inom två år, men först om fem ska det tas upp om det finns ytterligare saker att göra för att underlätta integrationen. Varför gör man denna skillnad redan från början? Varför kan inte Sveriges regering tänka sig att ”pusha” på för att utvärdera allt efter två år? De danska ministrarna och det danska parlamentet ger en helt annan berättelse av vad som ligger bakom förhandlingarna. Det är inte Danmark som har stoppat utan det är den svenska regeringen.

Anf. 213 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Fru talman! Christer Nylander undrar varför detta inte tas med i avtalet. Det är därför att den andra parten inte ville ha in det i avtalet. Om två länder ska bli överens om något som gäller två länder måste båda länder tycka så. Det tyckte inte båda länderna. Vad begär Christer Nylander egentligen?

Sedan var det frågan om uppdelningen. Med all respekt för min ärade meddebattörs kontakter med danska företrädare: Parterna var inte överens. Därför är det så. Det som står här var parterna överens om.

Fru talman! Jag känner mig tjugig, men jag måste gång på gång säga att vad vi har att ta ställning till är ett avtal mellan våra länder, Sverige och Danmark. Antingen tar vi det eller inte. Sedan ger vi regeringen bakläxa. Vi kan inte ta vissa delar och inte andra. Det går inte att ta detta och sedan lägga till något ensidigt. Vår motpart, i det här fallet Danmark, måste vara med. Det är det som är den springande punkten.

Anf. 214 CHRISTER NYLANDER (fp) replik:

Fru talman! Ena sekunden säger Arne Kjörnsberg att det sker ständiga vardagliga kontakter mellan finansdepartementen och finansministrarna i de nordiska länderna, och därför är det inte särskilt svårt att förändra för framtiden. Samtidigt säger han att detta är något som är skrivet nästan i sten, och därför ska inte vi som sitter i Sveriges riksdag kunna ändra någonting.

I en förhandling finns två parter. Vi är representanter för den ena parten. Vad jag hör från den andra parten är en helt annan berättelse. De säger att de har lagt fram förslag, att de har tagit initiativ och att den



svenska regeringen, som har sin förankring i denna riksdag, har haft problem med att få tummarna loss.

Sveriges riksdag ska säga till regeringen att detta avtal är bra. Detta ska gå igenom, men vi vill också ge uppdraget att komplettera avtalet. Så snart som möjligt ska de ytterligare hinder som finns för integration tas väck. Det är viktigt för Sveriges tillväxt att den integrations- och tillväxtprocess som finns i Öresundsregionen får verka fullt ut. Det är viktigt för jobben, tillväxten och välståndet i hela Sverige.

Anf. 215 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Fru talman! Jag håller med om att det är viktigt, men jag vet att det inte behövs något tillkännagivande till regeringen för att arbeta med frågorna om motparten också är beredd att göra det.

Det är inte så att vi är något slags storebror som bestämmer hur det ska vara. Vi får på goda grunder och med all respekt för våra motparter förhandla och samtala. Det låter så högtidligt med förhandlingar. Jag vet att sådant pågår nästan kontinuerligt mellan i det här fallet Sverige och Danmark. Finansministern var i förra veckan i Finland för att ha samtal med sin finska kollega. För tre veckor sedan möttes de nordiska finansministrarna. Jag tror att de var i Reykjavik. Det är inget konstigt. Det är ett vardagligt arbete som utförs med stor respekt för varandra mellan de nordiska länderna. Jag har goda förhoppningar om att det arbetet kommer att fortsätta för att underlätta för människor som bor i den här regionen.

Motsvarande problem finns mellan Sverige och Norge. Det är Värmland och Dalsland. Där pågår också samtal. Vi har motsvarande problem, av något annan karaktär, i Tornedalen mellan Sverige och Finland. Där pågår också samtal. Det är viktigt för båda länderna. Sverige–Finland. Sverige–Norge. Sverige–Danmark. Det är vardagligt arbete som pågår.

Anf. 216 MARIE WAHLGREN (fp):

Fru talman! Jag hade först inte tänkt att gå upp i den här debatten. Jag vet att Christer Nylander för den folkpartistiska talan bra, och det har han gjort här. Men jag kan ändå inte låta bli att lite reflektera över de två debatter skatteutskottet har haft i dag.

Vi hade tidigare under dagen en mycket lång debatt om en fråga som möjligtvis kan vara farlig för tillväxten i den här regionen – en av tillväxtregionerna i Sverige. Där var många engagerade debattörer. Här står vi med en fråga som kanske är ännu viktigare för den till befolkningen största tillväxtregionen i Norden.

Arne Kjörnsberg beskriver detta som en del av globaliseringen. Han sätter likhetstecken mellan en krympande jord och en minskande jord. Det har verkligen minskat hos oss. Det är 35 minuter från mig in till Köpenhamn. Om ni som kommer från den här regionen hade haft samma hinder i tillväxten i kontakterna Uppsala–Stockholm som vi har mellan Lund och Köpenhamn samt Malmö och Köpenhamn, en av de största universitetsregionerna, den i Norden största tillväxtregionen när det gäller livsmedel, den i Norden största regionen när det gäller läkemedelsforskning, hade ni kanske haft en större oro i huvudstadsregionen i Sverige.

När Christer speglade att danskarna faktiskt är aktiva i frågan, speglade det också att Köpenhamn är huvudstadsregionen i Danmark. Huvudstäder har ett visst intresse av att bevaka sina egna tillväxtpotentialer.

Jag tänkte inte gå in på själva skatteproblemet. Det har Christer speglat väl. Men jag vill ändå ”pusha” för tanken på en vitbok. Utskottet skriver att regeringen har börjat på en handlingsplan för tillväxt, innovation och forskning över Öresund. Jag har en bakgrund som forskare, och jag har varit aktiv i det forskningssamarbete som startade när bron byggdes. Jag kan konstatera att arbetet har pågått en period men inte har fyllts på med nya tankar om hur samarbetet ska fördjupas. Det är först nu när vägs ände har nåtts med de första försöken som nya förslag kommer om hur detta ska fortsätta. Då är det lite för sent. Integrationen mellan Skåne och Danmark blir en stopp-start-reaktion. Vi kör en sträcka, sedan står vi stilla. Sedan backar vi lite, och sedan får vi börja om igen. Det måste vara en mycket starkare kontinuerlig process, och den måste ha en starkare uppbackning från det här parlamentet och från Sveriges regering.

Jag hoppas att det är fler från Skåne som stöder reservationen och framför allt stöder tanken på en vitbok. Vi ska pricka av ärende för ärende som behöver lösas så att vi kan se till att en av de starkaste tillväxtregionerna i Norden får en chans att växa sig starkare och därmed bidra till välfärden i hela Sverige och i hela Danmark.

Anf. 217 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Fru talman! Naturligtvis anser vi socialdemokrater att det här är en viktig debatt. Det är därför en företrädare för Socialdemokraterna i skatteutskottet finns i kammaren – i motsats till vissa andra partier som inte finns i kammaren med sina representanter från skatteutskottet. Det finns säkert goda skäl för det. Jag har inga synpunkter på det. Men antydning att Socialdemokraterna inte tycker att denna debatt är viktig kan inte stå oemotsagd.

För att undvika alla missförstånd: Det verkar precis som om Marie Wahlgren tror att jag är företrädare för denna region. Jag företräder Socialdemokraterna i Sverige. Jag är vald i södra Älvsborgs valkrets, och jag kan bättre förhållandena mellan Borås och Göteborg än mellan Stockholm och Uppsala. Jag tror att jag kan bättre förhållandena Göteborg och Frederikshavn än mellan Stockholm och Västerås.

Det där var en miss. Det är nog bra att veta varifrån riksdagens ledamöter av olika slag kommer, om man nu ska anspela på att någon inte begriper det här.

Ni gör ett stort nummer av vitboken. Om vi har en utvärdering på gång, är det inte bra? Varför ska ni konstra till det? Utvärderingen är ju redan på gång. Det är Utrikesdepartementet, den danska staten, det vill säga Ekonomi- och näringsministeriet, Region Skåne och Huvudstadens utvecklingsråd i Köpenhamn. Är det inte bra?

Jag delar naturligtvis uppfattningen att mycket vill ha mer. Eller också är det så att ni vill skilja ut er från mängden. Jag noterar att bakom detta betänkande står en mycket stor majoritet i riksdagens skatteutskott, nämligen alla partier utom Folkpartiet.

Anf. 218 MARIE WAHLGREN (fp) replik:

Fru talman! Jag måste be om ursäkt om Arne Kjörnsberg upplevde att min kritik av hur man hanterar de här frågorna eller den syn man har på regioner hade med hans eget hemvist att göra. Jag tänkte mer på det faktum att det är väldigt lätt att huvudstadens dimension blir dominerande och att man missar just en sådan här region, Öresundsregionen, som går över två länder. Det var inte en kritik mot herr Kjörnsberg själv, utan mer mot den socialdemokratiske politiken i så fall.

Ja, jag är besviken över att inte ledamöter från de andra partierna är aktiva och debatterar den här frågan. Jag uppskattar att Socialdemokraterna väljer att tycka att den är viktig.

Det jag reagerade på var jämförelsen med alla de andra skatteavtalen. Jag håller med om att det är jättebra att vi får bra sådana mellan Norge och Sverige och mellan Finland och Sverige. Men man ser inte riktigt att det trots allt är en viss skillnad på Öresundsregionen, just på grund av att Öresundsregionen, precis som Göteborgsregionen och Stockholmsregionen, är ett stort och viktigt tillväxtnav i Sverige och i Norden. Man måste nog ha ett lite större och vassare fokus när det gäller den typen av regioner, för det berör hela landets möjlighet till tillväxt.

Anf. 219 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Fru talman! Vi ska alltså ha en vassare inställning till tillväxten i Öresundsregionen än i norra Sverige. Jag delar inte den uppfattningen. Norra Sverige är också viktigt, för Sverige men framför allt för de människor som bor där. Jag är socialdemokratisk riksdagsman för hela landet. Jag försöker, med fattig förmåga, att ta ansvar för hela landet. Jag förstår att Marie Wahlgren i första hand ser till Öresundsregionen. Jag uppfattar i varje fall inläggen på det sättet.

Låt mig bara berätta att sedan jag blev ordförande i skatteutskottet har skatteutskottet besökt Danmark och haft överläggningar med våra kolleger där. Vi har besökt de speciella arrangemang som finns i Malmö för att underlätta de frågor vi just nu diskuterar. Den socialdemokratiska skatteutskottsgruppen har vid två tillfällen besökt våra socialdemokratiska kolleger i det danska folketinget. Jag har själv vid tre tillfällen haft överläggningar med mina kolleger i det danska folketinget.

Vi bagatelliserar inte. Vi ser med största allvar på detta, därför att det är viktigt för människorna i regionen och för vårt land. Det måste vara ett missförstånd om Folkpartiets deltagare i den här debatten tror att vi bagatelliserar eller ser de här frågorna över axeln.

Anf. 220 MARIE WAHLGREN (fp) replik:

Fru talman! Om det var så att den beskrivning som Arne Kjörnsberg här gör är korrekt borde man ha kommit längre i integrationsarbetet i den här regionen. Då borde det här skatteavtalet ha varit på plats långt tidigare. Då borde man ha haft någonting som liknar en vitbok långt tidigare.

Det är ett problem att man inte har identifierat alla de hinder som finns för tillväxt i den här regionen. Därmed hindrar man tillväxt för hela Sverige. Det faktum att det bor strax över två miljoner människor i regionen gör att den har ett så pass stort inflytande för hela Sveriges tillväxt. Det innebär att den har en betydelse också för tillväxt för Norrland, för Stockholm eller för vilken del som helst i detta land, därför att tillväxtnavet så starkt drar med sig resten av landet.

*Undantag från  
skattskyldighet för  
vissa ersättningar  
i form av royalty  
och avgift*

Den här regionen är en region som till exempel är väldigt attraktiv för företag att lägga sina huvudkontor eller sina nordiska kontor i, därför att man har tillgången till två länders marknader. Man har en större närhet till de andra stora europeiska regionerna, till exempel i Tyskland.

Ja, mycket vill ha mer. Det är helt riktigt. Vi vill ha mer! Vi vill ha mer av integration, och vi vill ha den snabbare.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 17 maj.)

### **13 § Undantag från skattskyldighet för vissa ersättningar i form av royalty och avgift**

Föredrogs  
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU32  
Undantag från skattskyldighet för vissa ersättningar i form av royalty och avgift (prop. 2003/04:126).

Anf. 221 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Jag kan säga till den föregående debatten att det var med anledning av att vi inte ville förlänga debatten i onödan som vi valde att inte debattera den frågan. Vi förutsätter, i och med att vi inte har stött Folkpartiet, givetvis att man arbetar med de här frågorna. Det finns ingenting som vi kristdemokrater känner som mer oroväckande än när det finns saker och ting som flyter över gränserna, om jag uttrycker mig på det viset, vare sig de finns i söder, i väster eller i norr.

Då kommer jag osökt in på nästa ärende, som vi ska prata lite grann om. Det gäller att hitta gemensamma regler för hur man ska kunna sköta royaltyer och ersättningar och skattskyldighet på det.

Riksdagen ska i dag fatta beslut om att undanta vissa ersättningar i form av royaltyer och ersättningar från skattskyldighet. Kristdemokraternas hållning är att vi nu inte går tillräckligt långt för att förverkliga idéerna om EU:s fria inre marknad, vilket vi tror är viktigt för framtiden.

Utskottsmajoriteten är emellertid orolig för att Sverige med Kristdemokraternas förslag skulle avsäga sig beskattningsrätt mot vissa länder i EU. Det är visserligen sant, men kostnaden för detta skulle givetvis vara överkomlig, till och med enligt propositionen.

Kristdemokraterna anser att denna ordning strider mot andan i EG-direktivet och framför allt mot de idéer om den fria europeiska marknaden som hela EU delvis bygger på. Det eventuella skattebortfall som skulle uppstå vid ett totalt slopande inom EU för royaltyutbetalningar skulle även enligt propositionen vara kraftigt begränsat. Alternativt anser Kristdemokraterna att regeringen bör omförhandla de skatteavtal med berörda länder som gör det möjligt för dessa att beskatta royaltyer som utbetalas till juridiska personer i Sverige. Vi tror att en renodlad beskattningsstruktur är att föredra.

Fru talman! Desto underligare är det däremot att vi nu ska besluta om ändringar i inkomstskattelagen kap. 6. Det handlar om royaltyer och undantag för skattskyldighet för sådana. Däremot finner man i lagtexten

inte någon precisering av begreppet royalty, och Skatteverket har mycket riktigt påpekat detta och efterfrågat en sådan.

Utskottsmajoriteten svarar i det föreliggande betänkandet att man förutsätter att en sådan definition nu utarbetas på Regeringskansliet. Därför har Kristdemokraterna valt att inte reservera sig på den punkten. Vi får motvilligt acceptera detta men anser att den lagstiftande församlingen i Sverige nog borde ha full information när man stiftar en lag.

Jag vill därmed yrka bifall till reservationen.

*Undantag från  
skattskyldighet för  
vissa ersättningar  
i form av royalty  
och avgift*

Anf. 222 FREDRIK OLOVSSON (s):

Fru talman! För drygt ett år sedan antog finansministrarna i EU det som brukar kallas skattepaketet. Det föregicks av ett mångårigt förhandlingsarbete, där inte minst den svenska regeringen har varit aktiv och pådrivande. I den utsträckning som skattepaketet har fått någon uppmärksamhet i en bredare krets är det väl i första hand det så kallade sparandedirektivet och uppförandekoden mot skadlig skattekonkurrens inom företagsbeskattningens område som har fått uppmärksamheten.

Det är väl i och för sig inte så konstigt, eftersom det är viktiga insatser dels för att komma till rätta med skatteflykt, dels för att se till att de skadliga åtgärder som vissa länder, dock inte Sverige, har i sin skattelagstiftning tas bort för att inte snedvrیدا konkurrensen på den inre marknaden.

Det förslag som vi diskuterar nu är det tredje benet i skattepaketet, nämligen ett direktiv för ett gemensamt system för beskattning av ränte- och royaltybetalningar mellan närstående bolag i de olika medlemsstaterna.

Skatteutskottet ställer sig i princip bakom regeringens modell för att förändra lagstiftningen, så att Sverige genomför direktivet. Det innebär att beskattningen av royaltyer i princip avskaffas i den medlemsstat som de uppstår samtidigt som det säkerställs att den här typen av betalningar beskattas en gång i en medlemsstat.

Huvudsyftet med den här lagstiftningen har varit att ändra den på det sätt som krävs för att genomföra direktivet, varken mer eller mindre. Vi är därför inte beredda att, som Kristdemokraterna kräver i sin reservation, ensidigt avskaffa den beskattningsrätt som skatteavtal med andra länder ger oss. Därför yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationen.

Anf. 223 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag ska inte förlänga det här mer än nödvändigt. Jag är dessutom ganska dålig i halsen – tyvärr. Jag undrar bara rent generellt om Fredrik Olovsson håller med mig om att det är viktigt att man har klara spelregler över gränserna mellan länderna för att man ska slippa smitning från skatt och så vidare, som ingen av oss, tror jag, är intresserad av. Det är bra om man kan ha så klara regler som möjligt.

Vårt förslag är att man ska försöka renodla detta, utöver vad propositionen innebär. Det är ju som ett tilläggsförslag till propositionen. Det handlar om att Sverige aktivt ska försöka verka för att man ska få en mer renodlad överenskommelse när det gäller skattestrukturer. Det finns väldigt mycket begränsningar, och det blir ännu fler nu när fler länder kommer in

Vi måste nog, om vi ska få ett förtroende för EU och om vi dessutom ska få väck de här diskussionerna om att EU ska ha beskattningsrätt, vilket jag är lite orolig för, hitta likvärdiga skatteregler för medborgare och för företag. Det ska inte vara lönt att hålla på att flytta verksamheter och tricksa på olika sätt. Jag undrar om Fredrik Olovsson håller med mig om det.

Anf. 224 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Fru talman! Hela skattepaketet syftar ju till just det. Det är därför som den svenska regeringen också har varit aktiv och drivit på i det här arbetet.

Sedan tycker vi inte att det är alldeles klokt från svensk utgångspunkt att ensidigt avstå från den beskattningsrätt som vi har, enligt de avtal som vi har tecknat med andra länder.

Jag tycker att det är onödigt att göra som Lars Gustafsson menar och ge bort miljontals kronor till länder som Italien och Spanien.

Anf. 225 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Meningen är egentligen att vi skulle hitta ett system där man förenklar och gör så att det blir likvärdigt, inte bara att man själv ensidigt gör detta. Det handlar helt enkelt om att hitta ett system att samtala om.

Det blir ganska olyckligt när man ska förhandla med olika länder och de har olika regler. Det bästa är att man har gemensamma strukturer. Det är det enda som långsiktigt kommer att vara hållbart när man ska bygga upp ett Europa med mer globalisering, mer utsuddade gränser. Jag tror att det är det som är syftet. Vi vill mer försöka initiera en renodling mot vad EU:s tanke med den inre marknaden egentligen var.

Det finns hela tiden, som ni vet, sådana här brottytor när det gäller tjänstedirektiv och annat där man är orolig och så vidare. Men jag tror att det viktigaste är att man arbetar för – och det kommer att bli ett huvudmål för varje lands regering, vare sig man vill det eller ej – att hitta lösningar inom EU som gör att man slipper den här illojala konkurrenssituationen som det kan innebära med olika skatteregler i olika länder.

Anf. 226 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Fru talman! Som jag sade är det precis det som skattepaketet handlar om, att man ska komma bort från det.

Den svenska regeringen eller vi socialdemokrater eller majoriteten i utskottet tycker ju inte att vi ska hålla fast vid alla typer av skillnader som finns. Däremot är det viktigt att vi kommer överens tillsammans så att Sverige inte ensidigt förändrar reglerna till nackdel för oss själva. Det tycker vi skulle vara en oklok politik.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 17 juni.)

#### **14 § Skattebefrielse för el i vissa industriella processer**

Föredrogs  
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU36  
Skattebefrielse för el i vissa industriella processer (prop. 2003/04:144).

Prot. 2003/04:129  
16 juni

---

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 17 juni.)

### **15 § Beskattning av lokalanställd personal vid utländska beskickningar och konsulat i Sverige**

Föredrogs  
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU37  
Beskattning av lokalanställd personal vid utländska beskickningar och konsulat i Sverige (prop. 2003/04:151).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 17 juni.)

### **16 § Bordläggning**

Anmäldes och bordlades  
Proposition  
2003/04:165 Stämpelskatt i samband med företagsinteckning

Finansutskottets betänkande  
2003/04:FiU20 Riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken

Konstitutionsutskottets betänkande  
2003/04:KU25 Ändring av utgiftsområden

Näringsutskottets betänkande  
2003/04:NU15 Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar

### **17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar**

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

*den 16 juni*

**2003/04:1340** av *Linnéa Darell* (fp) till statsrådet Berit Andnor  
Aktivitetsersättning under studier

**2003/04:1341** av *Göran Persson* i Simrishamn (s) till statsrådet Hans Karlsson

Trygghet och säkerhet på arbetsplatser

**2003/04:1342** av *Sven-Erik Sjöstrand* (v) till statsrådet Hans Karlsson  
AMS yrkesregister

**2003/04:1343** av *Johan Linander* (c) till statsrådet Hans Karlsson  
Ojämsställd arbetsskadeersättning

**2003/04:1344** av *Roger Tiefensee* (c) till statsrådet Ulrica Messing  
Katrineholmsbornas pendlingsmöjligheter

**2003/04:1345** av *Christer Winbäck* (fp) till justitieminister Thomas Bodström  
Rattonykterhet och polisresurser

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 14 september.

### **18 § Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 16 juni*

**2003/04:1317** av *Mats Einarsson* (v) till justitieminister Thomas Bodström

Osmo Vallo-utredningen

**2003/04:1318** av *Liselott Hagberg* (fp) till miljöminister Lena Sommestad

Miljövänligare båtbränslen i Östersjön

**2003/04:1319** av *Owe Hellberg* (v) till miljöminister Lena Sommestad  
Statens geotekniska institut, SGI

**2003/04:1322** av *Billy Gustafsson* (s) till statsrådet Ulrica Messing  
Konkurrensneutrala lotsavgifter

**2003/04:1323** av *Hans Backman* (fp) till statsrådet Ulrica Messing  
Jordbruksverket och näringslivet i Gästrikland

**2003/04:1324** av *Lars Leijonborg* (fp) till statsrådet Mona Sahlin  
Förslaget att hotade kvinnor ska emigrera

**2003/04:1325** av *Cecilia Wigström* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds

Svenskt bidrag till fredsprocessen i Kongo

**2003/04:1326** av *Torsten Lindström* (kd) till statsrådet Barbro Holmberg  
Flyktingpolitiken – en nationell angelägenhet

**2003/04:1327** av *Cecilia Wigström* (fp) till försvarsminister Leni Björklund

Svensk strategi för krishanteringsinsatser

**2003/04:1328** av *Kent Härstedt* (s) till försvarsminister Leni Björklund  
Helikopterberedskap vid Berga

**2003/04:1329** av *Billy Gustafsson* (s) till utbildningsminister Thomas Östros

Möjlighet till kombinationsutbildning

**2003/04:1330** av *Tina Acketoft* (fp) till justitieminister Thomas Bodström  
Rättssystemets skydd till utsatta grupper

**2003/04:1331** av *Lars-Ivar Ericson* (c) till miljöminister Lena Sommestad

Sophantering



**2003/04:1333** av *Mariam Osman Sherifay* (s) till justitieminister Thomas Bodström

Hemsidor på Internet

**2003/04:1334** av *Ragnwi Marcelind* (kd) till miljöminister Lena Som-  
mestad

Lantmäteriets framtida roll

**2003/04:1335** av *Joe Frans* (s) till utbildningsminister Thomas Östros  
Lagreglering av musik- och kulturskolor

Prot. 2003/04:129

16 juni

---

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll  
tisdagen den 14 september.

**19 §** Kammaren åtskildes kl. 20.16.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanträdets början till och med 8 §  
anf. 23 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med 9 § anf. 90 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med anf. 125 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med 11 § anf. 157 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med anf. 200 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

*/Monica Gustafson*

# Innehållsförteckning

<b>1 § Avsägelse .....</b>	<b>1</b>
<b>2 § Ledighet.....</b>	<b>1</b>
<b>3 § Meddelande om ändring i frågestunden.....</b>	<b>1</b>
<b>4 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen .....</b>	<b>1</b>
<b>5 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>2</b>
<b>6 § Hänvisning av ärenden till utskott och beslut om förlängd motionstid.....</b>	<b>3</b>
<b>7 § Förnyad bordläggning.....</b>	<b>3</b>
<b>8 § Trängselskatt .....</b>	<b>3</b>
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU35 .....	3
Anf. 1 CATHARINA BRÅKENHIELM (s).....	3
Anf. 2 BJÖRN HAMILTON (m).....	4
Anf. 3 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	7
Anf. 4 LARS GUSTAFSSON (kd).....	9
Anf. 5 ROGER TIEFENSEE (c).....	11
Anf. 6 BÖRJE VESTLUND (s).....	12
Anf. 7 BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	14
Anf. 8 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	15
Anf. 9 BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	15
Anf. 10 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	16
Anf. 11 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	16
Anf. 12 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	17
Anf. 13 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	17
Anf. 14 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	18
Anf. 15 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	18
Anf. 16 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	19
Anf. 17 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	19
Anf. 18 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	20
Anf. 19 ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	20
Anf. 20 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	20
Anf. 21 ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	21
Anf. 22 BÖRJE VESTLUND (s) replik.....	21
Anf. 23 KARIN SVENSSON SMITH (v) .....	21
Anf. 24 BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	24
Anf. 25 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	24
Anf. 26 BJÖRN HAMILTON (m) replik.....	25
Anf. 27 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	26
Anf. 28 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	26
Anf. 29 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	27
Anf. 30 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	27
Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	28
Anf. 32 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	28
Anf. 33 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	29
Anf. 34 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	30

Anf. 35	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	30
Anf. 36	ROGER TIEFENSEE (c) replik .....	31
Anf. 37	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	31
Anf. 38	ROGER TIEFENSEE (c) replik .....	32
Anf. 39	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	32
Anf. 40	MARTIN ANDREASSON (fp) .....	32
Anf. 41	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	34
Anf. 42	MARTIN ANDREASSON (fp) replik .....	35
Anf. 43	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	36
Anf. 44	MARTIN ANDREASSON (fp) replik .....	36
Anf. 45	NINA LUNDSTRÖM (fp) .....	36
Anf. 46	HELENA BARGHOLTZ (fp) .....	37
Anf. 47	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	38
Anf. 48	HELENA BARGHOLTZ (fp) replik .....	39
Anf. 49	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	39
Anf. 50	HELENA BARGHOLTZ (fp) replik .....	39
Anf. 51	KERSTIN LUNDGREN (c) .....	39
Anf. 52	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	41
Anf. 53	KERSTIN LUNDGREN (c) replik .....	41
Anf. 54	BÖRJE VESTLUND (s) replik .....	42
Anf. 55	KERSTIN LUNDGREN (c) replik .....	42
Anf. 56	BEATRICE ASK (m) .....	42
Anf. 57	MIKAEL JOHANSSON (mp) .....	45
Anf. 58	BJÖRN HAMILTON (m) replik .....	46
Anf. 59	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	46
Anf. 60	BJÖRN HAMILTON (m) replik .....	47
Anf. 61	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	47
Anf. 62	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik .....	47
Anf. 63	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	48
Anf. 64	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik .....	48
Anf. 65	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	48
Anf. 66	MARTIN ANDREASSON (fp) replik .....	49
Anf. 67	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	50
Anf. 68	MARTIN ANDREASSON (fp) replik .....	50
Anf. 69	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	50
Anf. 70	BEATRICE ASK (m) replik .....	50
Anf. 71	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	51
Anf. 72	BEATRICE ASK (m) replik .....	51
Anf. 73	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	52
Anf. 74	NINA LUNDSTRÖM (fp) replik .....	52
Anf. 75	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	52
Anf. 76	NINA LUNDSTRÖM (fp) replik .....	53
Anf. 77	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik .....	53
Anf. 78	GUNNAR ANDRÉN (fp) .....	54
Anf. 79	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	54
Anf. 80	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik .....	55
Anf. 81	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	55
Anf. 82	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik .....	55
Anf. 83	PER ROSENGREN (v) .....	56

Anf. 84	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	56
Anf. 85	PER ROSENGREN (v) replik .....	56
Anf. 86	ARNE KJÖRNSBERG (s) .....	56
Anf. 87	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	56
Anf. 88	ARNE KJÖRNSBERG (s) replik.....	57
	(Beslut fattades under 10 §.) .....	57
<b>9 §</b>	<b>Transportinfrastrukturen 2004–2015.....</b>	<b>57</b>
	Trafikutskottets betänkande 2003/04:TU10 .....	57
Anf. 89	BÖRJE VESTLUND (s) .....	57
Anf. 90	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) .....	58
Anf. 91	RUNAR PATRIKSSON (fp) .....	62
Anf. 92	JOHNNY GYLLING (kd) .....	64
Anf. 93	KARIN SVENSSON SMITH (v) .....	66
Anf. 94	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	69
Anf. 95	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	70
Anf. 96	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	70
Anf. 97	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	71
Anf. 98	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	71
Anf. 99	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	72
Anf. 100	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	73
Anf. 101	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	73
Anf. 102	JOHNNY GYLLING (kd) replik .....	73
Anf. 103	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	74
Anf. 104	JOHNNY GYLLING (kd) replik .....	74
Anf. 105	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	75
Anf. 106	SVEN BERGSTRÖM (c) .....	76
Anf. 107	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	79
Anf. 108	SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	80
Anf. 109	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	80
Anf. 110	SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	81
Anf. 111	HANS STENBERG (s) .....	81
Anf. 112	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	84
Anf. 113	HANS STENBERG (s) replik.....	84
Anf. 114	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	84
Anf. 115	HANS STENBERG (s) replik.....	85
Anf. 116	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	85
Anf. 117	HANS STENBERG (s) replik.....	86
Anf. 118	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	86
Anf. 119	HANS STENBERG (s) replik.....	86
Anf. 120	CLAES ROXBERGH (mp) .....	87
Anf. 121	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	89
Anf. 122	CLAES ROXBERGH (mp) replik .....	89
Anf. 123	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik.....	89
Anf. 124	CLAES ROXBERGH (mp) replik .....	90
Anf. 125	Statsrådet ULRICA MESSING (s) .....	90
Anf. 126	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	92
Anf. 127	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	92
Anf. 128	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	93
Anf. 129	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	93

Anf. 130 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	94
Anf. 131 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	95
Anf. 132 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	95
Anf. 133 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	96
Anf. 134 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik .....	96
Anf. 135 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	97
Anf. 136 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik .....	98
Anf. 137 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	98
Anf. 138 JOHNNY GYLLING (kd) replik .....	99
Anf. 139 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	99
Anf. 140 JOHNNY GYLLING (kd) replik .....	100
Anf. 141 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik .....	100
Anf. 142 CHRISTER WINBÄCK (fp).....	101
Anf. 143 KARIN THORBORG (v).....	102
Anf. 144 MONA JÖNSSON (mp) .....	103
Anf. 145 ANITA JÖNSSON (s).....	104
(Beslut fattades under 10 §.).....	105
<b>Ajournering.....</b>	<b>105</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>105</b>
<b>10 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....</b>	<b>105</b>
SkU35 Trängselskatt .....	105
TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015.....	106
<b>11 § Ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät.....</b>	<b>108</b>
Bostadsutskottets betänkande 2003/04:BoU13 .....	108
Anf. 146 OWE HELLBERG (v) .....	108
Anf. 147 RIGMOR STENMARK (c).....	110
Anf. 148 OWE HELLBERG (v) replik .....	112
Anf. 149 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	113
Anf. 150 OWE HELLBERG (v) replik .....	113
Anf. 151 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	113
Anf. 152 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp).....	114
Anf. 153 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	116
Anf. 154 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	116
Anf. 155 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	116
Anf. 156 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	117
Anf. 157 ANDERS YGEMAN (s) .....	117
Anf. 158 OWE HELLBERG (v) replik .....	120
Anf. 159 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	120
Anf. 160 OWE HELLBERG (v) replik .....	121
Anf. 161 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	122
Anf. 162 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	122
Anf. 163 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	122
Anf. 164 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	123
Anf. 165 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	123
Anf. 166 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	124
Anf. 167 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	124
Anf. 168 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	125
Anf. 169 ANDERS YGEMAN (s) replik .....	125

Anf. 170 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) .....	126
Anf. 171 OWE HELLBERG (v) replik.....	128
Anf. 172 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	129
Anf. 173 OWE HELLBERG (v) replik.....	129
Anf. 174 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	129
Anf. 175 RIGMOR STENMARK (c) replik.....	130
Anf. 176 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	130
Anf. 177 RIGMOR STENMARK (c) replik.....	130
Anf. 178 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	131
Anf. 179 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik .....	131
Anf. 180 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	131
Anf. 181 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik .....	132
Anf. 182 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	132
Anf. 183 LARS TYSKLIND (fp).....	132
Anf. 184 OWE HELLBERG (v) replik.....	135
Anf. 185 LARS TYSKLIND (fp) replik .....	136
Anf. 186 OWE HELLBERG (v) replik.....	136
Anf. 187 LARS TYSKLIND (fp) replik .....	136
Anf. 188 RAGNWI MARCELIND (kd).....	137
Anf. 189 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	139
Anf. 190 RAGNWI MARCELIND (kd) replik.....	140
Anf. 191 RIGMOR STENMARK (c) replik .....	140
Anf. 192 RAGNWI MARCELIND (kd) replik.....	141
Anf. 193 TREDJE VICE TALMANNEN.....	141
Anf. 194 OWE HELLBERG (v) replik.....	141
Anf. 195 RAGNWI MARCELIND (kd) replik.....	142
Anf. 196 OWE HELLBERG (v) replik.....	143
Anf. 197 RAGNWI MARCELIND (kd) replik.....	143
Anf. 198 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) .....	143
Anf. 199 LOTTA N HEDSTRÖM (mp) .....	146
Anf. 200 LARS TYSKLIND (fp) replik .....	148
Anf. 201 LOTTA N HEDSTRÖM (mp) replik.....	149
Anf. 202 LARS TYSKLIND (fp) replik .....	149
Anf. 203 LOTTA N HEDSTRÖM (mp) replik.....	149
Anf. 204 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) .....	150
Anf. 205 KERSTIN LUNDGREN (c) .....	151
Anf. 206 SVEN GUNNAR PERSSON (kd).....	153
Anf. 207 LENNART BEIJER (v) .....	154
Anf. 208 STEN LUNDSTRÖM (v) .....	154
Anf. 209 KERSTIN LUNDGREN (c) .....	156
(Beslut skulle fattas den 17 juni.).....	156
<b>12 § Avtal mellan Sverige och Danmark om vissa skattefrågor m.m. ....</b>	<b>156</b>

Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU31 .....	156
Anf. 210 CHRISTER NYLANDER (fp).....	156
Anf. 211 ARNE KJÖRNSBERG (s) .....	158
Anf. 212 CHRISTER NYLANDER (fp) replik.....	160
Anf. 213 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik.....	160
Anf. 214 CHRISTER NYLANDER (fp) replik.....	161
Anf. 215 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik.....	161
Anf. 216 MARIE WAHLGREN (fp) .....	161
Anf. 217 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik.....	162
Anf. 218 MARIE WAHLGREN (fp) replik .....	163
Anf. 219 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik.....	163
Anf. 220 MARIE WAHLGREN (fp) replik .....	164
(Beslut skulle fattas den 17 maj.) .....	164
<b>13 § Undantag från skattskyldighet för vissa ersättningar i form av royalty och avgift .....</b>	<b>164</b>
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU32 .....	164
Anf. 221 LARS GUSTAFSSON (kd) .....	164
Anf. 222 FREDRIK OLOVSSON (s) .....	165
Anf. 223 LARS GUSTAFSSON (kd) replik .....	166
Anf. 224 FREDRIK OLOVSSON (s) replik .....	166
Anf. 225 LARS GUSTAFSSON (kd) replik .....	166
Anf. 226 FREDRIK OLOVSSON (s) replik .....	166
(Beslut skulle fattas den 17 juni.) .....	167
<b>14 § Skattebefrielse för el i vissa industriella processer .....</b>	<b>167</b>
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU36 .....	167
(Beslut skulle fattas den 17 juni.) .....	167
<b>15 § Beskattning av lokalanställd personal vid utländska beskickningar och konsulat i Sverige .....</b>	<b>167</b>
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU37 .....	167
(Beslut skulle fattas den 17 juni.) .....	167
<b>16 § Bordläggning .....</b>	<b>167</b>
<b>17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>168</b>
<b>18 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....</b>	<b>168</b>
<b>19 § Kammaren åtskildes kl. 20.16.....</b>	<b>169</b>

Prot. 2003/04:129  
16 juni

Elanders Gotab, Stockholm 2004