



# Riksdagens protokoll 2004/05:42

Torsdagen den 2 december

Kl. 12.00 – 18.50

---

## 1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 26 november.

## 2 § Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Ronny Olander* (s) avsgt sig uppdraget som ledamot i socialförsäkringsutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Andre vice talmannen meddelade att *Majléne Westerlund Panke* (s) avsgt sig uppdraget som suppleant i EU-nämnden.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Andre vice talmannen meddelade att *Göran Magnusson* (s) avsgt sig uppdraget som ledamot i Europarådets svenska delegation från och med den 24 januari 2005.

Kammaren biföll denna avsägelse.

## 3 § Anmälan om kompletteringsval till vissa utskott

Andre vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Yilmaz Kerimo som ledamot i socialförsäkringsutskottet, Kaj Nordquist som suppleant i finansutskottet, Agneta Ringman som suppleant i kulturutskottet, Karin Åström som suppleant i arbetsmarknadsutskottet, Pia Nilsson som suppleant i bostadsutskottet, Agneta Lundberg som suppleant i EU-nämnden, Michael Hagberg som ledamot i Europarådets svenska delegation från och med den 24 januari 2005 och Pär Axel Sahlberg som suppleant i Europarådets svenska delegation från och med den 24 januari 2005.

Andre vice talmannen förklarade valda till

*ledamot i socialförsäkringsutskottet*

Yilmaz Kerimo (s)

*suppleant i finansutskottet*

Kaj Nordquist (s)

*suppleant i kulturutskottet*

Agneta Ringman (s)

*suppleant i arbetsmarknadsutskottet*

Karin Åström (s)

*suppleant i bostadsutskottet*

Pia Nilsson (s)

*suppleant i EU-nämnden*

Agneta Lundberg (s)

Andre vice talmannen förklarade valda *från och med den 24 januari 2005* till

*ledamot i Europarådets svenska delegation*

Michael Hagberg (s)

*suppleant i Europarådets svenska delegation*

Pär Axel Sahlberg (s)

#### **4 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer**

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

*Interpellation 2004/05:147*

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:147 av Cecilia Wikström (fp) om statlig terror mot assyrier/syrianer i Syrien

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 29 november 2004

Utrikesdepartementet

Laila Freivalds

Enligt uppdrag

*Per Thöresson*

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:148 av Anne-Marie Ekström om kvinnors skyddsbehov

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 3 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är att jag inte kunnat finna en debattdag som passar både interpellanten och mig.

Stockholm den 24 november 2004

Utrikesdepartementet

*Barbro Holmberg*

*Interpellation 2004/05:150*

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:150 av Ana Maria Narti (fp) om försvarande av demokratin i världen

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 29 november 2004

Utrikesdepartementet

Laila Freivalds

Enligt uppdrag

*Per Thöresson*

Expeditionschef

*Interpellation 2004/05:157*

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:157 av Annelie Enochson (kd) om kidnappade barn i Gaza

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 29 november 2004

Utrikesdepartementet

Laila Freivalds

Enligt uppdrag

*Per Thöresson*

Expeditionschef

*Interpellation 2004/05:187*

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:187 av Cecilia Wikström (fp) om assyrier-kaldéer-syrianers situation i Irak

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är resor.  
Stockholm den 29 november 2004  
Utrikesdepartementet  
Laila Freivalds  
Enligt uppdrag  
*Per Thöresson*  
Expeditionschef

*Interpellation 2004/05:191*

Till riksdagen  
Interpellation 2004/05:191 av Cecilia Wigström (fp) om förhållan-  
dena på Utrikesdepartementet

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 25 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är resor.  
Stockholm den 29 november 2004  
Utrikesdepartementet  
Laila Freivalds  
Enligt uppdrag  
*Per Thöresson*  
Expeditionschef

*Interpellation 2004/05:201*

Till riksdagen  
Interpellation 2004/05:201 av Hillevi Larsson (s) om skatte- och  
momsfusk

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.  
Finansdepartementet  
Pär Nuder  
Enligt uppdrag  
*Lilian Wiklund*  
Expeditions- och rättschef

*Interpellation 2004/05:202*

Till riksdagen  
Interpellation 2004/05:202 av Kerstin Lundgren (c) om hemlösa  
Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december  
2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 24 november 2004  
Socialdepartementet  
Morgan Johansson  
Enligt uppdrag  
*Erna Zelmin*  
Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:215 av Helena Bargholtz (fp) om läkemedel för rökavvänjning

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 25 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 29 november 2004

Socialdepartementet

Ylva Johansson

Enligt uppdrag

*Erna Zelmin*

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:222

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:222 av Lars-Ivar Ericson (c) om dataspelsvanor hos barn och ungdomar

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 25 januari 2005.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 30 november 2004

Socialdepartementet

Morgan Johansson

Enligt uppdrag

*Erna Zelmin*

Expeditions- och rättschef

## 5 § Kommunikationer

*Kommunikationer*

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2004/05:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2004/05:1 delvis).

Anf. 1 MONICA GREEN (s):

Fru talman! Plingelingelinge tåget går, ut i vida världen. Den som 50 öre har får följa med på färden.

Ja, så skulle man kunna sjunga om man hade varit på dagis nu, men nu ska vi *prata* om infrastruktur och satsningar som vi ska göra framöver.

I det betänkande som vi nu ska diskutera behandlas budgetpropositionen 2005 gällande utgiftsområde 22 Kommunikationer. Dessutom behandlas motioner från Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet som har alternativa anslagsberäkningar. Tillsammans med anslagsberäkningen för trafikens infrastruktur behandlas även ett stort antal motionsförslag om upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet och satsningar i vissa regioner. Till betänkandet har fogats fyra reservationer och åtta särskilda yttranden.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Utskottet menar också att det är angeläget att vi får en fortsatt transportpolitik och en bra utveckling som äger rum i syfte att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem.

I separata reservationer har Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna förordat en förändrad inriktning av transportpolitiken.

Fru talman! Riksdagen lade den 24 november 2004 fast utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar drygt 31,6 miljarder kronor för budgetåret 2005. Det innebär en höjning av anslaget med drygt 3 miljarder kronor. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp ska fördelas på olika ändamål inom utgiftsområdet. Den största delen av beloppet, 28 miljarder, föreslås gå till underhåll och investeringar i vägar och järnvägar. Anslaget för banhållning och sektorsuppgifter på järnvägsområdet ökar med ungefär 2,7 miljarder jämfört med 2004. Även anslagen till väghållning och statsbidrag för vägområdet höjs med ungefär 1 miljard kronor. Anslagen och de föreslagna möjligheterna till lånefinansiering gör att det är möjligt att genomföra en angelägen ambitionshöjning inom väghållning och banhållning.

Av den övriga fördelningen kan nämnas att utskottet föreslår 823 miljoner kronor till Rikstrafiken och 400 miljoner kronor till Posten AB för att upprätthålla en grundläggande kassaservice i hela landet. Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centern har angivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena.

Fru talman! I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner. Enligt den rollfördelning som riksdagen har fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 bör riksdagens roll dock i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Därför föreslår utskottet att förslaget i betänkandet antas.

Nu kan debatten börja.

Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Socialdemokraterna har regerat i 63 av 72 år. All tid i världen har funnits för att få en fungerande och bra infrastruktur på plats. Men i stället tvingas jag konstatera att vägnätet håller på att falla sönder. Exempelvis är anslagen för att tjälsäkra vägarna inte tillräckliga. Vi moderater tycker att majoriteten satsar en oproportionerligt stor andel av infrastrukturens satsningarna på järnvägen jämfört med satsning på vägnätet. Infrastrukturpolitiken måste få en ändrad inriktning, vilket jag ämnar redovisa i det följande.

Det moderata anslaget till utgiftsområde 22 har en högre ambitionsnivå än vad regeringen mäktar med. Vi anslår totalt 1,5 miljarder kronor mer än regeringen nästkommande år.

Men vi hälsar med tillfredsställelse att regeringen lyckats spara på anslaget till Vägverket i enlighet med vad vi yrkade förra året. Västerkartellen som tidigare kritiserade vår besparing har nu fått krypa till korset. Därmed har 100 miljoner kronor kunnat användas på annat håll.

Jämfört med regeringens budgetproposition föreslår vi en ökning av anslaget till väghållning på 2 miljarder kronor för år 2005. Det innebär ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggör åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken. En ökning av anslaget till det enskilda vägnätet ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationsmöjligheter och ökad trygghet i vardagen.

Den totala eftersläpningen av underhållet, det så kallade underhållsberget, uppgick vid det senaste årsskiftet till drygt 17 miljarder kronor. Situationen med långa avstängningsperioder och nedsättning av bärigheten på en stor del av vägarna i skogsbygden är inte acceptabel. Den hotar skogslänens utveckling. Det innebär vidare att målet att undvika restriktioner under tjällossningsperioden på vägar som är viktiga för näringslivet enbart nås till cirka två tredjedelar.

Regeringen anslår 16,6 miljarder kronor till väghållning och statsbidrag. Anslagsbehovet för räntor och amorteringar är 2,1 miljarder, vilket måste dras bort direkt från anslaget till vägar. Då återstår 14,5 miljarder nästa år till vårt vägnät.

Jag har vid flera tillfällen i denna kammare pekat på vikten av att bygga ut riksväg 45, eller som den borde heta, Europaväg 45. När nu hotet mot Saabs existens kom fick regeringen äntligen bråttom. Vi får hoppas att denna omvändelse under galgen kan rädda arbetstillfällena i Västsverige. Men oaktat utvecklingen för bilindustrin i Västsverige är det bra att något görs för att förbättra kommunikationerna där.

Fru talman! Någon frågade mig om det inte var en lösning fem i tolv. Mitt svar är att lösningen kom kvart över tolv. Utbyggnaden av denna väg är oerhört viktig, men jag beklagar att det sker på bekostnad av andra utlovade vägprojekt som senareläggs eller utgår helt ur planen. De moderata förslagen hade möjliggjort både utbyggnad av riksväg 45 och de övriga utlovade projekten.

Vad gäller järnvägssektorn föreslår vi inte några neddragningar för banhållningen och Banverkets sektorsuppgifter. Vi vill dock understryka att vi anser att järnvägarna får en alltför stor andel av investeringarna i förhållande till vägarna.

Inom Banverkets administration föreslår vi en minskning med 65 miljoner kronor. En effektivisering och besparing bör kunna ske genom att hela Banverkets produktion upphandlas. Banverkets konkurrensutsatta verksamheter ska bolagiseras för att verkets olika roller ska kunna tydliggöras. Västerkartellen kommer nog till insikt om att detta också är möjligt, men det tar tid.

Posten har ombildats till ett aktiebolag och verkar därmed under andra förutsättningar än tidigare. Medlemskapet i EU begränsar kraftigt statens möjlighet att lämna bidrag till olika självständiga företag, däribland Posten. Riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt, men det är långtifrån givet vare sig att det är Posten AB som ska tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten ska utformas.

Det finns enligt vår mening möjlighet att utforma olika lösningar beroende på lokalisering och efterfrågan. Möjligheten att tillhandahålla begränsad kassatjänst också på mindre orter finns även hos andra aktörer än Posten AB. Vi har sedan tidigare utlovats en översyn av Postens verksamhet samt av vilka statliga insatser som krävs för att upprätthålla en grundläggande kassaservice. Vi efterlyser fortfarande en sådan översyn. Vi avvisar därför regeringens anslag på 400 miljoner kronor för ersättning till Posten AB för rikstäckande betalningsservice.

På s. 32 under utgiftsområde 22 finns en sammanställning av tillståndet i vägtransportsystemet. Förra året kallade man det för samlad bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken. Förra året kunde vi klart utläsa att det knappast fanns något delmål som uppfylldes. Tyvärr är det nästan lika illa nu. Av 18 olika delmål är det endast sju där man bedömer att målet kommer att nås. I årets budgetproposition står det klart och tydligt att när det gäller antalet dödade och svårt skadade kommer målet inte att nås. I dagens medier blir vi påmind om detta. Jag citerar ur dagens Svenska Dagbladet:

”Var tredje svensk väg döms ut i säkerhetstest” är rubriken. ”Underkänt! Det är betyget för 30 procent av landets mest trafikerade vägsträckor. Det visar en säkerhetsklassificering Motormännens Riksförbund genomfört.

Mätningarna har gjorts enligt det europeiska Eurorap-systemet där vägarna som stjärnmärks i en skala från 4 till 1.30 procent av Sveriges trafiktätaste vägar får underbetygen en eller två stjärnor.

– Det här visar på stora brister hos vägnätet när det gäller att nå Nollvisions mål, säger Motormännens vd Maria Spetz.

– Ytterst faller ansvaret på regering och riksdag som inte beviljar nödvändiga anslag för att åtgärda trafiksäkerhetsbristerna. Direkt oförsvärligt är det att järnvägssatsningar prioriteras på bekostnad av väginvesteringar när 90 procent av trafiken finns på vägarna.”

Det enda jag kan säga är att det är bedrövligt.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 1.

Avslutningsvis vill jag tacka kansliet för ett mycket gott samarbete under året. Jag önskar er alla en god jul och ett gott nytt år.

Anf. 3 ERLING BAGER (fp):

Fru talman! Allra först vill jag yrka bifall till Folkpartiets reservation nr 2.

I Folkpartiets budgetalternativ ligger vi lika med regeringen på anslaget till järnvägar. För vägar ligger vi på plus 450 miljoner. Om man ser över en flerårsplan satsar vi cirka en halv miljard per år mer än regeringen, vilket om man räknar på en treårsperiod ger 1,5 miljarder mer till vägar än vad regeringen föreslår. När det gäller flyget har vi ett anslag på ytterligare 5 miljoner per år till icke statliga flygplatser. Runar Patriksson kommer mer ingående att ta upp och kommentera Folkpartiets anslag till vägar och flyg senare i debatten.

Folkpartiet anser att trafikpolitiken ska ha som mål att bidra till ökad tillväxt, förbättrad miljö och ökad trafiksäkerhet. Det är viktiga mål för trafikpolitiken som vi framför, inte minst i vår kommittémotion.

Sverige behöver tillväxt för arbete och för välfärd. Sverige har inte för mycket tillväxt utan för lite. Goda transportmöjligheter för råvaror till



industrin och för industrins produkter till export eller till kunder är en förutsättning för ökad tillväxt.

Den traditionella infrastrukturen i vårt land – vägar och järnvägar – har under flera decennier eftersatts vad avser såväl underhåll av befintlig infrastruktur som utbyggnad av ny infrastruktur.

Folkpartiet anser att de nya investeringarna i vägar som måste göras främst är av två slag. För det första gäller det att så kallade flaskhalsar på vägnätet byggs bort. Detta gäller framför allt i våra storstäder, men det finns flaskhalsar även på annat håll. För det andra måste den så kallade nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm färdigställas.

När det gäller finansiering har Folkpartiet i flera år föreslagit att man ska pröva privata finansieringsformer som med en sammanfattande beteckning brukar kallas PPP, *Public and Private Partnership*. Finansieringen av PPP-projekt kan ske genom att nyttjarna – trafikanterna – erlägger avgifter eller genom att staten hyr anläggningarna eller genom en kombination av dessa finansieringsformer.

Vi är från Folkpartiet beredda att positivt pröva denna typ av finansiering för både vägar och järnvägar.

I storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö har utbyggnaden av trafikens infrastruktur inte på något sätt hållit takten med befolkningsökningen. Det leder till betydande trafikstockningar i rusningstid med stora samhällsekonomiska förluster, förutom de betydande olägenheter detta självfallet utgör för de boende.

För Folkpartiet är det av såväl miljö- som transportekonomiska skäl en utgångspunkt för infrastrukturen att investeringar i spårbunden trafik är särskilt angelägna i landets mest tätbefolkade områden. Till detta kommer den så kallade getingmidjan i centrala Stockholm som utgör ett växande hinder för en fungerande järnvägstrafik både för Stockholmsregionen och för järnvägstrafiken till och från alla delar av landet – i söder, väster och norr.

I Västsverige utgör Göteborgs central en betydande så kallad flaskhals med sin säckkonstruktion. Den tågförbindelse som kallas Västlänken skulle underlätta tågtrafiken genom Göteborg väsentligt och skulle senare möjliggöra snabbtågförbindelser med Landvetters flygplats. Det skulle också innebära att vi kunde använda mer regionala tåg i hela Västsverige. När trängseln inom Göteborgs central och city minskar kan fler regionala tåg komma från Skara och Mariestad. Det är viktigt.

Vi välkomnar att regeringen i det så kallade Trollhättepaketet för väg- och tågförbindelser nu även talar om väg 45 som fyrfältsväg. I Folkpartiets tillväxtprogram för Västsverige, som presenterades i mars i år, fanns fyrfältsstandard som krav på E 6, E 20, riksväg 40 och 45 och en prioritering av riksväg 45. I dag måste den biltrafik som genereras från Landvetter och som ska åt annat håll, till exempel Alingsås, först in till Göteborg sedan tillbaka på E 20. En förbindelse mellan väg 40 och E 20 skulle lösa den knuten.

Vi anser liksom tidigare att regeringens, tillsammans med sina rödgröna samarbetspartiers, planer för en norrbottenabana saknar samhällsekonomisk grund. Det har även framhållits av Banverket i dess bedömning. Norrbottenabanan bör därför utgå ur investeringsplanerna för 2004–2015.

Inom planeringsramen för järnvägar frigörs därmed 3 miljarder kronor för denna period. Hela Norrbotniabanan skulle kräva investeringar i storleksordningen 20 miljarder kronor eller mer, varav merparten således skulle komma efter den aktuella planperioden.

Fru talman! Den svenska transportstrukturen bygger på en kombination av transporter på väg, järnväg, till sjöss och i luften. Trafiknätet måste därför utformas så att kraftfulla noder utvecklas där det blir möjligt att på ett trafikekonomiskt och miljömässigt effektivt sätt växla mellan olika trafikslag på väg, järnväg och till sjöss.

Den svenska sjöfarten har under en rad av år tidigare varit hotad av konkurrens från andra länder. Under senare år har situationen för näringen förbättrats. I och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en så kallad nettolösning har ett mycket viktigt steg tagits för sjöfarten.

Inom ramen för EU:s gemensamma sjöfartspolitik har införts tonnagebaserad skatteberäkning av sjöfarten. Detta har införts i de andra EU-länderna – bortsett från Österrike, som ingen bedriver, och Sverige som har varit mycket senfärdigt.

I Folkpartiets kommittémotion har vi framfört detta krav under flera år. Det är glädjande att regeringen nu äntligen har tillsatt en utredning om tonnageskatt, även om det har varit en senfärdig behandling.

Jag går nu över till att kommentera isbrytningen.

Kostnaden för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget. En normalvinter handlar det om 230 miljoner eller mer.

Från Folkpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna anser vi att kostnadsansvaret för isbrytning bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtaganden. Vi anser också att regeringen tillsammans med Finland och Estland så snart som möjligt bör verka för att undersöka möjligheten att utverka regionalpolitiskt stöd från EU. Det är viktigt för att vi ska kunna hålla sjöfarten och farlederna öppna på de viktiga lederna i Östersjön och Bottenviken.

Vad vore mer naturligt än att vi tillsammans med andra EU-länder, som Finland och Estland, försöker driva frågan?

Fru talman! Slutligen yrkar jag bifall till Folkpartiets reservation nr 2. Även jag vill tacka trafikutskottets kansli för ett mycket värdefullt arbete under året.

Till er alla: God jul.

Anf. 4 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Jag vill fortsätta med välgångs- och julönskningarna. Jag önskar god jul och tackar kanslipersonalen för det goda arbetet med den tunga behandling av utgiftsområde 22 som det ju är varje år.

Jag vill också yrka bifall till reservation 3.

Monica Green slog an tonen med den lilla käcka dagissången där färden kostar 50 öre. Det är lite svårt att lätta upp en så siffertyngd debatt som den vi befinner oss mitt inne i. Jag tycker att hon gjorde det väl. Genom huvudet drog dock att detta inte bara är en sagans verklighet. När jag var i Kina med socialutskottet för en del år sedan kostade färden bokstavligt talat 50 öre. Det finns ekonomiska system som styrs så stenhårt att staten håller i alla transportslag och produktionsslag och medborgarna hänvisas till att åka buss, dock för 50 öre.

Det kan hända att det finns någon i kammaren som tycker att detta vore en god ordning också för Sverige. Det tycker inte Kristdemokraterna. Vi tycker att kostnaderna ska göras synliga, att medborgarna ska veta vad det kostar och också bidra, såsom nu sker, inte bara via skattsedeln utan också till exempel när man köper bensin till bilen. Där synliggörs vad kostnaderna är, att det inte kostar bara 50 öre – detta sagt med anledning av Monica Greens lilla dagissatsning.

Kristdemokraternas föreslagna ram till budget för utgiftsområde 22 var 42 miljoner större än regeringens. Riksdagsmajoriteten av s, v och mp har ju redan beslutat, den 24 november, om ekonomiska ramar och då röstat ned vårt förslag, och därför kommer Kristdemokraterna inte att delta i det aktuella beslutet om anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22.

Vår politik när det gäller området kommunikationer har två utgångspunkter: Vi vill ha ett utvecklat välstånd, och vi vill ha miljöhänsyn. De två stora och viktiga frågorna ska kunna kombineras. En bra kommunikation är en förutsättning för att vårt land ska kunna utveckla välstånd och öka sysselsättning och tillväxt. För ett land som Sverige har transporterna särskilt stor betydelse eftersom vi inte direkt ligger centralt i Europa. Vi vet dock att transporterna belastar miljön och att ytterligare insatser måste göras för att minska utsläppen.

Den långsiktiga hållbarheten förutsätter att de mest miljövänliga alternativen ska utvecklas. Då behöver naturligtvis järnvägens och sjöfartens ställning stärkas, samtidigt som Kristdemokraterna också stämmer in i kravet på att fossila bränslen successivt ska fasas ut. Detta gäller då framför allt vägtrafiken.

Kristdemokraterna anser att investeringarna ska tidigareläggas och effektiviseras genom PPP-projekt, som Erling Bager alldeles nyss beskrev. Detta har inte regeringspartierna med Socialdemokraterna i spetsen velat gå till mötes. Vi tror att det är Vänstern som är politiskt blockerad på den här punkten och beklagar det djupt. Det skulle kunna ha inneburit att vi hade fått större trafiksäkerhet på vägarna med färre människor svårt skadade och dödade. Det är en väg som där den har prövats har visat sig framgångsrik och som skulle vara framgångsrik att pröva i ännu större skala.

För perioden 2004–2015 har riksdagen beslutat om en planeringsram för byggande och underhåll av vägar och järnvägar som innebär ökade anslag jämfört med inledningen av 2000-talet. Det välkomnar vi. Planer är dock inte detsamma som förverkligade projekt. Vi menar att det för Sveriges kommunikationer är avgörande att den senaste planperiodens successiva anslagsneddragningar inte upprepas en gång till.

Kristdemokraterna ställer sig bakom ökningen av den totala planeringsramen men bedömer att en oproportionerligt stort del av dessa resurser kommer att användas till de stora järnvägsprojekt vi hörde nämnas tidigare, som har lönsamhetskalkyler som lämnar mycket i övrigt att önska. Vi menar att en större del av resurserna behöver satsas på vägarna. Vägarna är och har under hela den period jag haft inblick i trafikutskottet och jobbat med dessa frågor varit under all kritik. Vägverket har inte ens kunnat börja minska den eftersläpning av vägunderhållet som i dag uppgår till uppskattningsvis 17 miljarder kronor. Det är beklagligt.

Vi skulle däremot vilja föreslå en ökad satsning på detta vägverk. För underhåll av och investeringar i vägar under perioden 2005–2007 vill Kristdemokraterna avsätta 1,7 miljarder mer i anslag än vad regeringen har föreslagit. Av detta reserverar vi 800 miljoner kronor till ett förbättrat vägunderhåll. För budgetåret 2005 innebär detta att anslaget till väghållning och statsbidrag skulle höjas med 400 miljoner kronor. Vi anser också att anslagsposten för drift och byggande av enskilda vägar bör öka med 10 %, vilket innebär en medelshöjning med ungefär 66 miljoner kronor. Sammanlagt blir det alltså 729 miljoner kronor för år 2005.

Vi vill också föreslå att ett program läggs fast för investeringar med alternativ finansiering. Det skulle innebära att en rad angelägna väg- och järnvägsbyggen kunde starta snabbare och tidigare. Som nämnts är det framför allt PPP-lösningarna vi vill utnyttja där.

På järnvägsområdet vill vi ha en effektivare järnvägssatsning. För år 2005 räknar vi i vårt förslag med att anslaget för banhållning och sektorsuppgifter på järnvägsområdet skulle kunna reduceras med 300 miljoner kronor genom just effektivisering.

Vi vill utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur. Därför vill vi under perioden 2004–2015 avsätta medel för Sjöfartsverkets annars avgiftsfinansierade investeringar i farleder. För åren 2006 och 2007 anser vi att 100 miljoner kronor bör avsättas i ett nytt anslag för detta ändamål.

Vi vill också trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet. Det skulle vara oerhört viktigt att komma till skott, att det avsätts medel och att man antingen planerar vidare för Bromma eller ser till att Brommas funktion på ett fullvärdigt sätt kan skötas av en annan likvärdig flygplats i Storstockholms närhet.

Vi har noggrant prövat möjligheten att genom en effektivisering av verksamheten spara på administrationsanslaget. Vår bedömning är att det för budgetåret 2005 är möjligt att uppnå en besparing på sammanlagt 58 miljoner kronor vad gäller administrationsanslaget på utgiftsområde 22. Vi pekar särskilt ut anslagen till Banverket, Rikstrafiken, SIKA och Post- och telestyrelsen samt anslagen till VTI och informationstekniken.

Fru talman! Jag vill också säga några ord om reservation 3.

Vi kristdemokrater står bakom det övergripande transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela vårt land. Vi menar dock att den socialdemokratiska regeringen, stödd av v och mp, fokuserar alltför mycket på att lägga resurser på långsiktigt hållbara transportsystem, hur viktigt detta än är. Vi menar att det måste råda en balans mellan effektivisering och långsiktigt hållbar transportförsörjning så att man inte slår undan fötterna för effektiviseringen.

Vår analys pekar på att detta till betydande del hänger samman med att investeringar i och underhåll av vägar får stå tillbaka för de stora järnvägsprojekten, vilka som jag nämnde tidigare har otillräckliga och bristande lönsamhetskalkyler.

Regeringen är ytterst ansvarig för att de mål som riksdagen beslutat om närmare utformas på ett sådant sätt att de kan följas upp. Genom uppställande av otillräckligt utformade mål som prioriteringskriterium har

regeringen allvarligt brustit i sin styrning av länens infrastrukturplanering.

Kristdemokraterna föreslår att de transportpolitiska delmålen ska utformas på ett sådant sätt att det är möjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål. Så sker inte nu, men det skulle kunna göras.

Jag vill också instämma i den plädering som alldeles nyss skedde om Europavägsklassning av riksväg 45, som vi kristdemokrater kommer att stödja i voteringen.

Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Jag vill också börja med att i den här debatten tacka kansliet för att ni gör ett arbete som alla partier är mycket nöjda med. Vi har inget övrigt att önska när det gäller ert sätt att underlätta för oss att utföra vårt arbete i riksdagen.

Den här debatten utgår från ett budgetbetänkande och den handlar om utgifterna för nästa år. Men jag skulle ändå vilja ta tillfället i akt att reflektera något över målet för transportpolitiken, långsiktigt hållbar transportförsörjning som är samhällsekonomiskt effektiv. Vi har inga reservationer till det här betänkandet från Vänsterpartiets sida, men vi har ett särskilt yttrande som jag ska beröra sedan. Och vi yrkar bifall till förslaget i dess helhet.

Vad menar man med långsiktigt hållbart? Jag tror att folk i allmänhet tänker att det är ekologi och miljö som ligger bakom begreppet långsiktig hållbarhet. Ja, det var ju den ursprungliga innebörden när begreppet myntades i Brundtlandkommissionens rapport 1988.

Men jag tror att det senaste halvåret har gett begreppet långsiktig hållbarhet en ny dimension. För ungefär ett år sedan kostade ett fat olja 25 dollar. Nu pendlar priset runt 50 dollar, det vill säga det dubbla. Läser man ekonomisidorna i tidningarna kan man notera att oljepriset tenderar att hota tillväxten och BNP:n i många länder, till och med i världsekonomin som helhet.

Det här tycker jag lite grann stämmer till eftertanke när vi nu planerar för hur vi ska använda skattebetalarnas pengar till att investera och satsa på olika transportsystem. Det gäller att sätta de som är fossilbränsleburna, det vill säga 100 % av flyget och 98 % av vägtrafiken, i relation till dem som klarar sig utan fossila bränslen. Jag återkommer till det här lite senare.

Någon av de föregående talarna konstaterade att det är en dålig måluppfyllelse för de delmål vi har. Ja, det är rätt dålig måluppfyllelse, kanske allra sämst när det gäller miljö- och trafiksäkerhet. Då är frågan om alternativet i den här debatten, som man finner om man läser reservationerna, skulle underlätta för oss att uppfylla de transportpolitiska målen. Vore det bättre om den borgerliga alliansen styrde? Kan man i deras politik finna att det är lättare att nå de transportpolitiska målen? Inte med bästa vilja i världen tror jag att man kan hitta detta. Det vore tvärtom en större satsning på ohållbara transportslag i förhållande till de hållbara.

Elizabeth Nyström konstaterade i talarstolen före mig att 90 % av trafiken sker på våra vägar och att det är där man ska satsa. Om det vore riksdagens uppgift att vidmakthålla det ohållbara hade hon rätt. Men vi

har ju sett i det rödgröna regeringssamarbetet att vårt uppdrag är att underlätta omställningen av transportsystemet och göra det långsiktigt hållbart. Därav kommer att man har ändrat relationen mellan väginvesteringar och järnvägsinvesteringar till ett till två. År 1998 var det alltså ett till järnväg och två till väg. I den senaste investeringsplanen som vi har fastställt här i riksdagen är det det motsatta som är fallet.

Men infrastrukturen blir inte långsiktigt hållbar för att man har en vacker järnväg att titta på. Det är det som det finns anledning att fundera över nu när vi håller på och tar fram en transportpolitisk proposition som ska behandlas i riksdagen nästa år. Då ska vi diskutera hur vi gör sammantaget för att åstadkomma det vi vill och uppfylla de delmål vi har satt upp inom transportpolitiken.

Därefter vill jag komma till det särskilda yttrande som har lämnats från Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Av de pengar som används av staten inom vårt område går 97 % till infrastrukturen, till vägarna och järnvägarna, både till investeringar och till underhåll. Bara 3 % går till resten, det vill säga till att bedriva trafiken, att satsa på trafiksäkerhet som inte har med investeringar att göra, till forskning, ja, till allting som inte är investeringar och underhåll av infrastrukturen.

Det här hävdar jag är intimt förknippat med att det är det mest manliga politikområdet näst försvarspolitiken. Män i allmänhet är mer involverade och känslomässigt befriendade med såväl själva tunnlarna och motorvägarna som med fordonen än vad vi kvinnor är genomsnittligt sett. Gå in i vilken Pressbyråkiosk som helst och titta på hur det står till med de tidningar och tidskrifter som på något sätt berör vårt politikområde. Jag letar och letar men hittar ingenting om tågtrafik, trafiksäkerhet eller miljöanpassning av transporter. Det kanske är för smalt, även om merparten av oss är beroende av kollektivtrafiken för vår transportförsörjning.

Däremot hittar jag en mängd tidningar som handlar om fordon, framför allt personbilar, och som väldigt mycket vänder sig till intressen som jag inte tror i första hand är av feminint slag. Det här är kanske en av förklaringarna till att vi enligt min mening har så skev fördelning mellan själva infrastrukturen och transporterna.

Rikstrafiken handlar det särskilda yttrandet om. I den senaste budgetuppgörelsen fick vi från Miljöpartiet och Vänsterpartiet igenom att 30 miljoner ytterligare skulle tillföras för trafikupphandling av kollektivtrafik. Att det blir så kommer vi så gott vi kan att bevaka i regleringsbrevet. Annars finns det inte förutsättningar för de olika länstrafikbolagen att ge ens den nuvarande kollektivtrafiken som medborgarna använder sig av och förväntar sig få i framtiden. Då kommer Tåg i Bergslagen, Bohusbanan, Uven och många andra projekt att antingen minska eller helt ta bort det tågtrafikutbud som finns. Det är fullständigt stick i stäv mot planerna för långsiktigt hållbar utveckling.

Det som i stället har blivit Rikstrafikens uppgift, utan extra anslag, är att försörja ett antal orter med flygtrafik. Visst finns det flygtrafik som är regionalpolitiskt motiverad, men att den ska få bli en gökunge och knuffa ut tågtrafik är inte rimligt i förhållande till de riksdagsbeslut vi har om trafikpolitikens inriktning.

Jag tänkte också säga något om trafiksäkerhet. Förvisso debatterade vi den så sent som för en vecka sedan, men jag skulle ändå vilja beröra

den. Kanske lite inspirerad av Monica Green, som försöker göra den här debatten lite trevligare, tänkte jag använda mig av lyrik snarare än torra siffror. Det är tre strofer ur en diktsamling som heter Ursinnesvägar av en person som heter Gert Glentow. Han skriver så här:

Inte väljer vägarna några offer  
eller bödlar? Inbjuder bara: Skynda  
på nu! Minska avståndet! Längre borta  
väntar ett möte.

Dagens högmod sjunger i motor, däck och  
asfalt. Kraften. Samtidigt vidmakthålles  
en arkaisk närvaro. Nyckelretning?  
Kränkningar, byte.

De som äger saktmodet äger inte  
vägen. Brist på tålamod äger ofta  
de av farten dårade, sällan brist på  
modet att döda.

Vi kanske återkommer till trafiksäkerheten på annat sätt senare.

Jag tänkte också säga någonting om det transportpolitiska målet Transportkvalitet. Enligt vad jag har förstått av de borgerliga partierna är man mycket missnöjd med underhållet av våra vägar. Jag kan hålla med om att särskilt när det gäller grusvägarna i skogsbygderna finns det allvarliga hinder som medborgarna har meddelat oss i trafikutskottet och som vi ska ta på största allvar. Därför avsattes 17 miljarder öronmärkta för underhåll av vägarna i skogsregionerna.

Men frågan är vad man ska göra om man finner att det är problem med kvaliteten. Ska man inte fundera på vad det är som gör att vägarna så snabbt körs sönder. Vad är det som gör att det inte bara är ytan som behöver förnyas utan hela väggroppen? Jo, det är det faktum att så stor del av godstransporterna framförs på väg, att vi inte har hittat en smart mix mellan vägar, järnvägar och sjöfart. Det är också anledningen till att vi inte klarar klimatmålen. Vägtrafiken har ökat för mycket, särskilt den tunga trafiken.

Skulle man till exempel EU-harmonisera maxvikten på lastbilar – det är såvitt jag vet det enda område där Vänsterpartiet aktivt kräver EU-anpassning – till max 40 ton i stället för 60 ton, skulle också många av problemen med att grusvägsnätet körs sönder i tjällossningstider försvinna.

Jag vill apropå underhållsberget erinra om att vi hade en offentlig utfrågning. Jag vill be Elizabeth Nyström att titta i protokollet igen. Du brukar, såvitt jag vet, ha sakligt underbyggda argument. Men du pratade i dag om underhållsberget, och du bör titta på vad forskarna sade om det. Finns det belagt någonstans? Har Väg- och transportforskningsinstitutet i sin granskning funnit att det finns någon dokumentation för att vi har ett underhållsberg? Nej, det finns inte. Det fanns tidigare fruktansvärt vidlyftiga planer utan täckning. Nu är de neddragna, och då kallas mellan-skillnaden för underhållsberg. Men sakligt sett konstaterar Vägverket att den tekniska kvaliteten på vägarna inte är sämre nu än tidigare, och klagomålen har faktiskt minskat i omfattning.

Vart tar transportkvaliteten vägen när det gäller kollektivtrafiken? De som reser där har också intresse av att tågen kommer i tid, att man kan

lita på att tåget plötsligt inte är inställt för att SJ av lönsamhetsskäl har hyrt ut sina tågsätt i stället för att använda dem i den svenska trafiken eller att motsvarande har skett i regionaltrafiken. Där har vi en hel del brister vi borde hämta in. Då måste man tulla på relationen mellan 97 % och 3 %. Det är en sak vi kan återkomma till i den transportpolitiska propositionen.

Vi har alla inom trafikutskottet ett stort intresse av att det hela ska bli så bra som möjligt inom de områden som engagerar oss, men som riksdagsledamöter har vi också ett ansvar för att inte vi gör det på ett slösaktigt sätt så att vi på det viset inte klarar av att ha en långsiktigt hållbar ekonomi för landet som helhet. Vi ska fortsätta att ha en offentlig sektor och ett välfärdssystem som är rimligt att ha i ett anständigt samhälle. Därför finns det anledning att så småningom pruta på några av projekten inom investeringsplanen, de som har lägst samhällsekonomisk lönsamhet på både väg- och järnvägssidan. Då finns det anledning att igen nagelfara såväl ett antal motorvägar som tunneln under Hallandsås och Norrbotniabanan. Vi lär återkomma till dem under kommande år.

Anf. 6 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith är känd för att våga tycka till och säga vad hon tycker, även om en och annan partiledare kanske inte är så glad ibland. Jag vill just ta upp frågan om järnvägar. Folkpartiet och Vänsterpartiet har samma anslag för järnvägen.

Norrbotniabanan nämndes av Karin Svensson Smith i slutet av hennes anförande. Karin är också känd för ett stort miljöengagemang. Var sker största miljönyttan? Folkpartiet tycker att investeringar i spårbunden trafik är särskilt angelägna i landets mest tätbefolkade regioner. Tycker Karin Svensson Smith att största miljönyttan uppnås när man bygger Norrbotniabanan, som förmodligen kommer att sluta en bit över 20 miljarder, eller ska det ske genom att man förbättrar trafiken mellan Stockholm och Uppsala, som har svårigheter att fungera, eller i Göteborgsregionen? Var anser Karin Svensson Smith att den största miljönyttan uppnås i landet med en så stor investering?

Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Båda utsagorna från Erling Bager beträffande mitt förhållningssätt till politiken stämmer.

Den ingång vi hade i förhandlingarna om såväl vägar som järnvägar var att vi prioriterade de investeringar som sammantaget gav störst trafiknytta i förhållande till de transportpolitiska målen. Vi har av det skälet aktivt försvarat att man höjer Banverkets anslag.

Men i de investeringar vi tyckte borde finnas inom den ramen fanns inte vare sig tunneln genom Hallandsås eller Norrbotniabanan med. Vi hade föredragit att få plats med hela investeringen mellan Göteborg och Borås. Vi hade föredragit att man skulle investera i Nyköpingslänken därför att vi vet att investeringar där skulle ge många fler tågresenärer. Oavsett om det gäller gods- eller persontrafik borde Banverket få anslag till det som ger mest trafik för pengarna.

Jag tror också att Erling Bager är varse att om ni inte får 50 % av rösterna efter nästa val – vilket man på goda grunder kan anta inte blir fallet – måste ni tillsammans med andra komma överens om den politik som



ska genomföras inom den borgerliga alliansen, om olyckan skulle vara framme.

Detsamma gäller oss. Vi har tillsammans med regeringen och Miljöpartiet hittat en mix som vi alla står för utåt. Det innebär att man får igenom någonting, men det innebär också att man inte får igenom någonting. I förhandlingarna får man ha en viss respekt för att väljarnas fördelning av röster mellan oss ger utslag i den sammantagna kompromissen.

Anf. 8 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Det är glädjande att den trafikpolitiska talesmannen för Vänsterpartiet ger ett klart besked om vad hon tycker om miljönyttan av Norrbotniabanan. Jag fattar det så att Vänsterpartiet inte är bundet fullt ut för att bygga Norrbotniabanan under den här perioden. Vi har ett val, som Karin berättade om, och det kan bli konstellationer i riksdagen som prioriterar om och prioriterar järnvägen där den gör störst samhällsnytta. Det vore glädjande om så blev fallet. Jag känner optimism inför nästa val och att det ändå skulle kunna bli en utgång som innebär att vi satsar varje krona i järnvägen där de gör störst nytta.

Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Nu hävdar jag att det ansvar medborgarna förväntar sig av riksdagen är trafikutfallet. De röstar inte på det ena eller det andra partiet för att det ska komma en särskild motorväg eller järnväg till stånd utan de frågar efter trafiken. Det är därför Ulrica Messing gång på gång får besvara frågor i interpellationer om varför SJ glesar ut trafiken och om varför Rikstrafiken inte kan fortsätta att underhålla trafiken till exempel på Bohusbanan.

Jag tror att vi i framtiden, redan inom denna mandatperiod, kommer att få göra en omfördelning mellan investeringar och trafik för att kunna upprätthålla tågtrafiken och kollektivtrafiken på ett bra sätt. Det hör till saken att Banverket redan nu funderar på om det går att investera om det inte finns någon operatör som ska trafikera spåret. Den frågan är berättigad. Mig veterligen finns det ingen operatör som har sagt sig vara villig att trafikera Norrbotniabanan utan ett kraftigt statligt stöd. Det manar till eftertanke, och det borde ingå i kalkylen inte bara för investeringen om man samtidigt ska ta ansvar för hur trafiken bedrivs.

Det här får vi återkomma till när den transportpolitiska propositionen kommer till stånd. Tills vidare gäller den investeringsmix som riksdagen har beslutat, det vill säga att Norrbotniabanan finns inskriven i 121-punktsprogrammet. Det är underlaget för de tre partiernas samarbete, och det står jag för tills vidare.

Anf. 10 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Man får ha respekt för att Karin Svensson Smith företräder ett feministiskt parti. Även om man blir lite trött är det tvunget att någon gång syna de feministiska glasögonen i sömmarna och se hur världen utfaller genom dessa.

De borgerliga partierna har också kvinnor. Över hälften av våra väljare är kvinnor. Många av våra företrädare i riksdag, regering, EU-parlament och kommuner är kvinnor. Att då lägga beslag på det kvinnliga perspektivet är vansinnigt. Att påstå att tåg skulle vara feminina medan

bilar är maskulina är ett förakt mot kvinnor som väljer att köra bil. Det är ett förakt mot trebarnsmamman Inger som varje dag i Lund, där Karin Svensson Smith bor, kör sina barn till skolan, eller läkaren Kristina som har bakjour och åker upp till lasaretsblocket i hast i sin bil för att vara med på en operation, eller ambulansföraren Eva som kör in patienten som Kristina ska operera, eller tusentals andra kvinnor för vilka bilen är absolut oundgänglig – i färdtjänst, till semestern, till arbetet, för familjen, för vänner och så vidare.

Jag tycker milt sagt att Karin Svensson Smiths feministiska glasögon saknar trovärdighet.

Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet har verkligen inte alls för avsikt att ha monopol på det feministiska perspektivet. Jag är väldigt glad över att Kristdemokraterna ger sig in i debatten och tar på sig dessa glasögon. Men det verkar som att du har lite suddiga glasögon, Tuve. Jag skulle vilja hjälpa till att göra dig lite mer klarsynt.

När det gäller affärsresenärer kan man jämföra flyg eller tåg, eftersom det är det relevanta om man ska åka lite längre. Granska könsfördelningen på dem ute på landsbygden som tar affärsflyget på måndagarna eller vilken dag som helst och ska åka till Stockholm för att sköta sina förrättningar! Det är ett mycket manligt transportmedel.

Det enda transportmedel som med sanning kan sägas vara jämställt när det gäller affärsresenärer är tåget. Där är det faktiskt fler kvinnor än män som åker på någon annans bekostnad. Det är det enda transportmedel som kan ståta med detta.

Det finns också en intressant könsskillnad i fråga om de privata resorna. Bakom statistiken över nybilsförsäljningen finns det en ökande andel billösa hushåll. Där är kvinnorna totalt dominerande. Två tredjedelar av de billösa hushållen utgörs av kvinnor. För dem finns inte bilen som ett alternativ. De är beroende av att kollektivtrafiken fungerar. Det är avgörande för deras tillgänglighet till transportsektorn, som ju är ett viktigt mål för oss.

Män kan i regel ta ut bilen ur garaget om tåget är inställt eller om det finns någon annat problem, men den valfriheten har inte de ensamstående mammorna som av ekonomiska eller andra skäl inte har någon bil. Om vi känner ansvar för deras tillgång till transportsystemet måste vi ha en säker och bra kollektivtrafikförsörjning.

Anf. 12 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Självklart respekterar jag det val av perspektiv som Karin Svensson gör. Det är alltså ensamstående billösa kvinnor som Karin Svensson ser genom de glasögon som hon tar på sig. Det får man ha respekt för, men kalla inte mina glasögon suddiga när jag påpekar att gruppen kvinnor består av många fler än ensamstående billösa kvinnor.

Kvinnor använder bil framför allt ur ett praktiskt perspektiv. Det är sannolikt att män läser fordonstidningar i större utsträckning. Men titta på våra vägar! Är de dominerade av veteranbilar – ett mycket markant manligt intresse? Det är irrelevant. Hela veteranbilsbranschen är ett litet perifert intresse – nog så viktigt för dem som sysselsätter sig med detta – men knappast någonting att göra en kvinnosak av.

Fru talman! Jag menar att man möjligen kan säga att båtar är kvinnor. Men man kan definitivt inte säga att tåg är det.

Prot. 2004/05:42  
2 december

Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag avstår från att säga någonting om könet på båtar. Där är jag inte tillräckligt insatt i könsbestämningen.

När det gäller biltrafik kör män i genomsnitt dubbelt så mycket som kvinnor. Kvinnor är i regel passagerare, om man turas om att sitta vid ratten. Det ger ju återspeglningar på olika sätt.

Jag har inte forskningsbelägg för allt som jag påstår, men det rör sig om ett mer praktiskt förhållningssätt. I vårt avlånga land där kollektivtrafiken inte når överallt geografiskt och inte vid alla tider på dygnet kör man ju bil. Det som skiljer kvinnor från män är att kvinnor använder det som ett effektivt transportmedel, och de har väldigt stor respekt för både trafiksäkerhet och trafikens miljökonsekvenser. Det är belagt. Kvinnor är beredda att betala mer om de vet att det minskar klimatförändringarna. Kvinnor är beredda att köra sakta om de vet att risken för att köra ihjäl någon annan minskar.

Män har ett mer känslomässigt förhållande till trafiken, enligt vad jag kan utläsa ur dessa motortidningar. Jag tycker att de många gånger inte vädjar direkt till de transportpolitiska målen med sin argumentering om varför man ska köpa den ena eller andra bilen. Men det är möjligt att jag inte är tillräckligt skarp. Jag kan ha missat någonting när jag har läst dessa motortidningar.

Anf. 14 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Ja, Karin Svensson Smith, det enda jag kan säga är trans. Du säger att kvinnor väljer att köra långsamt och att tänka på miljön. Jag tycker att du ska säga ”vissa kvinnor”. Då kanske du hamnar rätt.

Jag hade inte tänkt att begära replik, men du berättade om att du hade gått in i en kiosk. Fordonstidningar läses nog mest av män. Jag läser många motortidningar, men det är av rent egoistiskt intresse.

Karin Svensson Smith måste ju förstå att det är marknaden som styr det här. Finns det tidningar som intresserar kvinnor så köper de säkert dem.

När det gäller underhållsberget har Vägverket vid ett flertal tillfällen – det är inte första gången som detta är uppe i debatten – talat om för oss att underhållsberget uppgår till 17 miljarder kronor i dag.

Jag vet inte om det är några som ringer till dig om de dåliga vägarna, men till mig ringer man väldigt mycket från Dalsland, Värmland och över huvud taget från Sveriges inland. Och jag vill fråga dig: Vill du verkligen påstå att det inte finns ett underhållsberg? Du kan ju fråga människorna, men jag förstår att du ser inte det när du sitter på tåget.

Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag börjar med jämställdheten. Jag pratar om kvinnor och män i genomsnitt. Visst finns det kvinnor som kör för fort, men jag tror att de utgör enbart 2 % av dem som är fällda för de riktigt grova hastighetsöverträdelserna. Visst finns det en systematisk skillnad både i attityder och i körbeteende när man väl befinner sig bakom ratten.

Det är också belagt att kvinnor i genomsnitt värderar miljöargumenten högre. Sedan finns det givetvis avvikelser åt båda håll.

När det gäller underhållet undrar jag om Elizabeth Nyström har tagit till sig vad Statens institut för kommunikationsanalys och VTI har sagt om Vägverkets användning av begreppet underhållsberg. Vi har ju statliga trafikverk, men vi har också sådana som granskar Vägverket, Banverket och de andra trafikverken. Deras sanningar måste genomlysas för att vi ska kunna använda skattebetalarnas pengar på bästa sätt.

Dessa granskare hävdar att det inte finns belägg för att det finns ett underhållsberg. Däremot finns det dåligt belagda vägar som har skadats för mycket. Vi kan göra någonting för att förebygga skadorna. Vi ska inte försöka att få större anslag så att vi kan fylla alla groparna, ens om vi använde pengar att fylla dem med. Vi ska se till att groparna inte uppkommer, att inte jättetunga överlastade lastbilar kör sönder vägarna när de är som skörast.

Det här är en avgränsning mellan politik och marknad. Marknadskrafterna – bilindustrin – vill förstås att vi ska köpa och sälja så många bilar som möjligt. Vår uppgift inom politiken är att se till att trafiken klarar miljömålen, trafiksäkerhetsmålen och de andra målen. Då måste vi våga kritisera marknaden, även om det kanske gör ont hos vissa partier.

Anf. 16 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! I vårt land där vi har två bilfabrikanter hoppas jag verkligen att vi ser till att stimulera marknaden så att de får sälja mer.

När det gäller underhållsberget tror jag att trafikskottet borde göra en resa ut i landet för att se hur underhållet är på vägarna. Då får även Karin Svensson Smith se på detta.

90 % av dem som färdas med kollektivtrafik färdas på vägarna. Då måste vi se till att vi har bra, trafiksäkra vägar.

Avslutningsvis: Du talade förut om de billösa ensamstående kvinnorna. Ja, naturligtvis beror det på den ekonomiska politik som ni bedriver tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Anf. 17 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det där sista har jag lite svårt att ta till mig. Bilkörning är inte främst beroende av kön, utan det är beroende av inkomst. Finns det något som utmärker den rödgröna alliansen jämfört med den borgerliga dito är det att vi vill ändra skatter och välfärdssystem för att lyfta fram de som har lägst inkomster i det här samhället. Det är de som i dag av ekonomiska skäl avstår från att äga och köra bil. Detta förekommer inte i första hand bland höginkomsttagarna. Sedan finns det en könsvariation som hänger ihop med det hela.

Jag vill ändå passa på tillfället att säga att detta med marknad kan vara bra på vissa sätt. Men jag blev rätt så påverkad av att näringslivets representant i Banverkets styrelse har ställt en fråga om inte detta med konkurrensutsättning och upphandling av underhållet egentligen har gått lite väl långt.

Har det inte faktiskt blivit för lite underhåll utfört därför att administrationskostnader och annat gör att så mycket pengar försvinner på vägen utan att det blir något underhåll? Det är en följd av att man för lite litet på politiken och dess möjligheter att kontrollera arbetet och för mycket

Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Jag vill börja mitt debattinlägg med att anknyta till det som tidningarna är fyllda av i dessa dagar. Svarta rubriker berättar om ytterligare tragiska olyckor med skolbussar och barn inblandade. Fyra allvarliga olyckor med tre dödade barn har skett på bara några dagar den senaste veckan. Den senaste olyckan inträffade i går. En elvaårig flicka i Aspeboda utanför Falun kördes ihjäl i samband med en olycka i anslutning till att hon steg av bussen.

Det här visar dessvärre att vi har väldigt mycket kvar att göra för att förbättra trafiksäkerheten i vårt land, trots att vi hade en intensiv trafiksäkerhetsdebatt i förra veckan där vi försökte förbättra läget. Att 30 kilometer i timmen vid skolor och busshållplatser ska bli obligatoriskt kräver nu Svenska Kommunförbundet.

Vi kanske ska överväga det system man tillämpar i USA, där alla de gula skolbussarna – de är alltid gula tydligen – har en utfällbar stoppskylt i bakrutan. När bussen stannar fälls skylten ut, bakljusen blinkar och alla bilar tvingas stanna. Vi måste helt enkelt överväga hårdare åtgärder för att få stopp på trafikdöden, särskilt den tragiska trafikdöden med anknytning till våra skolbussar och skolbarn.

Det var tur, fru talman, att det var några talare efter Karin Svensson Smiths inlägg och innan jag fick komma upp i talarstolen, därför att jag tycker att Karin Svensson Smith är ohyggligt fräck i sin debatteknik när hon buntar ihop alla partier i alliansen och säger: Det ni vill göra är att satsa på ohållbara transportslag.

Visserligen har Karin Svensson Smith sin hemvist i Lund där kollektivtrafiken är väl utbyggd och det är lätt att ta sig fram. Men för alla de människor runtom i landet som inte har några alternativ, som är beroende av hyggligt bra vägar och bilen, är det en väldig utmaning att säga på det sättet. Vi måste faktiskt ha många olika alternativa möjligheter om det här landet ska fungera i sin helhet och inte bara storstäderna.

Dessutom är det lite frestande att fråga Karin Svensson Smith och Vänsterpartiet men också Miljöpartiet: Vad håller ni på med när regeringen röstar ned Rikstrafiken och därmed kollektivtrafiken, lägger på dem mer uppgifter men samtidigt inte ger dem tillräckligt med pengar för att klara detta? Det är ju ett slag mot kollektivtrafiken. Centerpartiet är faktiskt det enda parti i det här budgetsammanhanget som har mera pengar, 100 miljoner kronor, till Rikstrafiken för att klara just detta.

Jag håller med Karin Svensson Smith om att vi måste ha en bra kollektivtrafik. Kan vi få den bättre, kan vi få ett bättre utfall på snart sagt alla de transportpolitiska målen. Miljön, tillgängligheten, transportkvaliteten, trafiksäkerheten, den regionala utvecklingen och inte minst jämställdhetsmålet är starkt kopplade till en bra kollektivtrafik. Hur kommer det sig då att Vänsterpartiet röstar ned kollektivtrafiken genom att vara så här njugg mot Rikstrafiken och dessutom lägger på mer avgifter och kostnader på bränslet?

Senast såg jag att Svenska lokaltrafikföreningens vd Märta-Lena Schwaiger var väldigt bekymrad över möjligheten att upprätthålla en fullgod kollektivtrafik runtom i landet med hänsyn till den kostnadsut-

veckling som också kollektivtrafiken drabbas av och som Karin Svensson Smith och hennes parti medverkar till.

Fru talman! Centerpartiet anser att det är glädjande att regeringen och dess samarbetspartier äntligen vill ta tag i de stora infrastrukturproblemen som funnits alltför länge. Regeringen förefaller äntligen ha förstått vikten av att åtgärda de så kallade flaskhalsarna som finns inom både väg- och järnvägssektorn, sträckor som är i akut behov av upprustning eller nybyggnationer.

Det här, fru talman, var ett citat från Centerpartiets motion i våras. Då var vi väldigt positiva när vi recenserade regeringens satsning på den långsiktiga infrastrukturplanen fram till 2015. Det finns anledning att erinra om att vi från oppositionen inte alltid bara kritiserar och ifrågasätter. Vi var faktiskt väldigt berömmade från Centerpartiets sida i våras. I och för sig varnade vi i vår motion för att det inte var alldeles säkert att regeringen skulle orka med de utlovade satsningarna eftersom det fattades 66 miljarder kronor. Också regeringen själv varnade för att den nödvändiga höjningen av anslagen för att uppnå de planeringsramar som angavs kanske inte kunde klaras beroende på det statsfinansiella läget.

I Centerpartiets budgetmotion har vi anvisat 250 miljoner kronor mer än regeringen för år 2005, men inte heller det räcker naturligtvis för att klara alla de åtaganden som vi skulle önska att vi skulle klara.

Nu är vi alltså i december 2004, i slutet på det första året av denna långa planperiod, och tvingas dessvärre konstatera att planer och löften är en sak, men att det som verkligen blir genomfört är någonting helt annat. Nu blev det en 2-miljardersbrandkårsutryckning från regeringen för att försöka rädda bilindustrin i Trollhättan. Det var det som fällde en rad andra planer för några veckor sedan. För att finansiera krispaketet har nära 2 miljarder kronor tagits från 15 andra infrastrukturprojekt som har strukits eller flyttats fram. Det är naturligtvis en alldeles uppochnedvänd politik. Det drabbar viktiga sträckor på E 4, E 12, E 14, E 22, riksväg 26 och riksväg 50.

Satsningen på infrastruktur runt Trollhättan motiveras med syftet att ge bilindustrin i området bättre förutsättningar, och det är väldigt begripeligt. Men jag förstår inte regeringens förkärlek för snabba omkastningar i de planer som redan satts upp och som har fastställts. Dessvärre är detta bara en bekräftelse på ett mönster som kunnat iaktas också i tidigare infrastrukturplaner som med facit i hand bara blivit fullföljda till ungefär hälften. Det är ett handlingsmönster som naturligtvis undergräver tilltron till långsiktigheten, tilltron till logiken och tilltron till hållfastheten i de statliga infrastrukturplanerna.

Näringsliv, regioner, kommuner och medborgare gör upp planer utifrån de förutsättningar som regering och riksdag beslutar om. När regeringen med inget varsel alls ändrar på planerna betyder det att man rycker undan förutsättningarna för alla dem som lokalt och regionalt utgått från att de beslutade planerna ska förverkligas.

Fru talman! Vi som var med på den sammankomst som ordnades i förra veckan av Svenskt flyg här i Stockholm fick lyssna till en svidande vidräkning med det planeringssystem och de modeller som vi har inom transportpolitiken och transportområdet. Även om det gick att invända mot delar av beskrivningen låg det också en hel del sanning i många av

de brister som påpekades, bland annat hur lättsinnigt vi tar på de samhällsekonomiska beräkningar som görs innan olika projekt beslutas.

Därutöver har vi projekt som på underliga vägar smygs fram helt utanför all demokratisk kontroll. Ett sådant projekt som förefaller vara på gång igen är den så kallade Österleden runt Stockholm på den östra sidan. Den har varit på tal ett antal gånger tidigare men har dömts ut på samhällsekonomiska grunder men också på grund av den miljöskada som skulle bli följden, inte minst för nationalstadsparken här i staden. Ändå kunde vi för en månad sedan se hur Vägverket kallade till ett informationsmöte, och en förstudie är på gång. Starka lobbypåtryckningar har uppenbarligen fått Vägverket att damma av det här projektet igen i strid med allt vad officiella planer heter och i strid med vad också Stockholmsberedningen har sagt i sitt arbete.

Jag skulle gärna vilja fråga Karin Svensson Smith, Miljöpartiet och Socialdemokraterna hur ni ser på det här sättet att jobba, att man smyger fram projekt som egentligen är utdömda samhällsekonomiskt men där starka lobbygrupper verkar och där Vägverket böjer sig och sätter i gång ett arbete som så småningom möjligen kan ge resultat. Är det rimligt att göra på det här sättet och kanske kasta ännu mera grus i den planeringsmodell som vi redan har kritiserat för att man inte följer?

Fru talman! Elizabeth Nyström citerade vad Svenska Dagbladet i dag skrev om undermåliga vägar i södra Sverige. Det är lätt att instämma i att det finns alltför många dåliga vägar runtom i landet. Det har vi i Centerpartiet gjort ofta, och vi har också anvisat mera pengar för att rusta upp vägnätet. Sedan kan man diskutera om det är 17 miljarder, 15 miljarder eller hur mycket som är eftersatt underhåll.

Jag har hittat en intressant text, inte i "Svenskan" utan i Dagens Nyheter i dag. Det var på ledarsidan som Peter Wolodarski kritiserade transportmodellen och skrev att miljarderna rullar in i mörkret. Det handlade om hur förälskade vi är i tunnlar i det här landet och hur vi okritiskt pytsar in ett antal miljarder i dem. Det är Hallandsåsen, Södra länken och andra tunnlar. När Dagens Nyheter skriver på ledarplats att miljarderna rullar in i mörkret ligger det dessvärre en hel del sanning i det. Det är dessvärre ofta illa underbyggda projekt som börjar ticka pengar och som vi sedan känner oss bundna till. Hallandsåsen är kanske det mest skrämmande exemplet, där slutnotan blir något helt annat än vad det var tänkt från början.

Jag utgår från att vi inom trafikutskottet kan fortsätta vårt viktiga arbete med utvärdering och uppföljning och därmed successivt skapa bättre förutsättningar för att inte göra om dyrbara misstag av olika slag. Men jag medger gärna att även jag ibland misströstar när jag ser hur mycket maktpolitik i stället för sakunderlag och logik som ligger bakom inte bara stora infrastrukturbeslut utan också ställningstaganden inom försvaret, för att ta ett alldeles aktuellt exempel som möjligen är mycket värre än misstagen inom trafikområdet.

Dagens infrastrukturensituation kräver enligt Centerpartiets uppfattning kraftfulla åtgärder för ett långsiktigt bättre väg- och järnvägsnät. Och när de nödvändiga satsningarna inte kan klaras med den traditionella syn på infrastrukturinvesteringar som regeringen har måste nya lösningar komma till stånd. Jag tänker på möjligheterna till alternativ finansiering. Centerpartiet har föreslagit en modell med ett infrastrukturbolag för al-

ternativ finansiering för att pröva detta men noterar att regeringen i denna fråga blockeras av samarbetspartierna.

Fru talman! Talartiden är slut, står det på en lapp som jag får. Jag vill yrka bifall till reservation 4, som handlar om riksväg 45 och nödvändigheten av att gradera upp den till Europaväg. Jag vill också instämma i det tack till vårt kansli för ett gott jobb som flera andra talare har framfört före mig.

Anf. 19 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Sven Bergström sade mycket som jag måste svara på och kommentera. Men till skillnad från dig, Sven, har jag respekt för att du står för och kan de saker som du pratar om. Det tycker jag nog att du borde medge att jag också gör.

När det gäller trafiksäkerheten ställde du frågor med anledning av de tragiska olyckor som har skett nyligen. Jag tycker nog att vi snabbt ska ta oss en funderare på det här med stopplikt vid skolbussar och för all del kanske också dubbdäck på tunga transporter med tanke på särskilt vad lastbilar har med sig och att det snabbt kan bli dåligt väglag. Det finns anledning att vända och vrida på alla åtgärder som kan leda till att vi når nollvisionen.

Jag skulle vilja hävda att en av de viktiga åtgärder som vi håller på att vidta, och som framför allt det rödgröna regeringssamarbetet står bakom, är att förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras med ledning av de järnvägsinvesteringar vi gör. Om vi tittar på trafiksäkerheten är det så att det per persontrafikkilometer inte finns något säkrare än att färdas på tåg. Skulle vi kunna flytta över några av bilresorna från väg till kollektivtrafik vore mycket vunnet i förhållande till nollvisionens inriktning.

Därför är det också viktigt att Rikstrafiken har ekonomiska resurser att köpa upp tågtrafik för. Där är jag helt överens med Sven Bergström. Det råkar vara så när det gäller trafikpolitiken att vi är väldigt överens om mycket inom majoriteten men att det här är en fråga där vi, som jag markerade i mitt anförande tidigare, tycker att det måste bli en förändring. Vi måste ha ett större utbud av tågtrafik på våra spår. Det vet jag att det finns intresse för bland de andra två partierna också, så det ska vi nog kunna lösa på något sätt.

Det fordrar dock att vi inte slösar bort en massa pengar på vägprojekt som bara leder till nya köer. Österleden är ett typexempel på det. Jag är också mycket kritisk till att Vägverket bjuder in till samråd om detta.

Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag uppfattade egentligen ingen fråga till mig, och inget svar. Jag kan väl instämma i det som Karin Svensson Smith säger, att det är jättebra om man kan flytta trafik till tåg om det är ett alternativ. Men vad jag försökte understryka var att i många delar av vårt land är inte kollektivtrafik vare sig på tåg, buss eller flyg ett alternativ som finns. Människor bor inte så till att de har närhet till tågförbindelse eller bussförbindelse – och mycket mindre flyg. För alla de människorna måste vi ha fungerande vägar som bär året runt.

Vad vi, Karin Svensson Smith och jag, kan vara överens om är att vi måste kraftsamla för att se till att de här bilarna drivs med bränslen som är miljöriktiga. Därför har också Centerpartiet en tung motion om vikten



av att byta bränslen i våra fordon så att de inte blir den här väldiga belastningen för våra miljömål. Vi vet att vi måste reducera framför allt koldioxidutsläppen. Då måste vi minska denna belastning på miljön.

Jag gläder mig åt att Karin Svensson Smith liksom jag tar avstånd från det sätt på vilket man nu smyger fram dyra, samhällsekonomiskt olönsamma och miljövidriga projekt som Österleden. Det skulle vara väldigt intressant om några ytterligare talare hade några synpunkter på hur det kan gå till. Det är inte rimligt att vi ägnar stor tid och stor möda åt att göra samhällsekonomiska modeller, som vi utvärderar, och så tillämpar man sedan inte detta i den fortsatta planprocessen. Där tycker jag att Österleden är ett lysande exempel på hur det kan gå till.

Till slut har vi kollektivtrafiken och Rikstrafiken. Jag har ännu inte fått något riktigt bra svar, tycker jag, på hur Miljöpartiet och Vänsterpartiet dels kan höja bränslepriserna, vilket slår mot kollektivtrafiken, dels medverka till att Rikstrafiken måste pruta på många viktiga satsningar – inte där det är rationellt att pruta utan där det går att pruta på grund av hur avtalen ser ut, att det är korta tider. Det är olyckligt för kollektivtrafiken runtom i landet, både i Bergslagen – Uven, som Karin Svensson Smith själv nämnde – och på många andra ställen.

Anf. 21 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Nu innebär inte samarbetet som regeringen har med Miljöpartiet och Vänsterpartiet att vi har vetorätt gentemot alla regeringsbeslut, om Sven Bergström trodde det. Det här är ett samarbete där vi respektar att merparten av väljarna har valt Socialdemokraterna inom den här alliansen men där vi fortsätter att diskutera saken, för vi tror att det även inom socialdemokratin, särskilt i de orter och regioner som är berörda, finns många som tycker att det är märkligt att man bygger ut spårren och sedan minskar trafiken. Vi är inte färdiga med den frågan, och slutresultatet blir förhoppningsvis bra. Det kommer vi att få se senare.

Jag har en fråga till Sven Bergström. Jag ägnade min förra talartid åt att svara på frågor. Frågan är om Centerpartiet är berett att använda alla instrument som behövs för att nå ett hållbart transportsystem. Det handlar om relationen mellan väg- och järnvägsinvesteringar, som för oss, s, v och mp, är två till ett mellan järnväg och väg. Det handlar om priserna. Vi samarbetar kring en grön skatteväxling som har till syfte att underlätta för klimatmålet. Då måste man införa kilometerskatt och trängselskatter. Man måste göra prisrelationen mellan kollektivtrafik och vägtrafik sådan att man minskar klimatpåverkan. Det är viktigt, och det skulle Sven ha hört om han hade träffat Gröna bilister, SNF och Bil Sweden, som vi hade hos oss på ett möte i går kväll. Vi satt och resonerade om hur vi ska kunna ha en biltrafik som klarar miljömålen.

Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! För det första har ju vi, när det gäller relationen väg–järnväg, mer pengar till väg i vårt budgetalternativ. Däremot har vi inte prutat på järnvägssatsningen. Det är väl ett svar så gott som något till Karin Svensson Smith. Vi tycker också att järnvägen är väldigt angelägen och att det är väldigt viktigt att vi bygger ut den. Framför allt gäller det att vi underhåller och sköter de järnvägar vi har så att man inte får fördröjningar, väntetider och tåg som inte går. Vi tycker sålunda också

att järnväg är viktigt, men vi ställer det inte i motsatsställning till vägsatsningar och bilism som Vänsterpartiet så ofta gör.

Karin Svensson Smith säger: Vi är inte med i regeringen. Nej, ni vill ibland uppenbarligen inte kännas vid det. Men ni är ju faktiskt med och legitimerar och godkänner samtliga förslag i budgetpropositioner och på en rad andra områden. Därmed måste ni också ta ansvar för de förslagen. Ni kan inte båda äta kakan och ha den kvar samtidigt. Det är det ni gör nu när ni liksom försöker fjärma er från den hårdhanta behandling av Rikstrafiken som det faktiskt är fråga om.

När det sedan gäller kilometerskatt, trängselskatt och annat är Centerpartiet principiellt positivt till att pröva olika modeller för miljöavgifter, trängselskatt eller vad man kan kalla det. Däremot är vi motståndare till att det ska dikteras uppifrån, som fallet var med Stockholmsmodellen, där ni satt i mörka rum på Rosenbad och förhandlade fram något som sedan pådyvlades stockholmarna.

Detta måste vara förankrat underifrån om det ska fungera. Då tror vi att det här kan vara ett verkningsfullt sätt att faktiskt använda miljöstyrande avgifter. Det har man tillämpat i London och i Singapore, och vi är i grunden positiva till det. Men det ska inte tvingas på uppifrån. Det är det som är felet med Stockholmsbeslutet.

Anf. 23 CARINA MOBERG (s):

Fru talman! Ibland hamnar man mer rätt än vad man har trott. I morse åkte jag nämligen bil de två och en halv milen från Huddinge till riksdagen. Färden gick via Södra länken – det bästa som har hänt Stockholmsregionen på lång tid och ett bra exempel på en annorlunda finansieringslösning. Den här resan tar i värsta fall 45 minuter, 30 minuter i icke-rusningstrafik. Jag kan, vilket jag också gör ibland, åka bil till en infartsparkering och därifrån ta tunnelbanan och sedan promenera. Det tar i bästa fall 50 minuter. Jag kan också åka kollektivt från dörr till dörr. Det tar en timme och 20 minuter.

Som småbarnsförälder med tillgång till bil och ett stressigt liv faller jag ofta för frestelsen att låta minsta motståndets lag råda. Efter lämningen på dagis sitter jag i bilen, och det krävs stor självdisciplin för att välja längre tid och en obekvämare metod för att ta sig till jobbet. Det är en felaktig föreställning att man kan kliva på en buss eller tunnelbana utanför sin dörr och sedan åka direkt till vald destination i den region som jag företräder. Många byten, långa promenader och en inte alltid helt perfekt överensstämmelse med tidtabeller är vardagsmat för Stockholmslänsborna. Tre timmars daglig pendling är rätt normalt.

För mig som socialdemokrat känns det viktigt att få stå upp både för bilisterna och för kollektivtrafikresenärerna. Och det är jätteviktigt att i transportpolitiksammanhang inte glömma stressade människors vardag. Detta lilla perspektiv har vi också att ta hänsyn till när vi arbetar med de transportpolitiska målen – därför mitt val av inledning.

Kanske är det trots allt bäst att förekomma repliken om trängselskatt. Jag personligen ser det som en typ av alternativ finansiering till förbättrad kollektivtrafik och till bättre infrastruktur.

Nu ska jag förflytta blicken över nivån för Carina Mobergs vedermödor i länstrafiken.

Sverige är ett vidsträckt land. Det är svårt att undgå det konstaterandet när vi diskuterar kommunikationer. I vissa delar finns det stora naturtillgångar – skogen, vattenkraften och malmen. I andra delar finns närheten till kontinenten och Östersjön med goda möjligheter för export. Dessa skillnader och fler därtill är viktiga pusselbitar i det som ska bilda ett Sverige i tillväxt.

Med avstamp i detta anser vi socialdemokrater att investeringar i nya kommunikationer och bättre transportmöjligheter är grundläggande för en god tillväxt och för att göra utvecklingen hållbar.

Säkra, tillförlitliga och effektiva transporter året runt och i hela landet är viktigt för enskilda människors frihet, möjlighet till arbete och studier och företagens möjligheter att utvecklas.

Den svenska fordonsindustrin är en motor för hela Sveriges tillväxt, och satsningar på forskning och utveckling inom säkerhet, telematik, miljöteknik och nya dieselmotorer måste säkerställas. Samverkan mellan statliga myndigheter, regioner och industrin är ett måste.

Så ställs prioriteringarna i ett nytt ljus. Möjligheten till nya arbetstillfällen motiverar att processer ibland måste skyndas på och omprioriteringar göras. Vi styr inte omvärldens utveckling själva utan påverkas av en globaliserad värld. Kraven på internationell konkurrenskraft gäller för alla företag oavsett var i Sverige de finns eller startas. Vi måste se att den globala marknaden skapar möjligheter.

Man kan dela upp diskussionen i två nivåer. Vad kan, ska och vill vi åstadkomma genom beslut på nationell nivå för att nå de transportpolitiska målen? Och vad kräver internationell samverkan, kanske främst ur ett EU-perspektiv? Hur förhindrar vi snedvriden konkurrens parallellt med arbetet för att nå våra mål? Det är oerhört centralt och viktigt.

För att säkerställa svensk exportindustris konkurrenskraft och skapa nya dynamiska tillväxtregioner i vår del av världen ska svensk infrastruktur smidigt kunna knytas ihop med andra länders vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser.

Det innebär att vi också vill stärka tågets konkurrenskraft för internationella godstransporter. Ett utbyggt järnvägsnät och hållbara logistiklösningar för transporter på land och till sjöss kräver att staten gör satsningar i linje med detta.

Om bilen är viktig för många vanliga människors livsföring i dag, så är flyget – ett av vissa ifrågasatt färdmedel – för många det enda reella alternativet. Därför ska staten fortsätta att ge ekonomiskt stöd till en viss del av inrikesflyget. Vi anser inte att vi ska öronmärka pengar avsatta till interregional kollektivtrafik så att det i slutändan försvårar för människor i glesbygd att transportera sig över länsgränserna och över landet på mest ändamålsenliga sätt. Därför finns Rikstrafiken.

Tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet bildar Socialdemokraterna för närvarande majoritet i många frågor. Våra förslag nagelfars, och en och annan hånfullhet slinker ur munnen på våra politiska motståndare. Det är lätt att falla i fällan att bete sig likadant.

Därför ska jag försöka nöja mig med att studera de fyra borgerliga partiernas konkreta åsiktsytringar och ställningstaganden inför behandlingen av statsbudgeten. Det är slående hur olika man ser på tingens ordning. Moderaterna vill som vi har hört satsa 2 miljarder mer än regeringen på väghållning och statsbidrag. Det är nästan tio gånger mer än

vad alliansens Centerparti, som ligger lägst i detta sammanhang, är berett att satsa. Centern å sin sida vill inte reservera sig under punkt 1. Jag gissar att det kan handla om att man har en diametralt annan uppfattning än övriga borgerliga partier vad gäller grundläggande värderingar om synen på omställningen till ett grönt transportsystem. Man maskar helt enkelt för att inte visa splittring.

Efter att ha lyssnat till Sven Bergströms anförande undrar jag om trafikfrågorna över huvud taget inte var föremål för diskussion hemma hos Maud Olofsson vid hennes middagsbord.

Enigheten de borgerliga partierna emellan i det här betänkandet får kännetecknas av ett krav på Europavägsklassning av riksväg 45, där man går samman i en gemensam reservation – så framåtsyftande.

I trafiksäkerhetsdebatten förra veckan använde Moderaternas företrädare ungefär en sjättedel av sitt tal till att citera tidningen Motor. I den moderata reservationen i detta betänkande vill man fokusera på betraktelsen av bilismen som ett positivt inslag i samhället och inte som något ont, skriver man.

Ramen för anslaget till väghållning och statsbidrag sticker som vanligt ut rejält i det moderata förslaget, både i jämförelse med riksdagens majoritet och i jämförelse med de övriga partierna i den borgerliga alliansen. Moderaternas satsning räcker till ungefär ytterligare fem mil motorväg i normal terräng, förmodligen kring någon av våra storstäder. Moderaternas anslag på denna punkt är i år 6 % högre än majoritetens. Av detta gör man en stor sak och smeker bilisterna medhårs. Man skäller på trängselskatter och förstorar upp sina vägsatsningar. Man ger med den ena handen, och man tar med den andra.

Den fullständiga bilden av Moderaternas förslag för bilisterna är nämligen något mer nyanserad. I den moderata ekonomiska motionen föreslås som ett led i nedmonteringen av välfärden en besparing på närmare 9 miljarder kronor. Denna uppnås genom en privatisering av trafikskadeförsäkringen, från skattefinansiering där alla omfattas, till avgiftsfinansiering där ansvaret läggs på individen.

Sjukfall till följd av trafikolycka, möjligtvis orsakad av en alkoholpåverkad utländsk lastbilschaufför, ska enligt Moderaterna i framtiden täckas av trafikförsäkringen.

Detta innebär i princip en fördubbling av trafikskadepremierna för den enskilde bilisten. De riskutsatta grupperna kommer att få högre premietillägg än de mindre riskutsatta. Yngre drabbas mycket hårdare än äldre, och en kraftig pålaga drabbar den redan hårt utsatta åkerinäringen. Man går så långt att man argumenterar för detta som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd.

Det här tycker jag att Sveriges bilister och åkare ska känna till, så att de får en helhetsbild av tingens ordning. Jag ska ta min granne som exempel. Som sjukpensionerad byggnadsarbetare ska han helst köpa en ny och trafiksäker bil och se till att köra försiktigt och undvika att krocka med en lastbilschaufför. Han ska betala en fördubblad trafikförsäkringspremie, och han ska klara detta genom en kraftigt försämrad ersättning via sjukförsäkringen, som föreslås sänkas till 65 % enligt Moderaternas förslag.

Man är från Moderaternas sida alltså beredd att plocka ut en grupp – bilisterna – från den allmänna sjukförsäkringen, så mer pengar till vägar måste tas någonstans ifrån. Bilisterna ska veta att de kommer att få bidra med en rejäl slant.

Vårt budgetförslag grundas på värderingar som säger att alla ska ha rätt till en god välfärd. Trygghet och rättvisa är viktiga ledord även för bilister. Moderaterna har samma långsiktiga politiska mål som tidigare. Men för att hålla väljarna på gott humör tar man i ord tillbaka en del av de värsta förslagen. Jag vill för säkerhets skull ställa en fråga: Ingår bilisternas ökade kostnader också på Reinfeldts ”korrigeringslista” eller ligger de fast?

Kopplingen mellan mer pengar till vägar och mindre pengar till föräldralediga, sjuka och arbetslösa är uppenbar.

Vi socialdemokrater ställer inte upp på Moderaternas syn på trafikskadeförsäkringen. Vi tror att deras förslag leder till att vi får en mindre säker trafik med fler oförsäkrade bilar på våra vägar.

Vi delar definitivt inte deras vilja att luckra upp den allmänna sjukförsäkringen.

Fru talman! Det blev en del ord kring bilismen i mitt anförande den här gången. Många andra viktiga frågor tas upp i trafikutskottets betänkande för utgiftsområde 22. Hans Stenberg kommer senare i debatten att koncentrera sig på ett par andra områden. Ni kan kanske gissa vilket ett av dem är.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer. Därutöver instämmer jag i tidigare givet beröm riktat till våra medarbetare på trafikutskottets kansli.

Anf. 24 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är alltid lika fascinerande att lyssna på Socialdemokraterna när de ska attackera oppositionen. Beroende på humör och tidsläge säger man ömsom att oppositionen är så oerhört splittrad att det aldrig kan bli något av det här, ömsom att det är en enig opposition där Moderaterna fullständigt dominerar. Jag vet inte hur Carina Mobergs inlägg här i dag ska klassificeras. Men när det sägs att Centerpartiet maskar vill jag, Carina Moberg, säga: Läs hela betänkandet! Då framgår det väldigt tydligt av de särskilda yttrandena hur det förhåller sig.

I det första särskilda yttrandet redovisar vi väldigt tydligt att vi denna gång har valt att inte göra en omfattande trafikpolitisk motion med en rad att-satser i förslagen. I stället väntar vi helt enkelt tills vi får den transportpolitiska propositionen i vår där vi ska behandla allt det som nu har utretts – godstrafiken, vägbeskattningen, järnvägstrafikens utformning, kollektivtrafiken, färdtjänsten, enskilda vägar, alltså BREV-utredningen, hamnfrågor och taxiåtgärder. Alla de frågorna har i olika sammanhang utretts det senaste året.

Vi laddar för att till våren ha en rejäl transportpolitisk debatt och kommer med alla våra förslag i det sammanhanget.

Låt mig få ställa några frågor till Carina Moberg, som hyllar Södra länken och tycker att det har blivit så fantastiskt bra av det. Det har det säkert blivit. Det är bara det att det var ganska dyrt, sisådär 8 miljarder för fem sex kilometer tunnel och motorväg.

Anser Socialdemokraterna att trafikpolitiska beslut ska grundas på samhällsekonomiska analyser, eller ska lobbygruppernas styrka och kraft vara avgörande för vilka projekt vi satsar på? Det är den ena frågan.

Min andra fråga gäller riksväg 45. Vad finns det för skäl att när ni nu börjar bygga motorväg mellan Göteborg och Trollhättan inte fortsätta med riksväg 45 och göra Europaväg av den hela vägen upp genom inlandet?

Anf. 25 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Självklart är det så att där det satsas statliga medel ska det hela ha föregåtts av en samhällsekonomisk analys. Lobbygrupper ska inte vara de som pekar ut riktlinjerna för hur vi ska fatta beslut i olika frågor.

Jag skulle vilja ställa en motfråga till Sven Bergström, som skäller på att Österleden nu återigen finns med i diskussionen: Anser Sven Bergström att Stockholms läns länsstyrelse är en lobbygrupp, eller anser Sven Bergström att man över huvud taget inte har rätt att lyfta fram frågor som anses angelägna för regionen i en länsstyrelses styrelse?

Det är inte så enkelt att det bara är lobbygrupper som hörs i debatten om Österleden eller att det var lobbygrupper som fick Södra länken till stånd. I stället handlar det om att ha bra trafiklösningar över hela landet – det är jag nogg med att poängtera – inkluderande Stockholmsregionen, Sven Bergström!

Ofta utmålas situationen här som att allting är så bra. Precis som jag sade i mitt inledningsanförande tror jag att en del kan ha föreställningen att man kliver på bussen utanför sin dörr och åker dit man ska utan problem. Så är det tyvärr inte. Vi har en bra kollektivtrafik i Stockholmsregionen, men den kan bli ännu bättre.

Jag har inte sagt – och det sade jag inte heller i mitt anförande – att vi är mot en Europaväggklassning, utan jag bara konstaterade att det som får känneteckna enigheten i den borgerliga alliansen vad gäller det här betänkandet och sett till reservationerna är en Europaväggklassning av väg 45.

Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Lägg nogg märke till Carina Mobergs ordval när jag frågar henne om långsiktiga miljardinvesteringar ska baseras på samhällsekonomiska kalkyler där miljö, regionalpolitik, tillväxtfrämjande åtgärder och så vidare vägs in. Carina Moberg säger då att besluten ska ha föregåtts av en samhällsekonomisk analys. Det är rimligt. Men ska de också baseras på dessa samhällsekonomiska kalkyler, eller ska vi låta lobbygrupperna ta för sig och efter sin styrka styra vilka beslut vi fattar?

Det är väldigt intressant att Carina Moberg väljer att tala om Länsstyrelsen i Stockholms län – att de också sagt att det här kanske har behövts. Men länsstyrelsen är ju regeringens förlängda arm runtom i landet. Här har alltså regeringens förlängda arm, Carina Mobergs partikamrater, sagt att vi kanske ska titta på Österleden oavsett vilka miljökonsekvenser den får och oavsett samhällsekonomin. Man sätter i gång så att säga innan den officiella hanteringen har kunnat komma till tals.

Jag tycker att det är illavarslande om det är så Socialdemokraterna tänker jobba. Man låter samhällsekonomiska analyser upprättas. Men sedan om länsstyrelsen eller starka lobbygrupper säger någonting kan man göra annorlunda. Det är väldigt illavarslande att man, om vi nu ska försöka basera det hela på långsiktighet, hållfasthet och logik – alltså att dessa saker ska ligga till grund för trafikpolitiska beslut – ändå låter lobbygruppernas styrka avgöra och låter länsstyrelser och andra påverka det hela.

Jag trodde att vi var överens om att vi ska förfina de samhällsekonomiska modellerna så att hänsyn verkligen tas till allt. Sedan måste det ändå rimligen väga ohyggligt tungt när vi tar de långsiktiga besluten och investerar våra miljarder.

Slutligen välkomnar jag att Carina Moberg öppnar för en Europaväglklassning av riksväg 45. Vi borde kunna vara eniga om att det är angeläget att få en standardhöjning på denna viktiga inlandsväg.

Anf. 27 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Med hjälp av Sven Bergström får jag väl korrigera mitt ordval och säga att våra beslut självklart ska baseras på en samhällsekonomisk analys. Någonting annat kan jag naturligtvis inte tycka, och gör det inte heller.

Länsstyrelsens styrelse i Stockholms län har faktiskt en majoritet som inte består av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister, utan där är det borgerlig majoritet – detta sagt bara som en liten upplysning. Centerpartiet är tyvärr inte med i länsstyrelsens styrelse.

Även om du har rätt och också framför berättigad kritik mot att en del i länsstyrelsen inte uppträder som regeringens förlängda arm anser jag nog att man har rätt till en förutsättningslös diskussion och att ta till sig argument som även lobbygrupper framför. Men självklart är det så att beslut ska fattas även vad gäller Österleden eventuellt någon gång i framtiden baserat på en samhällsekonomisk analys.

Anf. 28 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag vill fråga Carina Moberg om alternativa finansieringar. Jag hör ibland s-folk även i riksdagen säga att de tycker att man borde pröva det här mer och att det vore värdefullt. Jag har också hört s-kommunalråd säga att de tycker att det här borde man pröva.

Bland projekten har vi Öresundsbron. Vi har Svinesundsbron, som är färdig, och vi har Arlandabanan. Är det på det viset att det måste vara frifräsare som Björn Rosengren, som ju betydde en del för Öresundsbron och för Svinesundsbrons avtal, som kan åstadkomma inom s att man kan pröva även alternativa finansieringar?

Vi är nog ändå överens om att det finns många angelägna projekt som borde kunna tidigareläggas kring Stockholm och Göteborg och på många andra platser. Det vore värdefullt att få höra om Carina Moberg, som ju är vice ordförande i trafikutskottet och leder den socialdemokratiska gruppen, kunde berätta om det är precis stopp. Karin Svensson Smith har ju här tidigare avslöjat en hemlis om Norrbotniabanan, och jag funderar: Är det så, Carina, att det är Karin Svensson Smith och Vänsterpartiet som är den bromskloss vad gäller finansieringen som gör att inte något

kan hända? Kan vi inte få höra en sådan liten sanning från Carina Moberg?

Anf. 29 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Vet du, Erling Bager, jag väljer nog faktiskt att hålla det som sades i förhandlingsrummet för mig själv. Socialdemokraterna står bakom den uppgörelse som vi har gjort tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet vad gäller infrastrukturplanerna – den största satsningen i modern tid på väg och järnväg som just nu pågår.

Vad gäller alternativ finansiering är det så att det socialdemokratiska partiet mycket väl kan tänka sig att i framtiden tillämpa alternativ finansiering. Vi är inte alls blockerade på den punkten. Nu svarar jag dig som socialdemokrat. Vi kan mycket väl tänka oss att tidigarelägga vissa investeringar, och vi vill pröva alternativ finansiering och låta vissa projekt lånefinansieras. Men frågan är ganska komplicerad. Vi måste komma ihåg en sak när vi diskuterar alternativ finansiering, vilken form vi nu väljer att fastna för. PPP-lösningar är det vi ofta får höra som förslag från borgerligt håll och folkpartistiskt håll. Vi måste dock komma ihåg att oavsett finansieringsform går det inte att komma ifrån att infrastruktur, investeringar, drift och underhåll faktiskt kostar pengar och att notan i slutändan måste betalas. Frågan är i grund och botten i stället vem som ska betala och vid vilken tidpunkt som kostnaden ska tas.

Anf. 30 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Jag tyckte att det ändå var ett positivt besked från vice ordföranden i trafikutskottet att hon kan tänka sig PPP-lösningar och inte är främmande för att det här sker. Det är ett annat svar än kollegan Hans Stenberg tidigare har gett i någon debatt här.

Jag tycker att det är positivt, och det går på samma linje som Arbeiderpartiet i Norge, som vad jag fick fram när jag besökte Norge sist stödde det som sker i Norge med sådana projekt. I Danmark är det också så. När vi besökte Frankrike med trafikutskottet vet jag att man där jobbade med PPP-lösningar. Jag tycker att det var ett positivt besked att vi här i kammaren får veta att Carina Moberg är positiv till att pröva alternativ finansiering.

(forts. 7 §)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 13.53 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då statsministerns frågestund skulle börja.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.



Anf. 31 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Vi hälsar statsministern välkommen till denna frågestund.

*Statsministerns  
frågestund*

*Politikerföraktet*

Anf. 32 FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Så kom till sist Göran Perssons länge emotsedda toppning av laget, men den blev kanske inte särskilt lyckad.

Skolminister Baylan synes ha varit involverad i fraktionsstrider mot kvinnor i Umeå. Statsrådet Orback har problem med både hästar och lägenhetsaffärer. Biträdande finansminister Sven-Erik Österberg tillhörde de riksdagsledamöter som inte mindes att han varit på middag hos kungen. Bosse Ringholm har återkommande problem med skatterna, och i går kom det verkliga lågvattenmärket när Pär Nuder skopade ut hela 40-talistgenerationen som ett enda stort berg av kött. Om detta är det bästa som Socialdemokraterna kan sätta på fötterna då har Socialdemokraterna allvarliga problem.

Min fråga är, och den är statsministern inte ensam ansvarig för, hur allt detta påverkar politikerföraktet och vad vi ska göra för att se till att den typ av nyheter som vi på sistone haft alldeles för mycket av möts av en bättre inre kultur i våra politiska partier så att vi slipper läsa mer av detta slag.

Anf. 33 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Detta sades alltså av den partiledare som leder den badande fraktionen i Sverige och som väl snart har anledning att presentera ett alternativ till regeringspolitiken. I brist på ett sådant upptas debatten av frågor av det slag som Fredrik Reinfeldt nu ställde.

Gå till finansutskottets senaste betänkande som redovisar den borgerliga ekonomiska politiken och ni kommer alla att finna att det är en reservation som saknar all substans. Med en sådan opposition får vi också en debatt som handlar om sådant som är småttigt, konstigt och dumt.

Kom igen, Fredrik Reinfeldt, och formulera ett alternativ så ska vi ta en hård debatt. Det är bra för politiken.

Anf. 34 FREDRIK REINFELDT (m):

Herr talman! Det är alltså, fantastiskt nog, oppositionens fel att många statsråd inom den socialdemokratiska ministären trampar snett. Det var ju en fullkomligt fantastisk slutsats och kanske också en förklaring till att Socialdemokraterna inte gör någonting åt detta. De skyller allt på saker utanför dem själva.

Alla är överens om att Allians för Sverige snarare samlat sig som en utmaning mot den socialdemokratiska regeringen, att det finns substans och att det pågår arbete med att formulera ett alternativ till den regering som sitter.

Det finns ett substansproblem, Göran Persson. Det finns i arbetarrörelsen en lägenhetsfixarkultur, som väldigt många människor upprörs över, där det är alldeles uppenbart att familjeband och toppositioner inom

det socialdemokratiska partiet, LO eller var det nu månne vara ger tillträde till lägenheter som vanliga människor bara kan drömma om. Till allt detta kommer alla affärerna kring statsråd.

Rensa upp framför egen dörr och försök inte peka ut andra för det som ni själva bär skuld till. Det tycker jag att statsministern bör fundera lite mer över.

Anf. 35 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Då gör vi en arbetsfördelning. Jag klarar av Pär Nuder och hans köttberg och en del andra frågor av sådant slag. Det är lätt gjort. Dumheter rättar man till snabbt.

Däremot förväntar vi oss att Fredrik Reinfeldt tar ledningen i det borgerliga blocket, redovisar en energipolitik, redovisar en politik för de sociala trygghetssystemen, redovisar en politik för bistånd och internationell solidaritet och redovisar grunderna för det alternativ som vill göra anspråk på att leda landet. Det saknas, och så länge det saknas kommer en diskussion av det slag som nu blossat upp kring Pär Nuders uttalande att dominera debatten.

Jag ska ta mitt ansvar. Fredrik Reinfeldt har tagit på sig uppgiften att leda oppositionen. Gör det!

#### *Svensk energipolitik*

Anf. 36 LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Redovisa en energipolitik, sade statsministern. I dag kom beskedet att företaget Kubal i Sundsvall kommer att läggas ned 2007. Anledningen är osäkerheten om svensk energipolitik. De får inte de besked de behöver. De får inte de avtal till vettiga priser på elkraft som de behöver för att driva aluminiumverket i Sundsvall. 500 jobb kommer att försvinna. Aluminiumindustrin är bara toppen av det berget. Också andra svenska industrier behöver få besked om vilken energipolitik som kommer att föras här i landet.

Hur ska vi få fram elektricitet till den svenska industrin? Hur många jobb ska hotas innan regeringen lägger om sin energipolitik?

Anf. 37 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Kubal gäller ett beslut som rör år 2007. Omkring detta för man nu diskussioner med elleverantören. I det här fallet tror jag att det är Vattenfall. Låt de förhandlingarna pågå. Så går det nämligen till i en marknadsekonomi, Lars Leijonborg. Parter förhandlar med varandra om det pris som ska sättas. Lars Leijonborg har varit den store tillskyndaren av just avregleringen av elmarknaden.

När det sedan gäller kärnkraften var Lars Leijonborg och jag en gång i tiden, med stöd av en folkomröstning, överens om att den skulle fasa ut. Vi börjar nu med det andra aggregatet i Barsebäck och fortsätter sedan i den takt vi kan tillföra ny energi på ett sådant sätt att vi klarar svensk välfärd och konkurrenskraft. Det är att ta långsiktigt ansvar. Det har vi gjort, och det tänker vi fortsätta att göra.

Anf. 38 LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Statsministern talar om avregleringen av elmarknaden. Sanningen är dock den att den avgörande delen av den marknaden, nämligen produktionen, är mer reglerad än någonsin. Det finns ingen avreglering av elmarknaden tack vare att alla energislag är förbjudna – och jag tycker att det är bra att vi till exempel inte satsar på en stor älvutbyggnad, vilket jag förstod att miljöministern nu var inne på.

Men det faktum att ni avvecklar ett av de viktigaste sätten att producera elenergi gör att svensk industri, framför allt eltung men också annan industri, är hotad. Detta vet alla, inte minst LO, men regeringen känner sig bunden till sina stödpartier.

Är det inte dags att ändra kurs? Är det inte dags att skaffa sig just den långsiktiga energipolitik som Sverige behöver?

Anf. 39 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! En långsiktig energipolitik försätter inte Sverige i ett sådant läge att vi gör oss beroende av en stor dominerande producent av ström, nämligen kärnkraften. Kärnkraften är skapad av människan, och på den tär tidens tand. Förr eller senare kommer den att ersättas med någonting annat. Låt oss göra det på det sätt som vi var överens om i linje 2 i folkomröstningen – att vi klarar jobben och klarar välfärden.

Låt tusen blommor blomma. Låt oss se till att vind, ibland vatten, ibland sol, och framför allt en klokare användning av den el vi har gör att vi klarar att kombinera en vettig produktion med höga miljöambitioner och med en god levnadsstandard för alla. Det går. Det är bara de som gett upp som tappat sugen.

Detta vet inte bara Lars Leijonborg utan det vet också LO och andra som har stora förhoppningar om att vi ska klara den utveckling som nu ligger framför oss.

#### *Delad föräldraförsäkring*

Anf. 40 GÖRAN HÄGGLUND (kd):

Herr talman! Allt fler röster höjs för en tvångsdelning av föräldraförsäkringen – SSU, s-kvinnorna, studentförbundet inom Socialdemokraterna, Broderskaparna, LO och så vidare. Ett par av Perssons egna ministrar vill tvångsdela föräldraförsäkringen. Alla dessa socialdemokrater anser att vi som politiker bättre än föräldrarna själva kan avgöra vad som är bäst för de egna barnen.

Jag skulle vilja ha Göran Perssons besked i den här frågan, att han här deklarerar att de har fel och att det inte med en socialdemokratisk regering kommer att bli en tvångsdelning av föräldraförsäkringen.

Anf. 41 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Det är en märklig ordning som tycks råda inom Kristdemokraterna. Här begär man att jag ska gå in och deklarerar exakt vad som ska gälla i en fråga som vi just har tillsatt en statlig utredning om. Varför ska den då utredas? Varför ska vi gå igenom det?

Det är en oerhört svår frågeställning som rymmer en målkonflikt som de allra flesta sansade politiker ser. På ena sidan finns viljan och ambit-

ionen från föräldrarna att bestämma alltmer själva över sin tid. I den andra vågskålen ser vi att den modell vi har valt i dag rymmer ett systematiskt missgynnande av kvinnorna.

Mot den bakgrunden finns det verkligen anledning att ta sig en ordentlig funderare och reflektera över hur det ska avvägas. Föräldraförsäkringen är redan delad. Det vet vi. Vi har obligatoriska pappamånader. Frågan är: Ska vi ta ytterligare steg eller inte? Något principiellt nytt är det inte.

Det är en diskussion som ytterst handlar om jämställdhet och om den jämställdheten går att förena med ett aktivt ansvarstagande för barnen.

Anf. 42 GÖRAN HÄGGLUND (kd):

Herr talman! Statsministern uttrycker förvåning över att jag ställer en fråga på frågestunden, men det är själva poängen med frågestunderna.

Att Göran Persson skulle tillåta sig att ha en uppfattning i en sådan här central fråga om var beslutsmakten ska ligga tycker inte jag skulle vara särskilt märkligt. Statsministern brukar tillåta sig att ha uppfattningar i frågor även om de råkar ligga på enskilda ministrars bord.

I Sifomätning efter Sifomätning, och för övrigt i mätningar också från andra institut, visar det sig att över 80 % av föräldrarna är emot ytterligare statlig inblandning. De vill bestämma det själva. Göran Persson har själv sagt: Vi kan inte införa en kvotering som inte har stöd hos barnfamiljerna.

Jag skulle vilja se Göran Persson säga det också i dag. Han kan säga: Vi låter föräldrarna, de som känner sina barn bäst, avgöra den här frågan också i framtiden. Det ska inte vi från Rosenbad eller Sveriges riksdag bestämma. Tilltro föräldrarna i den här frågan, Göran Persson.

Anf. 43 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Svaret är och förblir: Vi har bestämt oss för att belysa frågan från alla håll. Jag läser också opinionsmätningar. Jag vet precis vad man tycker. Skulle vi styra efter opinionsmätningar vore det ganska lätt. Då kunde vi hemförlova den här församlingen, och så kan vi skicka ut enkäter i stället och på så sätt fatta besluten.

Detta är särskilt viktigt när vi har ett läge där vi har målkonflikter. Man kan också formulera om frågan. Ska vi ha en föräldraförsäkring som systematiskt missgynnar kvinnorna? Jag är ganska säker på att formulerar man frågan så kommer 80 % av svenska folket att säga nej.

Men då måste någon, och då blir det den här församlingen, ta ställning i målkonflikten. Det är vad vi är till för. Fega politiker lutar sig mot opinionsmätningar.

(Applåder)

*Svensk alliansfrihet*

Anf. 44 LARS OHLY (v):

Herr talman! Den svenska alliansfriheten har ett starkt stöd bland svenska folket. Till alliansfriheten hör också en respekt för folkrätten, vilket bland annat innebär att våldsanvändande endast får ske efter beslut

av FN:s säkerhetsråd. Det har också varit en förutsättning när Sverige har skickat ut trupp till utlandet.

Det tyckte också Göran Persson var viktigt, åtminstone så sent som den 4 oktober. I en intervju i TV 4 sade statsministern: Det ska finnas ett mandat från FN eller OSSE så att det inte blir någonting som inte sker inom folkrättens ramar. Det är ohyggligt viktigt.

Sedan dess har försvarsminister Leni Björklund korrigerat statsministern på den här punkten och sagt att man i första hand ska använda svenska soldater på begäran av FN. Vi i Sverige vill ha ett mandat från FN:s säkerhetsråd, säger Leni Björklund enligt en tidningsartikel, men det kan finnas undantagssituationer då vi tycker att humanitära skäl talar för att man gör en intervention trots att säkerhetsrådet inte har givit klartecken.

Vad är det som gäller, herr statsminister?

Anf. 45 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Här är det faktiskt så att både Leni Björklund och jag har rätt. Den som följer det resonemang som nu läggs fram i dag i den rapport som handlar om reformering av FN kommer just att läsa om den målkonflikten.

Ibland är det så att FN:s organ blockerar humanitära insatser, och vi ser människor mördas framför ögonen på oss. Det televiseras in i vartenda vardagsrum. Vi har haft sådana situationer. Någonstans där kommer FN:s krav på enhälliga beslut i säkerhetsrådet i konflikt med det andra som är FN:s arbetsuppgift, nämligen att hävda mänskliga rättigheter och skydd för oskyldiga.

Hur gränsdragningen ska gå till är den absolut svåraste internationella lagdiskussionen som vi just nu har att föra. Jag har stor respekt för den. Jag önskar att vi får ett säkerhetsråd, Lars Ohly – och det är troligen svaret på frågan – som orkar fatta beslut som hävdar mänskliga rättigheter och demokrati.

Anf. 46 LARS OHLY (v):

Herr talman! Det betyder att Göran Perssons uttalande från den 4 oktober inte längre är giltigt. Där fanns det ingen tvekan: Det ska finnas ett mandat från FN eller OSSE så att det inte blir någonting som inte sker inom folkrättens ramar. Det är ohyggligt viktigt.

Jag delar den uppfattning som statsministern hade för snart två månader sedan. Men jag delar inte uppfattningen att vi ska ge oss in på den glidbana som det innebär att även USA kan påstå att det finns humanitära skäl eller andra skäl för att intervensera utan ett stöd av FN.

Det är vad vi har sett i utvecklingen i Irak. Det är vad vi har sett i upprepade antingen hot om eller direkta angreppskrig som sker av de stora stater som vill ställa FN åt sidan. Det är inte att försvara folkrätten, statsministern. Det är inte att försvara alliansfriheten.

Anf. 47 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Låt oss inte förfalla till plakatformuleringar. Låt oss nyansera den här diskussionen och peka på problemet.

Jag tar ett annat fall. Vi hade en mycket framgångsrik FN-mission i Makedonien. Den var tvungen att upphöra därför att kineserna motsatte sig en förlängning eftersom makedonierna hade erkänt eller uttryckt sig positivt om Taiwan. Det hade inte ett dugg att göra med situationen på Balkan. Men det omöjliggjorde en fortsatt FN-insats. Budskapet var: Då drar vi oss undan. Verkligheten kunde mycket väl ha utvecklat sig till att oskyldiga hade fått sätta livet till.

Så ser det ut. Det måste vi ha respekt för. Fråga mig vad jag tycker, och jag kommer att säga att vi vill ha ett FN-mandat. Vi ska ha ett FN-mandat. Vi ska sträva efter detta. Vi borde kunna få det. FN borde kunna reformeras på ett sådant sätt att man klarar att leverera ett mandat som garanterar mänskliga rättigheter och demokrati.

Men om vi inte får det, tar då folkrättens ambitioner att skydda de enskilda över FN-beslutet? Vem ska i så fall tolka folkrätten? Det är vad vi talar om. Låt oss erkänna att det är svårt, och låt oss erkänna att det är väldigt knepigt att vara precis i alla formuleringar. Jag är ödmjuk inför detta.

#### *Effekterna av stödpaket*

Anf. 48 ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr talman! För en tid sedan kom regeringen med ett stödpaket för Trollhättan. Det inkluderade bland annat stora satsningar på den regionala infrastrukturen. Det är naturligtvis gott och väl. Men satsningarna ska ju betalas.

I det här fallet fick de betalas av att investeringar i andra delar av vårt land sköts upp. Det var förbättringar på vårt riksvägnät och Europavägnätet, men det berörde också väghållningsplanerna.

Min fråga till statsministern är: Vad har statsministern att säga till de människor och företagare som drabbas av att investeringar skjuts upp? Det omöjliggör de investeringar i framtiden som de vill göra för att utveckla sig, sin verksamhet och sin region.

Anf. 49 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Jag säger till dem som jag sade till vännerna i Kalmar häromdagen: Se inte bara till ert eget, se till hela landets intressen! Försök någon gång att lyfta blicken, Eskil Erlandsson, över det snäva regionala perspektivet och försök att inse en sak: Skulle bilindustrin i Västsverige gå en utveckling till mötes där den får djupa problem drar den också med sig Sverige i övrigt.

I ett sådant läge ställer vi upp tillsammans i en nationell ansträngning. Vi har gjort så förr och kommer att göra det igen. I exempelvis Skåne ställde vi en gång upp för varven, och på samma sätt på västkusten. Det var skattepengar som fick användas för att vi på så sätt skulle klara en kris. Det gick inte den gången. Men vi ställde upp.

Nu ställer vi upp tillsammans för bilindustrin i Västra Götaland. Jag tror att vi kommer att klara den krisen. Men ställ inte landsända mot landsända, och låtsas inte som att det finns obegränsade resurser, för det gör det inte. I det här fallet var valet enkelt.

Anf. 50 ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr talman! Men, statsministern, är det inte på tiden att man någon gång fullföljer en planering och infriar förväntningar som finns hos människor? Det är människor som vill utveckla sin verksamhet, sin bygd och sin region. Nu blir det svikna löften igen för många människor och många företagare i skilda delar av landet. Jag tycker att man någon gång ska stå för givna löften, speciellt när det gäller att utveckla alla skilda delar av vårt land.

Anf. 51 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Det givna löftet som tar över allt annat är att vi kämpar för jobben – för full sysselsättning. Rygggraden i svensk exportindustri är bilindustrin. Den står för en stor del av vårt exportvärde och för en alltmer växande del av vår sysselsättning. Det är viktigt för oss att ställa upp i ett sådant sammanhang.

När man ser de insatser som vi nu gör innebär det samtidigt, precis som Eskil Erlandsson säger, att några andra får vänta ett tag. I Kalmar handlar det om en diskussion om E 22:ans sträckning i Blekinge – om genomfart i Jämjö och förbifart i Bergkvara. Okej, jag förstår att det är sådant som man längtat efter länge. Men om bilindustrin skulle haverera i Västsverige så drar den med sig Torsås kommun. Den kan också dra med sig Oskarshamns kommun. Vad är viktigast att göra då i ett nationellt perspektiv? Jo, att hålla ihop, göra en kraftsamling och se till så att det som ska fungera också fungerar, nämligen jobb och ekonomi. Bara på så sätt skapas en reell frihet för människor i hela vårt land att utveckla sin egen del. Vi håller ihop. Däri ligger framtiden, Eskil Erlandsson.

(Applåder)

*Friåret*

Anf. 52 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Herr talman! Jag har förstått att det har förts en lite förvirrad debatt om kostnaderna för friåret på sistone. Runtom i landet har nu människor möjlighet att ansöka – och många har redan ansökt – om att få ta ett friår. Enligt Miljöpartiet innebär friåret en stor samhällsekonomisk vinst. Man har räknat med att utbetalningarna för friåret kommer att röra sig om ungefär 1 ½ miljard kronor. Samtidigt kommer det att bli mindre utbetalningar av a-kasseersättning. Det är ganska lätt att räkna på detta. Om en person som har full a-kasseersättning går i arbete, och man slipper den utbetalningen, och en friårsledig har 85 % av a-kassa så borde det bli en nettovinst för samhället.

Min fråga till statsministern är om regeringen också har gjort skattningar av de samhällsekonomiska vinsterna, nu när Hans Karlsson är ute och diskuterar de samhällsekonomiska kostnaderna.

Anf. 53 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! De samhällsekonomiska vinsterna tror jag definitivt på. Det är klart att det finns samhällsekonomiska kostnader i ett läge där vi har en kraftig efterfrågan på arbetskraft. Men just nu är vi inte i en sådan situation.

Idén med friåret är ju att en arbetslös ska kunna gå in och ta ett arbete som en annan person lämnar. Den personen går ut ur jobb under ett år och nöjer sig med en ersättning som är lägre än den som den arbetslöse hade. Den kalkylen borde gå ihop, särskilt om man betänker att många av dem som går ut i ett friår kanske gör det precis innan de själva brister. Man kanske är i 50-årsåldern, har hållit på i 25–30 år i jobbet och tycker att det tar emot och är besvärligt. Så får man den här chansen att hämta andan, börja om eller göra någonting helt annat. Det kan vara en oerhört god samhällsekonomisk kalkyl om detta fungerar som tänkt. Nu vet vi ju inte om det fungerar som tänkt. Låt oss pröva den saken, utvärdera det hela noga och följ det.

En sak är jag ganska säker på: att väldigt många människor upplever det här som en möjlighet. Jag tror inte att de fuskar eller vill smita undan. De känner ett behov av att göra någonting nytt, någonting annorlunda.

Anf. 54 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Herr talman! Det finns problem för en del människor, bland annat i Lidingö kommun där man har en borgerlig styrning. Där var det redan under oktober månad 26 personer som sökte friår. Flera kommuner nekar generellt sina anställda friår. Här har jag ett utdrag där det står att man inte vill ge de anställda lön för att dreja eller segla. Det får de göra på sin fritid. Lidingö kommun kommer bara att bevilja friår för den anställdes kompetensutveckling i det egna yrket. Det är inte acceptabelt, anser i alla fall vi i Miljöpartiet.

Vad kommer regeringen att göra för att förhindra en utveckling där kommuner stoppar friåret?

Anf. 55 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Det är inte meningen att kommunerna ska göra det. Det finns partier här i riksdagen som regelmässigt hävdar att vi inte får ha en kommunal överprövning av statliga beslut, utan att man ska följa de beslut som riksdagen fattar. På det här området har riksdagen fattat ett beslut, så jag hoppas verkligen att man följer det.

På Lidingö kan det ju finnas en ung människa som har en bra utbildning och som inte har kommit in i jobb men som vill ha ett arbete. Hon eller han kan få den chansen tack vare friåret. Jag tycker att det är så man ska se det. Lidingö kanske är en kommun som har en arbetsmarknad som är överhettad, men det finns delar av landet som har motsatt situation. Där väntar unga människor på sin chans.

Underskatta inte den här reformens potential! Underskatta inte heller en del problem som kan komma med den. Låt oss söka oss fram, pröva den fullt ut och sedan utvärdera innan vi går vidare.

*Svenska kollektivavtal*

Anf. 56 ANDERS KARLSSON (s):

Herr talman! Med anledning av den diskussion som har blossat upp i medierna vill jag ställa en fråga till statsministern.

Svensk arbetsmarknad har sedan decennier tillbaka präglats av att arbetsmarknadens parter har reglerat villkoren. Därmed skiljer sig Sverige



från de allra flesta länder i Europa. Det har nu uppkommit en situation där medierna belyser det riksrekanta fallet i Vaxholm. Ett utländskt företag tycker sig inte behöva teckna något svenskt kollektivavtal när det arbetar i Sverige.

Anser statsministern att utländska företag, oberoende av om de är från England, Tyskland eller Danmark, ska få använda sig av det egna landets regler när de utför arbete i Sverige? Eller tycker statsministern att den svenska modellen med kollektivavtal ska bevaras och fortsätta att gälla?

Anf. 57 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Svaret är inte så svårt att inse. Vår modell med kollektivavtal som tecknas av parterna på arbetsmarknaden har varit framgångsrik. Enligt vår uppfattning är den förenlig med EG-rätten. Vi har ingen som helst anledning att svaja i det avseendet.

Kommer det företag till Sverige så har svenska fackliga organisationer rätt att driva fram kollektivavtal. Sker inte så har man rätt att tillgripa stridsåtgärder, och andra fackliga organisationer har rätt till sympatiåtgärder. Vad sedan avtalen materiellt ska innehålla får man förhandla om, men avtalsrätten finns där. Den är en del av den svenska modellen.

Vi ska naturligtvis inte använda EU:s utvidgning till att pressa lönerna i Sverige. En del oppositionsföreträdare har uppenbarligen sagt att det är syftet, och det förvånar mig. Vi ska använda EU:s utvidgning till att höja lönerna i de nya ansökarländerna. Det är så vi ska se det. All annan ingång i denna fråga är en defensiv, som bara kommer att skada oss.

#### *Skatteavtalet mellan Danmark och Sverige*

Anf. 58 CARL-AXEL ROSLUND (m):

Herr talman! För tre veckor sedan var jag på en konferens i Danmark angående integrationen i Öresund. Jag var en av få svenskar där. Vid den efterföljande diskussionen reste sig en dansk politiker upp och sade: Nu måste vi komma till tals med den motsträviga svenska regeringen vad gäller skatteproblematik! Han möttes av jublande applåder. Det föranledde mig att resa mig och säga: I Sverige har vi den rakt motsatta uppfattningen – att det är mycket svårt att komma överens med danskarna. Jag möttes av skratt, visserligen vänliga och lite överslätande skratt och inga elaka, men dock. Det var ganska uppenbart att våra två regeringar har svårt att komma till tals med varandra.

Nu har vi fått det skatteavtal som i alla fall vi i Skåne tycker är en halvmesyr. Vi är inte alls nöjda med det.

Min fråga är: Vad tänker statsministern göra för att vi ska komma till rätta med integrations- och skatteproblemen i Öresund?

Anf. 59 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Som Carl-Axel Roslund säger är det skatteavtal som vi har fått inte en fullträff. Om det ska betraktas som en halvmesyr kan vi väl diskutera. Men jag tror inte att danskarna är missnöjda med avtalet. Det är nog vi som är det.

Därmed har man väl i ett nötskal egentligen svarat på frågans inledning. Jag tror att det blir konflikter av det här slaget under överskådlig tid. Det kan ändå inte fördölja den grundläggande utvecklingen, som alltmer handlar om integration och vardagliga kontakter över Öresund.

I takt med att Malmö har kommit tillbaka som en stor, betydande stad med ordning och reda i sin ekonomi, med framtidstro, optimism och nybyggnation skapas också en balans mellan de två sidorna av Sundet. Jag är grundläggande optimistisk om utvecklingen. Bron är symbolen för detta, men det är människor på var sin sida om Öresund som fyller det med innehåll. Regeringarna ska hjälpa till, men vi ska inte skapa regelverk som i sin tur bygger en ny mur mellan Skåne och Småland eller mellan Skåne och Blekinge. Det ska vi också komma ihåg.

#### *40-talisterna*

Anf. 60 HELENA BARGHOLTZ (fp):

Herr talman! Jag vill knyta an till problemet med 40-talisterna som köttberg. Jag vill fråga statsministern om det nu pågår diskussioner inom regeringen om att vidta några särskilda åtgärder för att minska riskerna för att detta köttberg, som såväl statsministern som jag utgör del av, påverkar den framtida försörjningskvoten.

Jag vill också veta vilket ansvar tar statsministern för Pär Nuders uttalande.

Slutligen vill jag påpeka att varken statsministern eller jag själv rår för att vi råkat bli födda på 40-talet.

Anf. 61 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Men vi är glada för det. Vi är många som delar den glädjen, och unge herr Nuder har blivit klar över detta under dagen, skulle jag tro. Sedan är jag glad för att han sade att det var ett köttberg som stod i vägen. Han kunde ju uttryckt sig lite mer målande.

Det är klart att vi har ett demografiskt bekymmer. Men vi har gjort en sak i Sverige som gör är att vi är lite mindre sårbara än andra länder. Vi har genomfört en pensionsreform som är brett förankrad i riksdagen över blockgränsen. Den kan dessutom hantera de påfrestningar som kommer att inträffa när Helena Bargholtz, jag och några andra så småningom drar oss tillbaka och går i pension. Det finns ingen som helst anledning att underskatta de här bekymren. De är stora.

Men det finns inte heller någon som helst anledning att inte se att det finns möjligheter i att ha en stor grupp 40-talister med allt bättre folkhälsa som är välutbildade och ofta villiga att arbeta. Det är en tillgång för nationen. Det har jag mycket ödmjukt upplyst vissa unga kolleger om under förmiddagen.

#### *De kidnappade barnen i Gaza*

Anf. 62 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Herr talman! Det har nu gått 182 dagar sedan fem svenska barn kidnappades till Gaza. De hålls kvar i Gaza mot sin vilja. Deras pappa har registrerat dem som palestinska flyktingar. Sverige är världens per capita

största bidragsgivare till insatser i Gaza och ger ca 300 miljoner kronor årligen i direkt bistånd. Diskussioner från svenskt håll har inte lett till barnens frigivande. Det är orimligt att Sverige genom bidrag till de palestinska myndigheterna och UNRWA fortsätter att finansiera barnens fångenskap.

Jag skulle därför vilja fråga statsministern om han är beredd att öka påtryckningarna på de palestinska myndigheterna genom att exempelvis frysa biståndet tills de kidnappade svenska barnen är fria.

Anf. 63 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Svaret på frågan är nej. Det vore en olycklig utveckling om vi blandade ihop biståndet med ett enskilt rättsfall. Sedan kan jag känna starkt för barnen, för deras båda föräldrar och den traumatiska situation som denna familj befinner sig i. Vi tar regelbundet upp det här fallet med palestinska myndigheter. Vi driver den sak som är rättfärdig enligt svensk lagstiftning. Men vi tänker inte blanda ihop det med biståndsgivningen. Vi tror att det snarast skulle försämrade än förbättra situationen för barnen.

#### *Tandvårdsförsäkringen*

Anf. 64 OWE HELLBERG (v):

Herr talman! Statsministern tycker illa om att människors tandstatus kan avspegla klasstillhörigheten, och det gör jag också. Frågan är om vi med dagens tandvårdsförsäkring kan undvika detta.

En pensionär i min hemkommun, Ockelbo, bad mig ta upp den här frågan. Han har 8 000 kr i månaden i bruttopension. Att få hans tänder i någorlunda skick har under året kostat 20 000 kr. Det är en stor ekonomisk börda som långt ifrån alla klarar av.

Det införda högkostnadsskyddet för pensionärer kräver lång handläggningstid, mycket byråkrati och det känns osäkert om och när det gäller. Principiellt är det också lite konstigt att det är att betrakta som sjukvård att åtgärda en inflammerad tå medan en inflammerad tand är någonting annat.

Min fråga är: Är statsministern beredd att se över dagens tandvårdsförsäkring och kanske gradvis förbättra och bygga ut den?

Anf. 65 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Det är få saker som jag känner så stor besvikelse över som de resultat vi har nått när vi har satsat extra miljarder i tandvårdsförsäkringen, för det har vi gjort. Även under de år då vi hade som djupast ekonomisk kris lyckades den dåvarande socialministern Margot Wallström lägga fram en tandvårdsreform som jag tror kostade 1,4 miljarder kronor. Men det blev inte särskilt mycket mer tandvård för pengarna. Det här är ett bekymmer.

Vi har fortsatt sedan med ytterligare reformer som har fungerat lite bättre, inte minst för de äldre. Det är klart att det finns en prövning av varje patient som ska ha sitt högkostnadsskydd. Det har vi varit tvungna att ha, därför att annars resulterar det i att kostnaderna skenar i väg fullständigt. Men det finns åtskilliga tusentals, kanske tiotusentals, äldre som

har fått sin tandstatus väsentligt förbättrad med ett kraftigt samhälleligt stöd de senaste åren. Det är bra.

Sedan ska vi naturligtvis också se upp med den situation som gäller för unga människor. Upp till 20 års ålder står samhället för tandvården. Sedan går man in i ett vuxenliv där några inte ens klarar sin egen försörjning. Då får ofta tänderna sitta emellan.

Jag är djupt bekymrad över den här situationen, men jag kan inte ge några löften av det slaget att vi ska göra en allmän tandvårdsförsäkring. En sådan har kostnadsberäknats till i storleksordningen 10–15 miljarder kronor. Det törs jag inte lova ens med stöd av Owe Hellberg.

#### *Nedläggning av militär utbildning i Östersund*

Anf. 66 HÅKAN LARSSON (c):

Herr talman! I Östersund har de svenska skattebetalarna sedan 1984 investerat miljardbelopp i en toppmodern militär utbildningsanläggning med Arméns tekniska skola som kärna. I regeringens försvarsproposition föreslår man att den här anläggningen ska läggas ned och motsvarande utbildning i stället byggas upp i Halmstad. Om samma kvalitet på lokaler och utbildning som redan finns i Östersund ska byggas upp på nytt i Halmstad kommer det att krävas nya miljardinsatser. Att flytta en väl fungerande verksamhet som man vill behålla och bygga upp den på nytt någon annanstans är ofta att kasta pengarna i sjön.

Jag vill gärna höra vad statsministern har för kommentar till denna miljardrullning. Statsministern sade förut att vi inte har obegränsade resurser i det här landet. Har regeringen verkligen analyserat konsekvenserna av det här förslaget?

Anf. 67 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Svaret på den sista frågan är självfallet ja. Men det är inte bara regeringen och Regeringskansliet som har gjort det, utan Försvarsmakten har också gjort det. Man har haft en arbetsgrupp för grundorganisationen som noggrant har vägt de olika alternativen mot varandra.

Skulle vi ha behållit den utbildningsvolym och den aktivitetsvolym som vi nu har i försvaret hade utbildningen självfallet varit kvar i Östersund. Men om vi, till följd av ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och förändrade arbetsuppgifter för försvaret, får göra en ny organisation kommer man inte att kunna sitta kvar i anläggningar och vänta på att de ska bli avskrivna, föråldrade och därmed uttjänta för att därefter lägga ned. Det är som i all annan verksamhet att om man ändrar inriktning får man överge ett och annat av reallt värde som fortfarande inte är betalt, avskrivet. Alternativet att behålla det bara för att undvika en sådan kostnad är sämre.

Försvaret ska ominriktas. Försvaret får nya arbetsuppgifter. Därmed får vi också en ny organisation. I huvudsak är kammaren överens om detta.

Anf. 68 LARS ÅNGSTRÖM (mp):

Herr talman! I dag på morgonen nåddes vi av de chockerande uppgifterna att det som tidigare bara varit ett rykte medgavs av Försvarmakten, nämligen att Estonia användes för att frakta hemlig militär materiel. Militära transporter i Sverige omges av rigorösa säkerhetsbestämmelser. Här handlar det om att högattraktivt material, som olika organisationer kanske hade intresse av att lägga händerna på, fraktades på en civil passagerarfärja. Därmed riskerades tusentals passagerares liv.

Jag vill fråga statsministern om statsministern anser det lämpligt att använda civila passagerarfärjor för att frakta hemlig militär utrustning.

Anf. 69 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Jag kan inte avgöra det lämpliga i varje enskild transport men har precis som Lars Ångström upprörts över den information som vi har fått, alldenstund som vi av och till genom åren har hört den här typen av påståenden men alltid fått dem tillbakavisade. Därför har vi i dag från regeringens sida beslutat att tillkalla Johan Hirschfeldt och ge honom uppdraget att gå igenom hela september månad för olycksåret 1994 och därvid utröna om den här typen av transporter har funnits ombord på Estonia.

Ett andra uppdrag som vi lägger ut gäller att Försvarmakten ska inkomma med redovisning till regeringen hur man använder civila färdmedel för att transportera militär materiel.

#### *Svenska kollektivavtal*

Anf. 70 CHRISTINA AXELSSON (s):

Herr talman! I morse möttes vi riksdagsledamöter här utanför av flera hundra arga byggnadsarbetare som delade ut flygblad. Flygbladet riktades visserligen mot moderaterna, vars partiledare tycker att svenska byggnadsarbetare har för höga löner, men det innehöll också tre frågor som jag skulle vilja vidarebefordra till statsministern för att få höra hans synpunkter.

Ska utländska byggnadsarbetare i Sverige få jobba med betydligt sämre löner och arbetsvillkor än svenska byggnadsarbetare?

Ska facket ha möjlighet att vidta åtgärder för att kräva svenska kollektivavtal?

Ska lönedumpning i fortsättningen ses som ett konkurrensmedel?

Anf. 71 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! Svaren är för mig lätta att lämna. Självklart ska den som arbetar på en svensk arbetsplats också följa svenska avtal. Det gäller för ett danskt företag, det gäller för ett norskt företag och det gäller för ett lettiskt företag. Det är inget nytt.

Vår lagstiftning är av sådant slag att om man då inte får ett kollektivavtal har den fackliga organisationen rätt till stridsåtgärder. Detta står vi naturligtvis bakom.

*Statsministerns  
frågestund*

Lönedumpning som konkurrensmetod är definitivt förkastlig. Den är farlig och skapar klyftor i samhället.

Som den här kammaren kommer ihåg varnade jag förra året för en utveckling i samband med EU:s utvidgning som kunde komma att innebära att svenska kollektivavtal skulle förbigås. Jag ville därför att vi skulle ha övergångsregler. Det är formellt inte exakt samma diskussion som den vi nu för, men båda dessa diskussioner har samma innebörd.

Vi måste inse kraften i det som vi nu har startat som process i EU-utvidgningen. Den borde gå och går att förena för Sveriges del precis som för andra länder i Europa med att vi bibehåller vettiga villkor för de mest utsatta på vår svenska arbetsmarknad.

Vilken grupp ska de borgerliga partiledarna nästa gång tycka ska ha halverad lönesumma? Är det IT-branschens programmerare, vårdens arbetare eller affärsanställda? Det är så diskussionen naturligtvis måste ses. (Applåder)

#### *Friåret*

Anf. 72 CARL B HAMILTON (fp):

Herr talman! Jag skulle vilja återvända till friårtdiskussionen. Jag tyckte att statsministern visade en ovanlig lättsinnighet i de ekonomiska beräkningarna. Jag hade för några dagar sedan en debatt med Hans Karlsson, där han medgav att kostnaden för budgeten inte alls var 1,5 miljarder utan säkert 4 miljarder. BNP faller. Kanske är värdet av detta 3 miljarder. Det viftar statsministern nu bara bort.

Det finns tydligen ingen övre gräns för den kostnad som de här 12 000 platserna skulle kosta. I budgeten var kostnaden 130 000 kr per plats. Med Hans Karlssons beräkning är den 330 000 kr per plats, och det spelar tydligen ingen roll.

Jag tror att det är viktigt att slå fast att man inte kan minska arbetslösheten i Sverige genom att samtidigt minska sysselsättningen med kanske 10 000–11 000 personer – för det är ju det som på lång sikt är effekten av friåret. Problemet i Sverige är att vi behöver ha flera arbetade timmar, inte färre. Vi ska inte ha en ledighetsreform utan vi ska ha en arbetarreform. Sluta inte att tillhöra arbetarrörelsen genom att gå över till ledighetsrörelsen, Göran Persson, utan stå fast vid arbetet såsom grunden för välfärd i Sverige!

Anf. 73 Statsminister GÖRAN PERSSON (s):

Herr talman! I det avseendet ska väl i så fall Carl B Hamilton vara glad för att vi fick en ny regering som knäckte den massarbetslöshet som han själv var med om att koka ihop. Han borde vara lycklig över det faktum att det just nu trillar in telegram från olika delar av landet av innebörden att sysselsättningen nu stiger. De kom i går från Göteborg i Västra Götaland, från Skåne och från Stockholm. Det går allt bättre för Sverige, och alltfler får jobb.

Notera vad jag sade, Carl B Hamilton, i mitt svar till Helena Hillar Rosenqvist, nämligen att i ett läge där vi har lediga resurser på arbetsmarknaden kan jag förstå den här reformen. I ett läge där vi skulle ha en brist på arbetskraft är det säkert svårare att se de samhällsekonomiska fördelarna.

Jag har inte förstått varför inte folkpartisterna kan resonera ungefär som vanligt folk gör. Om vi har en ung arbetslös människa och en trött 50-åring – Pär Nuder skulle säga 40-talist – som vill vara borta några månader från jobbet och de två kan byta med varandra ett tag utan att det skadar någon annan, varför inte se det som en möjlighet åtminstone i det arbetsmarknadsläge som vi fortfarande har? Men låt oss gärna hålla på ett tag till. Om vi snart har full sysselsättning går det inte.

Anf. 74 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Därmed var dagens frågestund med statsministern över. Vi tackar statsministern och övriga deltagare i frågestunden.

#### 7 § (forts. från 5 §) **Kommunikationer** (forts. TU1)

#### *Kommunikationer*

Anf. 75 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Carina Moberg nämnde i sitt anförande trafikskadeförsäkringen som Moderaterna föreslår. Det är så, Carina Moberg att vår skattepolitik ju efter en noggrann granskning även av Socialdemokraterna har visat att en låginkomst- eller medelinkomstfamilj får mer pengar kvar i plånboken med våra förslag. Du kan ju kolla med ditt partikansli och läsa igenom materialet. Jag förstår egentligen inte vad problemet är. Det är ju vad människor har kvar i plånboken som är det mest väsentliga.

Sedan raljerar Carina Moberg över att vi satsar 2 miljarder mer på vägarna. Det innebär bara fem mil av motorväg säger hon lite nonchalant. Ja, det är pengar som vi har, och de räcker till riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan i det stödpaket som Socialdemokraterna nu tvingas att göra. De är tvungna att omprioritera vägar, stryka vägar och lägga en del i framtiden.

Då frågar jag Carina Moberg: Tycker inte du att det är fel att man nu låter många av de här utlovade investeringarna få vänta?

Anf. 76 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Jag hade nog förväntat mig lite hårdare tag från Elizabeth Nyström som fick en timme på sig att förbereda sin replik på mitt anförande.

Det finns ett outtömligt behov av förbättringar av vägar och önskade nybyggnationer av vägar – och järnvägar, ska man väl tillägga. Vi anser att vi står bakom ett budgetförslag där vi har hittat en rimlig balans i fråga om hur vi formar ett samhälle där såväl tillväxt som rättvisa är ord som leder vår politik.

Självfallet får jag ge Elizabeth Nyström *credit* för att hon länge har kämpat för de förbättringar av vägar kring Trollhättan som nu blir verklighet. Men jag hade också långa resonemang i mitt anförande kring hur vi som ett land i en globaliserad värld faktiskt påverkas av omvärlden och att man också som politiker måste kunna prioritera om och ta hänsyn till sådant som dyker upp och händer med kort varsel.

Vi tycker att vi har gjort en väl avvägd budget, och vi slår vakt om socialförsäkringssystemet. Vi vill inte försämra nivåerna för dem som är

arbetslösa, sjukskrivna eller föräldralediga för att på det sättet klara av att bygga ytterligare några mil motorväg.

Anf. 77 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det är ganska fantastiskt. För ett år sedan stod vi här, och då slog Carina Moberg på trumman för att man satsade 3 miljarder mer. Det var en fantastisk satsning. 2 miljarder går nu bort, och utlovade projekt tas bort eller senareläggs. Då kan man säga: Vad är det egentligen vi har kvar? Jag sade: Över 2 miljarder i räntor och så vidare. Det blir mindre och mindre satsning på vägarna.

Carina Moberg kritiserade i sitt anförande borgerligheten. Hon sade att vi inte har samma anslag och så vidare. Hur kommer det att bli framöver? Ja, du behöver inte oro dig. Det är lite märkbart hur Socialdemokraterna nu börjar darra på manschetterna. Taburetterna kanske inte är så stabila längre.

Vi i borgerligheten arbetar intensivt på att ta över makten 2006. Ni oroar er. Väljarna visste ju inte 2002 vad de hade att se fram emot – samarbete med Vänstern och Miljöpartiet. Min fråga är därför: Kommer Socialdemokraterna att fortsätta den inslagna politiken framöver och prioritera järnvägssatsningar framför vägsatsningar som vi så väl behöver?

Anf. 78 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Jag trodde nog att jag skulle få lite bättre svar av Elizabeth Nyström vad gäller om Moderaternas förslag på trafikskadeområdet ligger fast eller om den frågan också finns med på Fredrik Reinfeldts korrigeringslista. Det har jag inte fått, och Elizabeth Nyström har ingen talartid kvar. Men jag konstaterar då att det här förslaget skulle gå igenom med Moderaterna vid rodret.

Jag kan se uppenbara problem för den borgerliga alliansen att skriva ihop sig och komma överens på trafikområdet, och det tycker jag att vi år efter år har kunnat se när vi har studerat deras ekonomiska motioner och deras mer trafikrelaterade motioner. Nu har vi en tid på oss tills väljarna får säga sitt nästa gång, och vi kommer att göra vad vi kan för att lyfta fram den nedmontering av välfärdssamhället som Moderaterna föreslår som är väldigt tydlig när man studerar deras ekonomiska motion. Inte minst gäller det framtiden för Sveriges bilister med en privatisering av trafikskadeförsäkringen och med stora höjningar av premierna, som kommer att slå väldigt olika beroende på vilken riskgrupp man ingår i.

Anf. 79 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Jag kommer från en liten kommun norr om Stockholm. Där är vi vana vid att hålla i pengarna. Jag har varit förtroendevald där, och jag är inte van vid att man slänger bort pengar på dyra saker. Jag blev rätt förskräckt när jag kom till riksdagen, även om riksdagen som sådan, herr talman, är en väldigt fin församling. Jag blev förskräckt över hur den politik som en majoritet i riksdagen står för bedrivs. Jag ska lite grann gå in på hur jag skulle vilja hushålla med pengarna eller på de rätt skandalösa projekt som majoriteten här i riksdagen driver och hur man slösar med skattebetalarnas pengar. Det är ju inte våra pengar utan andras



pengar vi hanterar. Det måste vi vara väldigt måna om att förstå och ha i bakhuvudet hela tiden.

Vår uppgift här i dag är att diskutera hur vi ska använda skattebetalarnas pengar för att få ett så effektivt transportsystem i landet som möjligt. Vi ska då prioritera mellan anslagen till vägar, till flyg, till tåg och till sjöfart. I viss mån kommer post- och teleområdena in även under vår kompetens.

Herr talman! Jag ska som jag sade tidigare ta upp några exempel som enligt min uppfattning är grava exempel på hur majoriteten här i kammaren har hamnat fel i sina prioriteringar och också slösat med skattebetalarnas pengar.

Sveriges dyraste personvalskampanj genom tiderna – det har utbyggnaden av Kallax flygplats kallats. Som landshövding i Norrbotten var Björn Rosengren pådrivande för att fraktflygplatsen skulle byggas. 1999 var han tillbaka i Luleå som förstamajtalande näringsminister. Då lovade han norrbottningarna att fraktflygplatsen skulle byggas. Sedan drev han igenom en statlig investering i projektet på 90 miljoner kronor. Luftfartsverket, Luleå kommun och länsarbetsnämnden betalade 50 miljoner för att färdigställa förlängningen av en rullbana till 3 350 meter. Projektet har hitintills kostat skattebetalarna minst 140 miljoner kronor.

Tanken, herr talman, var att göra Kallax till ett nav för världens fraktflyg, och flygplatsen skulle generera tusen nya arbetstillfällen. Men så här långt har endast ett tjugotal landningar gjorts på den förlängda landningsbanan, och ett fåtal personer har anställts. Sedan statsminister Göran Persson vid en högtidlig tillställning på Kallax flygplats invigde landningsbanan har endast ett tjugotal fraktplan landat på flygplatsen. Kostnaden per landning hamnar så här långt på drygt 7 miljoner kronor. Det kallar jag inte för att hushålla med skattebetalarnas pengar. Det kallar jag för att man gör grova felprioriteringar med skattebetalarnas pengar.

Anders G Högmark ställde en fråga till statsrådet Messing om hon skulle vilja utvärdera satsningen på Kallax flygplats. Han fick till svar att det ämnade hon inte göra. Det tyckte hon inte behövdes. Det tycker jag också belyser en rätt fantastisk inställning till hur man hanterar andras pengar. Man vill inte ens utvärdera om det här var en bra satsning eller inte.

Jag kan ta ett annat exempel. Staten har medverkat till att Stockholmsområdet snart kan stå utan någon allmänflygplats. Tullinge är nedlagt. Och Bromma står i tur om Socialdemokraterna får bestämma.

Sedan, herr talman, har vi något som kallas för Botniabanan. Den har vi hört talas om här i kammaren. Men jag vill ändå ta upp den i det här sammanhanget. Regeringen och regeringens samarbetspartier bygger en järnväg som har svårt att uppvisa annat än röda förlustsiffror i alla kalkyler. Botniabanan kommer inte bara att gräva djupa hål i statskassan i dag utan förmodligen kräva statsbidrag i all framtid.

Det är inte bara det att vi som sitter här och vi som lever just nu i Sverige betalar ut pengar ur våra egna börsar, utan vi kräver av våra barn och barnbarn att de ska hålla på och betala statsbidrag till en gigantisk investering, eftersom inte ens trafiken kommer att vara lönsam, så att säga.

Man talar nu också om en förlängning av Botniabanan, så att den sträcker sig längs hela Norrlandskusten. Vissa av er kanske var med när

man byggde Inlandsbanan på 30-talet. Jag tycker att man kan dra vissa paralleller mellan Norrbottenbanan och Inlandsbanan. Det är samma grova felinvestering. Inlandsbanan har vi fått betala många gånger om, och det har aldrig givit den reventy som man räknade med när man byggde den. Jag tycker, herr talman, att skattebetalarna har all rätt att ifrågasätta regeringens sätt att hantera deras pengar.

Så har vi Luftfartsverket och Rikstrafiken. Man hotar att överge flera av våra flygplatser. Trafiksäkerheten på flera av våra huvudvägar är oacceptabelt låg, enligt en rapport som presenterades i går, medan miljardbelopp investeras i redan från början olönsamma järnvägsbyggen.

Herr talman! Vi måste hantera pengarna mer ansvarsfullt. Vi ska använda och investera i den miljövänliga järnvägen där den är bäst. Men Sverige är till stora delar ett glest befolkat land med långa avstånd, där vägar och flyg inte bara är en nödvändighet utan ett betydligt billigare alternativ för skattebetalarna.

Anf. 80 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är inte så mycket en replik som ett önskemål om klarläggande. Det är precis som Björn Hamilton framhåller upprörande att inte alla våra stora projekt grundas på noggranna samhällsekonomiska beräkningar. Jag vill bara ha en bekräftelse från Björn Hamilton att det ska gälla alla projekt i alla delar av landet. Jag vill gärna ha det med tanke inte minst på det som Dagens Nyheter skrev i dag om Södra länken, att det är en gigantisk samhällsekonomisk felsatsning om man väger in miljö, tillväxteffekt och en massa andra saker som alltid vägs in i de samhällsekonomiska modellerna. Delar Björn Hamilton min och Centerpartiets uppfattning att de samhällsekonomiska beräkningarna ska vara avgörande oavsett om det handlar om Kallax flygplats, Hallandsåsen, Citytunneln eller Södra länken i Stockholm?

Anf. 81 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag tycker att man alltid ska ha en noggrann kalkyl när man går in i ett beslut om en investering. Jag har själv deltagit i många framräkningar av samhällsnyttan i olika sammanhang. Jag vet att det inte finns en specifik samhällsnytta. Den kan definieras på väldigt många olika sätt. En samhällsekonomisk kalkyl kan tolkas på flera olika sätt. När det gäller Södra länken har jag den uppfattningen att den är mycket väl motiverad. Den kommer att lösa stora problem för människor som bor i Stockholm.

Anf. 82 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag tycker att Björn Hamilton kryper undan lite när han säger: Jag har den uppfattningen. Det gäller ju att komma bort från det godtyckliga beslutsfattandet där starka lobbygrupper ges ett orättfärdigt inflytande. Det kommer alltid att finnas fler förtroendevalda från de stora befolkningstäta områdena. Ska vi låta dem styra för att "de har uppfattningen"? Då hamnar vi till sist i en situation då vi inte får en rimlig och rättvis fördelning över hela landet. Det är ingen tvekan om att Studieförbundet Näringsliv och Samhälle, SIKÅ, Inregia och en massa olika organ har förfinat de samhällsekonomiska modellerna som efterhand har blivit allt bättre. Vi minskar utrymmet för godtycke och lobbygruppers påver-

kan om vi kan vara överens om att det är viktigt att dessa samhällsekonomiska modeller faktiskt tas på allvar. Det minimerar i alla fall utrymmet för uppgörelser i Rosenbad, som vi fick exempel på senast efter förra valet, då man köper och säljer efter politiskt godtycke. I synnerhet när det gäller sådana här oerhört stora investeringar i miljardklassen ska det inte bli politiskt godtycke som styr utan välgrundade samhällsekonomiska beräkningar, där modellen har blivit allt bättre.

Anf. 83 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag delar Sven Bergströms uppfattning att de självklart ska tas på allvar. Vad jag vill säga är att det inte finns en absolut sanning i de här kalkylerna. De kan tolkas på olika sätt. Men de ska naturligtvis vara ett mycket viktigt instrument när man gör bedömningarna.

Anf. 84 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Herr talman! Då är vi här igen i trafikutskottet med viktiga frågor. Det var trafiksäkerhet för en vecka sedan. Nu är det hela paketet i 22:an med ett antal kronor. Debatten har varit intensiv, tycker jag, här i dag. Men det är min förhoppning, herr talman, att inte industriledare runtomkring i Sveriges skogsindustri har lyssnat för mycket på den här debatten. Jag är orolig för debatten när det gäller vägar, tjälsäkringen och den syn som framför allt Karin Svensson Smith hade när hon sade: Vi sänker tonnagen till 40 ton på lastbilarna. Det är min stora förhoppning att inte Ulf Eliasson på Skoghallsverken eller chefen i Kvarnsveden har hört det hela, eftersom de har beslutat om investeringar på 2 miljarder rakt av när det gäller Skoghallsverken och 4 miljarder i Kvarnsveden. Jag är inte säker på att ägaren av den stora svenska pappersindustrin med finländsk bakgrund hade vågat satsa om han hade vetat att Karin Svensson Smith också ingår i den beslutande majoriteten i Sverige. Jag hoppas inte att det finns ett stöd för denna syn på storleken på råvarutransporterna i Sverige. I så fall går både bilindustrin, som vi har hört här i frågetimmen, och skogsindustrin en framtid till mötes som jag inte tror att vi vill ha.

En trafikpolitik för tillväxt, har många här haft som rubrik. Vi i Folkpartiet, herr talman, tycker också att det är det vi ska tala om i dag. Med en trafikpolitik för tillväxt kan det inte se ut som det gör i vårt svenska landskap i dag. Man kan inte gå till väga med trafikpolitiken i sin helhet – vi pratar nu om helheten – som i dag sker. Det måste till en ny syn på hela trafikpolitiken. Vi blir förlöjligade av majoriteten varje gång vi nämner PPP. Men det finns ingen annan lösning som jag ser i dag i Sverige för att komma till rätta med de felaktigheter som har skett. Den socialdemokratiska regeringens sätt att tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet bygga vägar har ju missat så mycket. Det måste till krafttag på kort sikt. Då kommer det naturligtvis att drabba kapitalsidan. Men vi måste fram med någonting så att vi inte får några fler Trollhättepaket. Vi har 15 stycken som i dag står och är besvikna över vad som har hänt.

Om vi hade fått bestämma i det som inte då var en allians men som nu kallar sig för trafikalliansen är jag helt övertygad om att Trollhättepaketet hade varit klart, byggt med PPP-pengar. Vi hade aldrig haft den diskussion som vi i dag har runtomkring Trollhättan. Tåget hade gått. Vi hade haft en fyrfilig väg till Trollhättan, och Europaväg 45 hade varit en verklighet.

Redan 1998 körde jag över bron i Kiruna och hade med mig en grön skylt med vita kanter som det stod E 45 på. Vi skruvade fast den på bro-räcket när vi åkte en sväng till Karesuando och tillbaka. Det var många där och fotograferade den. Låt det nu bli verklighet! Det låter lite förlöjligande i Carina Mobergs uttalande: Det enda ni kan vara överens om i borgerligheten är en Europaväg 45 från Göteborg till Karesuando. Det är ju pulsådern i Sverige! Det är ju Sveriges Broadway, från Göteborg till Karesuando. Det har vi pratat om förut. När det blir en riktig väg har man något att köra på med alla de svenska naturtillgångar som finns efter 45:an – om vi ska ha skogen, papper, vattenkraft och malm, som Carina Moberg sade. Det är det som Folkpartiets och alliansens politik går ut på. Vi vill ha en annan syn på trafikpolitiken.

Det har öppnat sig möjligheter här i dag. Jag tycker att den här debatten har varit helt otroligt bra. Det visade sig i Erling Baggers replikskifte med Karin Svensson Smith att vansinniga satsningar på järnvägen är någonting som kan komma att omprövas och kanske bli vägsatsningar.

Det ger Motalafolket, folket efter E 22, folket kring E 20 och folket kring E 18 hopp om att nordiska triangeln kanske ändå blir av. Det kanske inte bara blir prat. Det kanske blir verklighet.

Vi kan alltså skaka loss 10, 15 eller 20 miljarder till satsningar av den typ som behövs. Vi kan bygga järnväg där vi ska frakta mycket människor i tätbebyggt område. Vi kan bygga bort getingmidjor. Vi kan bygga citytunnlar och kringleder i Stockholm. Det har vi ingenting emot. Vi får då pengar över till transporter av både gods och människor på vägar – på trafiksäkra vägar. Det är det som är skillnaden i politiken mellan oss som i dag står i kammaren i Sveriges riksdag och diskuterar. Det är ett otroligt viktigt ämne som har med både trafiksäkerhet, transport och, inte minst, företagsklimat att göra.

Jag sammanfattar att debatten har varit bra. Vi ser hoppfullt framåt. Vi har mer pengar i alla borgerliga partier. Moderaterna har mest. Vi har en gemensam syn på en annan finansiering. Det är där finessen ligger.

Vi kommer att kunna se att hela Sverige kan brukas. Hela Sverige blir åtkomligt och man får fram råvaran och människan med det transportmedel som är bäst för den tänkta transporten.

Jag säger det en gång till: Vi måste ha en transportpolitik som är en transportpolitik för hela Sverige så att hela Sverige kan brukas.

Anf. 85 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag undrar om Runar Patriksson har läst EU:s vitbok och instämmer i andemeningen i den. Du representerar ju ett parti som är känt för att vara ganska EU-vänligt.

Där säger man: *It's time to turn*. För att klara problemen med miljö, trafiksäkerhet och trängsel i Europa måste man hitta en annorlunda fördelning mellan väg, järnväg och sjöfart när det gäller transporter, särskilt på godssidan. Instämmer Runar i EU:s uppdrag?

Som ett led i det har vi inom Godstransportdelegationen arbetat för diverse saker. Det är framför allt sjöfarten som inte är tillräckligt utnyttjad i dag. Vänsterpartiet har motionerat om att Sjöfartsverket ska bli ett anslagsfinansierat verk och inte ett affärsverk för att gynna godstransporter som bland annat pappersindustrin och annan tung industri har glädje av. Instämmer Folkpartiet i detta?

Att minska maxvikten till 40 ton är ett medel för att åstadkomma det som behövs enligt intentionerna både i vår beslutade transportpolitik och i EU:s vitbok.

Jag måste nog göra Runar ledsen. Jag tror inte att slutsatsen av replikskiftet mellan Erling Bager och mig är att det kommer att byggas fler vägar. Jag tror att du missuppfattade vad vi sade till varandra.

Har Runar Patriksson läst det som står på s. 34–35 i vårt betänkande? Där ser man att den skuld vi redan har dragit på våra barn och barnbarn för infrastruktur är alldeles tillräcklig. Jag tycker inte att det är moraliskt att belasta dem mer. De behöver använda pengarna till annat. Där delar jag till fullo Carina Mobergs analys.

Anf. 86 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Vitboken säger att vi måste nå miljömålen. Det är vi helt överens om. Jag sade i mitt anförande att gods ska fraktas med järnväg där det finns en sådan tillgång på gods att det är lönsamt att köra med tåg.

Från Folkpartiets del ser vi mycket positivt på byggande av järnvägar där man också fraktar mycket folk. Det betyder att det i vitboken är ett gemensamt uttag av miljöeffekter.

Man ska inte bygga järnväg till varje skogsskifte där man ska hämta skog. Det finns ingen möjlighet. Det är vägen som gäller.

Karin Svensson Smith tar upp frågan om 40 ton. Snart står lastbilar i tremiljonersklassen i fem sex eller åtta veckor och inte har något att göra på grund av tjälsjuka vägar. Så kan vi inte ha det kring pappersbruken i Sverige. När det gäller de vägar jag talar om och de områden där man har råvaran finns inget alternativ till järnväg. Det är bara så.

Anf. 87 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Innan den här propositionen förhandlades hade vi ganska nära kontakter med Svenskt Näringsliv och deras transportavdelning. Vi frågade dem: Vad tycker ni är falskhalsarna för att ni på ett mer miljövänligt sätt ska stärka era möjligheter att transportera framför allt de tunga råvarorna?

Vi hade nära kontakter med Stora. Vi hade nära kontakter med många andra företag. Vi verkade för satsningar kring Hallsberg, vilket de andra partierna tyckte var en bra idé för att stärka järnvägens möjligheter att transportera gods. Därmed skulle man bidra till både ekonomi, sysselsättning och miljö.

Det som nu är problemet när det gäller att få fram råvaran till förädling i skogen är att antalet dagar med tjäle i marken minskar. Det är en effekt av klimatet. Jag bytte en dag i trafikutskottet mot en dag i miljö- och jordbruksutskottet där man hade en redovisning av svensk klimatpolitik. I vissa områden i Sverige har antalet tjäldagar minskat från 140 till 100. Det är det största problemet att marken inte är frusen tillräckligt länge för att man ska kunna använda den för transport av råvaror. Det bör stämma till eftertanke när vi utformar framtidens trafikpolitik. Det är ett gott argument för den proposition vi har lagt i den rödgröna majoriteten.

Anf. 88 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! När vi pratar om tjälsjukan gäller det dagarna efter de 100 – när tjälen har gått ur tills vägen blir farbar igen. Det är tiden mellan det att tjälen har gått ur marken och tills vägen blir farbar igen – jag repeterar det – som inte ens 40-tonsbilen kommer att gå.

Det är det som är problemet. Vi ska inte ha några tjälsjuka vägar. Vi måste bygga vägar här i landet som är farbara året om, både för transporter av skogsråvara och av personer.

Jag har kanske inte möjlighet att få svar, men det var lite tråkigt att jag har fattat fel. Jag tyckte mig klart märka att Karin Svensson Smith var tveksam till järnvägssatsningar i Norrland som inte hade någon bärrighet, och att detta i alla fall ger möjlighet för oss, som vill det, att satsa mycket mer på vägar i samma områden.

Jag kan då än en gång repetera: Alla de som känner sig besvikna på E 18, E 22 och på E 20, på väg 73 och på vägen till den stora pappersindustrin i Hallstavik kan nu känna hopp. Det finns möjlighet att skaka loss miljarder i den svenska transportpolitiken.

Med en borgerlig politik med en annan syn på trafikpolitiken skulle det kunna bli en stor framgång för svensk trafikpolitik.

Anf. 89 KARIN THORBORG (v):

Herr talman! Jag vill först instämma i och stryka under det som Karin Svensson Smith har sagt om de extra 30 miljonerna till Rikstrafiken för kollektivtrafik och vårt särskilda yttrande i betänkandet.

Jag vill lyfta fram det som vi har motionerat om och som ingen annan har tagit upp när det gäller utbyggnaden av Södertälje sluss. En uppskjuten eller, i värsta fall, utebliven slussinvestering kan få mycket allvarliga följder för Mälarsjöfarten. Rederiernas nya fartyg är alldeles för stora för att kunna passera genom slussen i Södertälje. En minskning av handelsjöfarten kan gå snabbt om inte ett beslut kommer till stånd väldigt skyndsamt. För Västerås, Köping och hela Bergslagsområdet, som jag representerar, skulle detta få mycket negativa konsekvenser.

Mälarhamnarna är viktiga för exporten från företag i hela det här området. Försämrade transportmöjligheter gör att företagen kanske tvingas bort från området. Till hamnen i Västerås kommer bland annat fartyg med alternativa bränslen till kraftvärmeverket. Minskade sjötransporter innebär naturligtvis också ökade landtransporter, vilket är tvärs emot intentionen i det miljöpolitiska transportmålet.

En ny sluss skulle också öka avrinningen från Mälaren och minska risken för katastrofala översvämningar.

Jag ville bara skicka med detta till regeringen i det fortsatta beredningsarbetet. Jag tycker att det är en väldigt viktig fråga.

Nämner man ordet infrastruktur tänker de allra flesta på tåg, vägar, flyg och båtar. Men det finns en helt annan infrastruktur som är lika viktig för att människorna i dagens samhälle ska kunna leva och verka i hela vårt land. Denna infrastruktur utgörs av ledningar, trådar, kablar, större och mindre apparater som telefoner och datorer, fötter som springer uppför och nedför trappor med post och kassörskor som gör in- och utbetalningar.

Om inte denna infrastruktur fungerar utbryter kaos i samhället. Ändå är inte denna infrastruktur så glamorös och väcker inte lika mycket upp-

märksamhet som en nybyggd motorväg eller en sjösättning av en ny båt. Den har inte heller så stort utrymme i budgetpropositionens del om kommunikationer.

Jag vill här påminna om och citera vilken målsättning som finns i budgetpropositionen för detta område:

”Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande tjänster.”

Inom denna sektor har det hänt och händer mycket just nu. Svensk kassaservice har utretts, och en proposition ska komma nästa år. Utredaren har skissat olika framtidsscenarioer med olika förslag om hur kassatjänsten ska organiseras.

Liksom utredningen gör vi bedömningen att staten även i fortsättningen ska ta ansvar för de grundläggande betaltjänsterna, men vi delar inte riktigt utredarens syn på metoderna för hur detta ska realiseras. Utredaren menar att statens ansvar begränsar sig till orter och landsbygd som inte är av kommersiellt intresse. Vi menar dock att statens ansvar är större än att gälla enbart dessa områden. Samhällets grundläggande infrastruktur måste fungera i hela landet i syfte att boende och företagande ska existera på rimliga villkor. Även människor i olika så kallade behovsgrupper måste kunna ställa krav på samhällets service.

Beslutet om Svensk kassaservices framtid hänger starkt ihop med vad som i övrigt händer inom posten. Även den håller på att utredas. Utredaren har i uppdrag att se över hur postverksamheten bör regleras. Utredaren ska också analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling. Utredningen om posten kommer i januari, och en proposition väntas år 2006. Det är alltså ett väldigt stort förändringsarbete på gång inom hela den postala sektorn, och vi följer detta arbete med stort intresse. Vi anser att posten är en samhällsservice som staten har ett stort ansvar för.

Nästa år ska också en IT-proposition läggas fram. Regeringen har höga ambitioner för IT-politiken genom målet att Sverige som första land ska bli ett informationssamhälle för alla. Det krävs dock fortsatta och fördjupade insatser innan vi är där. Institutet för tillväxtpolitiska studier, som har analyserat den tidigare förda IT-politiken, rekommenderar regeringen att ta ökad hänsyn till de grupper som riskerar att hamna utanför. Innan man går vidare är det därför viktigt att noga studera den samlade bilden av det man redan uppnått och ta avstamp där.

I det fortsatta arbetet ska fokus flyttas från infrastruktur till nytta, från producent till konsument. Det är naturligtvis viktigt att vi börjar fokusera på vad vi ska ha all denna infrastruktur till. Den ska naturligtvis användas. Det blir en förskjutning från hård till mjuk infrastruktur. Men hela tiden, i varje steg man tar, måste man vara noga med att IT-politiken inte får innebära att de digitala klyftorna förstärks. Stor uppmärksamhet måste därför ges till att alla får del av den nya tekniken. Geografiskt avstånd, ålder, kön, etnisk bakgrund, eventuella funktionshinder eller kompetens får inte bli avgörande för om man ska få ta del av IT-samhällets välsignelser eller inte. Skillnaden mellan dem som är först ute och dem som är sist ute är jättestor. Samhället måste skapa förutsättningar för att få med alla.

I går kväll fick några av oss lyssna på en föredragning om småföretagare och IT. Där fick vi bland annat höra att som bäst bara 44 % av alla företag med mindre än 50 anställda har egen e-post till sitt företag. Målsättningen måste vara att ingen i Sverige ska behöva bli lämnad efter när det gäller elektroniska kommunikationer. Ny teknik ska inte skapa klyftor i samhället eller stänga ute vissa grupper.

Även jag vill tacka kansliet för ett bra arbete och för all den hjälp jag fått fast jag bara är ersättare i trafikutskottet.

Anf. 90 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag vill ta upp det här med IT eftersom Karin och jag var på samma seminarium i går. Det var ett mycket intressant seminarium. Man kunde konstatera att Sverige har halkat långt efter i IT-utvecklingen. Vi var ju på tättplats förr och kunde verkligen känna oss stolta över det, men nu ligger vi rätt långt ned på listan – precis som i all annan internationell jämförelse. Bland annat fick vi alltså höra att 60–70 % av landets företag inte ens har e-post.

Karin sade: Nu har vi byggt ut infrastrukturen, och nu får vi se vad vi ska använda den till. Jag tycker att det är lite signifikant för hur majoriteten med socialisterna och Miljöpartiet bedriver utbyggnaden av infrastruktur: Man bygger ut, och sedan får man se vad man ska använda den till.

Jag skulle vilja göra tvärtom. Först ser man vad man ska använda den till; sedan bygger man ut. Det ska finnas ett behov. Det finns en marknad, Karin. Jag vet inte om Karin känner till marknaden.

I alla fall skulle jag gärna vilja ha en kommentar om hur man tänker sig – jag förutsätter att Karin står bakom regeringens politik vad gäller IT – att i framtiden återta frontplatsen bland världens länder vad gäller IT. Vi har ju egentligen förutsättningarna med en fantastisk IT-industri i det här landet. Det är genant, tycker jag, att vi har hamnat så långt ned som vi gjort på listan.

Anf. 91 KARIN THORBORG (v) replik:

Herr talman! Jag tog upp detta därför att om vi jämför satsningarna på bredband med övriga infrastruktursatsningar ser vi att det bara är en väldigt liten satsning man gjort på detta. Trots det har staten satsat en hel del pengar för att fylla i de luckor som marknaden inte klarat av. Vad jag förstår vill ju Moderaterna att marknaden skulle ha skött allt detta och att staten inte skulle ha använt sina pengar till den här infrastrukturen. Därför tycker jag att det är väldigt bra att staten nu har fyllt i de luckor som marknaden inte har klarat av. Det visar ju vad marknaden inte har gjort i det här fallet.

När det gäller i vilken ordning man gör detta måste man ju först bygga ut en infrastruktur för att kunna använda den. Kanske borde det ha gått lite mer parallellt, men nu tycker jag att det är dags att se på vad man faktiskt använder den till. Jag tycker att man har kommit i gång väldigt bra med att titta på vad man behöver göra för att knyta ihop all den infrastruktur som finns.

För att vi ska bli bättre och få den här tättpositionen tror jag att alla måste hjälpas åt, även dessa företagare som bevisligen inte ville satsa någonting utan ville ha hjälp från staten.



Anf. 92 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag fick inte svar på om Karin tyckte att det var genant att 60–70 % av företagen inte ens har e-post i det välutvecklade Sverige. Men låt oss lämna det.

Det är en chimär att staten skulle ha varit effektiv i sina satsningar på bredband. Staten har lagt hämsko på de privata företag som velat bygga ut bredband genom att säga att man går in och tar över ansvaret. Då går inget privat företag ut och gör någonting.

Sedan har man satsat rätt mycket av de statliga pengarna inom områden där en marknad hade kunnat fungera. Det är inte alls bara i glesbygd man har byggt ut med statliga pengar. Det är lite överallt i Sverige. Och man har på det sättet, tycker jag, använt pengarna helt felaktigt.

Jag kan hålla med om att det säkert finns områden i Sverige där inte marknaden fungerar och där man måste göra samhällliga insatser. Men man ska inte göra det inom områden där vi har en marknad. Man ska framför allt inte gå ut och säga till företagen att det här tar vi hand om så ni behöver inte tänka på det.

Anf. 93 KARIN THORBORG (v) replik:

Herr talman! Jag vill trots allt svara på frågan om jag tycker att det var genant eller inte.

Jag tycker att du motsäger dig själv, Björn Hamilton. Först säger du att staten har tagit över eftersom marknaden inte har skött det här. Men de småföretagare som inte har e-post är ju en del av marknaden och de har inte skött sin del. Å ena sidan vill du att marknaden ska sköta det här, å andra sidan tycker du att det är genant att inte marknaden sköter den här delen.

Jag tycker att det är väldigt tråkigt att det är så många som inte har e-post. Naturligtvis måste vi hjälpas åt så att alla får ta del av det här samhället. Jag tror att den nya IT-strategigruppen och den nya IT-propositionen kommer att lägga fram lösningar på hur man ska komma åt den här frågan.

Anf. 94 STAFFAN DANIELSSON (c):

Herr talman! Infrastrukturen i form av väl fungerande järnvägar och vägar är en grundläggande förutsättning för att landets resurser ska kunna utvecklas så att människor kan bo, leva och vistas i hela Sverige. Därför är ett välskött vägnät ett samhällsintresse av största vikt. Det engagerar med rätta de flesta människor. Därför är också statens insatser och hur de ska fördelas något som har mycket stor betydelse för oss alla. Tåg är bra, men järnvägar finns verkligen inte överallt, till skillnad från vägarna.

Det finns mycket att säga om det allmänna vägnätet och det eftersläpande underhållet av det. Men jag vill här lyfta fram de enskilda vägarernas stora betydelse för att en levande landsbygd ska kunna fortleva och utvecklas. Det finmaskiga vägnätet är en viktig första eller sista del i landets kommunikationer.

Vägarna används i hög grad av näringslivets transporter, till exempel av skogsbruket och jordbruket, men även för serviceinsatser i olika avseenden. Grunden är självfallet alla de fast- eller fritidsboende som bor längs vägarna och alla de som främst på fritiden använder dem. Vägssystemet är en grundpelare i den allmänna tillgängligheten till vår lands-

bygd, där ju allemansrätten ger oss alla tillgång till natur och fritidsvärden. Därför måste vi också tillsammans betala en del för detta, tyvärr ofta för lite.

De enskilda vägarna sköts regelmässigt med stort engagemang av vägsamfälligheter som gör goda insatser för att upprätthålla en hygglig vägstandard. De senaste åren har starka krafter velat skära ned statens insatser, och nivåerna på statsbidragen är i dag för låga.

Centerpartiet har alltid varit pådrivande för att det enskilda vägnätet ska ha en åtminstone godtagbar standard. Vi vill därför att anslaget till de enskilda vägarna ska höjas och även att, enligt den så kallade BREV-utredningens förslag, Vägverket ska ta över ansvaret för kostsamma så kallade konstbyggnader i form av broar.

Tyvärr är det också så att dagens bidragssystem för enskild väghållning har betydande brister. Det ekonomiska beräkningsunderlaget från Vägverket gör det ibland rätt svårt att kunna bedöma erforderliga bidragsnivåer. Regelverket för enskilda vägar är i delar också otydligt och onödigt krångligt. Det här gör i sin tur att administrationen av bidragen blir onödigt kostsam. Därför är en översyn av stödet till enskilda vägar behövlig. Syftet ska då inte vara, som i tidigare utredningars förslag, att vältra över ansvar från det allmänna utan att skapa ett bidragssystem som långsiktigt vidmakthåller det befintliga nätet av enskilda vägar och skapar en kostnadseffektiv administration av detta.

Några ord också om den viktiga kollektivtrafiken och om Rikstrafikens bristande resurser. Kollektivtrafiken är ju en grundbult i en väl utvecklad trafikförsörjning om vi ska kunna närma oss fler av de transportpolitiska målen. Därför är det trist att regeringen med samarbetspartier försämrar förutsättningarna inte bara för de enskilda människornas och företagens möjligheter till transporter utan också för kollektivtrafiken. Höjda bränsleskatter och fordonsskatter som i sin tur ger ökade kostnader för upphandling av kollektivtrafik försämrar denna trafik runtom i landet.

Samtidigt har vi fått redovisat för oss i trafikutskottet hur Rikstrafiken nu tvingas dra ned drastiskt på sin upphandling av regionalt motiverad men kommersiellt olönsam kollektivtrafik, vilket drabbar det kollektiva resandet ytterligare. Rikstrafiken har fått stora ekonomiska problem på grund av att man ålagts nya uppgifter utan att motsvarande pengar använts. Därför varslar man om stora nedskärningar av det statliga anslaget till en rad tåglinjer runtom i landet, för till exempel Bergslagen, för Stångådalsbanan och för Blekinge kustbana, där trafiken nu hotas av stora neddragningar och där den utlovade elektrifieringen därför ifrågasätts.

Det är rätt beklämmande att staten med ena handen gör järnvägsinvesteringar, vilket är bra, samtidigt som man med den andra handen drar undan förutsättningarna för själva trafiken, vilket är dåligt. Centern anvisar 100 miljoner kronor mer till Rikstrafiken, vilket skulle bevara mycket tågtrafik som nu hotas av nedläggning.

Slutligen ett politiskt konstaterande. För att kunna erhålla mer resurser till vägar och andra statliga och kommunala åtaganden behöver Sverige tillväxt och ökad konkurrenskraft genom ett bättre företagsklimat. För detta behövs från 2006 en ny borgerlig riksdagsmajoritet, vilket jag gärna skulle vilja yrka bifall till.

Anf. 95 HANS STENBERG (s):

Herr talman! Vägarna är utan tvekan den viktigaste beståndsdel i det svenska transportsystemet. Alla andra transportslag förutsätter ett bra vägnät för att transportkedjan ska fungera från dörr till dörr. Därför är det naturligt att krav på förbättringar av vägnätet väldigt ofta kommer upp när man är ute och träffar medborgare och kommunpolitiker runt om i landet. Jag tror exempelvis inte att jag under mina tio år i trafikutskottet har träffat något kommunalråd som inte har ansett att han eller hon har haft landets mest angelägna vägprojekt i sin kommun och tyckt att vi ska prioritera det före alla andra.

Det är klart att det skulle vara roligt om man kunde uppfylla alla önskemål om investeringar. Men tyvärr är det så att investeringsbehoven alltid kommer att vara större än den ekonomiska verkligheten tillåter oss att uppfylla. Det finns också så många andra angelägna samhällsbehov som ska uppfyllas med de begränsade resurser som samhället ändå har. Därför kan inte vi socialdemokrater ställa upp på exempelvis den moderata politik som innebär att man sparar på sjuka och arbetslösa för att därigenom finansiera större satsningar på vägarna.

Herr talman! Det skulle kännas konstigt att stå här och inte nämna Trollhättepaketet. Jag tror att det knappast finns någon här i salen eller för övrigt ute i samhället som tycker att vi inte ska göra kraftfulla insatser för att rädda bilindustrin i Trollhättan. För att kunna göra de nödvändiga insatserna med kort varsel tvingas regeringen till omfattande omprioriteringar. Det innebär att ett femtontal projekt utgår helt ur investeringsplanen och att andra projekt kan komma att dra ut på tiden.

Det här är naturligtvis inte alls roligt på de orter som drabbas, och det är knappast förvånande heller att vi får protester från olika håll i landet. De projekt som lyfts ut har ju tidigare bedömts vara både viktiga och samhällsekonomiskt lönsamma. Som jag ser det är det angeläget att försöka hitta utrymme i kommande budgetarbete så att man kan lägga tillbaka de här angelägna projekten i investeringsplanen. Samtidigt som jag säger det vill jag understryka att om man vill göra anspråk på att ta ansvar för landets ekonomi går det inte att rätt upp och ned lova att vi kommer att klara av att återinföra alla projekten i planen igen. Väginvesteringar måste alltid vägas mot andra angelägna samhällsintressen varje gång man gör en statsbudget. Så måste det vara.

Herr talman! Innan jag går vidare vill jag bara kontrollera att Erling Bager är vaken. Av hans replikskifte med Carina Moberg tidigare framgick det tydligt att han väldigt grovt hade missuppfattat mig när jag hade talat om PPP. Flera har i dag också tagit upp PPP-frågan.

Vi socialdemokrater har nu, som tidigare, ingenting emot att pröva PPP på ett antal projekt. Men jag måste erkänna att jag har lite svårt att se vad fördelen med PPP-finansiering skulle vara jämfört med det sätt som Vägverket nu upphandlar Norrortsleden. Det mest intressanta med PPP är ju vad som händer med underhållskostnaderna om samma entreprenör som byggt projektet också ska sköta drift och underhåll ett antal år efteråt. Det är där den ekonomiska vinsten ska ligga. Är det möjligen så att kvaliteten på själva byggnationen ökar om man får göra så? Det är ju bland annat för att få svar på den frågan som Vägverket nu gör ett försök där man upphandlar både byggande och drift av Norrortsleden i en sammanhållen upphandling. Det upplägget borde ge exakt samma effek-

tivitetsförbättring oavsett om man finansierar projektet över statsbudgeten på traditionellt sätt, om man lånefinansierar i Riksgälden eller med PPP-finansiering. Skillnaden mot en PPP-lösning är att man slipper en högre räntekostnad som en privat lånefinansiering ger.

Det ska bli intressant att följa utvärderingen av projektet. Om det slår väl ut kan den upphandlingsmodellen bli ett mycket bra komplement till det traditionella sättet att upphandla.

Sedan är det en annan avvägning som ska göras av hur mycket man vill lånefinansiera och hur mycket man vill ta över statsbudgeten. Jag har varit med så länge att jag har stått i kammaren och tagit oerhört mycket kritik från den borgerliga sidan över att vi har lånefinansierat så mycket. Men i dag är det tydligen nytt läge. Här föreslår Runar Patriksson bland annat en massiv lånefinansiering av infrastrukturprojekt. Konjunkturerna varierar också inom det borgerliga blocket. Vi får väl se vad ni tycker nästa år, om vi har lånat för mycket eller för lite.

Herr talman! I debatten i dag kräver oppositionspartierna större satsningar på vägarna. Man säger hela tiden att regeringen satsar för lite. Jag vill i sammanhanget påminna om att vi i de tre senaste budgetomgångarna i genomsnitt har höjt väganslagen med ungefär 1 miljard varje gång. Det är ytterst få områden i statens budget som har fått en sådan ökning. Trots det vill också vi socialdemokrater satsa mer på att förbättra vägnätet. Där är vi helt överens med oppositionen. Skillnaden är att vi socialdemokrater tar ett helhetsansvar för ekonomin. En ökad satsning på vägarna får inte ske på bekostnad av att statsbudgeten äventyras eller på bekostnad av arbetslösa och sjuka. Där går skiljelinjen mellan blocken.

Jag vill säga några ord med anledning av Björn Hamiltons inlägg. När det gäller Kallax ska jag återge Anne Wibble, som tidigare har funnits här i kammaren. Hon sade ungefär: Att i efterhand kritisera och tala om hur saker och ting borde ha gjorts är nog världens mest exakta vetenskap. Lite grann lät det så när Björn Hamilton bredde ut sig över Kallax. Mitt minne kan vara fel, men jag kan inte minnas någon klar, stark moderat opposition mot den satsningen.

Beslutet om Botniabanan togs av en bred majoritet i riksdagen. Jag vet att Björn Hamiltons partivänner hemma i mitt län var oerhört varma förespråkare av Botniabanan. Om det nu är ett så fruktansvärt dåligt projekt, hur känns det att sätta sig i ett regeringssamarbete, om det vill sig illa och ni vinner nästa val, med tre partier som varmt ställde upp och helhjärtat stödde satsningen på Botniabanan? Dessutom var Moderaternas agerande i kammaren inte särskilt klargörande. Ni slog närmast knut på er själva med att vara både för och emot.

Det känns dåligt att i stället för att komma med konstruktiva förslag ösa galla över sådant som tidigare har gjorts och tycka att det skulle ha gjorts på annat sätt.

Anf. 96 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Eftersom jag inte fick något svar av Carina Moberg tidigare ställer jag samma fråga till Hans Stenberg: Kommer Socialdemokraterna att fortsätta den inslagna politiken framöver, nämligen att prioritera järnvägssatsningar framför vägsatsningar?

Anf. 97 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Vi står för de uppgörelser vi har gjort med andra partier.

Anf. 98 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det gäller även efter 2006 om ni får majoritet?

*Kommunikationer*

Anf. 99 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Eftersom vi räknar med att få majoritet även 2006 ligger naturligtvis politiken fast tills nästa gång vi ska revidera investeringsplanen. Det ska göras med jämna mellanrum. Vad som kommer ut av en sådan diskussion vet vi inte.

Anf. 100 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Det var frågan om Kallax. Det sades när frågan avgjordes – jag var inte riksdagsledamot då, men det har sagts mig – att alla avtalen gällande överflygning av Ryssland och så vidare var klara och att det bara var att börja. Det tog fyra fem år innan det fanns ett avtal. Trots att det sedan har funnits ett avtal och att det har gått att flyga över Ryssland har det inte fungerat eftersom ingen har velat använda Kallax.

Jag tycker nog att det borde ha gjorts en bättre analys av detta, om vi nu ska tala om analyser. Det handlar inte bara om samhällsekonomiska analyser utan det finns andra analyser som kan göras innan så stora projekt inleds.

Jag vill fråga Hans om en tredje sak. Den gäller olika projekt som Socialdemokraterna går in i. Du gav intrycket av att man ville hålla i ekonomin, tog ett helhetsgrepp och så vidare. Vi har något som heter biltullar i Stockholm som ni här i kammaren har röstat igenom. De innebär en investering på över en och en halv miljard. Den investeringen gör man innan man har låtit folk säga – enligt vad ni säger – vad de vill. Vi har låtit folk säga vad de vill, och de sade nej. Men nu vill man göra en ny folkomröstning, men den gör man efter det att man har investerat en och en halv miljard.

Risken är stor att man antingen i folkomröstningen säger nej eller i de allmänna valen som ligger emellan säger nej. Vad gör man då med en och en halv miljard? Är det att hushålla med skattebetalarnas pengar? Man hade åtminstone kunnat vänta till efter folkomröstningen.

Anf. 101 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Det är rimligt att folk får prova på vad de ska ta ställning till innan de gör det. Jag är övertygad om att trängselavgifter är ett oerhört bra sätt att finansiera kollektivtrafik och infrastrukturinvesteringar. Det görs över resten av världen. Sverige är inte så unikt som Björn Hamilton tycks tro.

Att bygga ut vägsystemet så att det kan svälja den trafikökning vi kan förutse i Stockholm är nog inte möjligt. Det måste kombineras med andra åtgärder, bland annat för att bygga ut kollektivtrafiken men också för att bromsa ökningen i bilresandet.

Jag är väl medveten om att bilen är ett nödvändigt alternativ för många människor i Stockholm, precis som i övriga landet.

Jag tycker att det är väl använda pengar att satsa på det här systemet.

Sedan skulle jag vilja återvända till min fråga som jag ställde till Björn Hamilton förut: Hur känns det att sätta sig i en regering, om ni vinner nästa val, och samarbeta med partier som varit med och drivit igenom ett så fullkomligt vansinnigt projekt som Björn Hamilton tycks mena att Botniabanan är? Jag tycker inte att det är ett vansinnigt projekt. Jag tycker att det är ett mycket bra projekt, som starkt kommer att bidra till att utveckla den ganska tätbefolkade region som faktiskt Norrlandskusten är. Det finns en vanföreställning bland vissa grupper att det är något slags ödemark så fort man kommer norr om Uppsala, men riktigt så ser inte landet ut. Det bor faktiskt rätt många människor vid kustremsan där uppe.

Anf. 102 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag kan bolla tillbaka frågan: Hur känns det att sitta och regera tillsammans med Vänsterpartiet i alla de frågor där Vänsterpartiet inte tycker som Socialdemokraterna? Vi har fått ett flertal sådana exempel i dag. Jag tycker att det är fascinerande att ha en majoritet i riksdagen där en stor del av majoriteten kan förklara att de inte stöder majoritetens förslag. Det känns väldigt konstigt. Jag tror att vi nog ska kunna hantera både Botniabanan och Norrbotniabanan i en framtida regering, det tror jag inte är något problem.

Men jag skulle ändå vilja kommentera frågan om biltullarna eller trängselskatten. Hans tycker att det är bra att betala sådana tullar. Det bästa är naturligtvis att förbjuda biltrafik över huvud taget, för då har vi inga problem med biltrafiken. Det kan vara ett sätt att lösa det hela.

Jag kan inte förstå varför vi i Stockholm ska betala dubbla skatter. Ute i landet använder man den statliga skatten till att bygga ut det statliga vägnätet. Här i Stockholm ska vi tydligen dels betala väldigt mycket statlig skatt, dels dessutom betala biltullar eller trängselskatt för att finansiera det övriga Sverige får betalt via den normala statliga skatten. Jag tycker att det är oförskämt mot stockholmarna.

Anf. 103 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag tycker inte alls att det är särskilt oförskämt mot stockholmarna. De pengar som dras in i systemet ska också komma Stockholm till godo genom satsningar på infrastruktur och på kollektivtrafiksystemet. Sedan kan man alltid fundera över det orättvisa. Det finns naturligtvis en orättvisa i vad man betalar i skatt beroende på hur långt man till exempel har att åka till och från jobbet när man är hänvisad till att använda bilen, som många människor är, och får dryga kostnader på grund av det. Detsamma gäller människor som bor vid en enskild väg, som jag själv gör. Där betalar man en tusenlapp extra om året för att över huvud taget ta sig ut på det statliga vägnätet. Det finns många delar i systemet där man kan fundera på hur rättvist det egentligen är. Det är nog mycket som återstår att göra.

Jag tror att vi på sikt kommer att ha ett system där betydligt mera av intäkterna från biltrafiken kommer att bestå av olika typer av vägavgifter. Det tror jag är någonting som växer fram nationellt. Jag tror inte att Sverige kan välja en helt annan väg än övriga Europa och övriga världen.

Jag vill ändå återvända dit där jag började. Jag är helt övertygad om att vi kommer att kunna samarbeta. Det måste man kunna även om man

skulle hamna i opposition, det tror jag inte att ni behöver bekympa er för. Men jag är också övertygad om att Björn Hamilton efteråt kommer att tala om vad som borde ha gjorts i stället för att göra det när det är dags och ta beslut här i kammaren. Jag måste säga att ditt inlägg tidigare i dag är bland det sämsta jag har hört i den här riksdagen.

Anf. 104 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Jag uttryckte till Carina Moberg tidigare i debatten att jag var positiv till det hon svarade på vad gäller alternativa finansieringar. Hon uttryckte att man är beredd att pröva olika alternativ. Jag nämnde också att vid en tidigare debatt efter valet 2002 var inte Hans Stenberg lika positiv till att pröva sådana alternativ. Det föranleder att Hans Stenberg nu i ett senare inlägg tar upp frågan.

Återigen: Folkpartiet har i flera år föreslagit att man ska pröva alternativa finansieringsformer. Vi menar att nyttan av att trafikanterna erlägger avgifter och att staten har så kallade hyranläggningar, eller en kombination av dessa, är att vi kan tidigarelägga många väg- och järnvägsprojekt. Det tyckte vi vore värdefullt. Projekt pågår i Norge, Danmark, Frankrike och i andra länder. Det tycker vi är viktigt. Jag tyckte att det var positivt att Carina Moberg visade att hon kunde tänka sig att pröva flera alternativ.

Anf. 105 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag är som sagt också positiv till att pröva ett par projekt. Den fråga jag ställde i mitt inlägg var: Vad är egentligen vinsten med PPP? Alternativ finansiering är en sak, men varför ska det precis vara PPP? Om man väljer den modell som Vägverket provar när det gäller Norrortsleden och kombinerar det men upplåning – om man nu vill lånefinansiera ett projekt – får man, såvitt jag kan förstå, alla fördelarna med PPP och slipper dessutom den extra väntekostnad som en PPP-finansiering för med sig. Därför förstår jag inte varför det prompt ska vara PPP.

Anf. 106 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Nu vet jag inte om Hans Stenberg sov när jag höll mitt anförande, men jag sade: Folkpartiet har i flera år föreslagit att man prövar alternativa finansieringsformer. Lite senare sade jag att en kallas PPP. Men det finns andra varianter. Vi är beredda att pröva alternativa finansieringsformer, och det är viktigt att en av dem är PPP. Så sade Erling Bager. Detta är nu ytterligare klarlagt.

Jag kommer väl ihåg att Hans Stenberg inte alls var lika positiv som Carina Moberg var i en tidigare debatt. De skiljer sig åt. Jag uppskattade att Carina Moberg var mer positiv till att pröva andra alternativ.

Anf. 107 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Då får jag be Erling Bager att läsa protokollen från tidigare debatter. Jag tror att jag vet ganska väl vad jag har sagt tidigare, nämligen att vi inte har någonting emot att pröva PPP eller alternativ finansiering. Men sedan Vägverket bestämde sig för att göra försöket med Norrortsleden tycker jag att man därigenom når fördelarna med

PPP. Sedan är det naturligtvis en bedömningsfråga hur mycket man ska lånefinansiera.

Egentligen känns det som att vi är tämligen överens i sak. Vi vill ha mer väginvesteringar, men hur mycket vi ska lånefinansiera är en sak som måste bedömas i förhållande till det statsfinansiella läget och övriga investeringar och hur statsbudgeten i övrigt ser ut.

Anf. 108 CARL-AXEL ROSLUND (m):

Herr talman! Jag vill ta upp kammarens tid några minuter för att prata om E 22:an, som sannolikt är Sveriges samhällsekonomiskt mest lönsamma väg. Det som har drabbat de planerade satsningarna på E 22:an förtjänar en liten mässa.

Det går bra för Sverige. Det går så otroligt bra, säger statsministern och många andra. Ändå finns det inte pengar. Det finns inte pengar till ett riktigt försvar, det finns inte pengar till en riktig sjukvård, det finns inte pengar till ett tillräckligt antal poliser. Jag skulle kunna fortsätta uppräknningen. Men det finns pengar till friår och en massa annat.

Det mest genanta är att det inte finns någon buffert för oförutsedda händelser. Det finns ingen buffert, och det är detta som drabbade E 22:an.

När hotet mot Saabfabriken kom fick man panik i Regeringskansliet. Man var tvungen att hitta någonting snabbt för att stödja Saab, och då infördes det så kallade Trollhättepaketet.

Med ett enda pennstreck ströks enorma satsningar på vägnätet runtom i Sverige. Hårdast drabbat av alla blir sannolikt Skåne som ensamt ska stå för 40 % av kostnaderna för de i och för sig nödvändiga investeringarna i Trollhättan. Satsningar på 700 miljoner kronor i Skåne ströks med bara ett penndrag.

Ändå finns det pengar. Det har vi ju sett eftersom man använder dem till så mycket annat. Majoriteten har ju fattat beslut om att för varje krona som satsas på vägar ska två tredjedelar gå till järnväg.

Herr talman! Vi har nu fått det nya Europa. Östeuropa är integrerat och Sovjetunionen har fallit. Utrikeshandeln har kommit i gång på allvar. Utredningar har visat att under planeringsperioden – det vill säga fram till och med 2012 – kommer utrikeshandeln att öka med 45 %, en fantastisk ökning.

Forskare har gjort olika experiment med vägavgifter, dieselskatter och så vidare. De har försökt att räkna ut hur mycket av godset som kommer att transporteras på olika sätt. De har kommit fram till att hur man än försöker att styra det hela kommer 75 % av godsökningen att fraktas med lastbil, oavsett vilka åtgärder som sätts in. För Sveriges vidkommande kommer en stor del av dessa transporter att gå på E 22:an genom Skåne.

Herr talman! Det nya Europa innebär också att man har slopat tullar och gränser. Handelshinder har försvunnit. Detta gynnar ju lastbilstrafiken mer än någonting annat. Det är ingen konst för en svensk lastbilschaufför att snabbt och enkelt köra med sitt fordon genom hela Europa.

Men tåget har inte alls dessa fördelar. Det lider av enorma tekniska problem. Vi har olika elsystem runtom i Europa, olika signalsystem och till och med olika spårssystem mellan de nya länderna och det gamla Europa. Sedan finns det lagar och förordningar som gör att det är full-



ständigt otänkbart med en svensk lokförare som kör ett svenskt tågsätt obehindrat genom Europa. Det går helt enkelt inte. Hur man än försöker så styrs godset över på lastbil.

I dag har vi ett näringsliv som i princip har slutat med att hålla lager. Man har konstaterat att lagerhållning är dyr och onödig. Vi har fått det nya modeordet logistik. Lagret finns hela tiden i cirkulation till och från kunder och producenter. Det ska vara snabbt, exakt och billigt. Det är där som lastbilen har sin fördel framför tåget.

Vid lastbilstransporter vet man hela tiden exakt var godset befinner sig, och man vet när det kommer fram. På tåget har man inte en susning om var kartonger eller containrar finns någonstans. Trots att många kommer att kämpa emot kommer godset framöver att färdas på lastbil.

Det finns också långt framskridna planer på höghastighetståg och liknande. Man ska utveckla snabba tåg för persontrafik. Sedan tycks man tro att stockholmarna är beredda att betala tusentals kronor för att åka tåg i 350 kilometer i timmen ned till kontinenten när de redan i dag för några hundralappar kan flyga ned till Europa i 1 000 kilometer i timmen.

Herr talman! Trots detta ska vi här, i Europas kanske glesaste land, bygga ut järnvägen. Två tredjedelar av pengarna ska gå till tåg. Det är priset som svenska folket får betala för att Socialdemokraterna klamrar sig fast vid makten.

En regering har ju normalt sett alltid en möjlighet att lösa sådana här angelägna behov. Men här har man satt sig i en sits där stödpartierna bromsar varje sådan möjlighet. Det gäller även det som har diskuterats här hela eftermiddagen, så kallade privata lösningar. Låt mig bara påpeka att vi inte hade haft Öresundsbron utan privata lösningar.

Så bromsar man upp Skåne och Sverige, och människor kommer att dö i onödan på våra vägar därför att pengarna går till en massa satsningar på ekonomiskt tokiga projekt när det gäller tåget.

Herr talman! Eftersom vi pratar om järnvägssatsningar kommer jag in på sjöfarten. Det väsentligaste är de så kallade hubbarna, att man bestämmer sig för var dessa omlastningshamnar ska placeras. Man skriver i handlingarna att Godstransportdelegationen har tittat på detta och konstaterat att det finns tre regioner som kan bli aktuella, Mälarenregionen, Göteborgsregionen och södra Skåne. Man behöver kanske inte vara Einsteins halvbror för att räkna ut det. Det är väl rätt så uppenbart.

Men så säger man att aktörerna i dessa regioner måste komma överens om hur det ska se ut. Tänk, det tror jag inte på! Jag tror inte att kommunerna kan komma överens om hamnar. Jag har sett för mycket av konkurrens mellan hamnar för skattebetalarnas pengar.

Vi tycker att regeringen nu bör sätta ned foten och tala om var dessa hubbar ska placeras. Där ska vi satsa på järnväg i stället för att satsa på järnväg i övre Norrland.

Anf. 109 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Det blir nästan lite komiskt när Carl-Axel håller ett långt brandtal mot järnvägen och mot att det satsas så mycket på den. Men i Moderaternas förslag satsar ni exakt lika mycket pengar på järnvägen som vi har föreslagit. Argumentationen förefaller lite märklig. Men du är kanske lika kritisk mot er egen politik som du är mot vår.

Ännu mer komiskt blir det när du efterlyser en budget för oförutsedda utgifter. Moderaternas budgetförslag är ju betydligt knappare än vårt, om man ser till helheten. Man tar till nästan vilka tricks som helst för att få det hela att gå ihop.

Jag kan nämna anslaget till betalnings- och kassaservice som exempel. Ni skriver att det naturligtvis måste finnas en sådan, men den behöver inte se ut som den gör i dag. Sedan drar ni in de 400 miljonerna som vi har anslagit för att upprätthålla denna service, utan en tanke på hur det ska finansieras i stället.

Det blir faktiskt lite konstigt när du driver frågorna på det viset.

Anf. 110 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Herr talman! Jag är ledsen om jag gav Hans Stenberg uppfattningen att vi var totalt emot järnvägar. Det är vi naturligtvis inte. Järnvägen finns. Den investeringen skedde i en tid när det var helt riktigt. Naturligtvis ska man inte kasta bort allt. Järnvägen har ett berättigande, och den ska naturligtvis fortleva. Men det viktiga är att vi satsar de stora pengarna på vägar. Vi anslår 2 miljarder mera till dem. Vi inser att framtiden trots allt ligger i godstransporter på väg.

När det gäller oförutsedda utgifter vet jag inte hur Hans Stenberg har det i sina privata förhållanden. Men jag tror att varje ansvarsfull svensk ser till att man har en liten buffert om någonting skulle hända. Det har inte staten.

Vår budget är sannolikt den enda budget som har kontrollerats av riksdagens utredningstjänst, och den har visat sig hålla. Det har flera stycken av er tvingats att erkänna i efterskott.

När det gäller 400 miljoner till kassaservice har vi en tro på att det går att lösa på annat sätt. Det finns alltifrån bibliotek, stadsdelsnämndskontor till människor som är beredda att sköta det. Vi tror inte en sekund på att det behövs 400 miljoner för detta.

Anf. 111 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Menar Carl-Axel Roslund på blodigt allvar att det inte kommer att kosta någonting att sköta betalnings- och kassaservice? Ska bibliotekarierna ta på sig detta gratis? Man måste ha öppettider och bygga upp de säkerhetsanordningar som behövs runtom i landet. Eller är det helt enkelt så att ni vill flytta över kostnaderna på kommunerna? I annat fall uppstår det ju ett hål i budgeten.

Jag tycker också att man ska ha en buffert i statens budget som är större än den är. Men det förändrar ju inte det faktum att ert budgetförslag är ännu svagare och har ännu mindre marginaler. Dessutom innehåller det, som jag ser det, rena önsketänkandet när det gäller betalnings- och kassaservice. Jag tycker att det är märkligt att inte människor, särskilt i glesbygdskommunerna, har reagerat hårdare mot Moderaternas förslag på området. Men de kanske känner sig trygga och förvissade om att ni kommer att bli kvar i opposition, för skulle ert förslag genomföras skulle betalnings- och kassaservice inte längre fungera utanför de stora städerna.

Anf. 112 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Herr talman! Jag tror fortfarande att man kan lösa det här med kassaservice på ett annat sätt. Sedan kan jag inte låta bli att förvånas, för inte någon gång i hela mitt anförande pratade jag om kassaservice. Det är klart att Hans gärna vill bryta in på den frågan, och det får han gärna göra. Men, som sagt, nog går det att hitta lösningar. Staten måste inte lösa allt. Där kommer vi aldrig att vara överens, Hans och jag.

När det gäller budgeten kommer vi heller aldrig att vara överens. Jag vidhåller att vår budget är kontrollerad av riksdagens utredningstjänst som har visat att den håller. Ni skulle inte våga göra konststycket att utsätta er budget för en noggrann granskning av utredningstjänsten.

Anf. 113 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag begärde ordet för att diskutera satsningarna på E 22 med Carl-Axel.

Många av de här förslagen lades fram i en tid när man trodde att man skulle lösa alla vägtrafikens problem med infrastrukturinvesteringar. Man trodde att man kunde bygga bort olyckstalen. Men vi vet lite mer i dag om anledningen till att olyckstalen är höga och att folk förolyckas på vägarna. Vi vet att hastigheter över hastighetsgränserna, alkohol och avsaknad av bilbälte är en rätt så avgörande förklaring till varför folk förolyckas.

Vi vet också att Vägverkets egen utvärdering har visat att en två plus ett-väg med mittvajer är lika effektiv som en motorväg för att förhindra dödsolyckor, men att den kostar en tjugondel så mycket. Det innebär att E 22:an kan göras trafiksäker utan att man behöver ha alla de här projekten. Jag känner väl till de två projekten i min egen kommun. De beräknas i bästa fall rädda ett liv. Men samtidigt skulle de om de genomfördes öka vägtrafikens volym, vilket går emot klimatmålet. Därför bör de inte genomföras.

Det som också har hänt i Skåne är att Skånetrafiken har lyckats ta över väldigt många fler resenärer än vad man hade trott. Det är det som är framtiden, att folk inte använder vägarna i onödan.

Skåne har lika mycket transittrafik som Österrike. Där har man självklart infört vägavgifter. Det kommer vi att göra här också, och därför kommer inte 75 % av godset att gå på vägarna, som Carl-Axel tror. Det är inte av Gud givet. Det är något som vi kan bestämma och bör se till att ändra på om klimatet ska kunna vara hyggligt framöver.

Anf. 114 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Herr talman! Har inte Karin Svensson Smith tagit del av de nya siffrorna från Danmark? I Danmark höjde man hastighetsgränsen på motorvägarna från 110 till 130 kilometer. Då sjönk döds- och olyckstalen med 43 % just på de motorvägar där man hade höjt hastighetsgränsen, så det du står och säger här är ingen självklar sanning. För övrigt sjönk dödstaten med 9 % över hela vägnätet. Den analys man gjorde var att folk får en större respekt för de hastighetsgränser som finns. Om myndigheterna har tillåtit 130 kilometer då är det 130 kilometer som gäller, och om myndigheterna har skrivit att det är 90 kilometers hastighetsgräns finns det ett skäl till det. Trots en höjning av hastighetsgränsen på motorvägar-

na, som sagt, sjönk genomsnittshastigheten i Danmark därför att folk faktiskt började följa föreskrifterna.

Mittvajarar – ja, de är bättre ingenting. Där är vi överens. Men vi kommer aldrig att vara överens om något annat än att det är en nödlösning i väntan på en riktig motorväg. Jag har nu suttit här hela eftermiddagen och lyssnat på Karin Svensson Smith, och jag är övertygad om att du inte är bilförare. Det hörs liksom.

Vi kommer att införa vägavgifter, säger Karin Svensson Smith. Ja, det betvivlar jag inte en sekund. Finns det något ställe där ni kan så plockar ni ut nya avgifter och försämrar ytterligare konkurrenskraften för Sverige. Vi är ett glesbefolkat land med oerhört långa avstånd i jämförelse med konkurrentländerna nere i Europa. Straffbeskatta dem ytterligare och ni slår ut ännu fler svenskar i näringslivet.

Anf. 115 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag tror att Carl-Axel Roslund lite grann överdriver min personliga betydelse när det gäller den kommande trafikpolitiken.

Jag har tagit väl del av såväl Danmarks som övrig samlad trafiksäkerhetsforskning. Det viktiga är att man har en mötesseparation. Det saknas på delar av E 22, och det bör Vägverket se till att genomföra. Om det nu går att göra det till en tjugondel av kostnaden och det därmed inte heller späder på climateffekten är det självklart att Vägverket ska göra det, eftersom det är lika värdefullt att rädda liv i andra delar av Sverige som i det landskap som du och jag kommer från.

Du kritiserade tidigare regeringen när det gäller Trollhättepaketet, och detta kan man kanske ha olika synpunkter på. Men finansieringen av det har präglats av något som vår statsminister har sagt och som jag är helt överens med honom om, att den som är satt i skuld är inte fri. Här har man velat göra en del åtgärder, och dessa har man finansierat genom att ta bort andra åtgärder. Man har inte spätt på statsskulden med en krona för att man velat rädda fordonsindustrin i Västra Götaland. Det tycker jag är ganska rimligt och ansvarsfullt gentemot kommande generationer.

Slutligen skulle jag vilja ställa en fråga till Carl-Axel Roslund, som nu tycker att det är så viktigt med godstransporter. Är Moderaterna också inne på att Sjöfartsverket ska vara anslagsfinansierat i stället för att vara ett affärsverk? I så fall skulle även de som använder vattenvägen, som ju är lite billigare när det gäller investering och underhåll, få en *fair* chans att ta en större andel av de ökade godsvolymer. Då skulle vi kunna lyfta över en del av den lastbilstrafik som vi har genom Skåne till att gå längs kusten i stället. Är det en åtgärd som Carl-Axel, som säger sig förespråka sjöfart, kan ställa sig bakom?

Anf. 116 CARL-AXEL ROSLUND (m) replik:

Herr talman! Att jag förespråkar sjöfart i alla sammanhang där det är möjligt kan Karin Svensson Smith lita på.

Karin Svensson Smith sade att jag överskattar hennes personliga inflytande över hela trafikpolitiken. Det var inte jag som sade: Vi kommer att införa vägavgifterna. Det var hennes egna ord.

När det gäller E 22:an och vägen genom Skåne är det fråga om att en alltför stor del av Sveriges tunga gods passerar på denna väg. Det gör att

den är fullproppad med långtradare på grund av att mittvajern omöjliggör en omkörning, och det är det som är själva finessen i det hela. Det är ju däri säkerhetsaspekten ligger. Men det innebär samtidigt att det väcker en oerhörd irritation hos dem som ligger bakom evinnerliga köer av långtradare och inte har en chans att köra om. Jag är inte säker på att mittvajarerna innebär att trafikfarorna minskar på sikt.

När det gäller Trollhättepaketet och ansvaret för att inte låna upp för mycket vill jag påminna Karin Svensson Smith om att vi i vår budget har 2 miljarder mer än regeringen till vägar. Vi hade alltså klarat Trollhättepaketet utan problem. Vi hade inte behövt försätta oss i den sits som ni har gjort.

När det gäller Sjöfartsverket och sjöfartsfrågorna har jag helt enkelt bara ett enda råd: Håll fingrarna borta från sjöfarten!

Anf. 117 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Jag vill först tacka Hans Stenberg, som för en stund sedan i ett replikskifte sade att han ville att vi skulle satsa mycket mer på vägar. Vi tackar för det och ser fram emot det framdeles.

Jag ska prata om informationstekniken och dess bidrag till ökad tillväxt i samhällsekonomin och att en fortsatt utveckling av IT-området är en strategisk förutsättning för tillväxt också i andra delar av samhällsekonomin.

Folkpartiets övergripande mål för användandet av IT fokuseras på områden som tillväxt, tillgänglighet, integritet, säkerhet och användbarhet.

De gångna årens utveckling visar att utvecklingen inom IT-området inte kan beslutas fram politiskt, utan att samhällets roll är att skapa goda förutsättningar för branschens utveckling.

De senaste åren har präglats av en föga företagsfrämjande politik, vilket i sin tur medfört en lägre tillväxt och därmed mindre resurser att fördela för att utveckla välfärden i vårt land.

Regeringen gav 2002 Institutet för tillväxtpolitiska studier i uppdrag att utvärdera den svenska IT-politiken. Resultatet var en svidande vidräkning med den förda politiken. I rapporten konstateras att "möjligheterna att bedöma hur Sverige lyckats i sin strävan att bli ett informations-samhälle för alla före andra länder saknas i första hand beroende på bristande preciseringar av i vilka avseenden Sverige ska nå detta mål". Vi saknar alltså mål och styrning för att nå dessa mål.

ITPS fastslår också att "utan en god användning av IT i företag, i kommunala förvaltningar, inom vården, i företag och i hemmen kommer vi inte alls att lyckas med att utveckla tillväxt och välfärd".

Vad avser tillgängligheten redovisar ITPS-rapporten följande förändringar under tiden 2000–2003:

- Den största klyftan gäller åldern, och den har bara minskat marginellt.
- Utbildningsklyftan är den näst största klyftan, och minskningen är begränsad.
- Klyftan mellan könen har halverats och är nu den minsta.
- Inkomstklyftan är mer begränsad.

- Klyftan som förklaras av ursprung har ökat mycket kraftigt.

Informationstekniken är ur näringspolitisk synvinkel främst ett medel för företag och individer att bedriva handel och informationsutbyte enkelt och effektivt. Men IT är också en viktig teknisk bransch där Sverige med stort kunnande är med och driver den tekniska utvecklingen framåt. Från tillväxtpunkt är båda sakerna viktiga förutsättningar.

Många projekt har bedrivits för att utveckla en ny myndighetsroll som bättre tar till vara den nya teknikens möjligheter och medborgarnas intressen. Det senaste är 24-timmarsmyndigheten, myndigheten som görs mer tillgänglig för medborgaren vid tidpunkter och i former som bättre passar medborgaren samtidigt som den gör verksamheten mer effektiv och frigör resurser.

Folkpartiet liberalerna välkomnar arbetsformen, men bara ett fåtal myndigheter har ännu utvecklat sin tillgänglighet för medborgarna genom IT på ett tillfredsställande sätt. Riksrevisionen har i en rapport pekat på att regeringens styrning av myndigheternas arbete med att införa elektronisk förvaltning har varit otydlig. Regeringen har enligt rapporten valt att låta myndigheterna agera självständigt, vilket lett till att man har prioriterat enklare informationstjänster som ger ökad intern kostnadseffektivitet. Reformens syften hotas enligt Riksrevisionen av att myndigheterna inte prioriterat bättre service för medborgare och företag. Regeringen har inte heller skött sin information till riksdagen på ett tillfredsställande sätt.

Inför den IT-proposition som kommer våren 2005 finns det anledning att överväga ytterligare åtgärder för att påskynda utvecklingen dithän att hela det offentliga Sverige ska vara möjligt att nå via nätet för den enskilde medborgaren.

Sätt upp mål och tidsgränser. Det skulle vara ett verkningsfullt instrument för att påskynda utvecklingen av Sverige till ett modernt IT-samhälle.

Stimulera forskning och kompetensutveckling. Den informationsinriktade utbildning som genomförs vid högskolor och på universitet bör inventeras. Offentligt stödd forskning och utveckling på området bör kartläggas, och en utveckling är nödvändig.

Skapa utvecklingsmiljöer mellan det offentliga och näringslivet där både framsteg för den offentliga sektorn och nytta för näringslivet kan komma till stånd. Integration av tjänster mellan företag och myndigheter kan vara ett lyft för båda parter.

Herr talman! Det är också angeläget att rätten till IT som verktyg ska vara på lika villkor för alla. Tillgängligheten ska på olika sätt vara möjlig att anpassa både tekniskt och funktionsmässigt så att även grupper som har problem med tillgängligheten ska få det lättare.

Det är glädjande, som jag sade tidigare, att rapporter visar att det numera är relativt jämställt mellan kvinnor och män. Men det är angeläget att ta fasta på de orsaker som ligger bakom att ursprungsfaktorn uppvisar en betydande skillnad. Vi kan inte tolerera att grupper i samhället ställs utanför de möjligheter som informationstekniken bjuder.

Folkpartiet liberalerna avser att återkomma i samband med regeringens IT-proposition under våren för att utveckla dessa tankar och peka på ett bredare framtidsscenario.

Avslutningsvis vill även jag tacka kansliet så hemskt mycket för de tjänster och det stöd vi får, alla vi ledamöter. Som Karin Thorborg sade tidigare gäller det även oss ersättare. Jag önskar er en god jul och ett gott nytt år, och det gäller även ledamöterna i kammaren.

Prot. 2004/05:42  
2 december

*Kommunikationer*

Anf. 118 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag blir lite förvånad när jag lyssnar till ditt anförande, Christer. Mycket av det du säger låter riktigt och rimligt, men jag förstår inte riktigt varför det hör hemma här. I vårt betänkande finns inget särskilt yttrande och ingen reservation från er på det här området. Vi får återkomma till den här debatten i samband med IT-propositionen. Vi kanske kan korta ned den lite nu när du redan har hållit ditt anförande här.

Jag vill bara säga att självklart är det viktigt att vi fortsätter bredbandsutbyggnaden och ser till att det blir verklighet att alla människor får tillgång till bredband. Naturligtvis är det också viktigt att vi inom alla offentliga institutioner utvecklar det här så att människor kan få tillgång till och kontakt med de offentliga institutionerna på, så att säga, elektronisk väg.

Men jag har som sagt svårt att se var det hör hemma i den här debatten eftersom ni inte har haft några andra synpunkter när vi har diskuterat det i utskottet.

Anf. 119 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Hans Stenberg, det är ju så att även IT hör hemma i det här politikområdet, och det är intressant att kunna ge några ord på vägen inför den IT-proposition som nu håller på att tas fram av majoritetssidan. Vi har ju tyvärr inga möjligheter från vår sida att delta i samtalen eftersom vi är utestängda även om vi gärna hade gjort detta i ett tidigare skede än när propositionen är lagd på bordet.

Därför känns det angeläget att ibland påtala att vissa av de saker som sannolikt kommer att läggas fram kan vi vara överens om. Men vi eftersträvar en tydlighet, och vi eftersträvar också att takten ska öka. Det tycker jag för min del hör hemma inom det här politikområdet.

Anf. 120 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag konstaterar bara att i ert budgetförslag, och det är ju faktiskt budgeten som vi diskuterar, finns inte en krona mer till det här området än vad regeringen har föreslagit. Där tycks vi vara helt överens.

Anf. 121 CHRISTER WINBÄCK (fp) replik:

Herr talman! Det är väl så att allting inte bara handlar om ökade resurser, utan det handlar också om hur man använder pengarna. Jag känner att det är angeläget att man tittar på olika lösningar och försöker använda pengarna på bästa möjliga sätt. Där hoppas jag att vi kan hitta många breda lösningar kring detta. Det handlar inte bara om att öka inflödet av nya resurser, tycker jag.

Anf. 122 LINNÉA DARELL (fp):

Herr talman! En smal och krokig riksväg någonstans i Sverige med 3 000–7 000 fordon per dag, 700 tunga lastbilar och en ständigt ökande trafikbelastning. 22 dödade och svårt skadade under en femårsperiod. 117 polisrapporterade olyckor. Det är ett av de farligaste vägnnitten i Sverige. 20 000 fordon per dygn åker rakt igenom stadens centrum några få meter från lägenhetsbalkongerna. Utanför skolor och vårdanläggningar dundrar tunga fordon dygnet runt, ibland med riskfyllt gods.

Jag talar om västra delen av Östergötland. Jag talar om Motala kommun. Jag talar om turistattraktionerna, som Omberg och Vadstena, som drar många människor och mycket trafik. Här har det funnits en planering för förbättringar av trafiksäkerhet och boendemiljö sedan årtal tillbaka. Löften har givits från staten, brutits och brutits igen. Nu senast bröts de av regeringen i samband med den så kallade Trollhättesatsningen. Det är en satsning som i och för sig behövs, men som borde ha gjorts långt tidigare och med en finansiering som inte kräver förflyttning av pengar mellan olika landsdelar.

Det här är som jag sade ett turistrikt område. Turister från speciellt andra länder ser mycket förvånade ut när de tvingas ta sig fram på denna dåliga väg och också märker, om de ska passera Motala, att de ska åka rakt igenom ett centrum och konkurrera med mycket tung trafik. De säger: Har inte Sverige en nollvision för trafiken? Jo, svarar vi, men vi har också en regering som gärna torgför mål och visioner, i det här fallet en nollvision för trafiken, men som inte klarar av att genomföra det.

Anf. 123 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Det har talats mycket här om hur bra detta betänkande är och vilken utveckling som vi ändå går till mötes. Jag måste säga att vi i oppositionen till viss del är besvikna över de ramanslag som föreslås av regeringen.

Jag har svårt att se hur majoriteten med Carina Moberg och övriga kan känna sig nöjda när vi i våras fattade beslut om en infrastrukturproposition som innebar att vi långsiktigt skulle se vilka satsningar som ska göras. Bläcket hinner knappt torka innan vi får konstatera att det som sades i infrastrukturpropositionen om pengar till bärighetsplan, tjälsäkring och rekonstruktion nu är hundratals miljoner mindre per år än vad ni sade i våras. Beträffande drift och underhåll är det hundratals miljoner mindre än vad som sades i våras. Detta tycker jag är lite beklämmande.

Jag ska övergå till en specifik sak. Och det är synd att Jarl Lander inte är i kammaren, men jag hoppas att han hör mig så att han har möjlighet att komma tillbaka hit och anmäla sig på talarlistan. Jag tror att det finns ett visst behov av det.

Jag kan börja med det som Carina Moberg sade. Hon har ingenting emot en E-klassning av riksväg 45.

Jag ser nu att Jarl Lander har kommit till kammaren och hälsar honom välkommen.

Men varför, Carina, säger utskottet då i sitt ställningstagande: Utskottet kan dock för sin del inte förorda en Europavägklassning av riksväg 45? Det är väl verkligen dubbla budskap? Vad är det som gäller för Carina? Är hon för? Kan Carina Moberg tänka sig att rösta för den reservat-



ion som vi har, eller gäller inte det som Carina sade utan det som står i betänkandet?

Sedan funderar jag på en sak för värmlänningarnas skull, och det är riktat till Jarl Lander. Vid en pressträff den 11 oktober sade Värmlands socialdemokrater: Nu har det åter väckts ett motionskrav om att riksväg 45 ska få status som Europaväg. Det är ett symboliskt beslut som inte kostar något, men det leder till höjd vägstandard på längre sikt. Så resonerade s-ledamöterna.

Jag tycker att det är viktigt. I det betänkande som vi i dag ska fatta beslut om begär Jarl Lander att vi inte ska Europavägklassa riksväg 45. Men hemma i Värmland där kan han gå ut i medierna och tala om hur viktig den här frågan är. Jag tycker faktiskt att man kan ställa krav på en riksdagsledamot att budskapet på något sätt ska vara likalydande hemma i Värmland och när man behandlar ett betänkande i Sveriges riksdag.

Min fråga till Jarl Lander är: Vad är det som gäller? Är det det som sägs hemma i Värmland eller det som står i betänkandet?

Anf. 124 MARIE WAHLGREN (fp):

Herr talman! Jag tänker inte recensera Hans Stenbergs inlägg på det sätt som han gjorde med Björn Hamiltons. Jag tror nämligen inte att den typen av recensioner tjänar respekten för varandra eller respekten för det politiska samtalet.

Jag kommer i stället att ta tillfället i akt att likt Carl-Axel Roslund tala för E 22. Även om vi är många som anser att Trollhättepaketet var viktigt innehåller det i grunden tre fel. Det första felet är att om det var så pass viktigt att göra den här satsningen för svensk industri, borde ett regeringskansli med 4 500 tjänstemän ha kunnat se det långt tidigare och haft med det in i planerna. Det andra felet är att man inte har en budgetmarginal som gör att man kan göra den här typen av satsningar utan att det går ut över resten av landet. Och det tredje felet är att när man nu hamnar i den här sitsen – när man har gjort fel ett och fel två – inte genast öppnar upp för PPP-lösningar på de vägsträckor som drabbas av neddragningen, det vill säga framför allt E 22 eftersom det där finns färdiga förslag. Man skulle kunna ta dessa tre fel och göra om dem till ett rätt genom att öppna upp för en PPP-lösning för E 22:an enligt de motioner som finns i detta underlag.

Jag tänker faktiskt inte ta upp kammarens tid mer eftersom jag tycker att mina kolleger på ett alldeles strålande sätt har visat hur viktig E 22:an är för Skåne.

Anf. 125 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag tror inte att respekten för politiken ökar om man som företrädare för det största oppositionspartiet går ut och i efterhand framför kritik mot sådant som man inte har haft någon klar uppfattning om när det behandlades. Lika dåligt blir det faktiskt när du Marie Wahlgren nu i debatten talar om vad som borde ha gjorts tidigare. Jag tycker att det är märkligt att du menar att det är fel att i ett läge då det uppstår en akut kris göra omprioriteringar. Jag tror att du är ganska ensam i Sveriges riksdag och i landet i övrigt att inte inse behovet av att göra den här typen av omprioriteringar.

Jag bor som sagt själv vid en väg som jag använder dagligen när jag är hemma i Sundsvall och som nu förpassas ut ur planen på grund av detta. Jag tycker faktiskt att det är riktigt, även om det kommer att leda till att det kanske sker fler olyckor på den här vägen och att restiderna blir längre än de skulle ha blivit om planen hade genomförts. Men om man ställer det mot alla de jobb som kan försvinna, som det kan innebära för svensk bilindustri om vi så att säga låter Trollhättan falla utan att ens göra ett räddningsförsök, är det valet väldigt lätt för mig, och det borde det vara för alla här i Sveriges riksdag.

Anf. 126 MARIE WAHLGREN (fp) replik:

Herr talman! Då vill först klargöra vad jag tyckte var fel med ditt angrepp på Björn Hamilton. Jag tycker inte att man i Sveriges riksdag ska stå och säga om en kollegas uttalande att det var det sämsta som man har hört i riksdagen. Jag tror nämligen att den debatt som vi har till exempel om jämställdhet i den här riksdagen och kvinnors reaktion på debattklimatet just beror på sådant. Och jag tycker inte att man ska göra det. Jag tycker faktiskt att du borde be Björn Hamilton om ursäkt från talarstolen för det uttalandet.

Sedan är det så att jag inte stod här och sade att Trollhättepaketet var fel. Jag sade att jag tror att hela riksdagen står bakom att man gör en satsning. Men man måste ändå få lov att påpeka att när en regering driver en politik måste den ha en rimlig omvärldsanalys. Och den rimliga omvärldsanalysen borde ha lett fram till att man tidigare hade gjort dessa satsningar. Och ursäkt men jag trodde faktiskt att en av den här församlingens uppgifter var att granska regeringens arbete, och det är väl det som jag gör när jag tar upp den här debatten.

Anf. 127 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Om jag förstår dig rätt ska kammarens arbete vara på det sättet att oppositionen får använda i princip vilka uttryck som helst mot regeringen och majoritetsföreträdarna. Långt efteråt får man komma med kritik och säga att vi borde ha gjort så eller så och att vi borde ha tänkt på det och det och dessutom fullständigt inkompetensförklara oss. Men när vi som majoritetsföreträdare tillåter oss att vara kritiska mot det sätt på vilket kritiken framförs, då ska vi be om ursäkt. Det tycker jag verkar vara lite väl magstarkt, ärligt talat.

Det kommer alltid att uppstå olika situationer. Hur bra omvärldsbevakning man än har och hur goda analyser man än försöker göra av vad som händer i samhället och av vad som kan hända i framtiden kommer det alltid att inträffa oförutsedda saker. Någon buffert för oförutsedda utgifter i statens budget har inget parti här presenterat. Om man tittar på de olika budgetalternativen ser man att ni inte har bättre marginaler än vi för den här typen av åtgärder.

Nog skulle jag kunna be Björn Hamilton om ursäkt, men då borde han först be om ursäkt för det sätt på vilket han sopar ut beslut som hans partivänner faktiskt har varit med om att ge support och sedan ensidigt beskyller regeringssidan för att ha betett sig slarvigt och vårdslöst med statens pengar. Ber Björn först om ursäkt, visst kan jag då be honom om ursäkt.

Anf. 128 MARIE WAHLGREN (fp) replik:

Herr talman! Det är trots allt skillnad mellan att föra en debatt om den förda politiken – om man tycker att den är bra eller dålig – och att göra recensioner av folk på personnivå.

Jag tycker att du har full rätt att för din del försvara regeringens politik – jag inser att det är din roll i den här riksdagen. Däremot tycker jag att man kan ha ett bättre samtal.

Vidare vill jag komma tillbaka till det du sade om att vi inte har utrymme för oförutsedda utgifter. Vi lämnar egentligen ett förslag om hur det här ska klaras via PPP-lösningar. Dessutom är det faktiskt så att de borgerliga partierna – i varje fall vårt och kanske flertalet – har bättre budgetmarginaler än ni.

Anf. 129 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Herr talman! Jag tror att vi i denna kammare är ganska överens om att kopplingen mellan väginvesteringar och tillväxt är väldigt tydlig. Jag vet att det finns de som säger annorlunda, men jag tror att just vi är ganska överens på den punkten.

Historiskt kan man mycket väl både bevisa och visa att landet har gjort tillväxttrappskutt i samband med att större infrastrukturella satsningar gjorts.

Jag kommer från Gnosjöregionen. Men jag ska inte tala bara för Gnosjöregionen, utan jag ska tala för de små företagens möjligheter att utvecklas. Vägnetet utgör nämligen i de allra flesta fall en logistisk del i småföretagens produktionskedja.

En sådan här liten mackapär – en mobiltelefon som vi alla går och bär på, även om det kanske inte är just samma som den jag här visar – utgör oftast en sammansättning av delar från flera småföretag. Det fraktas än hit, än dit. Det stansas på ett ställe. Det ska ”gradas” på ett annat, och det ska lackeras och slutligen sättas ihop. Det är få som tänker på det, utan man tänker i storföretagsstil: En järnklump körs in i ena ändan, och sedan kommer det ut någonting färdigt i den andra.

Men så fungerar det inte i småföretagen. Det gäller oavsett om det är i Gnosjöregionen eller om det är någon annanstans i landet. Därför är vägarna så utomordentligt viktiga för vår tillväxt.

Om jag var socialdemokrat skulle jag känna en viss skammens rodnad. Jag skulle känna hur det började blomma lite grann runt halsen och hur det spred sig upp mot öronen – detta sagt med tanke på den jämförelse som Björn Hamilton beskrev och som är korrekt i sak. Känns det inte, som vi där hemma säger, lite ”uhälligt”? Jag skulle skämmas om jag hade stått för den typ av prioriteringar när det gäller kommunikationer som majoriteten talar för.

Det är faktiskt Socialdemokraterna som har ansvaret. Det är ni som har valt att samarbeta med två utvecklingsfientliga partier, med Miljöpartiet och Vänstern. Då känns det rätt skönt att vara moderat, för i vår budget har vi prioriterat 2 miljarder mer än regeringen till just vägarna. Dessutom är vi öppna för alternativa finansieringsmöjligheter. Detta skapar väsentligt större förutsättningar för en tillväxt i det här landet jämfört med vad majoriteten har. Då känns det också skönt att ha ett antal motioner avlämnade, som naturligtvis har avslagits men för vilka det finns en

relevans när det gäller att kunna komma till utförande om det var en annan majoritet.

Min fråga är: När ska detta dumdristiga och envisa motstånd mot de alternativa finansieringarna upphöra?

I dag har vi läst i tidningarna att 30 % av de mest frekventerade vägarna är undermåliga. Det måste väl kännas rätt obehagligt också för en majoritetsföreträdare? Måste vi i det här landet nå en botten innan majoriteten vaknar?

Det finns en devis som säger att det som skiljer den vise från den en-vise är att den vise har förmågan att ändra sig. Visa att ni kan göra det! Det är ännu inte för sent.

Med detta yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 130 JARL LANDER (s):

Herr talman! Jag ska börja med att be om ursäkt för att jag tar kammarens tid i anspråk. På Jan-Evert Rådströms vägnar ber jag om ursäkt. Det var nämligen han som apostroferade mig så pass kraftigt att jag måste få chansen till ett litet inlägg. Jag tänkte göra det på ett sådant sätt att Jan-Evert inte ens behöver begära replik. Därmed hinner vi kanske med att votera också om det här ärendet kl. 17.

Jag ska påminna Jan-Evert och övriga i kammaren om att vi i frågan om Europaväg eller inte vad gäller riksväg 45 i stort sett var överens i våras när vi behandlade infrastrukturplanerna för de kommande åren. Det som skilde oss åt var att vi på majoritetssidan sade att regeringen skulle ansöka om att få riksväg 45 klassad som Europaväg om reglementet överensstämde med detta. Vi utgick från att regeringen skulle ansöka. I den reservation som då förelåg sades det att ansökan skulle ske oavsett om det stämde överens med reglerna eller inte.

Sedan dess har detta med satsningarna i Trollhättan hänt, som flera debatterat här och som jag tycker är väldigt positivt för den regionen. Förutsättningarna för att uppfylla de kravspecifikationer som finns för att en riksväg ska kunna graderas som Europaväg stämmer mer och mer överens med de kravspecifikationer som finns. Utifrån det ligger det nu närmare till hands att regeringen kan ansöka och leva upp till det som vi i våras skrev i betänkandet angående infrastrukturplanerna. Utifrån det behövdes det ingen ytterligare text i dagens budgetbetänkande. Det är, Jan-Evert, förklaringen till att det står som det står. Vi står fast vid vad vi sade i våras, så finns det förutsättningar för regeringen att enligt reglementet ansöka ska de också göra det.

Anf. 131 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det är det som är så märkligt, tycker jag: Jarl Lander är med i utskottet här och säger nej till en Europaklassning. Det här betänkandet ska väl vara ett färskt dokument? Det är väl ett färskt dokument som vi ska ta beslut om i kammaren? Vi vet att Trollhättesatsningen är verklig. Varför kan inte Jarl Lander då, i likhet med vad han säger hemma i Värmland, konstatera att han nu kan ställa sig bakom en Europavägklassning? Jag vill kalla det här dagsfärskt, och då är det det som ska gälla, tycker jag.

Anf. 132 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Betänkandet vill jag också kalla dagsfärskt. Men jag vill också påminna Jan-Evert om att det som riksdagen har beslutat om redan, det gäller för regeringen att leva upp till. Det är just så som jag sade från talarstolen: Om reglementet för hur man klassar en riksväg till Europaväg är uppfyllt så ska regeringen ansöka om detta. Det är det jag har sagt i medier hemma i Värmland också. Jag står alltså fast vid vad jag har sagt, och det finns ingen skillnad i förutsättningarna. Det som har hänt är återigen att satsningarna på 45:an mellan Göteborg och Trollhättan stärker förutsättningarna, som jag ser det, för att regeringen ska kunna ha rätt argument för att gå in med en ansökan.

Anf. 133 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Vi har drivit den här frågan ett antal år nu, och det kanske finns en möjlighet att vi är vid vägs ände och att det här skulle kunna öppna sig.

Problemet är ju detta: Man kan läsa vilka motioner som ni de facto avslår i detta betänkande. Där står det att regeringen bör göra en ansökan om klassificering av riksväg 45 till Europaväg 45. Det är det som ni avslår. Ni avslår att Sveriges regering ska göra en ansökan. Hur kan ni med hedern i behåll samtidigt säga: Jo men vi kommer nog att göra det? Ni vill ju inte att vi ska göra en ansökan. Det är det som står i motionerna. Jag skulle vilja att det här betänkandet är så pass färskt och har så pass hög sanningshalt att det vi kommer att rösta om nu om nio minuter är det som gäller, och det är det som är intresset för Sveriges framtid och att riksväg 45 skulle kunna bli Europaväg.

Anf. 134 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag ska fatta mig kort: Om det redan finns ett beslut, varför ska vi rösta på nytt om nio minuter, Jan-Evert? Beslutet ligger fast sedan förut. Regeringen har direktiven från trafikutskottet och Sveriges riksdag. Om förutsättningarna finns att en sådan väg som riksväg 45 kan klassas enligt de normer som gäller för hur man klassar en Europaväg så ska regeringen skicka in en ansökan. Det beslutet är redan fattat. Vi behöver inte fatta något nytt beslut.

Anf. 135 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Jag vill bara säga till er och till Hans Stenberg här att jag har varit majoritetsledare i tolv år, och jag är van vid att folk har synpunkter och har haft synpunkter på den politik som majoriteten har fört. Jag har också ansett att det var deras rättigheter att ha det, och de har yttrat sig på både det ena och på det andra sättet om det. Jag är alltså rätt hårdhudad vad gäller sådant där.

Men jag vill ändå påstå att jag nu är i opposition. Jag har under min tid som majoritetsledare lärt mig hur oppositionen också kan agera, och därför anser jag att oppositionens roll är att granska majoriteten, både vad den har gjort och vad den tänker göra. Det tänker oppositionen fortsätta med här, och jag tror att det är en väldigt viktig uppgift för oss att göra det.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 16.54 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 17.00 då votering skulle äga rum.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00.

### **8 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 1 december**

#### **KrU2 Makt att bestämma – rätt till välfärd. Ungdomspolitiska frågor**

*Punkt 1* (Avslag på propositionen)

1. utskottet

2. res. 1 (fp)

3. res. 2 (c)

Förberedande votering:

41 för res. 1

18 för res. 2

216 avstod

74 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

215 för utskottet

39 för res. 1

21 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 122 s, 40 m, 22 kd, 21 v, 10 mp

För res. 1: 39 fp

Avstod: 3 m, 18 c

Frånvarande: 22 s, 12 m, 9 fp, 11 kd, 9 v, 4 c, 7 mp

*Punkt 2* (Övergripande mål och huvudområden för ungdomspolitiken)

1. utskottet

2. res. 3 (m)

3. res. 5 (kd)

Förberedande votering:

44 för res. 3

22 för res. 5

210 avstod

73 frånvarande

Kammaren biträdde res. 3.

Huvudvotering:  
153 för utskottet  
44 för res. 3  
79 avstod  
73 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 122 s, 21 v, 10 mp  
För res. 3: 44 m  
Avstod: 39 fp, 22 kd, 18 c  
Frånvarande: 22 s, 11 m, 9 fp, 11 kd, 9 v, 4 c, 7 mp

*Punkt 22* (Kommunernas ansvar för ungdomar som inte fyllt 20 år)

1. utskottet
2. res. 29 (fp, m, kd, c)

Votering:  
153 för utskottet  
122 för res. 29  
1 avstod  
73 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 122 s, 21 v, 10 mp  
För res. 29: 44 m, 38 fp, 22 kd, 18 c  
Avstod: 1 fp  
Frånvarande: 22 s, 11 m, 9 fp, 11 kd, 9 v, 4 c, 7 mp

*Punkt 28* (Entreprenörskap och företagande)

1. utskottet
2. res. 37 (fp, m, kd, c)

Votering:  
153 för utskottet  
123 för res. 37  
73 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 122 s, 21 v, 10 mp  
För res. 37: 44 m, 39 fp, 22 kd, 18 c  
Frånvarande: 22 s, 11 m, 9 fp, 11 kd, 9 v, 4 c, 7 mp

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Punkt 1* (Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik)

1. utskottet

2. res. 1 (m)

3. res. 2 (fp)

4. res. 3 (kd)

Förberedande votering 1:

38 för res. 2

23 för res. 3

214 avstod

74 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Förberedande votering 2:

44 för res. 1

39 för res. 2

193 avstod

73 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

171 för utskottet

45 för res. 1

59 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 122 s, 21 v, 18 c, 10 mp

För res. 1: 44 m, 1 fp

Avstod: 37 fp, 22 kd

Frånvarande: 22 s, 11 m, 10 fp, 11 kd, 9 v, 4 c, 7 mp

Yvonne Ångström (fp) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat nej.

*Punkt 12* (Europavägsklassning av riksväg 45)

1. utskottet

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

Votering:

152 för utskottet

123 för res. 4

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 122 s, 20 v, 10 mp

För res. 4: 44 m, 39 fp, 22 kd, 18 c

Frånvarande: 22 s, 11 m, 9 fp, 11 kd, 10 v, 4 c, 7 mp

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.



Föredrogs  
näringsutskottets betänkande 2004/05:NU2  
Utgiftsområde 19 Regional utveckling (prop. 2004/05:1 delvis).

*Regional utveckling*

Anf. 136 ULLA LÖFGREN (m):

Herr talman! Vi ska nu debattera utgiftsområde 19 Regional utveckling. När jag läste "Regional utveckling" tänkte jag: Regional utveckling kan vara både positiv och negativ utveckling. Vad som avgör det ena eller det andra är inte först och främst den förda regionalpolitiken eller det som ingår under utgiftsområde 19, utan det är huruvida man för en allmänt klok politik. Då kan det leda till positiv regional utveckling. En oklok politik med försvårande regler och dåliga lagar kan tvärtom påskynda en negativ utveckling.

Som exempel på en klok politik som lett till positiv utveckling kan man ta beslutet om ändringar i minerallagen som riksdagen fattade under den borgerliga regeringen år 1991. Det innebar att fler utländska prospektörer lockades till landet och därmed att flera nya gruvor öppnades kring Bolidenfältet och i södra Lappland. Malå har blivit geologiskt centrum, och det sker en positiv utveckling. Till det har givetvis även starkt bidragit det kloka beslut som den socialdemokratiska regeringen en gång fattade om att utlokalisera delar av SGU till Malå.

Då börjar jag tänka på utlokalisering. Att alla myndigheter inte behöver ligga i Stockholm är riksdagen helt enig om. Men när det kommer till skarpt läge kommer regeringen för det mesta fram till att Stockholm ändå är den bästa lokaliseringen. Detta trots att det finns många exempel på lyckade lokaliseringar utanför Stockholm. Förresten tycker jag inte om ordet utlokalisering. Det förutsätter på något vis att huvudalternativet alltid är Stockholm. Det borde det inte vara

Själv bor jag i Umeå dit FOI, eller dåvarande FOA, lokaliserades på 80-talet med sin NBC-forskning. Det har tillsammans med Skyddsskolan, som lokaliserades till Umeå bland annat på grund av att FOI fanns där, bildat en kraftfull enhet som är specialiserad på NBC-skydd. Den enheten är internationellt känd och anlita bland annat av FN. Umeå universitet, som är en annan lyckad lokalisering, medverkar givetvis också i samarbetet.

Herr talman! Som exempel på åtgärder som försvårar den regionala utvecklingen kan jag ta förmånsrättslagen. Den kan nog i sin nuvarande utformning fungera i starka tillväxtcentrum. Men på orter där tillväxten inte har drivit upp värdena på fastigheter i höjden och där näringsfastigheter i princip är värdelösa är den förödande. Man kan även påstå att tajmningen för att införa de nya förmånsrättsreglerna har varit extremt dålig när det har sammanfallit med att bankerna dessutom i god tid har börjat tillämpa de så kallade Basel II-reglerna, som är tänkta att träda i kraft den 1 januari 2007.

Om man hade varit lite förutseende från regeringens sida skulle man först ha konsekvensutrett förslaget om ny förmånsrätt och undersökt hur de nya Basel II-reglerna påverkar bankkrediterna. Därefter skulle man ha lagt fram ett förslag som säkrade att företagen kan få tillgång till expensionskapital eller lån vid tillfälliga behov. Nu har man i stället utrett ett

system för att säkra riskkapital i tidiga skeden. Det behövs det också, och det är väl bra. Men Claes de Neergaards utredning skulle ha varit bredare och belyst hela kapitalförsörjningssystemet, och den skulle absolut ha kommit tidigare.

Herr talman! Det mesta som leder till positiv regional utveckling handlar dock om lokala initiativ. På flera håll i landet har man exempelvis startat kreditgarantiföreningar. Kapitalbasen i en kreditgarantiförening måste var minst 1 miljon euro och kapitalbasen måste utgöra minst 8 % av de utestående garantierna. Det är flera regioner eller städer som har lyckats samla ihop så mycket pengar att de har kunnat starta en kreditgarantiförening. Runtomkring i Europa är kreditgarantiföreningar en gammal företeelse. Utomlands, alltså i Europa, finns det också möjlighet för kreditföreningar att komma i besittning av kapitalbas i form av strukturfondsmedel från EU. I Sverige beviljas dock ingen medfinansiering om en kreditgarantiförening skulle vilja hämta hem strukturfondsmedel från EU. EU-medel kräver just en nationell medfinansiering. Men nog är det väl märkligt att statsstödsreglerna hindrar just Sverige från att medfinansiera en EU-satsning för att underlätta för företag att finansiera sin verksamhet? Jag tycker att man borde undersöka lite noggrannare vad det kan bero på.

Herr talman! Lokala initiativ kan få problem om inte samhällsservicen fungerar som den ska. Jag ska ta ett aktuellt exempel. Biltestverksamheten liksom gruvverksamheten i norra Sverige får en allt större regional betydelse. Det betyder att det finns ett behov av mobiltelefon-täckning inom deras verksamhetsområden. För att få kunskap om hur täckningen ser ut i de GSM-nät som ägs av operatörerna Vodafone, Comviq och Telia har man i Västerbotten genomfört en oberoende mätning av mobilnätens täckning och kvalitet. Det är PTS som har bekostat den. Det är naturligtvis helt oacceptabelt att det finns så stora brister i nuvarande GSM-nät som mätningarna visar. Det är också oacceptabelt att vägarna ser ut som de gör, att Rikstrafikens upphandlingar inte fungerar tillfredsställande och att bränsleskatterna är för höga.

Herr talman! Jag vill sammanfattningsvis i likhet med den borgerliga fyrtiendepartiet hävda att det inte i första hand är åtgärderna under utgiftsområde 19 som bidrar till att uppfylla målen med den regionala utvecklingspolitiken. Det är i stället regionala hänsyn på andra politikområden. Därmed yrkar jag bifall till reservation 1.

Jag avslutar med ett citat av Göran Hallin, analys- och utvärderingschef vid ITPS. Han säger så här till tidningen Gränsbrytning: "Regionalpolitiken kan liknas vid en stödgeologi, där man är snabb att lägga på nya stöd och program men har svårigheter att ta bort andra. Följden blir att man även skapar nya institutioner vilket gör att vi även kan se spår av myndighetsgeologi. Vissa stöd och instrument skulle helt enkelt behöva tas bort, men den bollen ligger hos regeringen."

Anf. 137 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! Vid ett frukostmöte i morse som talmannens nätverk ordnade fick vi rådet av Arvid Lagercrantz, en journalist med enormt lång erfarenhet av riksdagsarbetet, att fatta oss kort och att helst tala utan manus. Jag ska försöka göra det; jag har några små punkter.

Vi i den borgerliga alliansen står gemensamt för reservation 1, så det som Ulla Löfgren där har anfört behöver jag inte gå in på. Dessutom kommer Ulla, jag och några till i näringsutskottet från samma län. De problem, svårigheter och även möjligheter som Ulla Löfgren har berört behöver jag därför inte ta upp.

Jag ska bara ta några små punkter. I de här fyra partierna anser vi att tillväxt sker genom ökad produktion i företag – inte genom stöd, som för det mesta inte har varaktiga effekter. Det har ju bland andra ITPS konstaterat. Vi tycker att man till exempel ska ha färre regler. Jag såg i någon av tidningarna – jag minns inte riktigt vilken – häromdagen att Thomas Östros vill ta bort 300 regler. Jag vet inte om jag läste rätt, för jag hann aldrig gå in på detaljerna. Men i så fall är det väldigt bra.

Vi vill också ha förändrade skattevillkor för företagen, lägre arbetsgi-  
varavgifter och en del annat.

Vi anser att de selektiva stöd som fördelas till vissa företag inte bör finnas kvar. Vi vill hellre ha generella stöd, typ godstransportstöd, som utgår från att utjämna avståndsskillnader. Vi i Folkpartiet har också i ett antal år motionerat om persontransportstöd. Det är till för att transportera det kapital som man kan säga att företagen har i de anställdas eller företagarens hjärnor. Det har än så länge inte gått att få gehör för det, men i år är det några partier till som är med på den reservation som gäller det. Det är reservation 8, som jag yrkar bifall till.

Även om vi inte vill ha de selektiva stöden så är några av partierna överens om att de stöd som faktiskt finns kvar fördelas ute i regionerna, och inte centraliseras som majoriteten föreslår. Jag yrkar bifall till reservation 7.

Det är precis som det sades i den tidigare debatten om kommunikationer, som jag lyssnade på med stort intresse även om den blev lång. Infrastrukturen blir sämre i vissa delar av landet genom de satsningar som görs till exempel i Trollhättan. Liksom talarna där är jag av uppfattningen att det ska göras en sådan satsning men att man inte bör dra ned på andra ställen. I nästan varenda län finns det något projekt – det är väl 15 stycken – som antingen senareläggs eller inte blir av alls.

Det talades också om IT-kunskap. Man nämnde ett seminarium som vi hade här i riksdagen i går kväll. Då fick vi veta att det viktigaste kanske inte är att satsa mer pengar på linor och snören, utan att lära företagen hur man använder sin utrustning.

Det finns en mängd andra frågor. Ulla Löfgren var inne på förmånsrätten, så den ska jag inte ta upp igen. Men jag tycker att det var synd att det blev ett sådant beslut som det blev.

Det finns en punkt där det har väckts några motioner. Den handlar om växelkursen för euro. Till min och andras stora glädje blev beslutet efter diskussion i utskottet och lite mer ingående undersökningar att vi har ett enigt utskott som i sitt ställningstagande har sagt att vi förväntar oss att en förändring av den förordning som gäller eurokursen kommer att laggas fram av regeringen senast i samband med vårpropositionen. Jag tycker att det är bra. För många som får EU-stöden innebär 50 öres skillnad per euro mycket pengar i slutändan. Det är jag alltså väldigt nöjd med.

Jag står naturligtvis bakom alla folkpartireservationer och dem där vi finns med, men jag yrkar bifall bara till nr 7 och nr 8.

Anf. 138 LARS LINDÉN (kd):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 4.

En bristfällig näringslivspolitik i Sverige drabbar i första hand de företag som redan har för mycket motvind.

Det drabbar företag i glesbygd, i skogslänen och i norra Sveriges inland på ett förödande sätt.

Skulle dessa företag få uppleva ett bättre generellt företagsklimat i Sverige skulle de känna sig optimistiska inför framtiden, trots lägesnackdelarna.

När regeringen äntligen, efter många, många års kritik för handlingsförlamning, bestämde sig för att slopa arvs- och gåvoskatterna så var det många småföretagare som kände ny inspiration och lust att kämpa vidare.

Tyvärr har regeringens senfärdighet i denna fråga lett till att många tusen företag försvunnit bland annat på grund av dessa skatter.

Vi har över 20 000 företag färre i dag i Sverige än för tio år sedan.

Glädjen över slopade arvs- och gåvoskatter blev kortvarig. Vi har en regering som tydligen försöker förverkliga ordspråket: "När glädjen är i stugan, står ofta sorgen i förstugan".

Efter nyheten om slopandet av arvs- och gåvoskatten ordinerade regeringen genast ny taggtråd. Regeringen befarade väl att det nya tillståndet där företagen såg hoppfulla ut och började tro på framtiden skulle ge sämre opinionssiffror vid nästa mätning. Alltså gick man in med mer taggtråd för att få applåder från den företagsfientliga s-väljarkåren.

Nu skulle företagen i stället få börja hjälpa staten med att få statsbudgeten i bättre balans genom att regeringen överlämpar mer av sjukskrivningskostnaderna på företagen.

Ett steg framåt och två steg bakåt är tydligen numera regeringens näringslivspolitik.

Det här drabbar de svagaste företagen först, som jag har sagt. Det får naturligtvis negativa regionalpolitiska konsekvenser. På DN Debatt i går lovade vår nya näringsminister att stimulera företagandet. Det Göran Persson och Pagrotsky misslyckades med på tillväxtkongressen ska nu Östros lyckas med inom fem sex år. Vi säger: Grattis, Östros! Kristdemokraterna kommer att stödja dig i de flesta av dessa 300 punkter. Välkommen till verkligheten, får vi väl säga.

Det är uppmuntrande för oss i Kristdemokraterna och i alliansen att det inte var förgäves att år in och år ut motionera om bättre företagsvillkor i landet. De flesta av de här 300 förslagen var ju bara att plocka ur de fyra borgerliga partiernas motioner under de senaste åren. En del av dessa åtgärder är redan beslutade av riksdagen, men regeringen har inte fått ändan ur vagnen för att genomföra dem. Nu hoppas vi att det blir av. Eller är det bara prat även den här gången? Förlåt om vi har svårt att höra vad regeringen säger. Vad ni är och gör överröstar oftast allt vackert tal och alla vackra löften.

Ni verkar inte förstå att en del av dessa löften är självfinansierande, utan de ska tydligen uppfyllas först om fem sex år som om de vore kostsamma. Det är en överlevnadsfråga för Sverige som välfärdsland att omgående sätta de här åtgärderna i sjön. Det är ett måste för en fungerande regionalpolitik.

Det har alldeles för länge varit regeringens linje att inte skapa ett generellt bra företagsklimat där alla företag, såväl i glesbygd som i tätort,

ska ha chans att växa och känna arbetslust. I stället har man älskat att leka tomte och dela ut bidrag till höger och vänster med dålig pricksäkerhet – allt för att kompensera en dålig generell näringslivspolitik.

De flesta experter är rörande överens om att detta fungerar dåligt. Senast förra torsdagen lyssnade vi i det här huset till en regionalpolitisk opinionsbildare, Per Åhlström, tidigare statssekreterare i Regeringskansliet och ledarskribent i s-tidningarna Dagbladet och Nya Norrland. Han ansåg att svensk regionalpolitik i huvudsak var ett stort misslyckande.

I det betänkande som vi behandlar i dag vill man dessutom skapa än mer centralisering av besluten genom att länsstyrelserna inte längre ska få vara med i handläggningen som tidigare. Erfarenheterna från många andra länder är att det är den motsatta vägen, att låta besluten fattas så nära företagarna som möjligt, som ger bäst träffsäkerhet och effekt.

Tar regeringen över huvud taget regionalpolitiken på allvar? Ska hela Sverige leva? Ja, när det gäller Trollhättan verkar man ta den på allvar, men det är i senaste laget. Men vad händer i Sundsvall nu när Kubal varslar 500 anställda? Regeringen skapar regionalpolitiskt kaos också för att man saknar en klok energipolitik. Kubal kan inte få offerter på energi på mer än något år i taget. Det fick vi höra när vi var där. Då blir det osäkert att nyinvestera för många hundratals miljoner, och då blir de schweiziska ägarnas beslut att man satsar i andra länder. Sundsvall lämnar man.

Samtidigt fattar regeringen beslut i försvarsfrågan som får stora regionalpolitiska konsekvenser. Det kommer att drabba Östersund och Arvidsjaur mycket hårdare än vad Trollhättan någonsin kommer att råka ut för. Ett av Försvarsutredningens direktiv var att ta regionalpolitisk hänsyn i sitt förslag. Dessa hänsyn lyser tyvärr helt med sin frånvaro. Vi i näringsutskottet har inte ens fått yttra oss om förslaget till försvarsbeslut. Vi ska ju ha ansvar för regionalpolitiken. Hela Sverige ska leva är nu förvandlat till halva Sverige ska dö.

I regionalpolitiken framöver är det viktigt att vi inser att glesbygden och inlandet på många håll har stora resurser och möjligheter att utvecklas. Ibland handlar det bara om möjligheter att få lån och att det skapas kreditgarantiföreningar på det lokala planet. Sedan klarar man sig.

Det viktigaste i framtiden är att kommunledningarna i de här områdena förstår att prioritera näringslivsutveckling. Det duger inte att anställa en näringslivssekreterare utan att resurser och stöd från kommunledningen upprättas. Man kan inte hoppas att regeringen ska pytsa ut någon miljon till stöd och hjälp. Hela kommunledningen måste börja prioritera näringslivsutveckling som nummer ett. Lyckas man inte här kommer det att saknas resurser inom alla andra verksamhetsområden i kommunen.

Dessa kommunala strategitänkande näringslivskontor skulle vi kunna ge regionalpolitiskt stöd. Men då måste man där börja arbeta med långsiktiga och näringslivsinriktade strategier för att utveckla de unika förutsättningar man har i kommuner och grannkommuner. Vilka näringar har en möjlighet att nå en global marknad? Handlar det om träförädling, turism, livsmedel, gruvmaskiner och så vidare? När varje region har funnit sin specifika utvecklingsmöjlighet kan regionalpolitiska ekonomiska stöd sättas in för att stödja just de här branscherna och nätverken.

I det här betänkandet föreslår vi kristdemokrater till exempel att man flyttar över 100 miljoner från utgiftsområde 19 till utgiftsområde 24 för att fördubbla vårt lands marknadsföring av Sverige som turistland. Det snedvrider inte konkurrensen mellan turistentreprenörer utan hjälper alla i turistbranschen i hela landet. Det skapar tiotusentals årsarbeten i glesbygden.

Träförädlingsbranschen kan med statliga pengar hjälpas att skapa resurscentrum med designer, marknadsförare, försäljare och produktutvecklare. Kommunerna kan få resurser för att skapa starka kreativa näringslivskontor, som jag tidigare nämnde.

Inlandsdelegationen, som just nu skriver sin slutrapport, verkar vara inne på mycket av det här tänkandet. Vi får se när den kommer om några veckor.

Herr talman! Det här är ett nytänkande som tillsammans med en ny, generell och bättre näringslivspolitik i landet och en klokare energipolitik kan få alla kommuner i hela Sverige att försörja sig själva och utvecklas. Då har vi lyckats med att forma en bra näringslivs- och energipolitik och en fungerande regionalpolitik.

Anf. 139 HÅKAN LARSSON (c):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna nr 4 och nr 6 i det här betänkandet.

Syftet med den regionala utvecklingspolitiken är att ge alla delar av vårt land så likvärdiga förutsättningar för tillväxt och utveckling som möjligt. Det handlar om att ta hela landet i bruk. Sverige behöver en politik som fungerar såväl för våra stora städer som för landsbygd och glesbygd. Det gäller att skapa ett klimat som uppmuntrar människor att ta initiativ för att utveckla den bygd där de lever och verkar, oberoende av var detta är i vårt avlånga land.

Målet för den regionala utvecklingspolitiken sägs vara väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med god servicenivå i alla delar av vårt land. Detta är en utmärkt målsättning. Tyvärr stannar dock detta mest vid vackra ord samtidigt som klyftorna och motsättningarna mellan olika delar av vårt land vidgas. Det är en farlig utveckling som måste brytas.

Regering och riksdag har slagit fast att samtliga statliga myndigheter ska ta regionala hänsyn. Likaså finns det beslut om att nytillkommande statliga arbetstillfällen i första hand bör lokaliseras på andra håll än i huvudstadsregionen. I praktiken har dessa stolta deklARATIONER tyvärr inte betytt så särskilt mycket hittills.

Det allvarligaste och mest aktuella exemplet på att det är det centralistiska tänkandet som styr är den försvarsproposition som kammaren ska behandla den 15 december. Trots vackra ord om vikten av väl fungerande verksamhet och att man ska ta regionala hänsyn föreslår regeringen att halva landet ska lämnas tomt på militär verksamhet. Utan sakskaLL vill regeringen radera den militära verksamheten i Östersund och Arvidsjaur i redan utsatta regioner där försvaret för övrigt har investerat hundratals miljoner kronor i toppmoderna anläggningar bara de senaste åren.

Blir regeringens proposition verklighet, vilket jag fortfarande hoppas att den inte blir när det gäller grundorganisationen, innebär skrotandet av garnisonen i Östersund den största statliga nedläggningen någonsin.

Förlusten av de över 1 400 arbetstillfällena i Östersund motsvarar ungefär 20 000 i Stockholm. De indirekta effekterna kan beräknas vara tre gånger större. Fundera lite över vilka reaktioner det skulle bli om 60 000 arbetstillfällen skulle försvinna på ett bräde i Stockholmsregionen!

Hur det än går med försvarsbeslutet krävs en långsiktig plan för hur statlig verksamhet ska omlokaliseras till Norrland och andra delar av Sverige. Jag är glad över att vi i år har en fyrpartireservation bakom kravet på en strategisk plan med tydliga mål för omlokalisering av statlig verksamhet.

Ett annat exempel på de vådliga konsekvenserna av den centraliseringspolitik som förs kan jag också hämta från mitt hemlän Jämtland.

Jag har tidigare pekat på den situation som just Ragunda befinner sig i. Det är en naturresursrik kommun som har släppt ifrån sig sina forsar i Indalsälven, där en tiondel av Sveriges vattenkraft produceras. Problemet är att knappast någonting av de rikedomar som det strömmande vattnet skapar får medverka till lokal utveckling av de bygder som har släppt till vattenkraften.

Skulle Ragunda ha legat i Norge, där det finns ett fungerande system för återbäring på vattenkraften, hade kommunen haft helt andra förutsättningar att satsa offensivt på framtiden. Nu tvingas kommunen kämpa med utflyttning, minskande skatteunderlag och en i praktiken ständig ekonomisk kris.

I nästa vecka ska för övrigt kommunfullmäktige i Ragunda ta ställning till sin budget, som innebär ytterligare nedlagda byskolor och kraftiga neddragningar när det gäller vård och omsorg. Så borde det inte behöva vara om en del av de rikedomar som skapas lokalt också får stanna lokalt.

Ragunda har liksom en annan vattenkraftskommun, Jokkmokk i Norrbotten, halverat sin befolkning på de senaste 50 åren. Nu är det hög tid att ge dessa kommuner möjligheter att bryta den onda cirkeln och kunna ta vara på sina tillväxtförutsättningar, för de finns.

Att se till att det finns en god infrastruktur i alla delar av vårt land är ett ansvar för staten, likaså att medverka till att det finns riskvilligt kapital även i de glesare delarna i landet. I dag är detta ett stort problem, även för många i grunden lönsamma och stabila företag. När man träffar företagare i Norrlands inland hör man ofta att de har jättestora problem med att få bankerna att låna ut pengar och över huvud taget har problem med krediter. Detta beror naturligtvis, som har sagts här, delvis på de nya förmånsrättsreglerna. Nu är det statens ansvar att se till att de här problemen får en lösning. Kreditgarantiföreningarna, som har nämnts här, behöver verkligen stödjas, för de är lokala krafter som går samman för att lösa de här problemen.

Med goda och rättvisa förutsättningar kan växtkraft skapas lokalt av dem som berörs. Det måste bli enklare för människor att förverkliga sina affärsidéer för att stärka både sig själva och den bygd där de verkar.

Ett annat problem, som också finns med i det här betänkandet, är att regeringen vill centralisera de regionalt beslutade företagsstöden i stöd-områdena från länsstyrelse till central nivå. Det är ett oklokt förslag, särskilt som EU-kommissionen för närvarande gör en översyn av riktlinjerna för regionalt beslutade statliga stöd för den kommande programperioden från 2007.

Som vi konstaterar i Centerpartiets och kd:s gemensamma reservation menar Europaforum Norra Sverige, som samlar landstingen och kommunförbunden i de fyra nordligaste länen, att det är minst sagt dumt att ensidigt försämra möjligheterna till regionalt beslutade företagsstöd innan de nya reglerna är fastställda. Det kan ju mycket väl bli så att det blir lättare att genomföra generella stöd som vi i grunden tycker är bra. Det finns exempelvis öppningar från EU-kommissionen vad gäller en arktisk zon, där man efterfrågar medlemsländernas synpunkter och där det till och med finns öppningar för att differentiera arbetsgivaravgifterna, vilket särskilt i Norge har visat sig vara ett mycket effektivt sätt att få en positiv utveckling i hela landet.

I grunden är jag, som många vet, ganska kritisk till EU, men jag anser att det är självklart att Sverige måste slå vakt om de rättigheter som vi har när det gäller stöd till regioner med långa avstånd, med gleshet och kärvt klimat.

Sammanfattningsvis: Sverige behöver en politik för utveckling i hela landet. Vi behöver ett starkt och levande Stockholm likaväl som ett starkt och levande Jämtland. En sådan utveckling kräver att gamla centralistiska synsätt ersätts med ett underifrånperspektiv där alla regioner ges förutsättningar att ta vara på sina speciella möjligheter.

Anf. 140 SYLVIA LINDGREN (s):

Herr talman! Först av allt yrkar jag bifall till förslagen i betänkandet om utgiftsområde 19 Regional utveckling i deras helhet och därmed avslag på samtliga reservationer.

Vi lever i en inkonsekvent värld, där fattigdom och välfärd många gånger lever sida vid sida trots att ingen egentligen vinner på det. Att hålla ihop, att färdas tillsammans, är en grundläggande drift hos människor. Ändå har vi ibland så oförklarligt svårt att göra detta. Solidaritet och sammanhållning är därför en av de mest grundläggande ambitionerna för oss socialdemokrater. Vi vet att sammanhållning varar i längden. Det är inte en svensk åsikt – det är en global insikt.

Det är ur detta perspektiv man måste se regional utveckling, som vi talar om här och nu. Precis som man gjort i de tidigare anförandena menar jag att den regionala politiken omfattar så mycket mer än bara detta politikområde. Därför är det också viktigt att se vad konsekvenserna blir för helheten om några delar av politikområdena slås i spillror.

Regional utveckling handlar således inte bara om tillväxt och arbeten. Regional tillväxt handlar också om välfärden, en bra sjukvård, skola och äldreomsorg och trygghet när man är föräldraledig eller när man blir sjuk eller arbetslös. Det är trygga människor ute i vårt land som vågar möta framtiden, som vågar satsa på utbildning och entreprenörskap. Det är därför som jag ser med oro på det historiskt hårda slag mot sjuka och arbetslösa som Moderaterna nu har presenterat.

Herr talman! Den svenska regionalpolitiken har förändrats de senaste åren. Det ligger helt i linje med strategin i och genomförandet av propositionen om en politik för tillväxt och livskraft i hela landet som började gälla år 2002. Dessa riktlinjer och åtgärder följs nu upp och genomförs kontinuerligt.



Regionalpolitiken har också delvis fått en ny inriktning på grund av dels EG:s struktur- och regionalpolitik, dels den ökade betoningen på hållbar tillväxt och på långsiktighet.

Jobben kommer att ligga högt på den socialdemokratiska agendan. Att skapa fler jobb, att få bukt med slöseriet att människor som vill och kan arbeta går arbetslösa kan inte nog betonas. Vi vet att sysselsättningen är betydligt högre och arbetslösheten lägre på arbetsmarknader med ett brett utbud av jobb. På arbetsmarknader där näringslivet är svagt och pendlingen är låg är frånvaron och arbetslösheten stor. Därför behöver vi samarbeta mellan regionerna, och infrastrukturfrågornas betydelse för den regionala utvecklingen är oerhört viktig.

Många orter som genomgått en snabb strukturomvandling har också stor arbetsfrånvaro. Detta gäller inte enbart små samhällen utan även i storstadsregioner finns det här problemet. Invandrartäta områden saknar till exempel ofta bra förbindelser med en värld där det talas svenska och där jobben finns.

Det krävs nytänkande, erfarenhetsutbyte, många aktörer, utbildning, kompetensutveckling, kunskapsöverföring och inte minst visioner för att klara framtidens arbetsmarknad. En ökad tillväxt och förbättrad välfärd kräver ett arbetsliv där människor efterfrågas och har möjligheter att utvecklas.

Vad jag kan känna en oro för är när vi – även på den här nationella nivån – pratar om motsättningar mellan regioner. Vi ställer landsända mot landsända, kustland mot inland, storstad mot landsbygd. Vi framhåller mer vår oförmåga än vår förmåga till utveckling. Som det står i budgetpropositionen:

Den regionala utvecklingspolitiken har inga geografiska avgränsningar. Den utgår från de lokala arbetsmarknadsregionernas funktionssätt och bedrivs i såväl gles- som landsbygd, i små och medelstora städer samt i storstadsområden. Motivet för att bedriva en regional utvecklingspolitik i alla delar av landet är bland annat att den nationella tillväxten utgörs av summan av den tillväxt som skapas lokalt och regionalt. Den samlade nationella tillväxten är således delvis avhängig av hur väl de förutsättningar som finns lokalt och regionalt tas till vara.

Detta, herr talman, borde vara vår gemensamma ledstjärna.

Det är lätt att hålla sig för skratt efter att ha lyssnat på vissa anföranden här i dag. Då tänker jag inte minst på Lars Lindéns anförande och kd:s uppfattning. Att människor bor kvar i det här landet framstår näst intill som en obegriplighet, och att någon region över huvud taget kan överleva är väl närmast ett mirakel med det synsätt som här presenterades. Att det finns bara åtta reservationer till betänkandet förvånar mig med tanke på de bröstittoner som väljs.

De borgerliga partierna har lyckats knäpa ihop *en* gemensam reservation. När jag läser den inledande och påföljande texten i reservation 1 kan jag se en ganska stor samsyn i den och majoritetstexten och budgettexten. Det står till exempel: ”Det nuvarande inriktningen på olika – och komplicerade – bidragsformer måste brytas. Då elimineras riskerna för att företagsstöd och bidrag snedvrider konkurrensen, vilket minskar effektiviteten i samhällsekonomin. Det gäller att ta till vara och maximera de förutsättningar som finns i varje region.”

Just det. Det är precis vad vi socialdemokrater vill. Därför följer vi nu upp och genomför tidigare beslut om att gå från bidrag till lån. Därmed kan det erbjudas lån med större risktagande i stödområde B. Meningen är att fokus ska flyttas från stöd till enskilda företag till insatser av bredare karaktär, framför allt samverkansinsatser. Dessa förändringar bör förbättra förutsättningarna för ett framgångsrikt genomförande av de regionala tillväxtprogrammen.

Herr talman! I förslagen framkommer att Moderaterna vill minska utgiftsramen med drygt 800 miljoner i förhållande till förslaget från s, v och mp. Folkpartiet vill minska med drygt 500 miljoner, och Kristdemokraterna vill minska med 100 miljoner och minska landsbygdslånen med 10 miljoner. Centerpartiet däremot vill öka det allmänna regionalpolitiska anslaget med 489 miljoner och landsbygdslånen med 5 miljoner. De är också ensamma om att föreslå ett anslag om 100 miljoner till regionalt och lokalt utvecklingsarbete.

Det är alltså en skillnad på 1,4 miljarder kronor mellan moderat förslag och centerpartistiskt i en budget om knappt 3,5 miljarder. Så var det med den alliansen för Sverige – knappast trovärdig och mer ohederlig än hederlig på grund av osämja. Det skulle vara intressant för var och en som intresserar sig för regional utveckling att veta vilken politik som egentligen döljer sig bakom den dimridån.

Så vill jag något kommentera reservationerna, närmast reservation 4 om utlokaliseringsfrågor. Ansvarskommittén har i stort redan det uppdrag som krävs i reservationen. Det finns ganska utförligt beskrivet i betänkandet. Utskottsmajoriteten håller också med om att det finns ett stort intresse för ut- och omlokaliseringar och anser att lokaliseringsfrågan är en viktig framtidsfråga. Inte minst i dessa dagar lär vi bli varse detta med anledning av kommande försvarsbeslut.

Herr talman! Låt mig till sist säga något om utvecklingen av EG:s sammanhållningspolitik. Sverige driver självklart att det så kallade glesbygdsperspektivet ska fortsätta att gälla för vårt land liksom att vattengräns ska jämföras med landgräns. Kommissionens förslag till förordning innebär dock att mål 1-stödet försvinner och att insatser i stället kommer att finansieras inom ramen för det nya målet för regional konkurrenskraft och sysselsättning. Naturligtvis ser vi nödvändigheten av att de glesbefolkade områdena i norra Sverige kommer att specialbehandlas på något sätt. Men, herr talman, det är för tidigt att göra några uttalanden nu. Förhandlingarna pågår, och den nya delen ska träda i kraft 2007. Jag vill dock redan nu ta tillfället i akt och säga att jag har förståelse för den oro som finns ute i landet om den framtida utformningen. Näringsutskottet följer den här frågan, och vi har i utskottet en särskild arbetsgrupp som har till uppgift att bevaka just sammanhållningspolitiken.

En viktig uppgift för den nya regionala utvecklingspolitiken är att stimulera till ökat nyföretagande och stärka utvecklingen i befintliga företag. Detta kommer att debatteras mer ingående nästa vecka när vi behandlar utgiftsområde 24.

Låt mig avslutningsvis så att säga knyta ihop säcken med att åter säga att regional utvecklingspolitik omfattar många områden inom i princip samtliga politikområden, och det är viktigt att vi håller ihop dem.

Anf. 141 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Herr talman! Jag är glad över att Sylvia Lindgren tycker att lokaliseringspolitiken är viktig och menar att vi ska hålla ihop om den. Jag ser fram emot att vi framöver i utskottet kommer att vara eniga om lokaliseringsfrågorna.

Skillnaden i utgiftsramar mellan de borgerliga partierna är väl inte så märkvärdig. För en stund sedan debatterades ett annat utgiftsområde, nämligen kommunikationer. Där tog vi igen på gungorna vad vi förlorade på karusellen. Vi får väl bryta arm om vad som är viktigast när det är dags för att bestämma sig. Jag antar att det är på sättet ni också sköter samarbetet med v och mp.

Jag är överens med Sylvia Lindgren om ytterligare en sak, och det är att det är viktigt att hålla ihop och att framhålla att alla politikområden är viktiga – det sade jag tidigare. Skola och äldreomsorg är exempelvis områden där det är jätteviktigt att det fungerar på alla håll i landet. Jag vill poängtera att Moderaterna vill ge mer pengar till kommunerna för att de ska kunna sköta de här viktiga områdena.

Vi föreslår en sänkning av ersättningsnivåerna för att fler människor ska komma i arbete så att vi ska ha råd att satsa på viktiga områden, bland annat skola och äldreomsorg. Vi säger att de områden ska undantas där det inte finns något alternativ, först och främst rehabilitering, just för att se till att folk får snabbare rehabilitering. Alltså vill vi tvinga fram lite förändringar som gör att människor kommer till arbete snabbare än i dag.

Anf. 142 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Jag är glad att Ulla Löfgren nu svänger lite när det gäller lokaliseringen och säger att vi är överens, även om Ulla Löfgren och Moderaterna har skrivit en reservation om det här. Vi tycker att det är viktigt att man bevakar lokaliseringsfrågorna, men Ansvarskommittén har i det här sammanhanget en väldigt viktig uppgift. Det är inte bara att utlokalisera saker och ting, utan det handlar också om att försöka samordna det myndigheterna gör. Ulla Löfgren må väl ändå hålla med om att det vore väldigt olyckligt att utlokalisera verksamheter som ganska snart kommer att flyttas från de områden dit de utlokaliseras. Då har man så att säga skjutit björnen för tidigt.

Anf. 143 ULLA LÖFGREN (m) replik:

Herr talman! Naturligtvis ska man göra utlokaliseringar, och jag uppfattade det så att också Sylvia Lindgren tyckte att man skulle göra sådana. Det är vad vi har föreslagit i fyrpartireservationen, att man ska kunna lokalisera verksamheter över hela landet. Men givetvis ska det finnas någon klokhet i det, man ska inte bara omlokalisera för omlokaliseringens egen skull.

Men vissa verksamheter passar kanske bättre i Göteborg än i Stockholm. Det passar ju förträffligt att utlokalisera SGU till Malå, där malmen fanns, för att förvara borrhärdarna.

Anf. 144 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Självklart. Vi är väldigt överens om principer och riktlinjer när det gäller lokaliseringsfrågorna. Ansvarskommittén har en viktig del i detta. Jan Bergqvist har också ett särskilt uppdrag med anled-

ning av försvarsbeslutet. Ulla Löfgren kan ändå inte komma ifrån att ni har skrivit under en reservation där ni ställer ytterligare krav.

Det ska inte spreta åt olika håll, utan det ska ske sammanhållet. Men man kan inte blunda för att det med en budget som omfattar 3,5 miljarder skiljer det 1,4 miljarder. Det är mycket pengar.

Jag citerade inledningen av reservation 1 som är det som alliansen har kunnat enas om. Inledningen kan vi vara överens om, men vad som skiljer oss åt är det gamla vanliga. Ni talar om skatter och förändringar på arbetsrättens område, och där, Ulla Löfgren, kommer vi inte att kunna bli överens. Det är viktiga ideologiska frågor, och dem håller vi stenhårt på i våra hjärtan.

Anf. 145 LARS LINDÉN (kd) replik:

Herr talman! Sylvia Lindgren pratade mycket vackert om trygga människor och om hur viktigt det är att man vågar satsa, bygga hus, skaffa barn och utbilda sig. Det kan jag hålla med om. Men tycker du att det skapas trygghet när man ständigt ska vara beroende av beslut i Nutek, i Almi och i regeringen för att få veta om man har någon framtid som företagare? Man måste också kunna känna trygghet om att det finns jobb i en kommun så att man inte är tvungen att flytta därifrån.

Det vore betydligt bättre om det fanns en generell, bra näringslivspolitik som räckte till för att även företag i glesbygd kunde överleva. Det är självklart. Oron ute i bygderna handlar om att man inte kan försörja sig, annars skulle ju folk stanna kvar.

Den dåliga näringslivspolitik som förs i Sverige i dag får den konsekvensen att företag i första hand i dessa områden får packa ihop, och det är väl inte att skapa trygghet. Här skapar regeringen snarare en kolossal otrygghet.

Anf. 146 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Vi kunde läsa i ett TT-meddelande i går att nyföretagandet i Sverige har ökat under årets sex första månader. Totalt nyregistrerades 26 812 företag under första halvåret 2004. Det är en ökning med 2,4 % jämfört med motsvarande period förra året.

Många av dessa företag startades i Stockholm, men det är i glesbygdskommunerna som nyföretagandet ökar mest. Det borde väl även glädja Lars Lindén, eller?

Anf. 147 LARS LINDÉN (kd) replik:

Herr talman! Det var en dum fråga. Det är självklart att det gör det.

Det är utifrån ett väldigt lågt läge som det ökar. Jag har levt bland företagare i 30 år. Det hörs ju inte precis några hurrarop för regeringen ute bland företagare. Det är tungt.

Det är 20 000 företag färre i Sverige i dag än vad det var för tio år sedan, och det är dystert. Nu när det börjar bli högkonjunktur vänder det, och det vore väl konstigt annars. Men det förs ju ingen bra generell politik.

Sedan är du kritisk till vår regionalpolitik därför att vi drar in 100 miljoner. Men det handlar inte om att dra in dem, utan vi flyttar över dem till turism. Det är en betydligt effektivare regionalpolitik än detta pyts-

ande med små belopp. Skulle vi marknadsföra Sverige som ett turistland skulle det ge tiotusentals nya jobb. Det är regionalpolitik som fungerar.

Du gillar inte vårt sätt att se på näringslivspolitik över huvud taget. 99 % av alla företagare tycker att förslaget om att övervältra kostnaderna för sjukskrivningar på företagen är ganska kontraproduktivt. Det är väl bara regeringen som inte inser det.

När det gäller energipolitiken stod jag en gång för linje 3. Jag tyckte att kärnkraften skulle bort. Men vi kan ju inte ta bort den förrän vi har någonting att ersätta den med. Det är därför som man får det resultat som man nu har fått vid Kubal. Det går inte ens att få en offert, det hörde vi ju själva när vi var där. Man hade två års offert på energi. Det är väl ingen som vill satsa miljontals kronor i en sådan verksamhet.

Er politik är ju inte öppen för att näringslivet ska ha vettiga villkor. Det är det som är det stora problemet.

Anf. 148 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Lars Lindén vet ju mycket väl att energi är en avreglerad marknad. Det finns inte någon anledning för oss att gå in och tycka till om hur avtalen mellan Kubal och Vattenfall ska se ut. Det vore lite väl magstarkt.

När det gäller dumma frågor eller inte tycker jag att det var bra att Lars Lindén svarade att han tyckte att det var bra att företagandet hade ökat i glesbygd.

Vi har haft en strategi för att komma till rätta med särskilda riskkapitalinsatser. Jag kan inte säga att allting nu är bra. Men man ökar flexibiliteten och möjligheten att få riskkapital i dessa områden. Det har varit någonting som näringslivet och företagarna har fajtats för att få. Ge oss en eloge för att vi inför detta och ger denna möjlighet till ett högre riskkapital!

När det gäller att stärka företagsamhet och utveckla entreprenörskap lär vi väl säkert komma in på det under utgiftsområde 24. Men låt mig bara nämna några saker.

Den generella nedsättningen av sociala avgifter utvidgas för företag inom stödområden.

Statens insatser för information och rådgivning till företagare ska förstärkas.

Utveckling av innovationssystem och kluster ska främjas, bland annat genom nationella program och även när det gäller utbyggnad av bil- och komponentkluster i övre Norrland, mineralutvinning och så vidare.

Det fanns massor med olika delar i det här som är nödvändiga för att öka företagandet. Det vore bra om man någon gång också kunde sätta sig in i saken och se vad som görs och inte bara hissa svart flagg, Lars Lindén.

Anf. 149 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Jo, det händer väldigt mycket positivt också i glesbygderna och i norra Sverige, som jag känner väl till. Men det skulle kunna vara mycket bättre med en mer genomtänkt politik.

Det är jättebra att Sylvia tycker att vi ska ha en omfattande omlokalisering av statlig verksamhet över hela landet. Men nu krävs det en reservation eftersom det händer så otroligt lite på det här området. Det går inte

att bara vänta på ansvarsutredningar. Jan Bergqvist har en jätteutmaning nu om han ska fullfölja försvarsbeslutet.

Vad regeringen står i begrepp att göra är att dra tillbaka den mest omfattande statliga verksamheten från norra Sveriges inland, från den region där det här betyder allra mest. Då kan man inte vänta på utredningar, utan man måste agera nu.

Sedan har jag en fundering om EU:s sammanhållningspolitik. Inför 2007 håller man på att se över regelverket. Att i det läget försämra och centralisera de regionala företagsstöden är oklokt. Vi måste veta vilka regler som gäller framöver. I Finland, till exempel, har man inte en tanke på att försämra sina stöd innan man vet hur fortsättningen blir.

Jag hänvisade tidigare till Europaforum Norra Sverige där Sylvias partikamrat Jens Nilsson är ordförande. I ett uttalande säger man: En centralisering av besluten strider enligt vår uppfattning mot näringspolitiken. Vad säger du om detta?

Till sist: Nu är det läge att diskutera en generell differentiering av socialavgifterna eftersom EU-kommissionen öppnar för en arktisk zon, som man kallar det. Där väntar man på inspel från medlemsländerna. Ska vi inte satsa på en generell differentiering innan man börjar att försämra de företagsstöd som finns nu?

Anf. 150 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Det är viktigt som skrivs i betänkandet att de aviserade ändringarna i fråga om företagsstödet inte ska ses isolerade. I en samlad bild ingår bland annat att Almi AB kommer att erbjuda lån med större risktagande i stödområde B, enligt förslaget i budgetpropositionen, under utgiftsområde 24.

Självklart måste det, som också utskottets majoritet betonar, även i fortsättningen vara möjligt att bevilja sysselsättningsstöd och regionalt utvecklingsbidrag i såväl stödområde A som B i nära samråd med berörd region. Det är inte fråga om att man ska centralisera eller ta bort verksamheter. Fokus ska ligga på tillväxtarbete på regional nivå, helt i linje med de beslut vi tidigare fattat här i riksdagen. Projektstöden utvidgar möjligheten att använda pengarna mer flexibelt. Regionala utvecklingsbidrag betalas väl ut av Nutek redan i dag.

Anf. 151 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Visst är det en centralisering om man till exempel plockar bort sysselsättningsbidragen från länsstyrelserna och flyttar upp dem till nationell nivå. Det kan ingen förneka, men det är ju det som regeringen föreslår i sin budget.

Det här ska självfallet inte ses isolerat, men man måste ju sätta in det i sitt sammanhang. Eftersom vi nu är medlemmar i Europeiska unionen, vad vi än tycker om det, måste vi ju spela enligt EU:s spelregler. Där diskuteras nu hur stöden ska vara utformade för kommande programperiod. Att i det läget försämra och centralisera stöden, som Europaforum Norra Sverige säger, är ju väldigt oklokt. Det är mycket bättre att ha kvar dem och att sedan göra en förändring inför den kommande programperioden.

Jag tog upp Ragunda förut. Det är en kommun med mer än en tiondel av Sveriges vattenkraft, som jag har sagt ett antal gånger i den här kam-

maren, som har en oerhört kärv ekonomisk situation. Där är det för övrigt Centerpartiet och Socialdemokraterna som gemensamt styr. Man upplever att man inte får möjlighet att utveckla sin kommun på ett bra sätt. Hur ska en sådan kommun få en framtidstro och en bättre utveckling enligt Sylvia Lindgren?

Prot. 2004/05:42  
2 december

*Regional utveckling*

Anf. 152 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Jag kanske har svårt att göra mig förstådd, och det felet må väl läggas på mig.

Självklart är det så att utvecklingsbidragen och sysselsättningsstöden ska användas i regionen, men man ska kunna använda dem i ett mer flexibelt system så att man också ska kunna ta större risk i de berörda regionerna. Den regionalpolitiska utredningen och riksdagen har ju slagits för att kunna gå in och göra förändringar när det gäller riskkapitalet.

Den generella nedsättningen av sociala utgifter utvidgas till att gälla för företag inom stödområden redan budgetåret 2005.

När det gäller utlokaliseringen inser vi självklart att man måste kunna utlokalisera, hjälpa varandra, se helheter och att verksamheter ska bedrivas där verksamheter bäst kan bedrivas. Men det är också viktigt att man utlokaliserar och omlokaliserar verksamheter dit de kan fortsätta att leva. Det är tyvärr ofta dragkamper inom regioner om olika myndigheter. Är det då inte bättre att man klart ser över så att man inte direkt utlokaliserar någon ny myndighet som man sedan snabbt lägger ned?

När det gäller Ragunda och vattenkraften har vi haft åtskilliga debatter och diskussioner om vattenkraften, och där känner vi till varandras inställning. Jag tycker att det är bra med åtgärder som är av karaktären sociala avgifter och skatteutjämningskaraktär i olika delar för bil- och komponentkluster i Norrland med speciella mikrolån, företagsstöd och dylikt. Det är sådana delar som är viktiga. Om man petar in ytterligare i det här är jag övertygad om att det skapar motsättningar i landet i dess helhet. Låt oss utveckla regionerna i landet i stället för att skapa motsättningar.

Anf. 153 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Ja, Sylvia Lindgren, Folkpartiet vill göra en minskning i budgeten av stöd, eftersom – och det har jag redan tidigare talat om – vi tycker att de selektiva stöden inte ger tillräcklig effekt.

Sylvia nämnde själv den regionalpolitiska utredningen. Den håller på att bli några år gammal vid det här laget. Jag tror att den hade 18 eller 19 bilagor, och i åtminstone ett par av dem fanns utredningar just om sysselsättningsstödet effekter. Företagen som fick sysselsättningsstöd gick bra så länge stöden betalades ut. Sedan planade kurvan nedåt väldigt snabbt. Alltså tycker vi inte att det är bra att satsa på sysselsättningsstöd. Vi satsar i stället mer än regeringspartiet och stödpartierna på en del andra områden, vilket nämnts i tidigare debatter i dag. Vi vill till exempel satsa 450 miljoner på kommunikationer. Vi vill ha mer pengar till forskning och utveckling vid universiteten, skattesänkningar för företag, lägre arbetsgivaravgifter och en del annat.

När det gäller de här stöden är vi liksom andra partier, förmodar jag, mycket nyfikna på den redovisning som Riksrevisionen kommer att göra någon gång i början på nästa år om vilken effekt stöden har, vilken in-

formation man ger till riksdagen om stödets effekter, och så vidare. Jag tror att vi kan vara överens om att det är något att vänta på, för då kanske vi får veta lite mer.

Anf. 154 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! Ja, självklart finns det väl all anledning att göra det. Men som Yvonne Ångström säger har nog den regionalpolitiska utredningen några år på nacken. Därefter har beslut fattats i den riktningen här i riksdagen, och 2002 fick vi den nya regionalpolitiken.

Nu går man in och gör förändringar för att gå ifrån bidrag till lån. Då blir det ett ramaskri från några regioner som tror att man kommer att ta pengar från den regionala verksamheten. Men det handlar ju om att öka flexibiliteten för att kunna öka riskkapitalsatsningarna.

Yvonne Ångström, visst sjutton skiljer ni er mycket åt i alliansen när det gäller regionalpolitiken. De 1,4 miljarderna av en budget på 3,5 miljarder visar ju att ni inte är sams i alliansen för Sverige.

Sedan vill jag ta upp en sak som Yvonne tog upp i sitt inledningsanförande och yrkade bifall till men som jag inte kommenterat tidigare, nämligen det transportpolitiska stödet. I utskottstexten har vi skrivit att Näringsdepartementet ska göra en översyn av transportbidraget. Det tycker vi är en viktig del i sammanhanget. Det är alltså inte så att den delen är bortglömd.

Anf. 155 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Det är alldeles utmärkt. Det som jag avsåg speciellt var persontransportstödet. Jag hoppas att översynen ska leda till att man kan införa det.

Anf. 156 SYLVIA LINDGREN (s) replik:

Herr talman! En viktig uppgift för den nya regionala utvecklingspolitiken är att stimulera till ökat nyföretagande och att stärka utvecklingen i befintliga företag. Därför föreslås åtgärder med syfte att bidra till att stärka entreprenörskapet och gynna utvecklingen i livskraftiga företag. Det är sådana exempel som vi gemensamt borde kunna enas om för att åstadkomma en regionalpolitik som ger tillväxt i hela landet.

Anf. 157 GUNILLA WAHLÉN (v):

Herr talman! Det här är en mycket intressant debatt, och mycket har klargjorts när det gäller betänkandet. Men jag ska i alla fall tala om Vänsterpartiets ståndpunkt i den här frågan.

Vänsterpartiet ser det som en självklarhet att alla människor ska kunna välja var de vill bo. Sveriges befolkning ska kunna bo, leva och jobba i hela Sverige. Hela landet ska vara tillgängligt för alla.

Men precis som det slogs fast i den regionalpolitiska propositionen behöver vi fungerande arbetsmarknadsregioner med god kommersiell och offentlig service, vård, kommunikationer, arbete och näringsliv.

Kvinnor och män måste ges samma förutsättningar att delta i det lokala och det regionala utvecklingsarbetet, annars får vi ett demokratiproblem. Tillväxtprogrammen kan vara den arbetsmetod som garanterar mångfald och uthållig tillväxt.



Den yttersta förutsättningen för att människor ska kunna leva och bo på landsbygden är att det finns arbete åt alla. Vänsterpartiet vill skapa jobb både inom den offentliga sektorn och inom näringslivet genom olika stimulanser. Målet för Vänsterpartiet är att det ska finnas arbete där människor bor.

Svensk basindustri kommer till stor del från våra naturtillgångar, från skogen, gruvorna och vattnet. Men de mest snabbväxande näringarna finns bland företag inom turism, service och så kallade kunskapsföretag, där få medarbetare besitter specialistkompetens inom ett väl avgränsat område.

De regionala arbetsmarknaderna i Sverige ser mycket olika ut både vad gäller antal arbeten och i vilka sektorer dessa arbeten finns. Omstruktureringen av arbetsmarknaden tenderar att koncentreras till vissa starka tillväxtregioner. Utvecklingen är mycket svår att styra, och det finns ingen patentlösning på problemen. Ska hela Sverige leva, och framför allt Norrland, måste det ske förändringar. Såväl nya som gamla verksamheter kan med fördel bedrivas även utanför storstadsregionerna. Precis som beslutats tidigare här i riksdagen bör nya myndigheter och verk placeras i andra delar av landet, gärna i Norrland och i skogslänen.

En utvärdering av omlokaliseringar som gjordes av Statskontoret för så länge sedan som 1989 visade att omlokaliseringar påverkade mottagningsortens befolkningsunderlag och skatteunderlag positivt. Den nya personalen har medverkat till en vitalisering av de flesta myndigheter, och personalens arbetsmiljö har förbättrats avsevärt. Myndigheterna har också fått lägre lokalhyror.

En omlokalisering måste dock vara väl genomtänkt och belysa sociala konsekvenser, mångfald och regionala konsekvenser. Den bör också ta hänsyn till konsekvenserna för en jämställd och uthållig utveckling på den lokala arbetsmarknaden. Ansvarskommittén arbetar ju, precis som Sylvia Lindgren förut sade, med den här delen.

Eftersom det nu pågår ett omfattande arbete med att kartlägga och föreslå flytt av statliga myndigheter och verk med anledning av nedläggningar och omstruktureringar av försvaret, ett arbete som ska redovisas den 15 januari 2005, lyfter inte Vänsterpartiet fram sin motion om en plan för omlokalisering av statliga verk och myndigheter. Vi anser att det här arbetet är så viktigt att det måste slutföras först.

Herr talman! Detta betänkande föreslår förändringar av olika stöd, och det sker helt i linje med den regionalpolitiska propositionen, där olika stöd och bidrag direkt till företag ska minska till förmån för olika former av stimulanser. De selektiva regionala företagsstöden är regionala utvecklingsbidrag, sysselsättningsbidrag och landsbygdsstöd. De regionala utvecklingsbidragen lämnas till investeringar i maskiner och byggnader hos företag som planerar en expansion men kan också ges till utbildning av personal och forskning. Landsbygdsstödet riktar sig till små och medelstora företag i glesbygds- och landsbygdsområden. Sysselsättningsbidraget ska bidra till nya och varaktiga arbetstillfällen i regionala stödområden.

Regionalt beslutade utvecklingsbidrag föreslås avvecklas inom stödområde B från juli 2005. Men precis som påpekats tidigare kommer Almi Företagspartner samtidigt att erbjuda lån med större risktagande i stödområde B från juli 2005. Också Nutek kommer även fortsättningsvis att

kunna fatta beslut om regionalt utvecklingsbidrag i stödområde B. Regionalt utvecklingsbidrag i stödområde A kommer att vara kvar.

Landsbygdsstödet ska ligga kvar på regional nivå, och en förenkling av stödet kommer att ske. Det kommer också att ske inom ramen för det regelförenklingsförslag som kommer med de 300 reglerna som ska försvinna.

Regionalt beslutade sysselsättningsbidrag föreslås avvecklas. Pengarna kommer att finnas kvar på central nivå, och Nutek kommer att besluta om dem. Vänsterpartiet förutsätter, precis som Socialdemokraterna och den övriga majoriteten i utskottet, att det sker på förslag från och i nära samarbete med regionerna. Det är ju ute i regionerna som det här ska bli en praktisk verksamhet.

I stödområde A ska det kunna gå att ge stöd både till nyetableringar och, när det finns särskilda skäl, andra typer av sysselsättningssökande åtgärder. I stödområde B ska det gå att ge stöd till nyetableringar. Länsstyrelsens uppdrag inriktas mer på att förstärka insatser för entreprenörskap och nätverksbyggande mellan företag och mellan myndigheter och företag.

Målsättningen är att de medel som tidigare använts till regionalt utvecklingsbidrag och sysselsättningsbidrag ska användas för att stimulera insatser för utveckling och ge kunskap till befintliga och nya små företag, och även delfinansiera de regionala tillväxtprogrammen, samt för landsbygdsstöd.

En utgångspunkt är att förslagen så långt som möjligt inte ska medföra minskad tillgång till regionalt utvecklingskapital. Det finns också medel för att stimulera utvecklingen av fler kreditgarantiföreningar i Sverige. Det är ett arbete som har pågått i flera år, och det kommer nya pengar för att arbetet ska fortsätta.

En effektiv och väl fungerande kapitalmarknad är en av flera grundförutsättningar för företag och deras utveckling. Det är inte minst sant för de riktigt små företagen på små orter. Det finns också en brist på kapital. För att motverka dessa brister, och för att i vissa skeden bidra till att komplettera marknaden, har staten ett ansvar. Det ansvaret tar man genom de här förslagen.

Herr talman! Avslutningsvis kan jag inte låta bli att redogöra för en del av ett möte som jag var på i går kväll som handlade om IT och små företag. Det är flera stycken här i kammaren som var på samma möte. Där fick vi redovisat för oss forskning om i vilken utsträckning svenska företagare, små som stora, har egen e-postadress. Forskningen visar att 30–45 % av svenska företagare har egen e-postadress. I riktigt små företag i Sverige i dag har 60–70 % inte tillgång till de fördelar som bredband och datorer ger för att underlätta för administrationen och för att marknadsföra sig.

I Hede, på Gotland och i många andra orter i Sverige har man tagit detta på allvar. Där utbildar man företagare i alla branscher om hur man kan övergå från att använda telefon och fax till att använda dator, bokföringsprogram och Internet för att utveckla sitt företag, göra rationella inköp och marknadsföra sig och nå sina kunder. Det sker med hjälp av bland annat medel från Nutek. Detta är ett sätt att via projekt och stimulans i stället för via investeringsstöd till företag ge fortbildning. Därmed ökar man möjligheten för det lilla företaget att utvecklas och få högre

omsättning och därmed också för att det ska gå att behålla och skapa arbeten även på en liten ort i Sverige.

Det är ett exempel på hur man med stimulans kan öka utbildningen, kunskapen och skapa kluster och nätverk genom att det lilla företaget kan använda generella åtgärder, i det här fallet utbildning och stimulansåtgärder.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 158 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Det här med IT-utbildning och en verklig digital allemansrätt är något som verkligen kan hjälpa till att utveckla den svenska landsbygden och glesbygden likaväl som de tätbebyggda områden av Sverige. Så där vill jag hålla med Gunilla Wahlén.

Vad jag begärde ordet för är att jag inte förstår varför du tycker att det är bra att centralisera de regionalt beslutade företagsstöden i det här läget. Det här innebär ju en centralisering av makten, att man flyttar besluten från länsstyrelser ute i regionerna upp till Nutek, Almi och andra centrala organ. Sedan kan man ju säga att det ska ske i samförstånd med den lokala och regionala nivån. Men besluten flyttas. Det är en centralisering.

Jag vill än en gång hänvisa till Europaforum Norra Sverige, där det sitter företrädare för alla partier och där man är väldigt oroad över detta förslag. Man understryker att det regionala och lokala inflytandet måste ges utrymme i den här beslutsprocessen och att förslaget i budgetpropositionen om att fasa ut stöden till förmån för lån i det här läget är orealistiskt.

Man pekar på att vi måste avvakta och påverka det kommande systemet under nästa programperiod och att en centralisering av besluten dessutom strider mot närhetsprincipen. Varför ska man i detta läge centralisera dessa beslut, Gunilla?

Anf. 159 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Jag kan kortfattat nämna två skäl till att man ska göra det nu. Mitt exempel gäller utbildning av småföretagare, riktigt små företag, till exempel i Hede och på Gotland. Vi fick i går höra hur man har identifierat ett problem för små företag att utvecklas. Det är att de inte kan använda datorn. Det finns bredband, de har dator, men de kan inte använda den därför att de inte vet hur man gör. Och det stödet, den stimulans som man ger, är inte någon investering i en fastighet och inte någon investering i ett helt företag, utan det är en generell åtgärd. Och den generella åtgärden kan man vidta på olika platser där det finns behov. Och Nutek kan se var någonstans i landet dessa behov finns. Behovet är lika stort i Småland som i Jämtland och i Västernorrland av denna utbildning.

Ett annat skäl är att vi tyvärr är medlemmar i EU, och EU kommer att se till att alla stöd på ett eller annat sätt kommer att försvinna. Det är konkurrenshämmande. Vi får därför inte själva i landet bestämma om stöd eftersom det hindrar konkurrensen. Om vi ska vänta till 2007 med att ta bort stöd, ändra regler och minska pengarna i dessa områden kommer det att bli en otroligt stor omställning efter 2007. Vi vet ännu inte utfallet av dessa förhandlingar, men jag är ganska övertygad om att stöd

kommer att få tas bort. Vi får vara glada om vi kan få behålla en nedsättning av sociala avgifter i stödområde A.

Anf. 160 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Jag kan bara konstatera att Europaforum Norra Sverige som jobbar just direkt gentemot EU-kommissionen och som är oerhört kunnigt på det här området anser att det är ett väldigt negativt beslut från svensk sida att i det här läget centralisera dessa stöd. Och jag tror att man vet vad man talar om. Dessutom har inte minst ITPS i en utredning visat att dessa sysselsättningsbidrag faktiskt har en mer positiv verkan än man tidigare har bedömt.

Jag anser att man inte ska försämla dessa stöd innan man vet hur det blir i framtiden. I stället finns det all anledning för Sverige att försöka påverka den kommande politiken. Och där behövs säkert mer ansträngningar. Och det finns faktiskt öppningar från EU-kommissionen som Sverige måste ta till vara. Man har öppnat för en arktisk zon där det finns möjlighet att påverka vilket område som detta ska gälla. Då handlar det om långa avstånd, kärvt klimat och så vidare. Och man har till och med pekat på de väldigt goda erfarenheterna av den generella nedsättningen, alltså inte bara upp till en viss summa som det är i Sverige, av socialavgifterna som man tidigare har haft i Norge. Jag tycker att det vore väldigt positivt om man från Sverige, Finland och även Norge, eftersom man ingår i samma EES-system, skulle försöka påverka det här för att få en verklig förändring. Jag tror nämligen inte alls att det är kört. Det är det om vi inte försöker påverka. Det är dags att agera.

Anf. 161 GUNILLA WAHLÉN (v) replik:

Herr talman! Europaforum är ett mycket bra organ. Och det är Europaforum som har tillfört det här landet mycket kunskap om strukturfonderna, om mål 1-områden och alla EU-fonder som finns. Man har bidragit mycket till den kompetens som vi har inom riksdagen om strukturfonder. Europaforum har en mycket hög trovärdighet enligt mitt sätt att se.

Den diskussion som förs om att stöden avvecklas tror jag beror på den information som kom ut på en gång om att stöden nu ska bort, att de stöd som finns kvar ska ligga centralt och att ingen annan får vara med och lägga sig i.

Men när jag har gått igenom detta, diskuterat det och sett hur det är utformat stämmer det inte. Dessa pengar finns. Det är inte mindre pengar. Det kommer att finnas mer pengar till stödområde B från Almi, riskkapital som kan lånas ut till små företag. Det har blivit en förändring, men jag tror inte att förändringen har blivit till det sämre.

När det gäller EU-förhandlingarna är jag precis lika glad som Håkan Larsson om vi själva får bestämma vilka stimulanser som vi ska ha i det här landet. Men jag vet hur det är. Det är prövat. Vi får inte själva bestämma att ha vissa stöd i vissa regioner – transportstöd eller persontransportstöd – utan det ska vara generella stöd över hela landet. Vi har försökt få stöd till vissa branscher, men det går inte. Vi har prövat, och vi fick igenom en del i fråga om nedsättning av sociala avgifter i mål 1-området. Och vi får vara väldigt glada om det får vara kvar.

Anf. 162 INGEGERD SAARINEN (mp):

Herr talman! Befolkningen i glesbygden har fortsatt att minska sedan mitten av 1990-talet samtidigt som befolkningen i tätortsområdena och i storstadsregionerna har fortsatt att öka. Framför allt glesbygderna i skogslänens inland har en snabb befolkningsminskning. Orsakerna till den snabba minskningen är främst de låga födelsetalen. Men under senare tid har minskningstakten för glesbygden dämpats något. Ett annat förhoppningsvis positivt trenderbrott är att befolkningen i de tätortsnära landsbygderna som minskade under slutet av 1990-talet faktiskt har börjat öka sedan 2002.

Men en av de viktigare frågorna är att servicen på landsbygden är på en rimlig nivå. Miljöpartiet vill att det ska finnas en grundnivå på service för alla och att olika regioner och lokala krafter utifrån detta ska kunna driva på för en bättre service med lokala och regionala lösningar. Lokalt engagemang ska vara viktigt och få betydelse för bygdens utveckling.

I detta sammanhang finns det skäl att trycka på den sociala ekonomin som en stark förändrings- och utvecklingskraft.

Det är viktigt att samhällets regelverk stöder utvecklingen av sociala och kooperativa lösningar eftersom sådana kan lyfta en bygd och ge den kraft och framtidstro.

En intressant ny utveckling av kooperativ verksamhet är faktiskt kreditgarantiföreningarna, en intressant form av Kooperation bland aktiva företag. Det är ett mycket bra initiativ som är lovande för framtiden.

Men det är viktigt att den offentliga servicen inte försvinner i kommuner och län med vikande befolkningstal. Glesbygdsverket ska utreda vad som kan betecknas som god servicenivå och hur detta mål ska följas upp och utvärderas.

Ett hjälpmedel i detta arbete är servicedatabasen. Där har man kartlagt tillgängligheten till apoteksvaror, banktjänster, dagligvaror, posttjänster och systembolagsvaror. Och man kommer att fortsätta att se över tillgängligheten till drivmedel och dagligvaror. Dessutom ska Konsumentverket 2005 rapportera hur man har använt dessa 20 miljoner kronor som avsattes för att motverka ytterligare försämringar av tillgången till kommersiell service i särskilt utsatta områden. Apoteket, Systembolaget, Svenska Spel, Glesbygdsverket, länsstyrelser och andra ska samverka när det gäller arbetet med lokala utvecklingsprogram för kommersiell service. Men för närvarande är det i många bygder långt till service och dåligt med allmänna kommunikationer.

Frågan om ett glesbygdsavdrag har tagits upp av Miljöpartiet ett antal gånger under den senaste tioårsperioden. Jag tycker att det är glädjande att frågan nu ska utredas som ett resultat av vårt budgetsamarbete med Socialdemokraterna och Vänstern.

Utlokaliseringsfrågan är naturligtvis viktig, och givetvis ska vi fortsätta att driva på för utlokaliseringar. Ett intressant exempel på någonting som jag skulle kunna tänka mig att utlokalisera är Vattenfall. Vi får väl se om vi kan lyckas med den saken.

Frågan om lättnader i fråga om strandskyddet med hänsyn till regional utveckling har varit aktuell under en lång tid. Syftet med strandskyddet är ju att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och bevara goda livsvillkor för växt- och djurliv.

Kommunernas roll och ansvar när det gäller strandskyddet är av central betydelse. Redan i dag har de flesta kommunerna ett ansvar för hanteringen av dispenser från strandskyddet. Tyvärr har det visat sig – det framgår bland annat av Naturvårdsverkets analys – att det när det gäller de beslut om undantag från strandskyddet som sker finns stora brister i tillämpningen. Det finns alltså snarast ett behov av att *skärpa* tillämpningen av strandskyddsreglerna, inte av att ytterligare lätta på de reglerna.

Det är också viktigt att jämställdhetsaspekterna beaktas inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken, bland annat genom konsuppleterad statistik. Uppföljningen av de nationella jämställdhetsmålen inom den regionala utvecklingspolitiken underlättas genom en sådan statistik.

För utvecklingen i glesbygden och på andra håll är det viktigt att det skapas jobb för befolkningen och att befolkningen själv skapar jobb. Två av de viktigare aspekterna för att skapa bra jobb är att det finns personal med rätt kompetens och att det finns pengar för att komma i gång och för att driva företagen samt för investeringar. Staten intresserar sig för dessa frågor och gör olika försök att öka tillgången till riskvilligt kapital. Det är då häpnadsväckande att regeringen mot en riksdagsmajoritets vilja driver igenom den mycket diskuterade förändringen av förmånsrättsreglerna.

Det är uppenbart att regeringen inte tog hänsyn till vad som händer med kreditgivningen till småföretagen när den lagen utarbetades. Den småföretagare som i dag med goda säkerheter har ett lån på till exempel en och en halv miljon måste efter årsskiftet prestera det dubbla genom företaget eller i kombination med ytterligare någon personlig insats. Alternativet är att köpa dyra bankprodukter såsom factoring och leasing. Många företag kommer att bli hårt ansatta av den här lagen. Den skapar redan problem, vilket framgår av en undersökning som Västerbottens Handelskammare genomfört i Västerbotten.

Industri 45 är ett nätverk i Norrlands inland som består av 60 industriföretag och som sysselsätter 729 anställda. Tillväxten och lönsamheten ligger i dag betydligt över genomsnittet för industriföretag i riket.

Industri 45 genomförde alldeles nyligen ett seminarium i Vilhelmina. På seminariet avhandlades också frågan om riskkapital. Olika kreditgivare medverkade. Det fanns en total enighet om att förmånsrättslagen är mycket illavarslande. Flera företag är hårt ansatta vad gäller finansieringen. Vissa har även fått rådet av banken att gå i konkurs innan den nya lagen träder i kraft.

Småföretagen i de fyra nordligaste länen kan på goda grunder beräknas ha lån mot en företagsinteckning om ca 11 miljarder. Om den nya nivån på 55 % börjar gälla försvinner säkerheter om ca 5 miljarder som de ytterligare måste prestera för sina befintliga krediter.

Statens nettointäkt från regionen som en följd av förändringen kan beräknas till 15 miljoner. För en krona till staten ska småföretagen prestera 300 kr i säkerhet eller köpa dyra bankprodukter och äventyra företagets resultat.

I Finland, som delvis har stått som modell för lagen, finns det ett stort statligt riskkapitalbolag, Finnvera Oy, som till stor del kompenserar bortfallet mellan 50 % och 100 %. Något motsvarande statligt riskkapitalbolag finns inte i Sverige. I riksdagen fanns det en majoritet för att stoppa

steg två i den här lagstiftningen. Men genom att göra frågan till en budgetfråga tänker regeringen tvinga igenom den här riskfyllda nya lagen.

Det borde ske en konsekvensutredning innan nya regler kan börja gälla med retroaktiv verkan. Visserligen tänker regeringen utvärdera lagen före sommaren, men det är i fel ordning. Kreditgivarna agerar snabbt och har redan påbörjat anpassningen till 55 %.

Anf. 163 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Jag håller med Ingegerd Saarinen om de konsekvenser som det nya förmånsrättsregelverket kommer att innebära, så det är verkligen akut att göra något åt detta. Det är bra att vi alla försöker göra det.

Jag hoppas att Ingegerd Saarinen använder det samarbete med Socialdemokraterna som pågår till att få något att hända på det här området. I och med att detta, som du säger, har blivit en budgetfråga är ju Miljöpartiet mer eller mindre medskyldigt till det hela. Då måste man agera. Jag vet ju att ni i princip är mot det hela.

Egentligen begärde jag ordet för att fråga vad du menar när du säger att strandskyddet behöver skärpas. Innebär det en generell skärpning, en skärpning i hela landet, eller finns det ett utrymme för flexibilitet från Miljöpartiets sida?

Anf. 164 INGEGERD SAARINEN (mp) replik:

Herr talman! Först gäller det vad som sades om att vi genom budgetsamarbetet blir medskyldiga till den nya förmånsrättslagen. Det blir vi inte. Vi har mycket tydligt deklarerat att vi inte vill ha den här lagstiftningen. Att den går att driva igenom är resultatet av en konstig teknikalitet i finansutskottet som det är svårt att begripa sig på. Resultatet är att budgeten tydligen måste hanteras som en helhet.

Om vi lägger fram en budget där vi har ett speciellt förslag vad gäller förmånsrättsreglerna kan de borgerliga partierna inte stödja det eftersom också allt det andra i den miljöpartistiska budgeten inbegrips. Genom denna konstiga hantering förhindras alltså riksdagens majoritet att få igenom sin vilja. Jag tycker att detta är väldigt anmärkningsvärt.

Anf. 165 HÅKAN LARSSON (c) replik:

Herr talman! Ja, nog är det anmärkningsvärt – det kan jag hålla med om. Dessutom är det demokratiskt tveksamt.

När det gäller frågan om strandskyddet undrar jag om det ska vara lika hårda regler i en glesbygdskommun, där *ett* argument för att få människor att flytta dit kanske är att de kan få bo nära vatten, som i en skärgårdskommun där väldigt mycket av stränderna redan har exploaterats.

Anf. 166 INGEGERD SAARINEN (mp) replik:

Herr talman! Det där är en svår fråga som jag inte har något riktigt svar på. Jag vet att vi driver att det ska vara lika tuffa regler över hela landet. Det är möjligt att det behövs – själv skulle jag gärna se det – möjligheter att göra vissa undantag i glesbygden. Men det får inte bli så att det blir alltfler undantag så att miljön och tillgängligheten för allmänheten försämras.

Detta är alltså en svår fråga som jag inte helt har kontroll över. Jag vill dock inte släppa det så fritt som det är nu, för som det nu är syns det väldigt tydligt att det är mycket generösa dispensgivningar som inte är bra.

Anf. 167 KRISTINA ZAKRISSON (s):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka för att strandskyddet har fått så pass stort utrymme i betänkandet. Vi är många som menar att det har stor betydelse för utvecklingen i Norrlands inland, och min uppfattning är inte att det är alldeles för generöst, utan snarare att det borde kunna vara mycket mer flexibelt.

När det gäller kapitalförsörjning i glesbygden är det viktigt att de förslag till åtgärder som finns, bland annat i Nuteks rapport *Finansiering av näringsfastigheter i glesbygden*, verkligen kommer till stånd. Det är svårt att etablera eller expandera ett företag, och det är nästan omöjligt att låna till att bygga. Det måste hända någonting på den fronten.

Jag vill också betona vikten av att alla vackra ord som vi har, principbesluten när det gäller statliga myndigheter och verk och det regionalpolitiska ansvaret, också syns i praktiken. Min uppfattning är inte att man i dag tar sitt ansvar, och det behöver förtydligas på något sätt. Ett sätt skulle kunna vara det jag föreslår i min motion: att det skrivs in i direktiv och regleringsbrev. Jag anser att det finns mycket mer att göra på den fronten.

Slutligen vill jag understryka hur viktigt det är att de löften om ersättningsjobb som finns med anledning av försvarsbeslutet verkligen uppfylls med råge. En liten ort som Arvidsjaur är väldigt beroende av Försvarsmakten som en stor aktör på en liten arbetsmarknad. Min mening är att det är nationens ansvar att även de små orterna ska kunna utvecklas och överleva.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 8 december.)

## **11 § Bordläggning**

Anmäldes och bordlades  
Kulturutskottets betänkande  
2004/05:KrU1 Utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid

Bostadsutskottets betänkande  
2004/05:BoU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning  
och byggande

## **12 § Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 1 december*



**2004/05:399** av *Kalle Larsson* (v) till justitieminister Thomas Bodström  
Brottsbalkens bestämmelser om upplopp och våldsamt motstånd

Prot. 2004/05:42  
2 december

**2004/05:412** av *Solveig Hellquist* (fp) till justitieminister Thomas Bodström

Arbetslösa narkotikahundar

**2004/05:418** av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Regler för ersättning vid expropriation

**2004/05:420** av *Karin Granbom* (fp) till justitieminister Thomas Bodström

Statistik om hot och våld

**2004/05:441** av *Lena Adelsohn Liljeroth* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Stöd till offren för den sexuella människohandeln

**2004/05:455** av *Ulla Löfgren* (m) till näringsminister Thomas Östros  
Skogsindustriell forskning

**2004/05:460** av *Jan Emanuel Johansson* (s) till justitieminister Thomas Bodström

Polisens användning av kräkmedel

*den 2 december*

**2004/05:404** av *Eva Flyborg* (fp) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin

Lönsamhet i att investera i ny kärnkraft

**2004/05:442** av *Bertil Kjellberg* (m) till utrikesminister Laila Freivalds  
Situationen i Ukraina

**2004/05:443** av *Bertil Kjellberg* (m) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin

Tillverkningsindustrins behov av billig elkraft

**2004/05:445** av *Birgitta Ohlsson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds  
Efterlevnaden av EU:s sanktioner mot Zimbabwe

**2004/05:446** av *Birgitta Ohlsson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds  
Situationen i Elfenbenskusten

**2004/05:447** av *Birgitta Ohlsson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds  
Det fortsatta våldet i Sudan

**2004/05:448** av *Martin Andreasson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds

Situationen för HBT-personer i Nepal

**2004/05:450** av *Margareta Andersson* (c) till utrikesminister Laila Freivalds

Mordet på svarta bönder i Sudan

**2004/05:466** av *Alice Åström* (v) till utrikesminister Laila Freivalds  
Västsaharas rätt till självbestämmande

**2004/05:473** av *Kenneth Johansson* (c) till utrikesminister Laila Freivalds

Valet i Ukraina

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 7 december.

Förhandlingarna leddes  
av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen  
kl. 13.53,  
av förste vice talmannen därefter till och med 7 § anf. 108 (delvis),  
av talmannen därefter till och med 10 § anf. 144 (delvis) och  
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

*/Monica Gustafson*

# Innehållsförteckning

<b>1 § Justering av protokoll .....</b>	<b>1</b>
<b>2 § Avsägelse.....</b>	<b>1</b>
<b>3 § Anmälan om kompletteringsval till vissa utskott.....</b>	<b>1</b>
<b>4 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>2</b>
<b>5 § Kommunikationer .....</b>	<b>5</b>
Trafikutskottets betänkande 2004/05:TU1 .....	5
Anf. 1 MONICA GREEN (s).....	5
Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m) .....	6
Anf. 3 ERLING BAGER (fp) .....	8
Anf. 4 TUVE SKÅNBERG (kd).....	10
Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v) .....	13
Anf. 6 ERLING BAGER (fp) replik .....	16
Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	16
Anf. 8 ERLING BAGER (fp) replik .....	17
Anf. 9 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	17
Anf. 10 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	17
Anf. 11 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	18
Anf. 12 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	18
Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	19
Anf. 14 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik .....	19
Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	19
Anf. 16 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik .....	20
Anf. 17 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	20
Anf. 18 SVEN BERGSTRÖM (c) .....	21
Anf. 19 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	24
Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	24
Anf. 21 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik .....	25
Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	25
Anf. 23 CARINA MOBERG (s).....	26
Anf. 24 SVEN BERGSTRÖM (c) replik .....	29
Anf. 25 CARINA MOBERG (s) replik.....	30
Anf. 26 SVEN BERGSTRÖM (c) replik.....	30
Anf. 27 CARINA MOBERG (s) replik.....	31
Anf. 28 ERLING BAGER (fp) replik .....	31
Anf. 29 CARINA MOBERG (s) replik.....	32
Anf. 30 ERLING BAGER (fp) replik .....	32
(forts. 7 §).....	32
<b>Ajournering.....</b>	<b>32</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>32</b>
<b>6 § Statsministerns frågestund .....</b>	<b>33</b>
Anf. 31 FÖRSTE VICE TALMANNEN .....	33
<i>Politikerföraktet</i> .....	33
Anf. 32 FREDRIK REINFELDT (m).....	33
Anf. 33 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	33
Anf. 34 FREDRIK REINFELDT (m).....	33

Anf. 35 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	34	Prot. 2004/05:42
<i>Svensk energipolitik</i> .....	34	2 december
Anf. 36 LARS LEIJONBORG (fp) .....	34	
Anf. 37 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	34	
Anf. 38 LARS LEIJONBORG (fp) .....	35	
Anf. 39 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	35	
<i>Delad föräldraförsäkring</i> .....	35	
Anf. 40 GÖRAN HÄGGLUND (kd) .....	35	
Anf. 41 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	35	
Anf. 42 GÖRAN HÄGGLUND (kd) .....	36	
Anf. 43 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	36	
<i>Svensk alliansfrihet</i> .....	36	
Anf. 44 LARS OHLY (v) .....	36	
Anf. 45 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	37	
Anf. 46 LARS OHLY (v) .....	37	
Anf. 47 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	37	
<i>Effekterna av stödpaket</i> .....	38	
Anf. 48 ESKIL ERLANDSSON (c) .....	38	
Anf. 49 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	38	
Anf. 50 ESKIL ERLANDSSON (c) .....	39	
Anf. 51 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	39	
<i>Friåret</i> .....	39	
Anf. 52 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) .....	39	
Anf. 53 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	39	
Anf. 54 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) .....	40	
Anf. 55 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	40	
<i>Svenska kollektivavtal</i> .....	40	
Anf. 56 ANDERS KARLSSON (s) .....	40	
Anf. 57 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	41	
<i>Skatteavtalet mellan Danmark och Sverige</i> .....	41	
Anf. 58 CARL-AXEL ROSLUND (m) .....	41	
Anf. 59 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	41	
<i>40-talisterna</i> .....	42	
Anf. 60 HELENA BARGHOLTZ (fp) .....	42	
Anf. 61 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	42	
<i>De kidnappade barnen i Gaza</i> .....	42	
Anf. 62 ANNELIE ENOCHSON (kd) .....	42	
Anf. 63 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	43	
<i>Tandvårdsförsäkringen</i> .....	43	
Anf. 64 OWE HELLBERG (v) .....	43	
Anf. 65 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	43	
<i>Nedläggning av militär utbildning i Östersund</i> .....	44	
Anf. 66 HÅKAN LARSSON (c) .....	44	
Anf. 67 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	44	
<i>Transport av militär materiel på Estonia</i> .....	45	
Anf. 68 LARS ÅNGSTRÖM (mp) .....	45	
Anf. 69 Statsminister GÖRAN PERSSON (s) .....	45	
<i>Svenska kollektivavtal</i> .....	45	

Anf. 70	CHRISTINA AXELSSON (s)	45
Anf. 71	Statsminister GÖRAN PERSSON (s)	45
<i>Friåret</i>		46
Anf. 72	CARL B HAMILTON (fp)	46
Anf. 73	Statsminister GÖRAN PERSSON (s)	46
Anf. 74	FÖRSTE VICE TALMANNEN	47
7 § (forts. från 5 §)	<b>Kommunikationer</b> (forts. TU1)	47
Anf. 75	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	47
Anf. 76	CARINA MOBERG (s) replik	47
Anf. 77	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	48
Anf. 78	CARINA MOBERG (s) replik	48
Anf. 79	BJÖRN HAMILTON (m)	48
Anf. 80	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	50
Anf. 81	BJÖRN HAMILTON (m) replik	50
Anf. 82	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	50
Anf. 83	BJÖRN HAMILTON (m) replik	51
Anf. 84	RUNAR PATRIKSSON (fp)	51
Anf. 85	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	52
Anf. 86	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	53
Anf. 87	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	53
Anf. 88	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	54
Anf. 89	KARIN THORBORG (v)	54
Anf. 90	BJÖRN HAMILTON (m) replik	56
Anf. 91	KARIN THORBORG (v) replik	56
Anf. 92	BJÖRN HAMILTON (m) replik	57
Anf. 93	KARIN THORBORG (v) replik	57
Anf. 94	STAFFAN DANIELSSON (c)	57
Anf. 95	HANS STENBERG (s)	59
Anf. 96	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	60
Anf. 97	HANS STENBERG (s) replik	61
Anf. 98	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	61
Anf. 99	HANS STENBERG (s) replik	61
Anf. 100	BJÖRN HAMILTON (m) replik	61
Anf. 101	HANS STENBERG (s) replik	61
Anf. 102	BJÖRN HAMILTON (m) replik	62
Anf. 103	HANS STENBERG (s) replik	62
Anf. 104	ERLING BAGER (fp) replik	63
Anf. 105	HANS STENBERG (s) replik	63
Anf. 106	ERLING BAGER (fp) replik	63
Anf. 107	HANS STENBERG (s) replik	63
Anf. 108	CARL-AXEL ROSLUND (m)	64
Anf. 109	HANS STENBERG (s) replik	65
Anf. 110	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	66
Anf. 111	HANS STENBERG (s) replik	66
Anf. 112	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	67
Anf. 113	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	67
Anf. 114	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik	67
Anf. 115	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	68

Anf. 116	CARL-AXEL ROSLUND (m) replik.....	68
Anf. 117	CHRISTER WINBÄCK (fp).....	69
Anf. 118	HANS STENBERG (s) replik.....	71
Anf. 119	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	71
Anf. 120	HANS STENBERG (s) replik.....	71
Anf. 121	CHRISTER WINBÄCK (fp) replik .....	71
Anf. 122	LINNÉA DARELL (fp) .....	71
Anf. 123	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	72
Anf. 124	MARIE WAHLGREN (fp) .....	73
Anf. 125	HANS STENBERG (s) replik.....	73
Anf. 126	MARIE WAHLGREN (fp) replik .....	74
Anf. 127	HANS STENBERG (s) replik.....	74
Anf. 128	MARIE WAHLGREN (fp) replik .....	74
Anf. 129	BENGT-ANDERS JOHANSSON (m) .....	75
Anf. 130	JARL LANDER (s).....	76
Anf. 131	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	76
Anf. 132	JARL LANDER (s) replik.....	76
Anf. 133	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik .....	77
Anf. 134	JARL LANDER (s) replik.....	77
Anf. 135	BJÖRN HAMILTON (m) replik .....	77
	(Beslut fattades under 9 §.).....	77
	<b>Ajournering.....</b>	<b>78</b>
	<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>78</b>
	<b>8 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 1 december.....</b>	<b>78</b>
	KrU2 Makt att bestämma – rätt till välfärd.	
	Ungdomspolitiska frågor .....	78
	<b>9 § Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens</b>	
	<b>sammanträde .....</b>	<b>80</b>
	TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	80
	<b>10 § Regional utveckling .....</b>	<b>81</b>
	Näringsutskottets betänkande 2004/05:NU2 .....	81
	Anf. 136 ULLA LÖFGREN (m).....	81
	Anf. 137 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp).....	82
	Anf. 138 LARS LINDÉN (kd) .....	84
	Anf. 139 HÅKAN LARSSON (c).....	86
	Anf. 140 SYLVIA LINDGREN (s).....	88
	Anf. 141 ULLA LÖFGREN (m) replik .....	90
	Anf. 142 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	91
	Anf. 143 ULLA LÖFGREN (m) replik .....	91
	Anf. 144 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	91
	Anf. 145 LARS LINDÉN (kd) replik .....	92
	Anf. 146 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	92
	Anf. 147 LARS LINDÉN (kd) replik .....	92
	Anf. 148 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	93
	Anf. 149 HÅKAN LARSSON (c) replik.....	93
	Anf. 150 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	94
	Anf. 151 HÅKAN LARSSON (c) replik.....	94
	Anf. 152 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	95

Anf. 153 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp) replik .....	95
Anf. 154 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	96
Anf. 155 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp) replik .....	96
Anf. 156 SYLVIA LINDGREN (s) replik .....	96
Anf. 157 GUNILLA WAHLÉN (v).....	96
Anf. 158 HÅKAN LARSSON (c) replik .....	99
Anf. 159 GUNILLA WAHLÉN (v) replik.....	99
Anf. 160 HÅKAN LARSSON (c) replik .....	100
Anf. 161 GUNILLA WAHLÉN (v) replik.....	100
Anf. 162 INGEGERD SAARINEN (mp) .....	100
Anf. 163 HÅKAN LARSSON (c) replik .....	103
Anf. 164 INGEGERD SAARINEN (mp) replik .....	103
Anf. 165 HÅKAN LARSSON (c) replik .....	103
Anf. 166 INGEGERD SAARINEN (mp) replik .....	103
Anf. 167 KRISTINA ZAKRISSON (s) .....	104
(Beslut skulle fattas den 8 december.).....	104
<b>11 § Bordläggning.....</b>	<b>104</b>
<b>12 § Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>	<b>104</b>
<b>13 § Kammaren åtskildes kl. 18.50. ....</b>	<b>106</b>



Elanders Gotab, Stockholm 2004