



Riksdagens protokoll 1998/99:34

Fredagen den 11 december

Kl. 09.00 – 18.52

1 § Beslut om sista dag för avlämnande av propositioner

I enlighet med 3 kap. 3 § riksdagsordningen föreslog talmannen att propositioner som regeringen avsåg skulle behandlas under innevarande riksmöte och för vilka särskild tidpunkt inte var föreskriven skulle avlämnas *senast onsdagen den 10 mars 1999*.

Kammaren biföll detta förslag.

2 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid

Föredrogs och hänvisades
Proposition
1998/99:44 till lagutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående proposition skulle förlängas till *fredagen den 22 januari 1999*.

3 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Finansutskottets betänkanden 1998/99:FiU2–FiU5
Konstitutionsutskottets betänkanden 1998/99:KU1 och KU14

4 § Beslut rörande utskottsbetänkande som slutdebatterats den 10 december

FöU1 Totalförsvarets budget för 1999

Mom. 1 (anslagsförordningen)

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

Förberedande votering:

110 för res. 1
24 för res. 2
164 avstod
51 frånvarande
Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

166 för utskottet
110 för res. 1
24 avstod
49 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 113 s, 39 v, 14 mp
För res. 1: 73 m, 37 kd
Avstod: 15 c, 9 fp
Frånvarande: 18 s, 9 m, 4 v, 5 kd, 3 c, 8 fp, 2 mp

Mom. 4 (den säkerhets- och försvarspolitiska kontrollstationen)

1. utskottet
2. res. 6 (mp)

Votering:

176 för utskottet
49 för res. 6
75 avstod
49 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 111 s, 2 m, 4 v, 37 kd, 14 c, 8 fp
För res. 6: 35 v, 14 mp
Avstod: 2 s, 71 m, 1 c, 1 fp
Frånvarande: 18 s, 9 m, 4 v, 5 kd, 3 c, 8 fp, 2 mp

Nalin Baksi (s) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Kommunikationer

5 § Kommunikationer

Föredrogs

Trafikutskottets betänkande 1998/99:TU1
Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 1998/99:1 delvis)

Anf. 1 PER-RICHARD MOLÉN (m):

Fru talman! I början av det här seklet var vi alla besjälade av att bygga upp Sverige och att modernisera Sverige. Då orkade vi med det vi inte gör i dag. I det då fattiga Sverige satsade vi på att bygga järnvägar och vägar. I dag sker alla dessa beslut under vända. Det är lättare att

skicka ut Perssonpengar till dåligt skötta kommuner och landsting än att satsa i en framtidsinriktad infrastruktur.

Det svenska samhällets investeringar i järnvägar, vägar och luftfart har för den socialdemokratiska regeringen alltmer blivit en restpost – en restpost sedan allt annat klarats av. Den socialdemokratiska regeringen inser uppenbarligen inte hur viktigt det är att investera och underhålla det anläggningsskapital som är så viktigt för samhällsutvecklingen, för tillväxten, för sysselsättningen och för att lägga grunden till en framtid i Sverige.

Tre partier i den svenska riksdagen, Moderaterna, Socialdemokraterna och Folkpartiet, har i decennier varit övertygade om att den ekonomiska tillväxten, där investeringar i infrastruktur likaväl som investeringar i ny teknik och forskning ingått som en viktig del, varit en av grundvalarna för en fortsatt utveckling av det svenska välfärdssamhället.

Jag måste därför – inte av elakhet eller av ironi utan med vemod – konstatera att Socialdemokraterna under senare tid alltmer kommit att driva en politik som inte befrämjar den tillväxt som Sverige så väl behöver för att klara sig i ett allt hårdare internationellt klimat.

Det går inte att få fart på Sverige, om socialdemokraterna samarbetar med kommunister och miljöpartister. Det förvånar mig att ett socialdemokratiskt parti, som i decennier i politik och på arbetsplatser bekämpat kommunismen, nu enbart för att behålla regeringsmakten sätter sig och utövar denna makt på kommunisternas villkor.

Det finns mycket lite av gott att vänta sig av den politiken.

Politiken måste enligt vår moderata övertygelse vara inriktad på tillväxt. Investeringar i vägar, järnvägar och flyg är viktiga inslag i en näringspolitik som gör Sverige attraktivt att investera i och att driva verksamhet i.

Investeringar i vägar, järnvägar och flyg är också viktiga för att vårt näringsliv skall kunna uppnå så låga transportkostnader att det långa avståndet till marknaden inte utestänger eller försvårar från att konkurrera med de företag som redan finns på marknaden och inte har de långa avståndens belastning.

Men det är inte bara varor utan också personer som skall förflyttas. Det måste vara komfortabelt att resa. Det måste vara smidigt att resa. Det får inte ta onödigt lång tid att färdas från en ort till en annan.

Skall vi behålla våra företag och deras huvudkontor måste kommunikationerna, vid sidan av en rad andra faktorer, fungera väl. Det är därför vi moderater upplever det som angeläget att satsa på goda och snabba kommunikationer. Vi kan inte som regeringsalliansen med kommunister och miljöparti motsätta oss en expansion på flygområdet.

Fru talman! Hur har då kommunikationsfrågorna – trafikpolitiken – hanterats i den budget för 1999 som vi nu skall ta ställning till i riksdagen?

På vägområdet ville socialdemokraterna före valet anslå 500 miljoner kronor mer än i den budget som socialdemokraterna presenterade efter valet.

Regeringens förslag att nu frysa 500 miljoner kronor på vägområdet innebär i princip att inga nya vägprojekt kan sättas i gång. Man kommer inom Vägverket bara att kunna avsluta de pågående arbetena. Det är med andra ord i princip investeringsstopp på vägområdet. Detta är en oklok

politik som leder till en suboptimering av den tillgängliga kapaciteten som Vägverket står för.

Vi moderater anser det vara synnerligen angeläget att investeringar i vägnätet över tiden hålls på en jämn och god nivå samt att vägunderhållet inte eftersätts. Ryckighet är ett slöseri med pengar och resurser.

Trafikmängd, framkomlighet och slitage bör mera än det tillfälliga statsfinansiella läget vara vägledande för investeringar och underhåll.

Vi moderater kan inte ställa upp på att det svenska vägnätet är färdigbyggt. Den socialdemokratiska regeringen gör detta genom sitt regeringssamarbete med kommunister och miljöparti.

Kommunisterna vill dra ned på anslagen till vägarna. Miljöpartiet vill t.o.m. gå så långt som att sänka anslagen med 80 %. Men dessa partier vill av kända skäl inte dra den fulla och omedelbara konsekvensen av vad de vill, ty i så fall skulle de yrka avslag på regeringens förslag redan för budgetåret 1999. I stället uttrycker de i hotande ordalag att de i budgeten för år 2000 förväntar sig att regeringen kommer att ställa upp på deras krav på stora nedskärningar på vägområdet. Denna politik vore förödande för Sverige.

Vi moderater förstår inte att regeringen vill driva en vägpolitik i Sverige som gör det svårare och dyrare att ta sig fram med bil – det av det svenska folket mest uppskattade sättet att förflytta sig.

Vi moderater förstår inte hur man vill driva en vägpolitik, som fördyrar och försvårar den svenska industrins råvaruförsörjning. Bärigheten på många av våra vägar är undermålig. Men tillräckligt med pengar för att förbättra bärigheten vill man inte bjuda på från regeringens sida.

Vi moderater vill driva en vägpolitik som gör att alla skall kunna utnyttja de speciella fördelar som vägnätet erbjuder. Ett bra vägnät leder till att persontrafiken i form av restider förkortas, att snabba varutransporter från dörr till dörr underlättas och att enskilda bilägare slipper att drabbas av onödiga och ökade underhållskostnader.

Vi moderater vill anslå 335 miljoner kronor mer än regeringen för upprustning inte bara av det allmänna vägnätet utan också av de enskilda vägar som människor i glesbygd och det enskilda skogsbruket är så beroende av.

Vi upplever det som viktigt att de som bor i glesbygden har bra kommunikationer. Därför är Centerns förslag till indragning av hela anslaget för stöd till kommunala flygplatser på 105 miljoner kronor lite förvånande.

Vad gäller järnvägarna tror vi moderater på en successiv utbyggnad. Banverket kan genom att höja sina banavgifter driva på en ökad effektivisering och en ökad konkurrens mellan olika trafikslag som i sin tur kan leda till att kapital kan frigöras för investeringar utan att skattemedel behöver tas i anspråk i så stor utsträckning som regeringen vill.

Fru talman! I detta sammanhang är det på sin plats att kommentera den högaktuella Hallandsåsen. En tunnel genom Hallandsåsen är en förutsättning för att Väst kustbanan, som är så viktig för både person- och godstransporter, skall kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ till vägen.

Jag tror att vi med tillgänglig teknik baserad på redan gjorda bittra erfarenheter och med beaktande av hårda miljökrav kan bygga en tunnel genom Hallandsåsen inom samhällsekoniskt försvarbara ramar.

Slutförs inte projektet nu är jag övertygad om att starka krav i framtiden kommer att växa fram på en modern och rationell dubbelspårig Väst kustbana där en tunnel genom Hallandsåsen är en nödvändig komponent.

Den socialdemokratiska sjöfartspolitiken, som i det närmaste höll på att haverera för några veckor sedan, har av en djupt chockad regering fått en mycket otillfredsställande lösning som inte på sikt utan betydande och successivt stegrad statlig subventionering kan förhindra en fortsatt utflaggning av svenska fartyg.

Fru talman! Detta avsnitt kommer Tom Heyman med sina mycket djupa insikter och egna praktiska erfarenheter av internationell sjöfart om en stund att behandla.

På postens område motsätter vi oss att staten med skattepengar skall subventionera Posten för en rikstäckande betalnings- och kassaservice. Ny teknik och andra aktörer ute i landet kan med all sannolikhet åta sig att ombesörja detta arbete. Det är därför enligt moderat uppfattning angeläget att Posten ser över sin betalnings- och kassaservice och försöker finna andra mer rationella och mer konsumentvänliga lösningar.

Det är inte bara banker och läkemedelsföretag med statligt ägande och den svensklagade handelsflottan som flyttar verksamhet utomlands för att de näringspolitiska förutsättningarna är bättre i andra länder i Europa än i Sverige.

Det har visat sig att de svenska åkerierna – även det på grund av en missriktad ekonomisk politik och en diskriminerande skattelagstiftning – tvingas utomlands för att klara konkurrensen med de utländska åkerierna, som nu har rätt att verka i Sverige.

Det behövs en trafik- och näringspolitik, som gör det möjligt för svenska åkerier – utan att flytta ut – att driva en lönsam och konkurrenskraftig verksamhet från baser i Sverige. Det går inte att som Sverige ha världens högsta inkomstskatter och arbetsgivaravgifter. Det går inte att som Sverige ha världens högsta energiskatter och fordonsskatter och tro att detta förstärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Vad beträffar de svenska åkerierna med omfattande utlandstrafik finns det inte tid för en tveågsen regering att krypa bakom utredningar. Här krävs omedelbara åtgärder. Det är bråttom.

Fru talman! Det går inte att när trafikpolitiken diskuteras i ett vidare ekonomiskt sammanhang gå förbi Stockholms trafikproblem. Den stora inflyttningen till Stockholmsregionen – uppemot en kvarts miljon per tioårsperiod – skapar allt allvarigare stopp i trafikflödet. Stockholm kommer om inte krafttag tas i form av investeringar i nya genomfarts- och förbifartsleder att plågas av sämre miljö, stora parkeringsbekymmer och stora trafikstockningar.

Kraftfulla initiativ måste tas för att komma till rätta med problemen. Det är oklokt att skjuta problemen på framtiden. Ett finansiellt utrymme måste skapas för att bygga bort friktionerna. Det ligger i nationens intresse att Stockholms trafikproblem löses. Detta är inte bara en fråga för dem som bor i Stockholm.

Brutna löften och överenskommelser under gångna år – oberoende av vilka som brutit dessa löften – får inte lägga hinder i vägen för en framåt-syftande, snabb och inte minst klok omdaning av väg- och järnvägstrafiken i Stockholmsregionen.

Slutligen vill jag ta upp taxfreefrågan. Under senare tid har vi fått belegg för att en del färjeförbindelser kommer att läggas ned när taxfreeförsäljningen upphör. Ett stort antal arbetstillfällen försvinner, godsflödet kommer att förändras, biljettpriiser och frakttaxor kommer att höjas och ett av det svenska folket uppskattat resande försvinner.

Den socialdemokratiska regeringen har varit synnerligen passiv, trots att den länge varit medveten om konsekvenserna för Sverige. Det är först nu, när de stora länderna Tyskland, Frankrike och Storbritannien börjar ge uttryck för ett uppskov på fem år, som den svenska statsministern har börjat röra sig i rätt riktning. Det är väsentligt att ett sådant uppskov kommer till stånd och att uppskovet omfattar en så lång period som fem år. Därmed skulle färjetrafiken på många ställen i Sverige kunna upprätthållas på en acceptabel nivå.

Tyvärr påverkas inte våra förbindelser med Gotland, som inte har rätt till taxfree. Jag vill gärna ställa frågan: Skulle inte subventioneringen av Gotlandstrafiken med skattemedel kunna nedbringas, ja, kanske t.o.m. slopas, om exempelvis skattefri proviantering började tillämpas för båttrafiken mellan Gotland och fastlandet? Skulle inte en skattefri proviantering vara positiv för utvecklingen av Gotland? Frågan är värd ett närmare studium, fru talman.

Med detta vill jag yrka bifall till den moderata trafikpolitiken och därmed till reservation nr 8.

Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Utgångspunkten för Vänsterpartiets ställningstagande i transportfrågor är det principbeslut för trafiken som riksdagen fattade efter Kommunikationskommitténs arbete. Det som är nytt med detta trafikpolitiska beslut jämfört med dess föregångare är begreppet hållbar utveckling. Att transportpolitiken skall motverka regional obalans och underlätta för näringslivets behov m.m. finns med redan i tidigare trafikpolitiska beslut. Dessa allmänna krav på vilka funktioner transporterna skall fylla tycker Vänsterpartiet är rimliga.

Vad gäller begreppet hållbar utveckling krävs en precisering av vad som avses. Har begreppet inget definierat innehåll fyller det ingen funktion. Ingen jag har träffat säger sig vara för en ohållbar utveckling. En tämligen allmänt vedertagen definition av begreppet är att den pågående utvecklingen inte får inskränka på kommande generationers möjligheter att få sina behov tillgodosedda.

Vägtrafiken i Sverige i dag är till 99 % beroende av fossila bränslen. Fossila bränslen är inte förnybara, så här krävs en gigantisk omställning.

Luftföroreningarna från trafiken leder till konsekvenser som inte är hållbara i längden. Halterna av marknära ozon – det skall inte förväxlas med höghöjdszonen som det som bekant råder brist på – överskrider i dag Världshälsoorganisationens normer i stora delar av Sverige. Episoder med höga halter av marknära ozon uppstår när fordonsavgaser kombinerar med solljus. Marknära ozon vållar huvudvärk, luftvägsbesvär och skördeskador. Även dieselavgaserna ökar i omfattning och är enligt färsk forskning resultatet väsentligt mer cancerogena än vad som ansetts vara fallet tidigare.

Transporterna är den största anledningen till att Sverige inte lyckats minska sitt bidrag till växthusgaserna i den omfattning som vi har krävt

att andra länder skall göra. Detta faktum är pinsamt med tanke på vilken aktiv roll Sverige spelade när klimatkonventionen kom till stånd 1992.

Den här uppräkningsen skulle jag kunna fortsätta med hela förmiddagen om jag fick möjlighet till det. För att summera: Transporterna är den största enskilda orsaken till att nuvarande utveckling inte är hållbar.

Hur skall man då förhålla sig när man skall ta ställning till olika trafikpolitiska utvecklingar? För att förklara hur jag ser på det skall jag göra en liknelse med att köra bil på en väg. Vänsterpartiet rekommenderar att man riktar blicken framåt för att se vilka hinder som eventuellt dyker upp för att på så sätt kunna parera i tid. För dem som inte vågar utgå från ett långsiktigt framtidstänkande kan sikte tas på det vägvagnsnitt som kan ses närmast motorhuvud. Denna strategi riskerar dock att leda till obehagliga överraskningar och tvära girar.

Dagens trafikpolitik skulle jag vilja likna vid en tredje strategi. När Sverige utvecklades från ett agrart land till ett industriland hade infrastrukturinvesteringar en dynamisk tillväxteffekt. När man i dag försöker upprepa samma trick, kan det liknas vid att man skulle orientera sig under bilkörningen genom att titta i backspegeln. Hur den färden kommer att sluta är lätt att räkna ut.

Vänsterpartiet tar sikte på framtiden och väjer inte för den miljöanpassning alla länder förr eller senare måste göra. Rent konkret yrkar vi i årets budgetmotion på att regeringen inför budgetpropositionen våren 1999 flyttar över ansevärd medel från kontot för väginvesteringar till ändamål med större samhällsnytta.

Motivet för detta är enkelt. Fler vägar underlättar för mer vägtrafik som i sin tur leder till en ökning av trafikens skadeverkningar på hälsa och miljö. Den trängsel som i dag finns i storstadsområdena kan åtgärdas med effektivare och modernare metoder.

I går meddelade Storbritanniens transportminister ett beslut att låta kommuner införa miljöstyrande avgifter på vägar och/eller parkeringar. Storleken på avgifterna skall sättas så att de minskar trafikströmmarna. Intäkterna skall kommunerna behålla själva och använda till kollektivtrafiksatsningar eller andra angelägna verksamheter. Det är väl känt att det i dagens London genomsnittligt tar längre tid att förflytta sig med bil än vad som var fallet för 100 år sedan då man åkte med häst och vagn. Det krävs alltså mer moderna lösningar på dagens problem.

Vägavgifter för att minska belastningen på vägarna är på väg att införas i flera andra EU-länder. Under den allmänna motionstiden lämnade Vänsterpartiet in en motion med förslag liknande det som skall genomföras i Storbritannien. Denna motion är inte uppe till behandling i dag, men jag vill ändå passa på tillfället att förklara vår principiella inställning till hur biltrafikproblemen skall tacklas.

Vänsterpartiet har inga negativa känslor i förhållande till bilar som sådana. Bilen är i många lägen ett oöverträffat transportmedel, särskilt för människor i glesbygd. Bilismens skadeverkningar härrör dock huvudsakligen från tätorterna, där kollektiva transporter oftast finns att tillgå. Ur folkhälsosynpunkt behöver merparten av oss gå och cykla mer för att motverka folksjukdomar. Helst skall vi kunna göra det utan att råka ut för en trafikolycka.

Trots stora trafiksäkerhetsanslag till Vägverket ökade antalet dödsfall i trafiken 1997. 541 personer fick sätta livet till. Det är som en Estonia-

olycka fast utspridd över året. Det finns ingen anledning att acceptera att människors liv förkortas på detta sätt. Att sänka hastigheterna och vidta åtgärder för att minska trafikintensiteten är samhällsekonomiskt effektiva sätt att minska risken för trafikolyckor med dödlig utgång.

En annan infallsvinkel på trafiksäkerhet är konsekvenserna av den avreglering kollektivtrafiken utsatts för. Tidtabellerna har pressats maximalt, vilket knappast underlättar för busschaufförerna att prioritera en säker körning. Tiden för att underhålla fordonen har också minskat, vilket tydligt kan avläsas i det kraftigt ökade antalet anmärkningar vid besiktningarna. Att trafikeringsrätten är tidsbegränsad lockar knappast till långsiktiga investeringar.

Gotlandstrafiken är också en illustration av hur dyrt det kan bli om det inte finns ett offentligt ansvarstagande. Budgeten belastades med ca 322 miljoner i kostnader i samband med att avtalet med Nordström & Thulin upphörde. Denna summa skall jämföras med de 20 miljoner årligen som det skulle kosta med en snabbåts trafik som är tillgänglig året runt mellan Gotland och fastlandet.

Hösten har varit dramatisk beträffande sjöfartens villkor. Vänsterpartiet är en varm anhängare av svensk sjöfart. Vi bedömer att detta transportslag har en stor utvecklingspotential de närmaste årtiondena. Alldeles för många och tunga långtradare befinner sig på vägarna med onödigt vägslitage och luftföroreningar som följd. Långväga godstransporter borde gå till sjöss eller på järnväg om det skall finnas en chans att uppfylla de miljömål riksdagen beslutat om. Med tanke på hur stora summor som anslås till anläggning och underhåll av vägar är sjöfarten ett intressant alternativ när det statsfinansiella utrymmet är begränsat. Vägar på vatten kostar ingenting. Av för oss okänd anledning riskerade regeringens förslag att leda till ytterligare utflaggning av svenska båtar. Tack vare bl.a. ett intensivt opinionsarbete kunde en uppgörelse träffas som motverkar utflaggning den närmaste tiden.

Bromma flygplats har plågat kringboende i åratals. Flygtrafiken ökar i Sverige i en omfattning som är fullständigt ohållbar med tanke på den förstärkning av klimathotet det innebär. Arlandas utökade kapacitet skall räcka för den trafik som i dag går på Bromma, och dessutom är X 2000 ett fullgott alternativt som många av oss skåningar använder. Därför borde den segslitna striden om Bromma få ett snabb slut så att marken kan användas för bättre ändamål. Flyget i övrigt och regionalpolitiska aspekter på detsamma kommer att behandlas av Stig Eriksson senare i den här debatten.

Det svenska vägnätet är i princip färdigbyggt. Inte ens med Vägverkets egna kalkyler går det att få lönsamhet i de nya vägsatsningarna. I propositionen konstateras att endast tre av de fem större vägobjekt som färdigställts under 1997 ansågs lönsamma. Därför vill Vänsterpartiet att åtgärder för att stimulera det kollektiva resandet och för att miljöanpassa godstransporterna prioriteras på bekostnad av nyinvesteringar inom vägsektorn. Vår hållning är att det är mer väsentligt att underhålla det befintliga vägnätet och att med biljettstöd göra det möjligt även för de mindre bemedlade att åka tåg. Järnvägen har rustats upp för stora summor. Då borde det också trafikeras i mycket större utsträckning än vad som är fallet i dag. Sture Arnesson kommer att behandla tågtrafiken närmare i ett senare inlägg.

Slutligen måste jag beröra den väsentligaste trafikfrågan i den land-sända jag kommer från. Öresundsbron är snart färdigbyggd. Oroande uttalanden från handelsminister Pagrotsky tyder på att vi måste erinra om det beslut som togs i denna kammare när bron mot vår vilja klubbades igenom. Avgiften för att köra över med bil skall motsvara vad det kostar att ta bilen på en färja. Vid miljöprövningarna för bron användes ett tak på 10 000 fordon per dygn för att begränsa skadeverkningarna för miljön. Priset för att ta tåget måste hållas på en rimlig nivå för att inte stimulera den avgasproducerande trafiken ytterligare. Vänsterpartiet lär återkomma i detta ärende.

Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 1, 14, 19 och 20. I övrigt stöder vi utskottets förslag.

Anf. 3 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Vi kristdemokrater står bakom alla våra reservationer inom utgiftsområdet, men för att vinna tid vid omröstningen vill jag yrka bifall endast till reservation 7 under mom. 16.

Jag kommer i mitt anförande att till största delen ägna mig åt järnvägen samt telekommunikationerna. Tuve Skånberg kommer att beröra vägar, luftfart, post m.m. Sjöfarten skall ju diskuteras senare och jag återkommer då med synpunkter.

I den senaste valrörelsen fanns det tre viktiga områden som i stort sett alla partier slog vakt om, nämligen vård, skola och omsorg. Dessa frågor är att betrakta som hjärtefrågor för oss kristdemokrater. Icke desto mindre är det så att många människor har synpunkter på just det område vi skall besluta om i dag, nämligen kommunikationerna. Alla människor berörs ju av kommunikationer på ett eller annat sätt. Vad vore sjukvården utan ambulanserna? Vad vore omsorgen utan färdtjänsten och telelarmet? Utan att gå in djupare på jämförelser här konstaterar jag att kommunikationer är ett viktigt område, och vi berörs alla av det.

Kristdemokraterna har förstått det viktiga med bra kommunikationer för Sveriges utveckling och välfärd. Vårt avlånga land gör oss särskilt beroende av bra transporter. Alla trafikslagen har sina fördelar och en större samverkan är värd att eftersträva. Sjöfartens energisnåla transportsätt borde utnyttjas mer, likaså järnvägen, vilket jag skall återkomma till.

Fru talman! När det gäller utgiftsramen skiljer sig vårt budgetförslag väldigt lite från majoritetens – närmare bestämt 40 miljoner kronor eller 1,6 %, om man så vill uttrycka det. Det handlar om att vi vill spara in något på administrationen hos Banverket samt Vägverket – 30 miljoner vardera. 20 miljoner av dessa vill vi sedan lyfta tillbaka till Vägverkets anslag A 2 för ökade trafiksäkerhetsåtgärder.

Om endast 55 veckor skriver vi ett nytt årtusende. Ett ganska stort bekymmer inför år 2000 är datoromställningen. Det finns stor risk för att vårt samhälle kommer att drabbas av svåra störningar om det inte tas krafttag på detta område. Vår oro har vi beskrivit i vår trafikmotion samt i vår IT-motion. Men just i denna del har det behandlats i försvarsutskottet och därför skall jag inte här fördjupa mig i ärendet. Det är dock viktigt att påpeka regeringens ansvar för att överblicka och påskynda processerna hos olika aktörer i samhället. Tre statliga myndigheter får ju kritik av Statskontoret för att man ligger dåligt till: Kriminalvårdsstyrelsen, Sjö-

fartsverket samt Försvaret. Det har nu också kommit en skrivelse från regeringen och vi får då anledning att återkomma här i riksdagen.

Om telekommunikationer i övrigt har jag två saker att anföra:

För det första begär vi att en utförsäljning av Telia påbörjas snarast.

Trots avregleringen 1993 på telemarknaden svarar Telia i dag för 92 % av den fasta telefonin samt för 66 % av den mobila. Konkurrensverket har mottagit ett stort antal anmälningar mot Telia för missbruk av dominerande ställning. Av flera skäl är det viktigt att det nu påbörjas en utförsäljning av Telia.

För det andra måste tillgängligheten till snabba telekommunikationer öka. Enligt uppgift kan Telias ISDN-installationer kosta allt från ca 2 000 kr i Stockholmsområdet till i extremfallet ca 60 000 kr i glesbygden. IT-infrastrukturen måste byggas ut så att alla hushåll och företag kan utnyttja möjligheterna som finns med Internettekniken.

Järnvägstrafiken är ett mycket miljövänligt transportmedel och kristdemokraterna vill gärna se mer trafik på järnvägen, framför allt av den långväga och tunga godstrafiken. En ökad samverkan mellan t.ex. lastbil och järnväg kan också betyda miljövinster. Avregleringen bör fortsätta och effektiviseringen kan öka, framför allt på drift- och underhållssidan och vi har pekat på detta i vår motion.

”Hela Sverige skall leva” är ett uttryck som upprepas i många olika sammanhang. I dag är det upp till bevis att här i riksdagen ställa sig bakom denna målsättning. Det handlar naturligtvis om Inlandsbanan. Att överlämna driftansvaret till kommunerna var mycket lyckosamt. Godstrafiken ökar och nu gäller det att se möjligheterna i framtiden och låta den positiva spiralen få fortsätta. En utredning bör tillsättas om att överföra Inlandsbanans södra avsnitt mellan Kristinehamn och Mora samt alla tvärbanor till Inlandsbanan AB. En upprustning av bandelarna Sveg–Brunflo samt Arvidsjaur–Gällivare bör också göras. Kristdemokraterna vill fördela ytterligare 9 miljoner kronor per år av Banverkets anslag till Inlandsbanan. Man frågar sig vari tveksamheten ligger från socialdemokraternas sida. Var står Vänsterpartiet och Miljöpartiet? Jag hoppas att en bred uppslutning kan nås omkring Inlandsbanans framtid.

Inlandsbanan har större betydelse än vad vi kanske tror, inte bara för kommunerna längs banan utan för en större del av Sverige. Detta märktes tydligt nu när vissa delar av Sverige snöade igen. Plötsligt upptäckte man att det fanns en alternativ färdväg för tågtrafiken, nämligen Inlandsbanan. Man skulle kunna uttrycka det så, att först när man märker att man är insnöad vaknar intresset för Inlandsbanan.

Fru talman! Tyvärr måste vi i utskottet reservera oss i denna fråga, och därför har jag yrkat bifall till reservation 7.

Anf. 4 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Så har vi då i dag, i raden av utskottsbetänkanden över regeringens budgetproposition, kommit fram till trafikutskottets betänkande om fördelning av anslag inom det som rubriceras utgiftsområde 22. Vi skall här på förmiddagen debattera hur 25,5 miljarder kronor skall fördelas inom området kommunikationer för år 1999. Av dessa 25,5 miljarder är den alldeles övervägande delen, nästan 23 miljarder, i regeringens och utskottsmajoritetens förslag fördelad till vägar och järnvägar.

Med den ordning som gäller för beslutsfattandet här i kammaren, med utgiftstak och budgetramar, kan debatten för åhörare förefalla något märklig, eftersom riksdagen redan tidigare beslutat om de utgiftsramar om just 25,5 miljarder för år 1999 som vi alla har att utgå ifrån i debatten här i dag, oavsett hur de olika partierna tidigare redovisat egna alternativ. Detta lades ju fast då riksdagen för någon vecka sedan tog ställning till finansutskottets betänkande.

Nu är det ju också på det sättet att det finns en relativt god samsyn mellan de olika partierna om trafikpolitiken. Det finns dock ett antal viktiga delar där vi har olika uppfattningar, och jag hoppas att dagens debatt kan spegla dessa olika meningar. Jag skall i det följande redovisa några viktiga utgångspunkter för Centerpartiet i synen på trafikfrågorna, frågor där vi tycker att regeringen och utskottsmajoriteten är alltför passiva eller rent av är inne på fel spår, om uttrycket tillåts.

Jag skall också försöka hinna med att redovisa vissa synpunkter på det mera långsiktiga arbete som står för dörren, med stommätsplanen för tioårsperioden 2001–2011, som inom mindre än ett år kommer att gå ut på remiss och som riksdagen skall ta ställning till år 2000.

För Centerpartiet är det självklart att ett kretsloppsanpassat och långsiktigt hållbart samhälle förutsätter ett grönare transportsystem. I dag svarar bil- och lastbilstrafiken för det mesta av de miljöfarliga utsläppen i form av koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och kolväten. Användningen av fossila bränslen måste minska. Enligt vår uppfattning har inte regeringen tillräckligt tydligt och långtgående tagit tag i de miljöproblem som är förknippade med trafiken, i synnerhet i anslutning till storstadsområdena.

På liknande sätt som man i dag diskuterar en nollvision inom trafik-säkerhetsarbetet menar vi från Centerpartiet att det också är dags att forma en nollvision för de fossila bränslena. Jag menar att detta arbete kan ha åtminstone tre viktiga utgångspunkter:

1. att främja miljöanpassade trafiklösningar som tågtrafik och sjöfart,
2. att successivt och systematiskt ersätta den traditionella bensinen och dieseln med miljöriktiga bränslen och
3. att satsa på mera energieffektiva fordon och motorer.

Vi i Centerpartiet välkomnar att statsministern nu uppmärksammat denna fråga, och vi utgår från att regeringen nu i kontakter med bilindustri och andra aktörer tar nödvändiga initiativ.

I det betänkande som vi i dag har att ta ställning till kan noteras att det finns en hel del allmänna resonemang som nog de flesta kan känna sympati för. Men nu är det ju inte i första hand allmänna resonemang utan handlingskraft och konkreta åtgärder som behövs på trafikområdet.

I det här avseendet måste jag, fru talman, bekänna att jag är något bekymrad för regeringens prioritering av kommunikationsområdet när man låter detta stora och viktiga område inordnas i ett nytt jättedepartement för alla möjliga frågor. Det är svårt att se hur statsrådet Rosengren skall kunna få tid att med kraft ägna sig åt dessa frågor. Hans frånvaro i kammaren här i dag är bara *ett* illavarslande tecken.

Nu har ju visserligen regeringen i arbetet med trafikfrågorna, med den budgetproposition som presenterats, fått förstärkning av Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Tyvärr är det inte så lätt att urskilja särskilt mycket av detta samarbete i dagens betänkande, vilket jag beklagar, eftersom Centerpartiet när det gäller trafikpolitikens utveckling i många frågor haft en syn likartad den som Vänsterpartiet och Miljöpartiet företräder.

En verklig framgång för trafiken och miljön hade kunnat vara om Miljöpartiet och Vänsterpartiet hade tagit strid för Centerpartiets linje om att i stället för Södra länken här i Stockholmsområdet prioritera t.ex. byggande av ett tredje spår och Centralbron i tunnel. Det skulle vara intressant att ta del av Miljöpartiets och Vänsterpartiets funderingar om den framtida hanteringen och inställningen till trafiklösningar i Stockholm. Kommer ni att bidra till fortsatt miljardrullning och byggande av Österleden i Stockholms mest natursköna miljö? Kan ni ge ett klart svar här i kammaren i dag till alla dem som är oroliga för den fortsatta exploateringen av Stockholms naturområden? Kommer Miljöpartiet och Vänsterpartiet att släppa fram fler miljarder t.ex. till Österleden? Kommer ni att slåss för trafikavgifter, eller hur ser framtiden ut?

Fru talman! Trafik- och transportpolitik har väldigt många dimensioner. Jag har berört miljöaspekterna något. Trafikpolitiken har även väldigt stor betydelse för att skapa "ett rundare Sverige", dvs. de beslut som tas här i kammaren när det gäller trafikpolitik får stora återverkningar på möjligheterna för företag och enskilda att verka i hela vårt land.

Centerpartiet har många gånger framhållit att det är just inom områden som trafik-, utbildnings-, närings- och arbetsmarknadspolitik, dvs. den stora regionalpolitiken, som möjligheterna för de mer perifera områdena avgörs. Jag vill påstå att särskilt infrastrukturfrågor är av avgörande betydelse för hela landets möjligheter att leva och utvecklas.

Fru talman! Enligt Centerpartiets uppfattning skall ett av transportpolitikens syften vara att minska avståndsnackdelar och utöka möjligheterna för ett decentraliserat samhälle. Näringslivets konkurrenskraft hänger väldigt nära ihop med frågor om trafikförsörjning, krav på god standard och hög tillförlitlighet vid transporter. Nackdelar i form av långa avstånd inom landet, till övriga Europa och till andra marknader måste kompenseras med väl avpassade och väl fungerande transporter och en väl utbyggd infrastruktur.

Enligt vår mening måste inriktningen vara att skapa en infrastruktur som ger förutsättningar att tillvarata utvecklingsmöjligheterna i hela Sverige. Väg- och järnvägskapitalet måste förvaltas på ett sådant sätt att värdet av gjorda investeringar inte urholkas. För att en sådan princip skall kunna upprätthållas krävs en långsiktig strategi för drift och underhållsåtgärder. Av denna anledning prioriterar Centerpartiet ökade insatser för just drift och underhåll.

Fru talman! Vi är nu i mitten av december, och vi upplever på många håll i landet de problem som stora snömängder kan utgöra. Vinterförhållanden innebär ofta kraftigt försämrad framkomlighet. Vintern och vårens tjällossning kommer återigen att leda till att ett antal mil väg stängs av för trafik.

Låt mig i det sammanhanget också kort kommentera det vi fick bevittna den gångna helgen i samband med snöovädret främst över Gävletrakten. Visserligen var detta ett osedvanligt intensivt snöande med 1,3

meter snö på ett dygn, kombinerat med hårda vindar, men när både järnvägstrafiken på Norrland och vägtrafiken på E 4, bägge två väldigt viktiga pulsådor mitt i vårt land, blockeras ett par dygn och all trafik omöjliggörs finns det anledning att se över vår beredskap på det här området.

Är resurserna för snöröjning tillräckliga? Används dessa resurser på ett optimalt sätt? Hade den två dygn långa avspärningen något att göra med järnvägens respektive vägens tekniska utförande? Varför dröjde det ett helt dygn efter det att snön slutat falla innan väg och järnväg kunde öppnas igen? Inte minst de omdiskuterade vajerräckena norr om Gävle förefaller att ha försenat snöröjningen på E 4.

Jag utgår från, fru talman, att vi i trafikutskottet får en ordentlig rapport och utvärdering av detta senast i samband med att utskottet planerar att besöka Gävleborg i början av 1999.

Fru talman! På alltför många håll i vårt land är de allmänna vägarna i så dåligt skick att de under delar av året är obrukbara. Avstängningar eller dålig framkomlighet innebär betydande merkostnader för näringslivet. Längre restider, försämrad framkomlighet och högre underhållskostnader drabbar självfallet även persontransporterna. Bärighetshöjande åtgärder såsom tjälsäkring och beläggning av grusvägar är av stor betydelse. Andelen vägar som stängs av på grund av tjällossning måste kraftigt reduceras, inte minst med tanke på industrins transportbehov och de enskildas möjligheter att bo och verka i de delar av landet där väsentliga delar av våra naturtillgångar finns och brukas.

Trafikutskottets ordförande Monica Öhman och jag hade för en tid sedan tillfälle att studera problemen på nära håll i Jämtland som, kanske tillsammans med Västernorrland, är särskilt utsatt. Det finns anledning för trafikutskottet att fundera på om det behövs särskilda åtgärder för de delar av landet som har sådana betydande problem.

För Centerpartiet kommer Åke Sandström att senare i debatten återkomma till vägfrågorna och stödet till de enskilda vägarna.

I vår budgetmotion och i vår kommittémotion har vi föreslagit att åtgärder för drift och underhåll samt för bärighetshöjande insatser kraftigt förstärks. Vårt förslag innebär en ökning med 500 miljoner kronor för år 1999. I ett läge där vi vet att dessa medel skulle vara utomordentligt verksamma om de anslogs för dessa ändamål, väljer majoriteten i stället att låta regeringen disponera pengarna efter eget gottfinnande.

Det är principiellt inte så bra att så pass stora summor undanhålls riksdagens kontroll. Det vore intressant att här och nu få ett klargörande från majoriteten i utskottet om man har några synpunkter på hur regeringen tänker sig att använda dessa pengar. Håller ni med mig i mitt resonemang om behoven av åtgärder för drift och underhåll?

Fru talman! Från Centerpartiets sida har vi under lång tid arbetat hårt för att få regering och riksdag med på offensiva och framtidsinriktade järnvägssatsningar. Detta arbete har burit frukt, och nu görs kraftfulla offensiva framtidsinriktade järnvägssatsningar. Detta bidrar till en förbättrad konkurrenskraft för både stora och små företag.

För att investeringarna skall få avsedd effekt och konkurrenskraften skall stärkas är det viktigt att fullfölja snabbtågsplaneringen i den tid och omfattning som tidigare angivits. I det sammanhanget är det angeläget att framhålla vikten av snabbtåg också på stambanan i södra Norrlands inland, dvs. linjen Stockholm–Östersund. Här pågår en snabbtågsanpass-

ning av banan – investeringar på sammanlagt 1 miljard kronor. Då är det, enligt min mening, orimligt att det som nu sker, mitt uppe i denna investering, aviseras från SJ och regeringen att det inte blir några snabbtåg på stambanan. Det får räcka att folk och företag längs kusten får tillgång till X 2000.

Enligt Centerpartiets uppfattning är det viktigt att också inlandet får tillgång till snabbtåget. Det får på inga villkor bli så att snabbtåg endast trafikerar ostkusten upp till Sundsvall och i bästa fall vidare till Östersund.

Fru talman! För ett långsiktigt förverkligande av den s.k. Scandinavian Link, snabbtågstriangeln Stockholm–Östersund–Trondheim–Oslo–Stockholm, är snabbtåg en första förutsättning. En förverkligad Atlantbana fram till Trondheim skulle få mycket viktiga transport- och regionalpolitiska funktioner. Denna förbindelse bör redan nu kunna utredas med inriktning på beslut om genomförande under nästa planperiod.

I den södra delen av vårt land finns också mycket viktiga långsiktiga järnvägsprojekt som det finns anledning att lyfta fram. Från Centerpartiets sida ser vi det som utomordentligt viktigt och naturligt att i arbetet med stamnätsplanen för 2001–2011 redan nu peka på hur den s.k. Europakorridoren och Götalandsbanan framstår som viktiga projekt. I det sammanhanget vill jag understryka vikten av att ta till vara möjligheterna att samplanera dessa båda projekt som på sträckan Linköping–Jönköping har en gemensam sträckning.

Slutligen några ord om luftfarten. Sverige har dyra inrikesflygpriser. Särskilt gäller detta på de mindre linjerna. Av den anledningen anser vi att ett system för statlig upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta bör införas. Finansieringen av en sådan upphandling bör ske genom en avgift som tas ut på övriga inrikes flygresor.

Fru talman! Jag hade också tänkt att kommentera sjöfarten. Men jag får återkomma till det i ett senare inlägg. Jag vill avsluta med att yrka bifall till reservationerna nr 6, om miljöanpassad tågtrafik samt nr 20 om vikten av snabbtågstrafik också på stambanan i södra Norrland. Jag står självfallet bakom samtliga övriga reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till dessa två.

Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag skall lugna Sven Bergström när det gäller hans frågor om vägsatsningar, Österleden osv. Självfallet är vi inte intresserade av att lägga mer pengar på vägarna. Vi har motarbetat dem i regionerna.

Problemet för oss när vi skulle ta ställning till budgeten var att vi fick presenterat för oss en näst intill färdig budget som Socialdemokraterna hade kommit överens om med Centerpartiet. Där ingick dessa satsningar. Våra möjligheter att minska på vägsidan var ytterst begränsade.

Det är intressant att höra att Centerpartiet har samma inställning som vi. Jag välkomnar det. Jag noterade särskilt vad Sven Bergström sade angående nollvisionen på fossila bränslen. Det innebär kanske att Sven Bergström är beredd att understödja vår reservation nr 1 när det gäller att från nästa budget flytta över från den fossilbaserade trafiken till mer miljövänliga transportslag.

Anf. 6 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det Karin Svensson Smith säger låter bra och betryggande, dvs. att man är starkt inriktad på att fullfölja ett miljöinriktat trafikarbete. Jag hoppas att Vänsterpartiet och Miljöpartiet tar ordentlig strid för de frågorna. Men lasta inte oss, Karin Svensson Smith, för den budget ni gör upp med Socialdemokraterna. Det framgångsrika samarbete som Centerpartiet har haft med den Socialdemokratiska regeringen under den gångna perioden avslutades i samband med årsskiftet för ett år sedan. Vårbudgeten och den budget som nu har lagts fram har vi ingenting med att göra.

Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Sven Bergström yrkade i sitt inlägg på ytterligare vägsatsningar. Inser han inte motsättningarna när han samtidigt verkar för en nollvision när det gäller den fossilbaserade trafiken? Det underlättar inte några transportminskningar genom att anslå mer pengar till investering i vägar.

Anf. 8 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag betonade särskilt starkt i mitt inlägg, Karin Svensson Smith, att för framtiden är det viktigt att prioritera de miljöinriktade transportslagen, t.ex. sjöfart och järnväg.

Det är inte främst i de glesare bebyggda delarna av vårt land där vi betonar att drift- och underhållsätgärder som miljöproblem är kopplade till biltrafiken utan det är runt storstadsområdena. Det är därför vi är så angelägna om att inte fortsätta med de miljardslukande satsningar som t.ex. Södra länken runt Stockholm, som ingår i Dennispaketet, och att Österleden skall släppas fram.

Jag hoppas att vi, liksom Vänsterpartiet och Miljöpartiet, fortsätter att ta strid för en miljöinriktad trafikpolitik också i storstadsområdena.

Anf. 9 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Trafikutskottets första betänkande för detta riksmöte har att behandla många anslagsposter till i och för sig stora belopp. I allt väsentligt har volymerna lagts fast i det riksdagsbeslut som fattades före sommaren med anledning av regeringens s.k. vårproposition. Ändå är det viktigt att se runt hörnet, eller bak nästa vägkrök, för de beslut som fattas materiellt och principiellt och kommer att vara långsiktiga.

Låt mig börja med några principiella synpunkter. Kommunikation är något mycket positivt. Det är ett sätt för människor att nå varandra konkret, fysiskt eller att med hjälp av tekniken ha umgänge per brev och telefon. Det är också en klassisk liberal tanke att människor skall kunna mötas, resa fritt och bredda sina kulturupplevelser. Det förstärks med den elektroniska tekniken som alltfler förfogar över i vårt moderna samhälle. Denna liberala syn står i klar kontrast till socialistiska och kommunistiska koncept som dirigerar och kväver det fria samspelet mellan folken.

Resandet och annat kommunikationsutbyte har ju accelererat oerhört. En enkel jämförelse belyser detta då vi beaktar att för 100 år sedan rörde sig svensken mindre än en kilometer per dag. I dag är reseradien i genomsnitt per individ i vårt land flera mil. Det förutsätter självfallet ett annat kommunikationssystem än det som gällde historiskt då vattenvä-

gar, öppna eller frusna, var en viktig färdled. De upptrampade stigarna har både breddats och förändrats, och dagens moderna vägnät ger helt andra möjligheter än vad våra förfäder var med om.

Det finns en politisk uppgift för oss att underlätta kommunikation, inte bara av de humanskäl jag har antytt utan också på grund av faktum att vår ekonomi måste fungera. Om vi gör högtidliga deklarationer av typen "Hela Sverige skall leva" behövs det en genomtänkt politik för alla slag av kommunikation. Funktionssättet och rationaliteten kommer att vara avgörande om vi över huvud taget skall kunna rädda utsatta landsändar och glesbygder. Det koncept som statsmakt och offentliga beslutsfattare lägger fast är alltså förpliktade att ta en rad hänsyn som rymmer både rationalitet och humanvärden inklusive ett stort mått av miljöhänsyn och trafiksäkerhet.

Även om det finns mycket visioner tror jag att vi får titta på den verklighet vi i dag lever i. Inom överskådlig tid kommer biltrafiken att vara helt dominerande. När det gäller persontransporter går 80 % på väg. Åtta av tio personer reser alltså för egen del med bil. Övriga trafikslag – tåg, flyg, sjötrafik, tunnelbana, spårvagn, bussar m.m. – delar på den sista femtedelen när det gäller trafikföringen. Ser vi på en grupp som barnfamiljer, är det 95 % av dem som har eller förfogar över bil.

Transport och kommunikation är alltså en nödvändig förutsättning för all ekonomisk aktivitet. Vår välfärd kan i hög grad kopplas till ökad handel och därmed ökade transporter och kommunikation. Viktigt är att våra transportsystem svarar mot högt ställda krav på miljöhänsyn och en varaktig hushållning med resurser.

På trafikområdet är den allmänna samhällsekonomi av oerhörd betydelse. Också här behöver vi vara med om en ekonomisk tillväxt om vi skall klara den långa raden av välfärdskrav.

Kommunikationerna behöver förvisso tillföras mera medel, och då är det också viktigt att den ekonomiska kakan växer. Lösningen på framtidens problem ligger alltså inte i fiendlighet mot tillväxt. Det är bra att regeringen markerar det i olika sammanhang.

Även om vi har kritiska synpunkter på metoderna är det viktigt att klargöra detta för alla dem som motverkar tillväxtens värde. Tillväxt skall självfallet ske på naturens villkor. Men det kan aldrig vara ett självändamål att både bromsa utvecklingen och se till att vi får mer att fördela. Behoven på kommunikationsområdet är för stora för att vi skall kunna slå oss till ro.

Den departementsreform som citerades av utskottets vice ordförande vill jag för min del gärna se som en ambition att koppla trafiken närmare näringspolitiken och dess villkor. Jag beklagar i likhet med Sven Bergström att den tjänstgörande kommunikationsministern är frånvarande. Inte ens en företrädare för den stora och växande gruppen statssekreterare syns så långt ögat når. Vi får hoppas att man läser protokollet från dagens debatt.

Transportpolitiken är också en del i målet att trygga jobb och välfärd i hela landet. En ökning av trafiksäkerheten sker genom information, säkrare fordon, förbättrad trafikantutbildning och åtgärder på farliga vägsträckor. Det är nödvändigt att öka kampen mot t.ex. rattfylleri, såväl till lands som till sjöss och i luften. Det är bra att regeringen efter många påstötningar härifrån riksdagen nu kommer med förslag om både pro-

millelagstiftning i sjötrafiken och att mera definitivt sätta stopp för knarcket i trafiken genom införande av en s.k. nollgräns.

I en marknadsekonomi är konkurrensfrågorna viktiga, både för att tillgodose ett kvalitativt högt utbud för medborgarna till rimliga priser och för att stimulera till tävlan bland olika aktörer. Vi behöver bättre konkurrens på järnvägen och flyget. Vi vill behålla Bromma flygplats, som har visat sig fylla en mycket viktig funktion vad gäller både konkurrens och trafikservice.

Det är viktigt att också stödja kommunala flygplatser, framför allt i Norrlands inland. Jag tror för övrigt att det är angeläget att se att det finns bärighet för olika trafikslag, att också mera genomlysas den tänkta infrastrukturen så att det blir rätt trafikslag i den meningen att det finns såväl rationalitet som ekonomi och miljöhänsyn inbyggda. Där vi har ett bra vägnät och snabba järnvägstransporter skall inte flyget vara alternativet på kortsträckor. Konkret uttryckt: Den dag man kan ta sig från Göteborg till de tre nordiska huvudstäderna Oslo, Stockholm och Köpenhamn på två eller tre timmar skall järnvägen självfallet vara det attraktiva alternativet för resande. Däremot behöver flygets roll stärkas mot de väg- och järnvägsfattiga delarna i glesbebyggda områden.

Ett allvarligt problem är den bristfälliga bärigheten på många av våra vägar, t.ex. för skogsindustrins råvaruförsörjning och åkerinäringen allmänt. Ett förbättrat underhåll och en höjd standard på utsatta delar av vägnätet behövs. Det är också viktigt att påminna om den enskilda vägens betydelse. Utan enskilda vägar kommer en stor del av svenskt näringsliv att bromsas upp och till delar stanna av.

När det gäller sjöfartspolitikerna präglas den av ryckighet. Regeringens brist på långsiktighet får också sitt genomslag här. Därför är det väldigt angeläget att få ett fast koncept som gör att svenska handelsflottan får en chans att överleva och växa. Vårt allmänna koncept om lägre skatt på arbete är en viktig bit, och vi vill dessutom bredda och förbättra konkurrensen genom att stuverimonopolet försvinner.

I likhet med Per-Richard Molén kan jag känna mig förvånad och överraskad över att statsministern ger sig in i populistiska gränstrakter genom sina uttalanden om taxfreehandeln. Till skillnad från Molén stöder Folkpartiet den del av regeringen som ser taxfreehandeln från sociala utgångspunkter. Vi vägrar att se skattefrihet på spirituosa och välluktande droppar för utvärtens bruk som ett sätt att lösa trafikproblemen. Historiskt har detta naturligtvis haft sina motiv. Under månadslånga resor behövdes kanske några droppar whisky för att klara magen i ett bakteriebemängt livsmedelsutbud. Parfymens roll var också stor, för att dämpa odörer som självfallet fanns då. De skälen är sedan länge borta, men ändå lever dessa krav på skattefrihet kvar, till bekymmer för inte minst gränshandel på land.

Det är obegripligt att man från moderat håll fortfarande hänger kvar vid att vi också skall ha inrikes taxfree. De skatterna skall självfallet betalas av någon annan. Att man kräver skattefrihet på det som riksdagen flera gånger har uttalat som vårt största sociala och medicinska problem är förvånande. Därför skulle jag önska att Moderaterna vägde in också lite av ett socialpolitiskt mönster i sitt resonemang.

Jag skall också säga ett par ord om Vänsterns motstånd mot mellanfolkliga förbindelser. Det är i och för sig känt, och det har upprepats, att

motståndet är riktat särskilt mot broar och framför allt mot sådant som går i den riktningen att det skall underlätta kontakterna med EU-länderna. Har man den uppfattningen blir konsekvensen väl ändå att gamla broar borde försvinna och i alla fall inte rustas upp. Skall man se det från miljöpolitiska hänsyn är det framför allt Essingeleden som borde stängas eller rivas, därför att det är där vi har det stora bilflödet. Eller är det Tjörnbrorna på västkusten som Vänsterpartiet ogillar så mycket? Det kunde vara intressant med en kommentar till hur det ligger till med konsekvensen.

Ett problem på kommunikationsområdet är i många fall trängseln. Sådan finns på många håll, såväl på vägen som på spåren och i luften. Detta gäller de tätbebyggda svenska områdena och i ännu högre grad ute på den europeiska kontinenten. Därför skulle det vara bra om vi kunde se praktiskt på en del frågor. Mycket korta bilresor skulle med fördel kunna bytas ut mot t.ex. cykelresor.

Vi har i den gemensamma reservationen 3 pekat på värdet av väl utbyggda cykelvägar och gett exempel på flera städer där andelen cykeltransporter är betydligt större än i andra, därför att man har bra cykelstråk och god väghållning med bra snöröjning liksom vettig skyltning och goda parkeringsmöjligheter för cyklisterna. Matartrafiken till kollektiva transportmedel kan med fördel ske med cykel, men då krävs det självfallet också här en genomtänkt infrastruktur. Jag yrkar alltså bifall till reservation nr 3.

Ryckigheten i sjöfartspolitikerna illustreras av den nyligen gjorda överenskommelse som höjer kostnaden för statsverket med 100 miljoner utan att någon finansiering av beloppet har presenterats – endast ett pressmeddelande från den nu frånvarande näringsministern att man nu minskar väganslaget. Jag tycker att det är oacceptabelt att hantera viktiga kommunikationsfrågor så ryckigt och kortsiktigt. Väginvesteringarna är ju redan beskurna, och det behöver satsas ytterligare på vägunderhållet. För bara något år sedan ställde regeringen otvetydigt i utsikt att man ämnade medverka till en ordning som krävdes till följd av den nettomodell som parterna hade enats om. Det är beklagligt att regeringen inte orkar fullfölja det.

Viktigt är också här att konkurrensvillkoren inte bara blir likvärdiga utan också mer jämförbara. Den utredning som låg till grund i dessa frågor bör fullföljas. Direktivens hämmande föreskrifter behöver också undanröjas och hela frågan genomlysas bättre. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag till den lagstiftning som behövs för att Sverige skall genomföra den s.k. nettomodellen. Lagstiftningen måste vara så utformad att full konkurrensneutralitet varaktigt uppnås för den svenska handelssjöfarten i förhållande till övriga EU-länder.

Jag yrkar bifall till reservation 8 liksom till reservation 13, som behandlar Bromma flygplats och som jag redan har kommenterat. Det är inget tvivel om att det finns bra alternativ till Arlanda för tjänste- och affärsresor, och den ökande resandeströmmen har ju visat att det finns en god efterfrågan.

Beträffande övriga reservationer som Folkpartiet står bakom har vi fortfarande den uppfattningen att det vore till fördel om beslut kunde fattas i enlighet med dessa, men jag begränsar mig till att yrka bifall till de reservationer som jag tidigare nämnt.

Allra sist, fru talman, är det angeläget att peka på vikten av att kollektivtrafik upphandlas också med utgångspunkt i att de trafikpolitiska målen skall uppfyllas. Det förutsätter att samhällsnyttan av en utbyggnad av järnvägens infrastruktur tas till vara. Inför den förestående trafikförhandlingen måste det klarläggas att snabbtågstrafiken på t.ex. sträckan Stockholm–Östersund skall ske längs Norra stambanan via bl.a. Ljusdal och Bollnäs, så att nyttan av den nu pågående upprustningen av banan kan tas till vara.

Låt mig sluta där jag började, fru talman. Kommunikation är något positivt och nyttigt – ett livsvillkor för många människor och landsdelar. Därför måste långsiktighet, rationalitet och trafiksäkerhet vara vägledande då trafikpolitiken läggs fast, i det korta men framför allt i det långa perspektivet.

Anf. 10 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Det vi skall debattera här är ju trafikpolitik och inte nykterhetspolitik, men jag vill ändå säga att det väl ändå inte kan ha undgått Elver Jonsson vilka omställningsproblem vi har framför oss i samband med ett slopande av taxfree. Om Elver Jonsson hade lyssnat till mitt anförande hade han hört att jag inte sade vare sig ja eller nej till frågan om Gotland, men jag tycker att man rent intellektuellt har anledning att ställa frågan och att den också kan bli föremål för ett närmare studium.

Däremot tycker jag inte att Elver Jonsson och hans parti har en alltför nykter inställning till väginvesteringar och Banverket. Folkpartiet föreslår där uppenbarligen mycket dramatiska neddragningar av anslagen, som rimmar väldigt illa med de ambitioner man har när det gäller att höja bärigheten, satsa på enskilda vägar och få till stånd ett bättre vägnät.

Anf. 11 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! När det gäller anslagen vill jag påminna Per-Richard Molén om att vi där har synpunkter som väl sammanfaller med dem som Moderata samlingspartiet ofta framhåller, nämligen om tillväxtens betydelse. Om inte skattekakan växer genom att fler kommer i arbete kommer vi att få svårt att klara både trafikpolitiken och investeringarna på det området.

Per-Richard Molén sade att vi inte skall tala socialpolitik – det är trafikpolitik det gäller nu. Jag får då i all stillsamhet påminna Per-Richard Molén om att det var han som tog upp ämnet. För mig framstår det som obegripligt att man skall ha skattefrihet för att på 10 000 meters höjd inhandla det som man inte har rätt att vara skattebefriad för i svenska glesbygder. Att det dessutom är brandfarligt gör inte saken bättre.

Sedan sade Per-Richard Molén att han ändå tycker att det kan vara en förhandlingsfråga på Gotland och åberopade intellektet. Jag har svårt att se vad det är att finna i det. Riksdagen har ju mycket tydligt sagt att man inte vill ha den här typen av skattesubsidier och -lättnader, och det tycker jag att vi kan hålla fast vid. Per-Richard Molén och jag är ju ofta överens om att politiken skall vara långsiktig.

Anf. 12 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Fru talman! Förslaget när det gäller taxfreeförsäljningen är inte en fråga om förhandling. Det är helt ödmjukt bara fråga om att man skall

studera vilka konsekvenser ett eventuellt beslut från EU:s sida om ett uppskov för taxfreeförsäljningen kan leda till. Det kan likaväl ha fördelar för Gotland som nackdelar, liksom för den trafik som vi i dag har till Åland.

Anf. 13 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Bara en kort replik.

Per-Richard Molén säger att han vill vara ödmjuk, och det är möjligt ett fall framåt. Men det är ju inte något överraskande beslut som är på gång när det gäller taxfreefrågan inom EU. Det är många år sedan det beslutet fattades, och det har upprepats av Sveriges riksdag och den svenska regeringen. Vi står fast vid det. Därför känner jag mig bekymrad över att statsministern nu har lockats att göra oöverlagda uttalanden. Folkpartiet stöder, som jag sade, den del av regeringen som ser taxfreefrågan utifrån sociala utgångspunkter.

Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är dags för Elver Jonsson att bestämma sig. Folkpartiet motionerade om 2,9 miljarder mindre till kommunikationerna för att prioritera vård, omsorg och skola. Det noterade vi tacksamt och tänkte att här var en framtida allianspartner. Men i sitt inlägg har Elver Jonsson bara talat för mer pengar. Var inte partimotionen representativ?

Sedan förde Elver Jonsson ett resonemang om broar. Det fanns, och finns faktiskt fortfarande, bra kommunikationer över Öresund, men fr.o.m. årsskiftet dras den enda bilfärjan mellan Malmö och Köpenhamn in. Det beror på att bron anläggs. Då kommer friheten att välja kommunikationsmedel att begränsas. Vi som bor i Skåne ser med all önskvärd tydlighet hur miljöproblemen bara ökar. Här har vi att välja mellan bilisternas bekvämlighet och att ta miljöproblemen på allvar. Valet är enkelt: Miljön måste gå före.

Elver Jonsson talade också inledningsvis principiellt om frihet och använde några märkliga uttryck om Vänsterpartiet – jag antar att han menade Vänsterpartiet. Men då frågar jag mig: Vilken frihet att andas ren luft har de som bor i storstäderna i dag? Man måste nog vara ultraliberal för att inte inse att statsmakterna faktiskt har ett ansvar för att medborgarna får tillgång till hälsosamma levnadsomständigheter.

Anf. 15 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Från Vänsterpartiet fick vi ju inget svar på hur man ser på broarnas betydelse – är de negativa eller positiva? Jag ställde frågan både utifrån det allmänna önskemålet att lätt nå varandra och utifrån miljöpolitiska aspekter. Där hoppas jag att vi får ett klagörande.

Sedan talas det här om att vi har föreslagit neddragningar. Det är riktigt, och det beror på vår torftiga samhällsekonomi. Vår modell är långsiktig, tydlig och klar. Vi behöver en starkare tillväxt, och vi menar att det är riktigare att satsa på nya jobb, ta bort skadliga skatter för näringslivet och på det sättet få en utbyggnad som är hållbar.

Vänsterpartiet har tidigare varit med om att höja anslag, och man är lika kvick när det gäller att pruta. Så hör man också till stödtruppen. Det tar tydligen över.

Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det innebär således att vi kan se fram emot ett samarbete i vårpropositionen när det gäller vägar och investeringar.

Jag skall svara ordentligt på frågan om vägar. Vi tycker att de väginvesteringar och broinvesteringar som är gjorda är tillräckliga för att det skall finnas bra kommunikationer. Vi är mer intresserade av att underhålla det väg- och järnvägssystem vi har i dag. Så är inte fallet. Många människor i landet kan bittert erfara vad det innebär. Det finns spår och räls där det inte går några tåg, och vägar som spricker sönder under perioder av tjäle.

Vi tycker att det är bättre att underhålla och ha en långsiktig trafikför-sörjning i stället för att investera i nytt.

Anf. 17 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Miljöpartiet ser fram emot ett samarbete om vårpropositionen med Folkpartiet. Det är klart att vi kan vara beredda till det i sak. Att vi nu prutar på vägslagen beror inte på att vi vill ha mindre pengar till satsningar på trafiken, utan på att vi har ont om pengar. Det gör att ett sådant samarbete blir mycket kortsiktigt. Vi vill faktiskt bygga ut.

Fortfarande blir man i Vänsterpartiet svaret skyldig. Hur ser man på broförbindelse? Är det något positivt, eller är det andra saker som tar över?

Anf. 18 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 2, 12 och 14.

Miljöpartiet de gröna anser det självklart att goda kommunikationer är en viktig del av såväl livskvalitet som utveckling. Men vi är också väl medvetna om att såväl gods- som persontransporter innebär en resursförbrukning som tär på vår miljö under hela kedjan. Den största andelen av transportarbetet genomförs med fossila bränslen. Från det att olja utvinns – raffinerats – transporteras till användare och slutligen förbränns sker ett stort slitage på miljön. Det är dags att trafikpolitiken inriktar sig på att förändra system för att nå långsiktiga hälso- och miljöeffekter. Miljöpartiet de grönas förslag till medelsfördelning för åren 2000–2001 innehåller mycket radikala förändringar i förhållande till regeringens.

I våras lades en ny transportpolitik fast utifrån regeringens proposition om transportpolitik för en hållbar utveckling. I och med detta blev rågången mellan Miljöpartiets politik och den av riksdagen beslutade transportpolitiken tydlig.

Den nya transportpolitiken baseras på miljömål som är helt otillräckliga om man skall kunna nå målet om ett långsiktigt hållbart samhälle. Det gäller även, och kanske än viktigare, styrmedlen för att nå miljömålen.

Miljöpartiets politik innehåller ett väl avvägt styrmedelspaket som leder till en successiv höjning av energi- och miljörelaterade skatter och avgifter det närmaste decenniet inom ramen för en skatteväxling. I Miljöpartiets politik är mål och medel i balans.

När det gäller vägtrafiken är en grön transportpolitik av nödvändighet inriktad på att miljön inte skall hotas ytterligare. Vägtrafiken står för en global såväl som lokal miljöpåverkan. Samtidigt som koldioxidutsläppen

påverkar det globala klimatet med efterföljande konsekvenser, lider en stor mängd människor av buller, allergier till följd av luftföroreningar, trafikolyckor och intrång i boendemiljö varje år till följd av vägtrafiken. Detta är i längden såväl socialt som ekologiskt ohållbart. Miljöpartiets trafikpolitik syftar till att minska såväl användningen av vägfordon som transportmedel som att effektivisera den vägtrafik som trots allt är nödvändig genom att marknaden utvecklar alltmer bränslesnåla fordon och alternativa drivmedel. Vägen dit är lång, men inte omöjlig.

Vi anser att det svenska vägnätet i huvudsak redan är tillräckligt utbyggt och föreslår i stället att medel uteslutande satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, på reinvesteringar i de delar av vägnätet som inte är asfalterade samt på förstärkning av vägar med hård belastning.

Miljöpartiet förordar generellt sett inte stråktänkandet och avvisar i huvudsak investeringar i denna anda. Miljöpartiets förslag till väginvesteringar inom ram är en kraftig nedskärning, 80 %, i förhållande till regeringens förslag.

Dock föreslås att regionerna i samverkan med Vägverket skall kunna disponera medel ur det regionala självplaneringsanslag som vi tidigare föreslagit till mindre trafiksäkerhets- och miljöförbättrande åtgärder på statliga vägar inom det egna länet. Detta anslag skall dock inte användas som en ersättning för nedskärningen rakt av, utan endast beviljas i vissa fall.

För närvarande arbetar en särskild utredare med uppdraget att lämna ett förslag till lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter i tätort. Utgångspunkter för arbetet är att avgiftssystemet skall vara till gagn för miljö och framkomlighet samt att lagstiftningen skall vara så utformad att vägavgifterna kan införas och förändras genom respektive kommuns beslut.

Vi ser positivt på det arbete som regeringen initierat och välkomnar regeringens skrivning i budgetpropositionen om att man kommer att överväga de förslag som den särskilde utredaren lämnar för att, om kommuner så begär, kunna gå vidare i frågan.

Det är angeläget att arbetet bedrivs skyndsamt och att regeringen snarast återkommer med lagförslag och förslag om hur den tekniska utvecklingen av sådana avgiftssystem kan stödjas. Vi instämmer i att berörda kommuner och regioner skall ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas. Regelverket bör vara så öppet som möjligt så att olika tekniska lösningar – vägtullar, elektroniska debiteringssystem m.m. – möjliggörs. Avgifterna bör kunna användas även för satsningar på kollektivtrafik.

För att uppnå målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem är det nödvändigt att så mycket trafik som möjligt förs över till det transportslag som är minst miljöbelastande, nämligen järnvägen. Det kan ske dels genom att järnvägens ekonomiska konkurrenskraft förstärks i förhållande till andra trafikslag, dels genom en snabbare utbyggnad av en konkurrenskraftig infrastruktur för järnvägen.

Järnvägens grundläggande infrastruktur, som till stora delar är från 1800-talet, försumrades kraftigt under några decennier från andra världskriget fram till 80-talet. De senaste åren har dock en kraftig och välkommen satsning skett på en modernisering av järnvägsnät och rullande material, främst för snabb interregional persontrafik och länstrafik. Nu finns det en stor risk att den satsningen kommer av sig.

Riksdagen har, som svar på infrastrukturpropositionen 1996, beslutat att fastställa en ram för nationella järnvägsinvesteringar på endast 36 miljarder kronor för tioårsperioden 1998–2007. Det innebär nästan en halvering av de senaste årens investeringstakt på järnvägsområdet. Miljöpartiet anser i stället att investeringsramen för nationella järnvägsinvesteringar bör vara 78 miljarder kronor för denna period.

För att stärka godstrafikens konkurrenskraft behövs omfattande investeringar som stärker kapaciteten bl.a. i det stora nord-sydliga huvudstråket genom Sverige.

Det kräver bl.a. fler mötes- och förbigångsspår, höjda axellaster, ökade lastprofiler, förbättrad kraftförsörjning och förbättrade tågledningssystem. På sikt bör ambitionen vara att renodla vissa linjer för godstrafik genom att skapa andra alternativ för den snabba persontrafiken.

Vi föreslår också en satsning på det s.k. kapillära nätet i form av hamn- och industrispår, terminaler och omlastningsstationer samt en utbyggnad av system för logistik och transportinformatik.

På personsidan måste målet vara att komma ned i restider under tre timmar för de flesta relationer mellan större städer i södra och mellersta Sverige. Då kan tåget på allvar ta upp konkurrensen med flyget och bilarna.

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

Beträffande övergripande mål för Luftfartsverkets verksamhet är det av miljö- och hälsoskäl mycket viktigt att Luftfartsverket inte ges i uppdrag att öka flygtrafiken i och över Sverige i nämnvärd utsträckning.

Regeringen skriver i budgetpropositionen för 1999 att ny flygkapacitet, utöver tredje landningsbanan på Arlanda, kan komma att behövas i Stockholmsregionen innan avtalet om flygtrafik på Bromma går ut år 2011.

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

Enligt vår mening finns det en stor potential inom sjöfarten för mycket miljövänliga transporter, i takt med tillämpande av ny teknik. Vi har således en mycket positiv grundinställning till svensk sjöfart och menar att regeringen inom ramen för det internationella arbetet bör verka för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Vi delar regeringens bedömning att trenden vad gäller utflaggning av svenska fartyg måste brytas och att det sjöfartspolitiska beslutet måste förstärkas för att nå detta syfte, speciellt mot bakgrund av att flera starka sjöfartsnationer inom EU förstärkt sitt stöd till sjöfarten. Det förslag till förstärkning av det sjöfartspolitiska beslutet som regeringen presenterade i budgetpropositionen fick hård kritik från sjöarbetsmarknadens parter.

T.o.m. LO-basen Bertil Jonsson krävde att regeringen skulle ändra sitt förslag.

Vår roll i det läget tydliggjordes via den skrivning i vår partimotion där vi sade följande: ”Skulle den väg som regeringen föreslår inte visa sig framkomlig är Miljöpartiet öppet för diskussioner i trafikutskottet om alternativa lösningar.”

Nu behövdes inte detta eftersom vi kunde föra direkta förhandlingar med regeringen och trycka på om ett ändrat förslag, vilket ledde till att regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och sjöarbetsmarknadens parter kunde enas om utformningen av det statliga stödet till sjöfarten.

Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag har bara en enkel liten fråga till Mikael Johansson. Han talade väl om miljöanpassad trafik, och jag tror att vi är överens i sak om väldigt mycket. Men det som förbryllar mig är att Miljöpartiet inte kan stödja vårt förslag i trafikutskottet om att nu också fullfölja snabbtågssatsningarna enligt tidigare intentioner.

Med regeringens förslag är det stor risk att de pengar som har satsats på att snabbtågsanpassa stambanan genom södra Norrlands inland i princip är bortkastade pengar, vilket de ju är om man inte också kör snabbtågen på denna rustade bana.

Jag skulle gärna vilja ha besked om varför Miljöpartiet i det här fallet väljer att stödja regeringen, vilket kommer att innebära mindre järnvägs- trafik och mera bilar i södra Norrlands inland.

Anf. 20 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag anser inte att det är riksdagens uppgift att gå in och detaljreglera vilken typ av trafik som skall gå på respektive järnväg. Det är upp till de regionala myndigheterna att bedöma detta.

Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det var väl ändå att ta i: att kalla snabbtågstrafik i en strategisk del av landet för en detaljfråga. Här har faktiskt riksdagen sagt – det var egentligen det enda stora löftet i den regionalpolitiska propositionen i våras från regeringen – att man skulle tidigarelägga snabbtågsanpassningen av stambanan i södra Norrlands inland. Då är det väldigt angeläget att fullfölja. Riksdagen måste nu tala om att det är angeläget att det blir snabbtåg och inte upphandling av, ursäkt uttrycket, mjölktag eller någonting i den stilen på den här bandelen.

Anf. 22 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Riksdagens roll är ju att ge möjligheter till en infrastruktur där sådana tåg som Sven Bergström efterfrågar kan framföras. Detta har vi i riksdagen sett till att göra.

Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! I likhet med Sven Bergström känner jag förvåning över den ihåliga hållning som Miljöpartiet nu i egenskap av regeringens uppbackare har i förhållandet mellan sina visioner och mål och det man nu ändå ställer upp på.

Mikael Johansson talar om mål och medel i balans. Ja, målen om t.ex. bränslesnåla bilar kan väl hela kammaren ställa upp på. Men är avsikten fortfarande att ha dramatiska bensinskattehöjningar i miljardklassen av tvåsiffriga tal? Statsmakterna överbeskattar ju redan nu bilismen. Då undrar jag – det kan vara symtomatiskt att Mikael Johansson undvek den frågan – hur man förhåller sig till att lägga ytterligare kostnader på livsnödvändiga transporter.

Sedan valde Mikael Johansson uttrycket ”minst miljöbelastande”. Då är det oerhört förvånande att Miljöpartiet inte kan vara med och stödja det som har lagts fram i två motioner och följts upp i reservation 3 när det gäller cykelfrågorna, för det är väl lite miljöbelastande om något.

Anf. 24 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Vad avser bensinskattehöjningen är det självklart att den skall ske på sikt. Vi har föreslagit en sikt på tio år. Det innebär att industrin har möjlighet att anpassa sig och framställa bensinsnålare motorer än i dagsläget. Det är syftet, och det skall klaras av långsiktigt. Det tror vi också att industrin kommer att klara. Därför kommer inte heller bensinskattehöjningen att slå så hårt. Bensinpriset blir ju då lägre per mil, eftersom vi kommer mycket längre än i dagsläget.

Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik:

Fru talman! Nu väljer Mikael Johansson uttrycket ”på sikt” när det gäller bensinskattehöjningarna. Det skulle vara intressant att veta hur lång den siktsträckan är för Miljöpartiets del. Höjningen av bensinpriset med 2 eller 3 kr är alltså villkorad till när bilindustrin har kommit fram med bränslesnåla bilar. Skall det tolkas så, eller ligger det något försåtligt i Mikael Johanssons svar?

Sedan undvek han självfallet, som jag nu ser det, frågan om det som är minst miljöbelastande och varför man inte vill ställa upp på de motioner som kräver ett främjande av cykeltrafiken.

Anf. 26 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! I mitt inlägg sade jag tio år vad gäller bensinskattehöjningen. Jag kallar det längre sikt. Jag sade det om båda sakerna.

Vad det sedan gäller cykeltrafiken pågår det ett arbete. Detta har också utskottet noterat, och man avvaktar det arbetet. Därför finns det ingen anledning att i dagsläget yrka bifall till den motionen. Jag tror att det kan visa sig att vi gemensamt kan tycka att de åtgärder som föreslås är alldeles utmärkta. Vi vill också gynna cykeltrafiken.

Anf. 27 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! En partikamrat till Mikael Johansson har i min hemkommun sagt följande: Vi i Miljöpartiet är för nya järnvägar oavsett var de byggs.

Nu skall jag inte lasta Mikael Johansson med andra partikamraters uttalanden, men detta är ungefär vad Miljöpartiet ofta framhåller. Man vill ha mer satsningar på järnväg. Detta sade också Mikael Johansson i sitt anförande.

Då undrar jag: Varför ställer Miljöpartiet inte upp på att förbättra Inlandsbanans framtid? Vad vi begär i utskottet och här i kammaren är att man skall utreda en överföring av bandelarna mellan Kristinehamn och Mora till Inlandsbanan AB, tillsammans med vissa tvärleder, samt en upprustning av några andra delar av järnvägen. Varför kommenterar Miljöpartiet inte detta, och varför ställer man inte upp?

Anf. 28 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Regeringen har ju tillskjutit ytterligare medel till Inlandsbanan. Sedan är det också så att en avtalsperiod snart går ut. Då kommer detta att omförhandlas, och man kommer att övergripande se över Inlandsbanans framtid. Jag tror att vi kan avvakta med detta till den infrastrukturproposition som kommer våren 2000. Då kan vi titta på den här frågan igen.

Anf. 29 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Ja, det är väl ungefär det som är utskottsmajoritetens mening i den här frågan. Men om Miljöpartiet nu är så positivt inställt till järnvägstrafik, varför vill man inte redan nu börja titta på överföringen av den södra bandelen mellan Kristinehamn och Mora? Det har uppenbarligen gått bra för Inlandsbanan AB att bedriva godstrafik sedan man fick ansvaret. Nu begär man åtminstone en utredning. Varför vänta ytterligare två år?

Anf. 30 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! För att återknyta till det uttalande som Johnny Gylling hade hört från en miljöpartist vill jag säga att vi självklart inte kan bygga alla järnvägar i morgon. Vi måste dels ta hänsyn till miljöskäl; vi har Hallandsåsen som är mycket aktuell. Dels utgör järnvägstrafiken intrångsproblem.

Då är det så med Inlandsbanan att vi också har prioriteringar. Det har vi framlagt i våra tidigare förslag här i riksdagen. Det är de som gäller fortfarande. Det är dem vi tänker driva gentemot regeringen.

Nu kan det dock vara aktuellt att göra andra prioriteringar för vissa bansträckningar beroende på regionala hänsyn, på grund av vissa industriförslag som presenteras, alltifrån att Ericsson eller försvarsindustrin tänker avskeda osv. Då måste vi titta på detta även ur ett regionalpolitiskt perspektiv.

Anf. 31 MONICA ÖHMAN (s):

Fru talman! Trafikutskottet har endast ett utgiftsområde att avhandla i samband med budgetbehandlingen. Men inom detta utgiftsområde döljer sig många och stora verksamheter. Jag känner rent spontant, efter att ha lyssnat på debatten en stund, att olika partiföreträdare lyfter fram olika frågor som de tycker är intressanta och som de vill ventileras, men för mig som skall försöka att sy ihop detta är det en fullständigt omöjlig sak att ta upp alla dessa områden på några minuter. Jag skall faktiskt nöja mig med att ta en övergripande del.

Vi socialdemokrater tycker att det finns en speciell fråga som är extra viktig i årets budgetbehandling. Det är sjöfarten, inte minst utifrån de

diskussioner som har förts. Till den frågan återkommer Claes-Göran Brandin lite längre fram.

År 1998 har varit ett viktigt år för trafikpolitiken. I år har vi här i riksdagen lagt fast den trafikpolitik som skall gälla under nästa årtusendes första år. Utifrån detta beslut och det ekonomiska läget är regeringens förslag till budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer väl avvägt. Naturligtvis stöder vi det.

Det transportpolitiska beslutet innebär bland mycket annat att vi lagt fast att det övergripande målet för transportpolitiken skall vara att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Dessutom har vi lagt fast ett antal delmål om tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö och en positiv regional utveckling som preciserar det övergripande målet. Vi har alltså skrivit fast att transportförsörjningen skall vara en del av politiken för ett hållbart Sverige.

Politiken för en hållbar utveckling utgår från människans samlade behov och innehåller därför alla de dimensioner som är viktiga i våra liv. Det behövs ett samspel och en helhetssyn mellan den sociala, kulturella, ekonomiska och ekologiska utvecklingen för att utvecklingen skall bli hållbar. Dessa fyra aspekter förutsätter varandra. Ingen ger ensam hållbarhet. Eller med andra ord: En hållbar utveckling förutsätter ekonomisk tillväxt, goda levnadsförhållanden för alla, en levande kultur, ett bevarat kulturarv och en utveckling som ryms inom de ekologiska ramarna.

Det kommer att ta tid att förverkliga en långsiktigt hållbar trafikförsörjning. Därför är det desto viktigare att omställningen börjar redan nu. Annars riskerar vi stora konflikter mellan å ena sidan behovet av att utveckla välfärden och en ekonomisk tillväxt och å andra sidan kravet på ett transportsystem som ryms inom de ekologiska ramarna.

När man läser de reservationer och särskilda yttranden som lagts till trafikutskottets betänkande, tänker man att det finns partier som inte har insett att en politik för en hållbar utveckling är en helhet som bygger på ett samspel mellan social, kulturell, ekonomisk och ekologisk utveckling.

Moderaterna har över huvud taget inte insett att Sverige måste ställa om till en hållbar utveckling. De vill återställa banavgifterna till den nivå som gällde före det transportpolitiska beslutet. Det innebär att man drar bort 690 miljoner kronor från järnvägen. Dessutom vill man, som råge på det, minska anslaget till banhållningen med 500 miljoner kronor. Likaså vill man minska anslaget till Banverkets sektorsuppgifter med 12 miljoner.

Jag tyckte att Per-Richard Molén pratade sig varm om näringslivets transporter. Är det näringslivet som transporterar på järnvägen som skall betala kalaset, eller vem skall betala det? Blir inte transporterna dyrare?

Miljöpartiet och Vänstern anser i stället att en hållbar utveckling bara handlar om att göra Sverige mer ekologiskt hållbart. Deras reservationer och särskilda yttranden handlar i princip bara om en sak, att med olika medel få över trafik från väg och flyg till järnväg och sjöfart. Mig förefaller den trafikpolitiken något smalspårig. Visionen om ekologisk omställning är en mycket viktig vision, men för att utvecklingen skall kunna bli hållbar måste vi ha ekonomisk tillväxt, goda levnadsförhållanden för alla och kommunikationer som gör att tillväxten och välfärden kommer hela Sverige till del.

Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet är som tre bröder som följer i varandras fotspår. Det gäller inte minst i tron på att konkurrensutsättning, avreglering och privatisering löser alla problem. Storebror, Moderaterna, skall alltid vara värst och gå längst. Mellanbrodern, Kristdemokraterna, är försiktig och försöker att vara så många som möjligt till lags. Minstingen, Folkpartiet, följer i de flesta fall snällt med de två större bröderna, men inte alltid. Ibland känner minstingen ett behov av att visa upp sig och vara värst.

Storebror går som vanligt längst. Sälj ut och privatisera är Moderaternas honnörsord. I år är det SAS, Arlanda, Landvetter, Luftfartsverket Holding AB:s dotterbolag och på sikt även Posten som skall säljas. Dessutom skall persontrafiken på järnväg konkurrensutsättas och den långväga busstrafiken avregleras helt.

Den försiktige mellanbrodern, som inte vill stöta sig med någon, skriver bara i allmänna ordalag om att begränsa statens roll genom att konkurrensutsätta, avreglera och uppmuntra privata initiativ. Det enda område som Kristdemokraterna talar klarspråk om i sitt särskilda yttrande är järnvägssektorn, som de vill konkurrensutsätta ytterligare.

Minstingen, Folkpartiet, vill tillsammans med Moderaterna privatisera SAS och Luftfartsverket Holding AB:s dotterbolag. Dessutom vill partiet privatisera eller ändra ägandeformen för de kommunala flygplatserna.

Här finns en djup klyfta mellan oss socialdemokrater och de borgerliga bröderna. För oss socialdemokrater är statligt ägande ett medel att nå de politiska målen. Det är ett medel bland många andra. I vissa sammanhang kan lagstiftning vara det effektivaste medlet, i andra kan det vara konkurrensutsättning och avreglering. I ytterligare andra fall kan kanske även privatisering vara effektivast. Men dessa åtgärder är medel och kan inte bli annat än medel eller verktyg för att uppnå vissa mål. För de borgerliga är konkurrensutsättning, avreglering och slutligen privatisering och utförsäljning det ideologiska målet.

Målet med statens ägande av företag inom trafiksektorn är i de flesta fall att upprätthålla en god infrastruktur i hela landet.

På ett område går minstingen, Folkpartiet, längre än sina bröder. Det gäller besparingarna. Folkpartiet vill inom vårt utgiftsområde spara 2,9 miljarder, och detta vill man göra genom att skjuta på vissa projekt eller skära ned på väghållningsanslaget med 1,5 miljarder kronor. Dessutom vill man spara 1,25 miljarder kronor på järnvägsanslaget.

I mars 1997 fattade riksdagen beslut om en långsiktig inriktning för investeringarna i trafikens infrastruktur. Enligt beslutet skall 190 miljarder kronor investeras under åren 1998 till 2007. Riksdagsbeslutet var en kraftfull och nödvändig satsning för att skapa möjligheter för ekonomisk tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd i hela landet. Till skillnad från Folkpartiet anser jag att det finns statsfinansiella förutsättningar för att fullfölja dessa satsningarna under 1999.

Om väghållningsanslagen skulle dras ned med 10 %, som Folkpartiet föreslår, skulle antingen färdigställandet av pågående projekt försenas eller så skulle mycket angelägna underhålls- och förbättringsåtgärder behöva skjutas på framtiden. Vad är det egentligen som ni vill skjuta på? Vilka projekt handlar det om? Eller är det cykeln som är alternativet? Elver Jonsson talade sig väldigt varm för cykling här för ett tag sedan.

Vilken väg Folkpartiet än väljer innebär det ett oacceptabelt sätt att slösa bort pengar på redan påbörjade investeringar i nödvändig infrastruktur. Det skulle också innebära att framkomligheten skulle försämrans för näringslivet och andra resande, att viktiga trafiksäkerhetsåtgärder inte skulle komma till stånd och att arbetstillfällena skulle riskeras.

Det är mycket viktigt att vi satsar på drift och underhåll av våra vägar. Riksdagens infrastrukturbeslut 1997 innebar bl.a. en utökad satsning på ökad bärighet. När det gäller den bärighetsdiskussion som inleddes 1987 och som skall fullföljas till år 2003 ligger det beslutet kvar. Dessutom har vi genom den regionalpolitiska propositionen fått besked om att regeringen avser att tidigarelägga vissa delar. Som alla andra tycker vi att detta är angeläget. Jag lovar att vi från s-gruppen i trafikutskottet har gjort allt för att få fram så mycket underhållspengar som det är möjligt, eftersom det är underhållet som är det viktiga. Där finns också bärighetsdelarna med. Detta betyder speciellt mycket för Norrlandslänen.

Moderaterna skriver i sin motion T220 att för att klara trafikförsörjningen vid de kommunala flygplatserna är det viktigt att staten skjuter till stöd, men stödet skall inte användas till drift och underhåll av flygplatser utan till att köpa trafik.

Jag tycker att det är positivt att moderaterna håller med oss socialdemokrater om att staten skall ta ett större ansvar för de kommunala flygplatserna. Däremot är det svårt att förstå hur deras system för stöd skall fungera i praktiken. Har moderaterna tänkt sig att flygplanen skall gå till flygplatser utan terminaler och fungerande verksamhet? Det är till drift och underhåll som de kommunala flygplatserna behöver stöd.

Om stödet i stället hamnade i flygbolagens fickor skulle många glesbygdskommuner tvingas att lägga ned sina flygplatser, och stora delar av landet skulle därmed förlora viktiga delar av sin transportförsörjning. Dessutom skall man komma ihåg att det står den nya myndigheten för rikstrafikfrågor – rikstrafiken – fritt att upphandla även flygtrafik. Men moderaterna är konsekventa. De vill inte ha rikstrafiken, har de bestämt, och det är därför som någon annan skall sköta upphandlingen.

De tre borgerliga partierna Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet skriver i en gemensam reservation att riksdagen bör uttala att Bromma flygplats skall vara kvar. Beslutet om Bromma flygplats framtid måste bygga på bl.a. två förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda flygplats kunna fylla sin funktion som ett nav i det svenska flygsystemet.

Mot denna bakgrund utreder Luftfartsverket för närvarande på regeringens uppdrag hur behovet av flygkapacitet i Stockholmsregionen skall kunna tillgodoses på längre sikt. Uppdraget skall slutredovisas i början av 1999. Vi kan gott vänta med att ta ställning i den här frågan till dess att vi har fått resultatet av utredningsarbetet, som inom några veckor kommer att lämnas över.

Moderaterna och Centerpartiet vill i sina särskilda yttranden öka statsbidraget till enskilda vägar. Folkpartiet skriver om de enskilda vägarnas betydelse i sitt särskilda yttrande. De enskilda vägarna är viktiga för att hela Sverige skall leva, och inte minst för att näringslivet skall kunna utvecklas i glesbygden.

Minskningen av anslaget till statsbidrag för enskilda vägar, som regeringen nu föreslår för 1999 års budget, är av teknisk karaktär. Jag tycker inte att vi behöver diskutera det. Det viktiga är att vi har lagt fast att 2000, när vi går in i rätt fas igen, återställs anslaget till den nivå som det var från början. Nu rör det sig bara om en teknisk historia under ett övergångsår. Jag instämmer helt i de enskilda yttrandena: Enskilda vägar är viktiga.

Herr talman! Skiljelinjen mellan oss socialdemokrater och de borgerliga partierna går vid synen på statens ansvar. Vi anser att staten har ett ansvar för medborgarna. De borgerliga partierna menar att det är marknaden som skall ta hand om statens uppgifter.

Men marknaden känner inget ansvar för medborgarna. Det enda ansvar som marknaden känner är inför ägarna, investerarna och långivarna. Marknadens enda uppgift är att tjäna pengar. Det får man ha förståelse för. Det är därför den finns. Men ett samhälle utan ansvar för medborgarna blir ett samhälle med många förlorare – ett samhälle utan framtid.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Utskottets ordförande Monica Öhman talar väl och mycket. Det är lätt att instämma i det mesta av det som hon säger. Men jag har två konkreta frågor som jag gärna skulle vilja att Monica Öhman utvecklade något ytterligare.

Först gäller det detta med drift och underhåll. Monica Öhman och jag hade för en tid sedan förmånen att besöka Jämtland och se hur det ser ut i verkligheten. Jag tror att Monica Öhman var ganska skakad av den färd via videofilm som vi fick vara med om där uppe. Jag skulle vilja höra hur Monica Öhman ser på detta med drift- och underhållspengarna.

Från Centerpartiet har vi sagt att vi inte vill ge regeringen fullmakt att disponera 500 miljoner kronor senare för att eventuellt flyttas till andra områden. Vi tycker att dessa pengar skall användas nu just till drift och underhåll, eftersom vi vet att behovet är mycket stort.

Den andra frågan som jag vill ställa till Monica Öhman är: Är det rimligt att riksdag och regering beslutar att snabbtågsanpassa en stor och viktig järnvägslinje för att sedan släppa taget och inte fullfölja kraven på att järnvägen också skall trafikeras med snabbtåg? Jag tänker på stambanan genom södra Norrlands inland. Jag skulle väldigt gärna vilja höra hur Monica Öhman ser på att man satsar upp till 1 miljard på en sådan snabbtågsanpassning och senare riskerar att få en betydligt sämre standard på den trafik som skall gå där.

Anf. 33 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Det är mycket riktigt som Sven Bergström säger, att vi var i Jämtland och fick se en videofilm som gjorde att man nästan blev lite illamående. Jag vet inte om det berodde enbart på gropana eller om det berodde på filmen.

Vi delar denna uppfattning. Precis som jag säger har vi gjort allt som vi har förmått i det ekonomiska läge som landet har befunnit sig i för att öka underhållspengarna. Dessutom fick vi ett löfte i den regionalpolitiska propositionen om att en del underhållsarbete skall tidigareläggas.

Det är lite märkligt att Sven Bergström i ena sekunden talar sig varm för tågtrafiken och tågtrafiksatsningar och i nästa sekund är han beredd att säga att de 500 miljonerna – som regeringen inte får disponera precis hur den vill – redan i dag skall låsas till vägsidan.

Vad händer om järnvägen behöver dessa pengar i mars månad? Det som står i budgeten är att om pengarna behövs på järnvägssidan skall de kunna användas av järnvägen, annars går de till vägarna. Behöver järnvägen pengarna, så kommer ju regeringen tillbaka och redovisar för Sven Bergström och alla andra 348 ledamöter i kammaren hur man har använt pengarna.

Anf. 34 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag ber Monica Öhman att i sitt nästa inlägg också kommentera min andra fråga om snabbtåg på stambanan.

Centerpartiet har helt enkelt gjort bedömningen att vi ser det som angeläget att redan nu väldigt tydligt tala om att vi tycker att behoven är stora på drift- och underhållssidan. Monica Öhman kommer ju från ett län där behovet också är väldigt tydligt. Vi tycker att detta är angeläget, och vill därför anvisa pengarna redan nu.

Skulle det vara så att det kommer att finnas behov på järnvägssidan senare under nästa år eller någon gång i framtiden, får regeringen naturligtvis komma tillbaka till riksdagen och redovisa den situationen då. Man jag och Centerpartiet bedömer behoven inom detta område som så stora att vi vill fatta detta beslut nu.

Sedan är det väldigt viktigt att få ett besked när det gäller stambanan. Det enda löftet från regeringen till den här delen av landet i den regionalpolitiska propositionen i våras var att det t.o.m. skulle ske en tidigareläggning av snabbtågsanpassningen av stambanan. Men nu släpper man taget och säger att det där får väl möjligtvis rikstrafiken handla upp i en framtid.

Jag vill ha ett besked av Monica Öhman nu om att den kommer att trafikeras av samma typ av snabbtåg med samma komfort och samma klass som snabbtågen längs ostkusten. Annars är kommunerna i inlandet – Bollnäs, Ljusdal, Ovanåker, Ockelbo och andra – illa ute och man får en betydligt sämre järnvägsstandard.

Anf. 35 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Det var väl ändå att ta i att säga att det var det enda konkreta vi hade i den regionalpolitiska propositionen. Som jag tidigare sade hade vi faktiskt också med en tidigareläggning av vägunderhållet som ett konkret förslag i propositionen. Men detta kan vi hålla på och diskutera länge.

Stambanan: Jag tycker att vi först skall diskutera vad som är riksdagens roll. Riksdagens roll är ju ändå inte att arbeta med detaljfrågor. En gång i tiden diskuterade man i Sveriges riksdag, har jag lärt mig, enskilda vägar hit och dit och enskilda järnvägssträckningar hit och dit, vilket är fullständigt omöjligt. Vi har helt enkelt inte tillräckliga kunskaper för att kunna gå in i detaljerna. Sedan kan man fråga sig vad vi skall ha våra verk till om vi själva skall ta hand om frågorna. I så fall kan vi sköta alltihop.

Vi har uttalat oss för detta med snabbtåg eller andra tågtyper. Det är ju inte några mjölktag det handlar om, Sven. Jag håller med Sven Bergström så långt att där satsningar görs på banan bör Banverket och operatören – i det här fallet SJ – ha en dialog, så att man nyttjar de satsningar vi gör på banan. Men jag vill absolut inte ha tillbaka detaljfrågorna till riksdagen.

Anf. 36 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! Det har varit intressant att lyssna på Monica Öhman som företrädare för Socialdemokraterna. Hon liknade moderater, kristdemokrater och folkpartister vid tre bröder. Det kan jag i viss mån instämma i, men jag skulle mer vilja likna oss vid tre vise män. Jag skulle önska att visheten på något sätt skulle kunde planteras hos de andra tre – socialdemokrater, miljöpartister och kommunister – som jag mer betraktar som tre trallande och lallande jäntor på villande mo.

Eftersom Monica Öhman säger att vi moderater inte står för en hållbar utveckling, vill jag ställa frågan: Är det en hållbar utveckling att driva en politik som leder till att det ena företaget efter det andra flyttar från landet, att man inte vidtar de investeringar på kommunikationsområdet som gör det möjligt att stanna kvar i Sverige och driva näring? Vi ser sjöfartsnäringens och de svenska åkeriernas problem. Jag skulle gärna vilja ha en kommentar till om det inte är den moderata politiken som står för den hållbara utvecklingen.

En annan intressant fråga som Monica Öhman tog upp var behovet av vissa satsningar trots allt på kommunikationsområdet. Anser Monica Öhman, precis som de andra två trallande jäntorna, att vägnätet är färdigbyggt? Kommer Socialdemokraterna i den kommande budgetpropositionen att gå kommunister och miljöpartister till mötes genom att dra ned på väganlagen så drastiskt som t.ex. Miljöpartiet vill, dvs. med 80 %?

Anf. 37 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Det är klart att så här i juletider kan man ju tala om tre vise män, trallande jäntor och allt vad det är. Jag hade faktiskt i tankarna när jag skrev mitt anförande att jag skulle likna de borgerliga bröderna vid Bockarna Bruse, men det ville jag inte. Ni kan ju ta till er detta med tre vise män och tro att ni är det i stället.

Nu försöker Per-Richard Molén att ta in hela departementets område med utflyttande företag och annat. Jag tycker att det är bra att vi har fått ett näringsdepartement, där de delar som behövs för att vårt näringsliv skall få utvecklas är samlade under en hatt. Men därmed icke sagt att trafikutskottet skall ta över näringsutskottets diskussioner och deras frågor.

När det gäller sjöfarten är det en diskussion som återkommer. På vilket sätt har moderaterna bidragit till att rädda svensk sjöfart? Vad är det ni säger egentligen?

Vi vet att det finns problem på åkerisidan. Därför för vi en dialog med åkerinäringen precis på samma sätt som vi har fört en dialog och diskuterat med sjöfarten.

Sedan vill jag påminna om en sak när det gäller detta att man slår sig för bröstet och säger: Vi moderater har den bästa politiken. Hur var det med avregleringen av flyget? Ni ställde upp på den. I dag håller jag med

om att det inte går att återgå. Men vad säger ni i dag? Jo, i dag säger ni att nu är det så jäkla mycket bekymmer – ursäkta uttrycket – så nu får staten lov att börja upphandla. Är det så vi skall ha det i framtiden med moderat politik?

Prot. 1998/99:34
11 december

Kommunikationer

Anf. 38 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik:

Herr talman! Det har tyvärr blivit på det sättet att Socialdemokraterna i regeringsställning hela tiden bedriver en politik där de alltid kommer ett eller ett par steg efter i utvecklingen. Man har egentligen ingen framåt-syftande politik.

Ett, tu, tre upptäcker man att sjöfartsnäringen har stora problem. Detta borde man ha kunnat inse för rätt många år sedan.

Här kommer ett, tu, tre åkerinäringen och säger att man inte har någon möjlighet att konkurrera med de utländska åkerierna beroende på en lång rad faktorer, som jag utvecklade i mitt inledningsanförande.

Även här kommer Socialdemokraterna i efterhand. Frågan är om det kanske är rätt bra med lite grann av Bockarna Bruse, som på något sätt kan köra Socialdemokraterna och de andra två lite före sig i förhoppning om att de skall kunna öppna dörren lite grann på glänt för att se vad framtiden ändock innebär.

Jag måste säga att det är en otrolig besvikelse att vi i denna debatt inte har möjlighet att delta i en diskussion med den s.k. superministern Björn Rosengren. Det visar ändock att det intresse han uppenbarligen har för de trafikpolitiska frågorna är relativt marginellt i förhållande till någonting annat som han kanske sysslar med.

Anf. 39 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Per-Richard Molén är bekymrad över näringslivet, utflyttande företag, nedläggningar etc. Det är inte min sak att försvara ministern, men jag råkar känna till att ministern i dag är uppe i Porjus, för vi har nämligen problem även på vattenfallsområdet, som kanske är bekant. Sedan får ni tycka vad ni vill om detta och om prioriteringarna. Men så är fallet.

Det är klart att man kan säga att Socialdemokraterna liksom kommer på efterkälken i alla lägen och att vi kommer när problemet redan har uppstått. Men jag håller inte med om den beskrivningen. Jag vill nog säga att det är så att Socialdemokraterna försöker ta ansvar för saker och ting. Det som gäller sjöfarten har vi diskuterat länge. Går man den enkla vägen, som Moderaterna vill, är det ju ett öppet register. Det är sämre arbetsrätt. Det är en sämre situation med möjlighet för utländsk arbetskraft på ett annat sätt osv. Det är det ni är ute efter. Det är den enkla vägen. För oss är den svåra vägen att kunna bevara en svensk handelsflotta. Men vi kanske inte skall diskutera den delen mer, för då förtar vi Tom Heymans och Claes-Göran Brandins duell här så småningom.

Avslutningsvis vill jag beträffande åkerinäringen säga att där har vi inte heller kommit för sent. Vi har tidigt börjat föra en dialog med åkerinäringen, och jag hoppas att man hittar lösningar.

Anf. 40 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag måste inledningsvis säga att jag helt delar den uppfattning angående statliga företag som Monica Öhman gav uttryck för.

Detsamma gäller den kritik hon riktade mot de moderata förslagen när det gäller utförsäljningar och bolagiseringar.

Men jag begärde replik angående detta med hållbar utveckling. Inledningsvis var jag fullständigt överens med vad Monica Öhman sade. Men sedan kritiserade hon Miljöpartiet och oss i Vänsterpartiet för att inte ta hänsyn till sociala och ekonomiska aspekter av hållbar utveckling.

Då måste jag erinra om att begreppet hållbar utveckling uppstod i samband med Brundtlandkommissionens rapport om tillståndet för vår miljö. Den kom ut 1987. På FN-konferensen i Rio 1992 var begreppet hållbar utveckling det övergripande och samlande. Det var också honnörsordet i den Agenda 21 som antogs och som har fått spridning över hela världen.

Begreppet hållbar utveckling syftar på att man vill ändra på de betingelser i miljön som gör att framtiden inte är möjlig för kommande generationer. Det handlar om de ökade utsläppen av växthusgaser, det handlar om försurande utsläpp, det handlar om ozon och en mängd andra substanser.

Att då prata om hållbar utveckling och samtidigt underlätta för ökad väg- och flygtrafik är inte möjligt. Ökad väg- och flygtrafik leder till mer avgaser, och framtiden blir ännu svårare att klara på ett rimligt sätt. Så jag undrar hur Monica Öhman ser på det här. Vad är definitionen på hållbar utveckling i hennes värld?

Anf. 41 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Vi kan naturligtvis föra en väldigt lång diskussion om det här med hållbar utveckling. Men jag sade också att skall man få en hållbar utveckling måste man ha ekonomisk tillväxt. Man måste liksom ha någonting att växa med.

Det jag tycker att ni säger i det här betänkandet är: Stopp, stopp! Inget mer på vägen, inget mer i luften. Det är klart. Där skall vi i stället försöka att krympa. Vi skall föra ut på järnvägen, vi skall föra ut på sjön. Jag kan hålla med om, och det har vi jobbat för också, att vi framför allt i fråga om de långväga transporterna i större omfattning skall försöka hitta lösningarna att få ut det här på järnvägen och sjön.

Men om man tittar på detta långa land – som Sverige ju är – och dessutom ser på hur glest befolkat det är, så måste man i den här diskussionen också väga in den regionala balansen. Gör vi inte det utan tror att vi bara kan fixa saker och ting med att säga inte mer i luften och inte mer på väg, då håller det inte.

Det var därför jag också sade i mitt anförande att det kommer att ta tid. Men för den sakens skull skall vi inte avskräckas. Vi måste ta det första stegen för att nå det här.

Anf. 42 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Ser man tillbaka på den gångna tioårsperiodens stora investeringar när det gäller infrastruktur så har merparten varit vägsatsningar i södra Sverige. Det handlar om delar av Dennisprojektet, det handlar om Öresundsbron osv. Detta förstärker den regionala obalansen i stället för tvärtom. Vänsterpartiet har motsatt sig dessa projekt. Vi hade hellre använt pengarna till ökat underhåll av de väg- och järnvägssystem som vi redan har.

Givetvis måste man ha råd till hållbar utveckling. Men det är faktiskt ännu dyrare att ha en ohållbar utveckling, för de här katastroferna i naturen kommer efter oss hela tiden. Det är faktiskt ekonomiskt klokare att förebygga dem än att låta dem ske och sedan försöka reparera skadorna så gott det går.

Men vi skall förenas om det vi är överens om. När det gäller sjö- och järnvägstransporter har vi mycket gemensamt. De frågorna skall vi fortsätta att samarbeta om.

Anf. 43 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Visst har det varit väldigt mycket motorvägsbyggande i framför allt de södra delarna av Sverige. Jag kommer ju från en landsända där vi inte har så förfärligt mycket motorvägar, men å andra sidan behöver vi det inte heller.

Vi har från socialdemokratiskt håll efter regeringstillträdet 1994 haft en väldig diskussion om det här. Vi har då sagt att de här s.k. stråken, som var så populära ett tag, kan vi inte bygga för byggandets egen skull. Vägars bredd och vägars utseende måste avgöras utifrån trafikintensiteten. Vi har också styrt en hel del pengar till trafiksäkerhet. Det tycker jag att vi måste fortsätta med.

Sedan är prioritet nr 1 för oss också underhållssidan. Det är det absolut största bekymret.

Anf. 44 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker att trafikutskottets ordförande började mycket finstämt med att säga att trafikpolitiken måste utgå från människors behov – ekonomiskt, socialt, kulturellt, ekologiskt. Det skulle vara en hållbar utveckling, och ekonomisk tillväxt skulle främjas. Det var ju ett liberalt budskap som jag nickade instämmande till. Men för att återfinna balansen för Monica Öhmans egen del avslutade hon ju sitt inlägg med en opreciserad attack på det hon kallar för ”marknaden”.

Min fråga blir: Vad har regeringen och Socialdemokraterna valt för spår här när man talar om ekonomisk tillväxt? Kommer man att ge ett marknadsekonomiskt utrymme? Marknadsekonomi är ju inte detsamma som rovdrift och okontrollerad verksamhet. Utifrån liberala utgångspunkter skall det vara en socialt styrd marknadsekonomi där statsmakten sätter ramarna och där det ges stor frihet och stort rörelseutrymme – men också en flexibilitet. Det kan vara intressant att få en synpunkt på det.

Sedan sade också Monica Öhman apropå de många synpunkterna att hon skall sy ihop det här. Då kan man möjligen säga att det naturligtvis finns revor i den julduk hon har broderat här. Framför allt framträder också ett annat mönster, oklart vilket. Det hon attackerar är ju mycket av det man historiskt faktiskt har varit med om.

Socialdemokraterna har ju länge försvarat monopolet. Det gäller flygtrafiken norröver, som Monica Öhman väl känner till. Detta gjorde ju att linjer lades ned, t.ex. Vaasa–Sundsvall och Östersund–Trondheim, för att det var stelbenta regler där man förbjöd inhemsk trafik i en sådan tvärlinje. Också i övrigt har man motverkat konkurrens.

Man kan också t.ex. ta de överbud som Monica Öhman och Socialdemokraterna hade under sin oppositionstid med dessa våldsamma satsningar som man nu gladeligen har glömt och som man försöker att hålla

tillbaka så långt det kan gå. Bl.a. blir man påmind om att de regionalpolitiska löftena och satsningarna nu lyckligen är glömda.

Därför blir det väldigt mycket ryckighet. Monica Öhman sade tre gånger i sitt anförande att det nu har lagts fast en politik på trafikområdet som regeringen har pekat ut. Då får man säga att det är mycket osäkert, för det är ju en dagsländerpolitik i många delar. Man kommer in med nya bud och påbud. Vi som lyssnade på gårdagens debatt blev ju varse hur lite det är som ligger fast och hur ekonomiskt hållningslös man kan vara på tunga politiska områden. Det skulle vara nyttigt om utskottets ordförande kunde göra ett klarläggande. Framför allt: Hur ställer man sig till marknadsekonomisk utveckling som ett led i en trafikpolitisk satsning?

Anf. 45 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Glada överbud i oppositionstid ... Ja, Elver Jonsson nickar. Hur såg verkligheten ut när vi tillträdde 1994?

Då hade faktiskt den borgerliga regeringen påbörjat arbetet med bl.a. stråken, motorvägssatsningarna. Men hur såg Sveriges ekonomi ut? Vilka möjligheter fanns det att satsa ytterligare miljarder på vägar och järnvägar när Sverige hade förblött, då det bara var skulder, när vi bara hade bekymmer att ta hand om barn och gamla och att försöka få kronorna att räcka till vård och omsorg? Det är svaret, Elver Jonsson. Glöm inte att det faktiskt var under den borgerliga tiden som man spelade bort pengarna.

Jag vill kommentera det som har sagts om Socialdemokraterna och monopol. Jag vill gå tillbaka till det som jag sade i mitt inledningsanförande. Varför har vi värnat om att staten skulle vara ägaren och se till detta? Jo, för att kunna erbjuda människorna i Vilhelmina, i Stockholm och i Västervik osv. ungefär samma sak. Den s.k. marknaden tar, med all rätt naturligtvis, hand om det som är mest lukrativt där det finns kunder. Därför anser jag att staten måste ha ett större ansvar. Staten måste värna om alla människor.

Anf. 46 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med om att staten måste ha om inte ett större så ett mycket stort ansvar för hur marknaden fungerar. Men det är inte detsamma som att man lägger sig i mer av detaljreglering eller hyllar monopolen, som Socialdemokraterna historiskt ändå har gjort. Jag pekade på ett enda exempel som visar hur man kör omkull verksamheter. När Monica Öhman nu talar om Norrlands inland, tycker jag att det var viktigt att påminna om vad som hände också i ett sådant bottniskt perspektiv eller Kvarkenperspektiv.

Än en gång, kanske för hundrade gången i denna kammare sedan 1994, bortförklarar Monica Öhman alla överbud från sommaren 1994 genom att säga att man övertog något som man inte visste något om. Den verklighet som var i september 1994 var inte mycket annorlunda än i juni samma år. Men kom ändå ihåg, Monica Öhman, som kanske skulle vara lite ödmjuk, att under den period då vi hade en annan regering ställde Socialdemokraterna inte upp på något besparingsförslag trots att det krävdes.

Det intressanta är ju att den ram som Socialdemokraterna numera tänker sig ligger väldigt mycket närmare vad den borgerliga regeringen

hade som tioårsram än vad Socialdemokraterna hade i sina luftiga vallöften från oppositionstiden. Därför är det viktigt att ändå påminna om det.

Konkurrens är viktigt utifrån liberala utgångspunkter men framför allt för att man skall få ett fungerande samhälle. Men det är inte detsamma som att man skall få agera hållningslöst. Därför får vi naturligtvis också ta hänsyn till rådande förhållanden. Men jag efterlyser fortfarande en rakare och fastare linje i regeringens handlande. I fråga om detta tror jag att det finns väldigt mycket mer att både säga och göra.

Anf. 47 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Historieskrivningen är en sak, Elver Jonsson. Men den stämmer ju inte riktigt. Vi hade inte sett bokslutet våren 1994. Det såg vi på hösten 1994. Och då såg det värre ut än vad vi hade förväntat oss.

Beträffande statliga monopol och detaljstyrningar som Elver Jonsson drar upp, försökte jag förklara att skillnaden mellan oss och er är att för oss är dessa olika alternativ, om det skall vara en avreglering eller om delar av en verksamhet skall avregleras, ett medel att nå detta. För er är det den ideologiska delen. Ni vill avreglera därför att ni inte anser att staten skall ägna sig åt detta.

Avslutningsvis, Elver Jonsson, går det ju an att anklaga oss för att inte satsa tillräckligt mycket pengar på vägar. Läs i er egen motion vad ni vill dra in för 1999 och förklara sedan hur ni skall få denna matematik att gå ihop.

Anf. 48 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Detta är den försiktige mellanbrodern som begär replik på anförandet från ordföranden i trafikutskottet. Jag hade i och för sig önskat att vi hade haft ytterligare en broder i denna familj, nämligen Centerpartiet. Men den brodern vandrar ju lite fram och tillbaka mellan familjerna. Det är väl närmast att likna vid att det just nu är delad vårdnad.

Herr talman! Jag vill hävda att avreglering, konkurrensutsättning och privatisering, som Monica Öhman nämnde, för oss kristdemokrater är medel inte mål, vilket Monica Öhman felaktigt hävdade.

Jag vill ställa en fråga till Monica Öhman. Att hushålla med skattepengar, är det bra eller dåligt? Ökad konkurrens stimulerar till bättre service och effektivare trafikjänster. Håller Socialdemokraterna med om detta?

Enligt min mening är politikens uppgift att göra det lite lättare för människor att leva. Och det är detta som man använder dessa medel till. Det skall bli bättre service. Man skall som medborgare känna sig bättre behandlad, och man skall få bättre service.

Jag trodde att socialismens mål innebar statligt ägande, men jag kan ha missuppfattat detta. Jag hoppas att Monica Öhman klarar ut dessa saker för mig.

Anf. 49 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Denna familj förändrar sig allteftersom debatten fortsätter. Men nu tycker jag att vi slutar att tala om dessa bröder.

Jag måste säga till Johnny Gylling beträffande att hushålla med skattemedel att det som vi har sysslat med under fyra års tid för att få

näsan över vattenytan i detta land har nog varit att hushålla med skatte-medel. Men faran är inte över. Vi kommer fortsättningsvis att få göra det också. Och dessutom anser jag att alla vi här i kammaren har en skyldighet gentemot de människor som har bestämt att vi skall företräda dem att hushålla med de gemensamma resurserna och att göra det bästa möjliga av det.

Det kan väl hända att man inte skall tolka Kristdemokraterna på det sättet att de inte skiljer ut sig. Men varför slår de då ihop sig med Moderaterna och tycker att detta är så bra? Jag räknade upp Arlanda och Landvetter. Jag måste säga att jag känner oro. Vad händer med mig som norrbottning och som varje vecka flyger till Arlanda om Arlanda har en privat ägare? Vad blir kostnaderna då? Det sägs också att Posten på sikt skall privatiseras. Det är ju i detta sällskap som ni är. Bryt er ur och säg att ni inte ställer upp på detta.

Anf. 50 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! När det gäller den sista frågan är det faktiskt så att vi inte har ställt upp på att sälja ut dessa stora flygplatser. Om Monica Öhman hade följt med i utskottet, i våra reservationer och i våra yrkanden hade hon vetat det.

Jag har två ytterligare frågor som jag skulle vilja ställa till Monica Öhman om järnvägar. I början av sitt anförande läste trafikutskottets ordförande ur de transportpolitiska delmålen, och de ställer vi naturligtvis upp på. I delmål fem sägs att transportpolitiken skall leda till en positiv regional utveckling. Då vill jag fråga om Inlandsbanan. Varför ställer inte Socialdemokraterna upp på att utreda en överföring av den södra bandelen, mellan Kristinehamn och Mora? Varför vill ni inte ha någon skrivning om detta i utskottsbetänkandet?

Det finns en annan järnväg också som ligger mig personligen mycket varmt om hjärtat, nämligen Blekinge kustbana, som omnämns i trafikutskottets betänkande. Jag har skrivit en motion om elektrifiering av denna bana. Den motionen behandlas inte i dag utan förhoppningsvis nästa år. Men i utskottets betänkande står det att en utredning pågår om denna elektrifiering. Det vore mycket intressant att få veta lite mer om denna utredning och när ordföranden tror att detta kan vara färdigt, eftersom det är en viktig satsning.

Anf. 51 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Först till det sista, om man säger så!

Det var det här jag kände skulle bli lite besvärande, att vi i dag har att diskutera och ta ställning till budgetbilagan, vår del av budgeten, samtidigt som vi har fått en regeringsskrivelse som handlar om satsningarna på väg och järnväg som är ett resultat av vårt beslut i fjol. Jag väddar till Gylling: Får vi ta saker och ting i rätt ordning, för annars blandar vi ihop det här fullständigt!

Så till regional tillväxt. Naturligtvis är jag som norrbottning inte beredd att säga att alla satsningar skall ske i storstadsregionerna eller i dess närhet där vi har befolkningskoncentrationerna. Jag vill att hela Sverige skall kunna leva. Och för att Sverige skall göra det så måste vi klara av även de regionala delarna, och de måste vara en del av hur vi ser på

transportpolitiken. Även de delar av landet som är glest befolkade måste ha sin beskärda del.

Inlandsbanan har varit en lång följetong. Redan innan jag kom till trafikskottet var den här frågan uppe på bordet flera gånger. Jag skulle vilja säga så här: Låt Inlandsbanan få lite lugn och ro! Nu har man utrett detta flera varv, och man har möjligheten att utveckla saker och ting. Sedan får vi se vad som händer. IBAB har gjort ett gott jobb, och jag vill att de skall få fortsätta med det.

Anf. 52 STURE ARNESSON (v):

Herr talman! Ja, apropå trallande jäntor ... Jag är från Värmland, så det kanske passar bra och är positivt.

Riksdagen har våren 1998 beslutat om övergripande mål för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Vi har hört talas om fem delmål: ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling.

I den budgetproposition som vi skall ta ställning till föreslår regeringen att arbetet med säkerhet och miljö skall prioriteras, och det tycker vi i Vänsterpartiet är väldigt positivt.

Jag skall prata lite om järnväg. Vad gäller SJ sägs att en anpassning till rådande efterfrågan skall ske och att det ekonomiska resultatet måste förbättras. Det har skett väldigt stora investeringar i infrastrukturen när det gäller järnväg de senaste åren, och det tycker vi är väldigt bra. Svealandsbanan och Mälardalsbanan är exempel på mycket lyckade satsningar. Vägledande när det gäller utbyggnaden av vägar och järnvägar är samhällsekonomi. Man väger in faktorer som miljö, säkerhet och andra saker. Men när det gäller SJ:s verksamhet, då upphör kravet på samhällsekonomi att gälla. Här finns ett trafikpolitiskt beslut från 1988 som jag menar har överlevt sig självt. Det innebär att SJ skall drivas helt och hållet på företagsekonomiska grunder. Jag skall visa med några exempel hur snett det här kan slå.

Karl-Erik Strand, SJ:s avgående persontrafikchef, uttalade sig för några veckor sedan i SJ-nytt apropå reslustrabatten till studerande och pensionärer. Den där rabatten tycker jag är någonting fruktansvärt egentligen. Ni vet kanske vad den innebär. Pensionärerna får åka billigare om de köper biljett med den här rabatten, men de får ingen sittplats i tågen. Det är ett företagsekonomiskt budskap.

Nåväl, vad säger då Karl-Erik Strand i SJ-nytt?

”Det är viktigt att tillägga att alla våra åtgärder på prissidan syftar till att förstärka vår lönsamhet. Det innebär att maximera intäkten per tåg. Vi jagar inte volym i sig utan ekonomiskt resultat på sista raden i resultaträkningen.”

Vad kan då detta leda till? Ja, jag tar ett exempel. Ordinarie pris för att resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg tur och retur är för en person 1 790 kr. För en familj med två vuxna, ett barn över och ett barn under 15 år är ordinarie pris, Monica Öhman, 4 830 kr. Socialdemokraterna glömmer helt bort vanligt folks behov, även när det gäller trafik. Är detta en detaljfråga, Monica Öhman?

Jag upprepar att i budgetpropositionen vill regeringen prioritera säkerhet och miljö. Det är för mig uppenbart att 1988 års trafikpolitiska

beslut och det tillägg i rätt riktning som kom efter Kommunikationskommitténs utredning inte räcker till.

För den normala barnfamiljen ovan innebär det att de får åka bil eller buss. Det behöver väl inte sägas att tåget är det miljövänligaste och säkraste trafikslaget vi har. Jag tycker, med tanke på denna årstid som vi ju har ganska länge på året, att det är cyniskt mot den här familjen att de ska tvingas ut på vägarna om de inte vill. Vill de åka bil får de naturligtvis det, men tåg är uteslutet.

Det måste till en hårdare styrning av transportsektorn om vi skall nå miljömålen. Det snäva företagsekonomiska perspektivet måste ersättas av en samhällsekonomisk helhetssyn kring en miljövänlig och regionalt klok trafikpolitik där vi fokuserar på trafiksäkerhet. Omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle när vi inte genom att låta marknadskrafterna råda. Kollektivtrafiken i hela landet inklusive glesbygden måste byggas ut.

Vi menar att det måste till ett nytt trafikpolitiskt beslut som styrs av faktorerna säkerhet och miljö. Vi återkommer i vår med ett förslag om ett prisstöd till SJ, så att vanligt folk skall kunna åka tåg i väntan på att vårt förslag till ett nytt trafikpolitiskt beslut kan bli verklighet.

Som avslutning vill jag göra några kommentarer till de järnvägsprojekt som här har nämnts. Vi tycker i likhet med Sven Bergström att vi skall åka snabbtåg på Norra stambanan. Det är självklart när banan rustas för det. Begriper inte SJ-folket det skall vi tala om det för dem. Vi skall ha tre spår i Stockholm. Vad gäller Inlandsbanan är vi beredda att ställa upp på den motion som föreligger, om det inte vore för att den kostar 9 miljoner. Vi är positiva till det som står i den här motionen, och vi återkommer till den, men vi har inte kunnat finansiera det här.

Slutligen vill jag ta upp frågan om Hallandsåsen. Den här tunneln är viktig för att fler gods- och persontransporter skall äga rum. Förutsättningen är förstås att miljön för de närboende inte skadas ytterligare. För att minska de här kostnaderna tycker jag kanske att man kan börja diskutera att göra ett enkelspår genom åsen. Det blir antagligen billigare.

Därmed yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 20.

Anf. 53 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Det var intressant att höra Sture Arnesson säga att Vänsterpartiet ställer upp på de tankar om Inlandsbanan som vi har i vår motion. Det finns också flera partier som har motionerat om Inlandsbanan.

Men sedan säger Sture Arnesson att vi inte har kunnat finansiera dessa 9 miljoner kronor extra. Då tror jag att Sture Arnesson inte har läst på detta ordentligt. Vi föreslår att man säger till Banverket att 9 miljoner kronor till skall gå till Inlandsbanan på grund av ökade godstransporter. Detta får tas inom den ram som finns på över 6 miljarder. Man får omfördela 9 miljoner kronor till Inlandsbanan.

I motionen begär vi att det skall utredas om man kan låta Inlandsbanan AB ta över sträckningen mellan bl.a. Kristinehamn och Mora. Det är denna utredning som vi vill få i gång. Med risk för att bli tjugitig vill jag återigen fråga Sture Arnesson om Vänsterpartiet ställer upp på detta.

Anf. 54 STURE ARNESSON (v) replik:

Herr talman! Vi har inte velat finansiera detta nu, men vi vill titta på möjligheterna att göra det, och det kanske redan i vårpropositionen.

Det är en mycket stor investering som skulle behövas i den södra delen. Man kan knappast använda det spår som ligger. Broar och mycket annat är borta. Det är alltså en ganska stor investering, men vi ber att få återkomma om detta.

Anf. 55 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jag skall vara väldigt kort eftersom tiden rinner i väg. Vi har precis avslutat ett stort utredningsarbete när det gäller transportpolitiken. KOMKOM jobbade i flera år, och vi har nu fattat beslut.

Jag tror att det är olyckligt för verksamheterna om vi ständigt och jämt håller på och utreder. På något sätt är det med utredningsarbetet som vi lägger fast spelreglerna – vad är det statsmakterna egentligen vill? Vi må avvakta ännu ett tag innan vi börjar att prata om ytterligare utredningar på den här området.

Sedan vill jag påminna om det jag sade i ett tidigare inlägg. Det är inte riksdagens roll att sitta med detaljerna. Det är riksdagens roll att fatta de övergripande besluten om målsättningar och viss mån pengar. Man kan säga att detta med infrastrukturen är vår *business*. I det senaste stora transportpolitiska beslutet har vi faktiskt försökt att hjälpa till när det gäller järnvägstrafiken genom de sänkta banavgifterna. Det har ju inte varit populärt i alla läger. Men det beslutet är ändå fattat av oss. Jag tror att det vore olyckligt att ytterligare gå in och detaljstyra.

Anf. 56 STURE ARNESSON (v) replik:

Herr talman! Det är ett steg i rätt riktning, och det nämnde jag också i mitt anförande. Men samtidigt noterar jag att Monica Öhman inte är beredd att titta på t.ex. den här barnfamiljens situation och titta på de svagare gruppernas möjligheter att åka med SJ. Jag tycker att det är lite konstigt av en socialdemokratisk företrädare.

Anf. 57 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jag tycker att vi kan hitta väldigt goda skäl hos många människor i detta land att få stöd till både det ena och det andra. Om vi öppnar möjligheten för ett sådant här stöd, har vi säkert nästa som står och bankar på porten. Det klarar vi helt enkelt inte av.

Jag tycker att operatörerna skall fundera över hur de skall behålla den här barnfamiljen som kund hos sig. Hur skall man kunna erbjuda järnvägen som ett gott resealternativ för familjen? Det kan inte vara vår sak att gå in och subventionera det.

Anf. 58 STURE ARNESSON (v) replik:

Herr talman! Problemet är ju att operatören inte satsar på barnfamiljerna. Operatören satsar på affärsresande och andra. Vi är svenska folkets valda ombud. Jag tycker faktiskt att vi skall tänka lite grann på hela befolkningen.

Anf. 59 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Det var ett intressant replikskifte vi hade här nyss. Både Monica Öhman och Karin Svensson Smith gav uttryck för en syn på statligt ägande som närmast förde mina tankar till Krister Wickman och hans aktiva näringspolitik som skulle bedrivas genom Statsföretag AB. Man hade ju hoppats att det var historia vid det här laget. Om det inte är historia utan det fortfarande är en socialdemokratisk uppfattning står vi nog väldigt långt ifrån varandra.

Men det var inte det jag skulle ägna mig åt, utan det var sjöfartsfrågorna, herr talman.

För någon tid sedan varslade Volvo 2 600 anställda, däribland drygt 500 personer på grävmaskinsfabriken i Eslöv. Den avvecklas helt, och tillverkningen av grävmaskiner flyttas i stället till Korea.

Det borde vara uppenbart för envar att svensk verkstadsindustri har precis lika hård konkurrens från lågkostnadsländer som någonsin rederierna. Det är en illusion att tro att vi i Sverige kan kompensera vårt höga kostnadsläge, som till stor del är skattedrivet, genom kontanta driftssubventioner till företagen.

Naturligtvis är det så att kalkylen för grävmaskinsfabriken i Eslöv skulle vara helt annorlunda om Volvo, och inte kommunen, fick uppbära personalens skatter på det sätt som rederierna får. Eller ser Claes-Göran Brandin någon avgörande skillnad mellan just rederier, som nu får statligt stöd, och andra företag som inte får statligt stöd, t.ex. verkstäder eller åkerier? Jag gör det inte.

Det var också med en mycket märklig motivering som regeringen valde att utöka den nuvarande kontantstödsmodellen i stället för att acceptera den nettometod som både redare och fackföreningar kommit överens om och som dessutom tidigare var framförhandlad med regeringen, dvs. Kommunikationsdepartementet. Man skyllde på pensionsuppgörelsen, men frågan var aldrig diskuterad i pensionsförhandlingarna. Att göra ett undantag i pensionsbestämmelserna för utländska sjömän borde vara tekniskt mycket enkelt och dessutom föga kontroversiellt. Men nu skapar man verkligen problem i stället.

En utländsk sjöman som nu arbetar i ett svenskt rederi betalar hela skatten, alla sociala avgifter och han kommer att betala hela pensionsavgiften inklusive de 2,5 % som han själv förutsätts bestämma förvaltningsformen för. För att klara administrationen av detta måste han införas i den svenska folkbokföringen, tilldelas personnummer och skattekonto. När han har betalat sina skatter och avgifter hela året berövas han ändå sin pensionsrätt. Hans inbetalade avgifter lämnar staten i stället tillbaka till rederiet. Hur kan Claes-Göran Brandin försvara en sådan märklig ordning?

Moderata samlingspartiet har hela tiden varit motståndare till denna typ av driftssubventioner. De skapar felaktiga företagsstrukturer och de motverkar en sund utveckling. Problemet för de svenska rederierna är den svaga lönsamheten alldeles oavsett stöd. Ingen seriös kapitalförvaltare kommer att vilja investera i en näring som är så beroende av politiskt godtycke som rederibranschen nu är. Den svenskflaggade handelsflottan kommer att försvinna, på samma sätt som den amerikanska redan har gjort, inte trots stödet utan tack vare det.

Herr talman! Betänkandet behandlar också verksamheten i Sjöfartsverket. Det är Moderata samlingspartiets uppfattning att det skall råda konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen. Så är i dag inte fallet. Sjöfartsverket har fått kostnadsansvar för en mängd uppgifter som inte åvilar de andra trafikverken på motsvarande sätt och som därför ensidigt drabbar sjöfarten.

Så är t.ex. räddningstjänst och kultur huvudsakligen kommunala uppgifter i samhället, men för sjöfarten åläggs dessa uppgifter Sjöfartsverket. Isbrytning, som närmast är att betrakta som en regionalpolitisk fråga, är också en dryg kostnad för verket som sjöfarten förutsätts betala. Sjömåttning bedrivs i en omfattning som är mycket större än vad som bara motiveras av sjöfartens behov, men den skall ändå betalas med sjöfartsavgifterna. Detta skapar höga kostnader för Sjöfartsverket och därmed också höga avgifter för anlop av svenska hamnar.

Till detta skall läggas den indragning av Sjöfartsverkets ackumulerade överskott, en modern form av reduktion, kan man säga, som regeringen nu gör helt utan motivering. Verket förutsätts i stället täcka sina framtida investeringar med lån i Riksgälden.

Det finns därför en berättigad kritik från branschen av de höga sjöfartsavgifterna. Svenska hamnar konkurrerar inte bara med varandra, de konkurrerar också med hamnar i våra grannländer. Man behöver bara gå över Kattegatt så får man en helt annan kostnadsbild. Om vi skall bibehålla transocean sjöfart i Sverige så får de svenska kostnaderna inte vara väsentligt högre än de nivåer som gäller i Danmark och på kontinenten. I dag är skillnaden alltför stor och det är vår uppfattning att en total översyn av sjöfartens kostnadsansvar i Sverige måste göras. Den översynen borde ha gjorts av Kommunikationskommittén, men så blev dessvärre inte fallet.

I det här sammanhanget är det naturligt att också nämna något om det s.k. hamn- och stuverimonopolet. Att monopolen är skadligt håller de flesta med om – i varje fall rent principiellt. Men motargumentet brukar vara att det här är en facklig fråga som inte kan påverkas politiskt. Detta är bara delvis sant. Monopolet vilar på ILO-konvention nr 137, som nu gäller i ytterligare åtta år innan den kan sägas upp, men också på hamnförordningen och lagen om allmän hamn från 1983.

Den svenska ILO-kommittén har visserligen uttalat att den svenska tolkningen av konventionen är orimlig, men i praktiken har detta uttalande inte lett till några förändringar i hamnarna. Europeiska unionen har konstaterat att hamnmonopol av svensk modell inte är förenligt med Romfördraget. Det har skett i samband med en dom mot hamnen i Genua. Även i Sverige borde vi nu anpassa vårt regelverk i överensstämmelse med Romfördraget. ILO-konventionen kan vi för dagen inte göra mycket åt. Däremot kan vi ändra hamnförordningen, och den svenska ILO-kommitténs uttalande borde också på något sätt få påverka utvecklingen så att detta stuverimonopol upphör.

Låt mig också säga några ord om Gotlandstrafiken. Det är inte så att Moderata samlingspartiet vill ha försämringar av trafiken till Gotland, och jag är heller inte den ideologiskt förblindade gotlandsmotståndare som bl.a. Gotlands Folkblad gärna framhåller. Men vi tror inte att dagens trafikupplägg gynnar Gotland.

Det är troligen så att passagerartrafik vintertid till Gotland inte kan upprätthållas utan statligt stöd. Därtill är underlaget för litet. Men Moderata samlingspartiet har aldrig hävdad att Gotland skall lämnas utan trafikförsörjning. Däremot anser vi att stödet skall ges under de tider då det behövs, inte fördelas jämnt över året. Och framför allt skall konstruktionen inte vara den nuvarande, dvs. att en statlig myndighet bestämmer både tonnage, tidtabell och priser. Då har rederiet små möjligheter att påverka sina inkomster och då saknas incitament att bedriva en effektiv trafik. I stället blir följderna, som nu har skett, att man plötsligt begär 15 miljoner extra för ytterligare en båt under sommaren.

Herr talman! M/S Gute blir nu, så vitt jag kan se, den enda färjan i hela Östersjön som kommer att drivas med statliga subventioner under högsäsong.

I anslutning till detta några ord om Gotlandstillägget och högprisregleringen. Det har tidigare behandlats här i kammaren många gånger och varje gång återkommer regeringen med samma beslutsvånda: Nästa år kanske, men just i år kan vi inte göra någon förändring. Det är unikt och stötande att tre företag i praktiken tilldelas beskattningsrätt och därmed också ensamrätt på de här transporterna. Det är en rest från den gamla regleringstiden, en tid som är passerad i resten av transportvärlden.

De företag som här värnar sina privilegier bedriver omfattande trafik med alla andra färjelinjer utan att där hävda behov av specialbestämmelser för att klara fiktiva merkostnader. Men när det gäller Gotland hävdar man den klassiska inställningen att oligopolet är en förutsättning för att trafiken kan bedrivas, och man vill inte ens ha nolltaxa på färjan om det skulle leda till fri konkurrens.

Jag tror att det är viktigt för trafikförsörjningen på Gotland att detta oligopol upphör. Vi har hört motsvarande argumentation tidigare inför varje avreglering på trafiksektorn, det må ha gällt slopandet av åkeritillstånden, turistbussregleringarna, taximonopolet, lokaltrafikillstånden, Televerket, Posten och SJ:s trafikmonopol. Det har alltid varit samma protester. Men när besluten väl har genomförts har effekterna för samhället blivit genomgående positiva. Det finns ingen anledning att tro att inte samma förhållanden gäller för Gotland.

För tids vinnande, herr talman, yrkar jag inte bifall till reservationerna, utan nöjer mig med att instämma i Per-Richard Moléns tidigare yrkande.

Anf. 60 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Det är ett principiellt resonemang man kan ha om statliga företag. Den avreglering som har skett i Sverige har varit exempelös. Den har inneburit, på t.ex. Postens område, att vi har fått in operatörer som plockar ut de mest lönsamma delarna av Postens verksamhet så att man med statliga skattemedel måste hjälpa Posten att upprätthålla det samhällsansvar Posten är ålagd.

På område efter område är förhållandena likartade. Det innebär att man i det här sammanhanget inte kan kombinera marknadsekonomi på alla områden med ett samhällsansvar. Man måste bestämma vilket det är som skall gälla. Det kan inte vara så att vi skall låta privata företag göra vinst på de delar av verksamheten som vi sedan måste subventionera i andra änden.

Gotland är ett bra exempel på det här. Det är väldigt dyrt att flyga till och från Gotland. Jag tror inte att Tom Heyman själv skulle kunna acceptera att bo under sådana omständigheter, att enbart ha tillgång till bra båttrafik sommartid. Jag förstår om gotlänningarna behöver kunna förflytta sig. Kan inte marknadsekonomi klara det tycker jag nog att vi har ett samhällsekonomiskt ansvar även för deras kommunikationer.

När det gäller sjöfarten hade vi kanske föredragit den nettomodell som parterna hade kommit överens om i första hand. Nu var överenskommelsen bättre än att beslutet hade blivit så som regeringen hade föreslagit. Men här undrar man vad som egentligen är fel.

När det gäller rederierna har verksamheten i hamnarna, vad jag har förstått av Sjöfartsverkets redovisning, ökat väsentligt mer än förväntat. Man trodde att det skulle öka med 2 %. I stället har det ökat med mellan 5 och 6 % det gångna året. De studier vi gjorde i Kommunikationskommittén tydde inte på något större armöd när det gäller rederierna. Problemet här handlar om det svenska sjöfolket och hur vi skall kunna upprätthålla det.

Slutligen till stuveriemonopolet. Anledningen till att vi inte föreslog något avskaffande av det var att i princip samtliga hamndirektörer sade att detta var det mest effektiva sättet att organisera verksamheten i hamnarna.

Anf. 61 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Det är inte så, Karin Svensson Smith, att kostnader försvinner bara därför att staten har ett ägande. Kostnaderna för att dela ut brev är inte mindre i ett statligt postverk än för t.ex. den privata operatören City Mail. Det är snarare tvärtom. Erfarenheterna från just postavregleringen är rätt betecknande. De redovisningar som vi fick i utskottet från bl.a. City Mail, som har utdelning inte bara i tätort utan också i stora glesbygdsområden, angav att kostnaderna inte var större. Framför allt hade City Mail väldigt klart för sig vilka kostnaderna var. Man kunde redovisa vad man gjorde och inte gjorde, på ett sätt som det statliga postverket med sitt gamla monopol inte ens hade brytt sig om att ta reda på.

Det är alltså inte så att kostnader försvinner bara därför att de förankras i ett statligt ägt monopol.

Anf. 62 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Det privata företags syfte och motiv måste vara vinsten. Annars skulle det inte fungera. Så är det enligt de marknadsekonomiska grunder som alla national- och företagsekonomer lär ut. Den vinst som tas ut kunde tidigare omdisponeras för att täcka de kostnader som Sverige har på grund av att vårt land är glesbefolkat. Nu har man avhänt sig den möjligheten, och det beklagar vi.

Anf. 63 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Det är riktigt att privata företag arbetar för att maximera vinsten, men problemet är att ett statligt monopol, oavsett om det är ett bolag eller ett verk, arbetar utan den målsättningen. Därför blir verksamheten nästan definitionsmässigt alltid mera kostsam.

Däremot skall staten i vissa sammanhang ta ett övergripande ansvar för att upprätthålla samhällsservice, men det skall man inte göra genom

att själv äga och operera verksamheten utan genom uppköpt verksamhet, på det sätt som vi har gjort efter avregleringen.

Anf. 64 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Herr talman! Transportpolitiskt är Sverige en ö. Öar är beroende av sjöfart för sin kontakt med omvärlden. Det gäller även Sverige. Över 90 % av Sveriges export och import fraktas med fartyg. Varje år transporterar ca 40 miljoner passagerare med färja till eller från de svenska hamnarna.

Under de senaste åren har den stora frågan inom sjöfartspolitiken varit: Skall den svenska handelsflottan kunna fortsätta att gå under svensk flagg, eller skall dess fartyg flaggas ut till andra länder?

Den svenska handelsflottan sysselsätter i dag över 10 000 människor. Räknar man även in de människor som arbetar i hamnarna, stuverierna, mäklarfirmorna osv., ökar antalet till ca 30 000. Vid en utflaggning skulle vi ha små möjligheter, om ens några, att fortsätta vårt framgångsrika arbete med att förbättra sjösäkerheten och göra sjöfarten mera miljövänlig.

För att skapa långsiktiga och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten antog riksdagen i december 1996 ett sjöfartspolitiskt beslut för åren 1997 till 2001 som innebar att staten skulle tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensförhållanden.

Sedan vi här i riksdagen fattade det beslutet har den svenskflaggade handelsflottans möjligheter att konkurrera försämrats betydligt. Detta beror framför allt på att EG-kommissionen i maj 1997 fastställde nya riktlinjer för statsstöd till sjöfarten. Till skillnad från vad som gäller inom EU:s konkurrenspolitik i övrigt blir det möjligt för medlemsländerna att sätta in olika näringspolitiska stöd för att stödja det egna landets handelsflotta.

Förutom Österrike har samtliga 15 medlemsländer vidtagit åtgärder för att reducera bemanningskostnaderna. Det har gjort det omöjligt för den svenska handelsflottan att konkurrera på lika villkor. För att sänka sina kostnader har flera rederier därför flaggat ut sina fartyg. Under 1997 minskade den svenska handelsflottan med 32 fartyg. Fram till november i år har 35 svenskflaggade fartyg bytt flagg. Dessutom har det under hösten pågått förhandlingar om utflaggning för ungefär lika många.

Utflaggningen var inte bara ett hot som redarna skramlade med – det hade blivit verklighet. Om inte något gjorts för att stärka konkurrenskraften, kunde jag och Tom Heyman ha stått i Göteborgs hamn och vinkat av den svenska handelsflottan när den satte kurs mot de norska och holländska registren.

För att stärka den svenska handelssjöfartens konkurrenskraft och skapa långsiktiga möjligheter för näringen att utvecklas slöt regeringen den 16 november i år en överenskommelse med Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Sveriges Redareförening och fackförbundet SEKO om utformningen av det statliga stödet till sjöfarten. Stödet bygger på den s.k. bruttomodellen, vilket innebär full återbäring av skatt för de tillfälligt anställda och stöd till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft från 1999 t.o.m. 2001. Genom uppgörelsen ges de anställda löne- och anställningstrygghet samtidigt som konkurrenskraften stärks. Till skillnad från

Tom Heyman menar jag att vi med dessa åtgärder i dag kan ha en tro på den svenska handelsflottan.

Moderaterna vill som vanligt gå en annan väg.

Att arbeta på sjön är något speciellt. Arbetstiderna, frånvaron från hemmet och den sociala miljön gör att arbetet skiljer sig från vad som gäller på den övriga arbetsmarknaden. Därför finns det speciella regler för sjuklön, arbetstid och semester. Dessa vill moderaterna som vanligt avskaffa. Bara man klämmer åt löntagarna så blir det bra. Bara man skär i arbetsrätten, inför hårdare anställningsvillkor, slopar regler kring de ombordanställdas sjuklön, arbetstid och semester så löser sig enligt moderaternas reservation alla problem.

Herr talman! Sverige är inte bara beroende av sin sjöfart för kontakten med omvärlden. För att hela Sverige skall kunna leva och utvecklas behövs det även fartygstrafik till våra egna öar, inte minst till och från Gotland. Antalet passagerare som tar färjan till Gotland har ökat under de senaste åren. Ett nytt rekord uppnåddes 1997 med 1,1 miljoner passagerare. Tyvärr har däremot lastvolymen sjunkit.

Transportkostnaderna är en viktig parameter för många företag och spelar ofta en avgörande roll vid etableringar på ön. Därför betonade såväl regeringen som trafikutskottet vid beslutet att staten även i framtiden skall ha ett ansvar för att godstrafiken till och från Gotland erbjuds tillfredsställande villkor och utvecklingsmöjligheter. Utskottet slog också fast att det är angeläget att avvecklingen kan ske i tillfredsställande former.

Under 1997 beslöt riksdagen efter förslag från regeringen att avvecklingen skulle anstå ett år i avvaktan på en långsiktig lösning på frågan om lämplig form av stöd för godstransporter till och från Gotland. Nu föreslår regeringen att avvecklingen skall skjutas upp ytterligare ett år, eftersom frågan bör beredas ytterligare.

Herr talman! Moderaterna har som enda parti reserverat sig mot förslaget att avvecklingen av Gotlandstillägget skall skjutas upp under det år som den fortsatta beredningen pågår. I stället för att vänta till september nästa år vill moderaterna hasta fram ett förslag under våren. I stället för att stressa fram ett dåligt förslag bör vi avvakta ett förslag om en långsiktig lösning om hur stödet till godstransporter till och från Gotland skall utformas i framtiden.

Moderaterna har också reserverat sig mot att regeringen avser att besluta om en extra inleverans från Sjöfartsverket. Bakgrunden är den att regeringen anser att samma principer som gäller för andra affärsdrivande statliga verksamheter skall gälla också för Sjöfartsverket. Det framstår som ganska självklart för de flesta att olika principer inte kan gälla för olika affärsdrivande verk, men tydligen inte för moderaterna.

Regeringen anser att Sjöfartsverkets soliditet är för hög och att den på sikt bör understiga den nuvarande nivån 50 %. Det långsiktiga målet för soliditeten bör i likhet med i annan affärsdrivande verksamhet vara att denna som lägst skall uppgå till 30 %. Därför avser regeringen att besluta om en extra inleverans under hösten.

Herr talman! Som jag inledde med att säga: Sverige behöver genom sin plats på kartan sin sjöfart och även sina sjömän. För att sjöfarten skall vara konkurrenskraftig krävs att den svenska handelsflottan får spela efter samma regler som de medtävlande. Genom överenskommelsen om

handelssjöfarten har den socialdemokratiska regeringen sett till att den svenska sjöfartsnäringsen nu får förutsättningar att konkurrera på liknande villkor som sjöfarten i andra europeiska länder.

Sverige behöver inte bara sin utrikes sjöfart. Sverige behöver också den sjöfart som går inom landet, inte minst till vår ö Gotland. Därför behövs det en långsiktig lösning på hur stödet till godstransporter till och från Gotland skall se ut i framtiden. Den fortsatta avvecklingen av Gotlandstilläget bör därför läggas på is tills beredningen är färdig och ett långsiktigt förslag ligger på riksdagens bord.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer under detta avsnitt.

Anf. 65 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tycker att Claes-Göran Brandin anförde en bra bakgrundsbeskrivning. Men var finns politiken? Vi kan vara mycket överens om att den svenska sjöfartsnäringsen är viktig för Sverige. Men jag måste ändå be Claes-Göran Brandin förklara hur Socialdemokraterna egentligen tänker hantera sjöfartspolitikerna framöver. Samma fråga måste uppenbarligen ställas till både Vänsterpartiet och Miljöpartiet, eftersom ni inte har undantagit sjöfartsfrågorna i ert samarbete – som ni har gjort med försvarspolitikerna. Med tanke på hur det undantaget har fungerat i praktiken, kanske man skall vara tacksam för att sjöfarten inte är undantagen från ert samarbete.

Frågan om den svenska sjöfarten har skötts på ett utomordentligt dåligt sätt av den socialdemokratiska regeringen. Den sjöfartsutredning som 1995 lade fram ett antal förslag resulterade inte ens i en proposition. Men det blev ett sjöfartspolitiskt beslut, som Brandin sade, 1996. Sedan har EU-länderna konkurrerat ut Sverige. Nu har det dröjt ett och ett halvt år innan en ny utredning har kunnat komma fram till någonting. Utredningen har förbjudits lägga fram förslag på skatteområdet.

Jag delar Tom Heymans kritik mot konstruktionen av rederistödet. Jag kan inte förstå hur man har kunnat överge den s.k. nettomodellen.

Vad kommer närmast, Claes-Göran Brandin? Skall det bli en långsiktig sjöfartspolitik? Kommer Socialdemokraterna att jobba för full konkurrensneutralitet för den svenska handelsflottan? Kommer ni att driva frågorna i EU? Vad vill Socialdemokraterna egentligen med sjöfarten?

Anf. 66 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Vi har ett sjöfartspolitiskt beslut som rör åren 1996–2001. Vi får återkomma om vad vi vill göra därefter. Naturligtvis skall vi driva frågorna. Vi är överens om att det inte kan vara bra att ha ett stöd för att klara av näringsen. Men om andra länder har andra konstellationer, måste vi från Sverige också vara med för att kunna bedriva en sjöfart.

Det är vår uppfattning att vi skall driva frågorna inom EU, så att det blir en enhetlighet inom EU i frågorna.

Anf. 67 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Först ber jag om ursäkt om jag råkade provocera Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Jag trodde att de skulle delta i denna del av debatten. Jag försöker att ta tillbaka provokationen.

Jag tackar Claes-Göran Brandin för hans svar, men Socialdemokraterna säger ändå att vi skall vänta och se vad som händer. Det är så det har varit under en lång rad år på området. Varför har man inte kraftfullt kunnat driva frågorna? Sjöfartsutredning efter sjöfartsutredning har lagt fram långsiktiga förslag i stor parlamentarisk enighet. Ändå är svaret att vi får se vad som händer. Jag är inte nöjd.

Anf. 68 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! I fråga om hur sjöfartsfrågan hanteras inom andra länder i EU är det riktigt att vi får vänta och se.

Om vi inte hade gjort någonting, hade vi kunnat stå utefter våra kuster och vinkat av den svenska handelssjöfarten när den försvann från Sveriges gränser. Det är därför vi har fattat detta beslut.

De sjöfackliga organisationerna har i dagarna tillsammans med arbetsgivarna inom sjöfart tecknat ett avtal. Jag tänker ta repliken om de arbetsrättsliga frågorna senare, eventuellt med Tom Heyman, eftersom kristdemokrater och moderater har ungefär samma uppfattning i de frågorna.

Anf. 69 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Claes-Göran Brandin gör det vanliga misstaget att blanda ihop den svenska handelsflottan och den svenska sjöfarten. Det skapar en viss förvirring i debatten eftersom det inte är riktigt samma sak.

Risken att vi skall stå på kajerna och vinka av sjöfarten är fortfarande ganska stor, Claes-Göran Brandin. Det här förslaget kommer inte heller att fungera. Det går att skylla på EU. Sverige, och i någon mån Finland, har lyckats välja en lösning som ingen annan har gjort. Därmed står vi alldeles ensamma med en lösning som tekniskt knappast kommer att fungera och inte heller kostnadsmässigt.

Sedan är det den arbetsrättsliga frågan. Vi har väckt motioner om en rad bestämmelser som vi önskar ändra. Det finns sedan tidigare i sjöfartslagstiftningen en mängd särbestämmelser som härrör från den tid en sjöman var långt borta under långa perioder. Det gäller inte längre.

En däcksmän har en viss regel för sjukfrånvaro medan den som sitter på kontoret på land har en annan. Den som jobbar på spårvägen i Göteborg har också en helt annan regel. Det finns ingen anledning att ha så mycket särbestämmelser för sjöfarten som det hitintills har funnits.

Anf. 70 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Jag är inte lika pessimistisk som Tom Heyman när det gäller den svenska handelsflottan. Jag tror att i och med att vi fortsätter att engagera oss i den svenska handelsflottan och svensk sjöfart kommer vi att klara situationen. Det kommer säkert att också i framtiden finnas fartyg som flaggas ut från Sverige.

Det är intressant att efter att ha varit överens att t.o.m. redare i förhandlingar med de sjöfackliga organisationerna har dragit tillbaka sina krav på utflaggning. Ett av de stora rederierna i landet har vid ett möte med oss sagt att man kommer att flagga hem sin nyproduktion.

Sedan var det de arbetsrättsliga frågorna. Tom Heyman förfäktar nettomodellen. Nettomodellen byggde på att de sjöfackliga organisationerna

ihop med arbetsgivarna, precis som med bruttomodellen, skulle vara överens i avtal. Där var inskrivet i avtalen hur man skulle hantera arbetsrättsliga frågor som semester, sjuklön och mycket annat.

Det verkar som om Moderaterna med hjälp av beslut skall förändra överenskomna avtal. I fråga om det här förslaget har de sjöfackliga organisationerna med redarna kommit överens i avtal om hur de frågorna skall hanteras. Det är något som riksdagsledamöter skall vara stolta över, dvs. att de fackliga organisationerna och arbetsgivarorganisationerna kan komma överens om sådana avtal. Då slipper vi politiker vara klåfingriga i de delarna.

Anf. 71 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Det är inte så att vi här i riksdagen skall ändra avtal. Här skall vi bara ändra de speciella lagregler som gäller för sjöfarten. Vill man sedan avtala något annat är det fritt för det.

Är detta ett exempel på en ny socialdemokratisk industripolitik, Claes-Göran Brandin? Om nu rederierna får det här avtalet och får upp-bära skatten för sin personal, varför skall inte Volvo få det på fabriken i Eslöv, varför skall inte Ericsson få det på sina telefonfabriker, och varför skall egentligen inte hela svenska näringslivet kunna få tillbaka personal-skatterna?

Vad är det som är så speciellt med att köra gods på vatten jämfört med att göra andra saker som också är nyttiga och behövliga i samhället?

Anf. 72 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Nu diskuterar vi svensk sjöfart och svensk handelsflotta. Jag tänker inte gå in och diskutera industripolitik och hur vi skall förhålla oss till den, om vi skall ge stöd till grävmaskinstillverkning i Eslöv eller inte. Jag tänker inte gå in i en sådan diskussion.

Vi har nu kommit fram till en uppgörelse när det gäller sjöfarten som skall sträcka sig fram till år 2001 där parterna vet vad som gäller. Det tycker jag att vi skall vara ganska stolta över.

Anf. 73 STIG ERIKSSON (v):

Herr talman! Jag vill inleda med att instämma i det som Karin Svensson Smith framfört om Vänsterpartiets trafikpolitiska syn och sedan övergå till att prata om regional balans i kommunikationer, och då framföra allt inrikesflyget.

Herr talman! Skogslänen och andra perifera områden upplever i dag en utflyttning som i många stycken är allvarligare än 60-talets flyttlasspolitik. I dag dräneras dessa områden på framtiden, nämligen de unga och välutbildade. Prognoser visar att om inget görs snabbt kommer befolkningen i t.ex. Norrbotten att på tio år minska med drygt 17 000 personer. Än värre är läget för Värmland, som i scenariot skulle tappa 19 000 personer. Det innebär att den regionala balansen hotas.

Det visar att alla riksdagsbeslut nu och framöver bör ha ett regionalpolitiskt perspektiv, och inte minst är detta viktigt på trafikens område. Att skapa regional balans även med hjälp av trafiken bidrar till att göra det möjligt för befolkningen i bl.a. skogslänen och på Gotland att återfå tron till utveckling och inte avveckling.

Den stora arbetsuppgiften som nu finns framför oss är att skapa arbetstillfällen utanför tillväxtcentrum för att återskapa tron på utveckling. En viktig faktor i kampen för detta är goda, miljövänliga och prisvärda kommunikationer, oavsett om det gäller järnväg, väg, flyg eller IT. Länsstyrelsen i Norrbotten pekar också på, i sitt arbete med strategi för tillväxt och ökad sysselsättning, kommunikationskostnaderna som ett av länets stora svagheter.

Herr talman! I budgeten för utgiftsområdet finns också en del positiva inslag för en ökad regional balans. Ökad satsning på Inlandsbanan är en sådan satsning även om den kunde vara bättre. Från Vänsterpartiet ser vi också en fortsatt satsning på Inlandsbanan och på tvärbanor som bra alternativ.

I det fortsatta arbetet vad gäller vägar anser vi i Vänsterpartiet att nya stora lyxinvesteringar av typen Södra länken bör minskas och satsningar på dåliga grusvägar från mörka Värmlandsskogarna till Karesuando i norr bör prioriteras. Detta för att öka den regionala balansen och ge människor också i glesbygden en dräglig vägstandard.

Sjöfarten mellan fastlandet och Gotland måste utvecklas eftersom den är en väsentlig faktor för gotlänningarna och deras utveckling av näringslivet och satsningar på den nya högskolan.

Herr talman! Det är också positivt med höjningen av bidraget till de kommunala flygplatserna. Dock kvarstår ett stort problem. Det är den orimliga prisbild som finns för skogslänen och bl.a. Gotland.

Flyget är för Gotland och skogslänen i dag ett måste bl.a. för den offentliga förvaltningen och sjukvården. Det finns goda exempel som man borde följa. Det gäller t.ex. uppköpet av flyglinjen mellan Östersund och Umeå. Det är också nödvändigt för de befintliga företagen och deras utveckling.

Etableringar av nya verksamheter kräver goda flygförbindelser, och då i första hand med Stockholm. Det kan vara helt avgörande för etableringen. Huvudkontoret ligger många gånger i Stockholm eller t.o.m. i utlandet. Flyget är också nödvändigt för en utveckling av besöksnäringen. Här finns en jättepoteential för många regioner.

I och med avregleringen av flyget sade regeringen att om avregleringen skulle medföra stora negativa regionala effekter skulle man vidta åtgärder. Sedan avregleringen har priset för t.ex. min hemort Gällivare ökat med nära 70 %, och resandet har i det närmaste halverats. En biljett med normalpris Gällivare–Malmö kostar i dag drygt 8 000 kr. Det kan jämföras med två veckor i Florida med hotell.

För Gotland–Stockholm är normalpriset 3 300 kr. Det kan man jämföra med en annan ö-region. Ta sträckan Bornholm–Köpenhamn i vårt grannland, där priset i det närmaste är hälften. Dessutom har Gotland sedan avregleringen drabbats av försämrad kvalitet på flyget.

Om inte detta kan hänföras till stora negativa regionala konsekvenser finns det bara en sak kvar för att det skall räknas som negativt, och det måste vara att det inte går något flyg alls. Alternativen för framför allt skogslänen är ringa eller i det närmaste inga. En tågresor Kiruna–Stockholm tar faktiskt 16 timmar.

Herr talman! Det är naturligtvis inte enbart genom bra kommunikationer till rimliga priser som regional balans kan uppnås, men som det kinesiska ordspråket säger: En resa på tusen mil börjar alltid med ett

enda steg. Låt oss därför ta ett steg för att stärka den regionala balansen med att stödja en översyn av avregleringen av flyget och dess konsekvenser för den regionala balansen.

Med det, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 19 under mom. 33.

Anf. 74 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jag skall fatta mig väldigt kort. Jag vill bara ytterligare en gång peka på att ett av de delmål som vi lade fast i det transportpolitiska beslutet var positiv regional utveckling. Det betyder att riksdagen redan har uttalat sig för att transportererna har väldigt stor betydelse för i princip hela landet.

När det gäller flyget kan jag dela Stig Erikssons uppfattning om biljettpriserna. Det finns en majoritet i riksdagen för att rikstrafiken skall inrättas, och det måste få sätta i gång sitt jobb. Det är ingenting som hindrar att rikstrafiken går in även på flygsidan.

Avslutningsvis vill jag säga följande, eftersom Stig Eriksson kommer från Gällivare och har varit kommunpolitiker innan han kom till riksdagen. Jag tror säkert att Stig Eriksson kan ge ett erkännande till riksdagen om att höjningen av stödet till de kommunala flygplatserna betyder väldigt mycket. Det ger framtidstro och förhoppningar både för kommunmedborgare och för näringsliv att man skall kunna fortsätta ha flygverksamhet i bl.a. Gällivare.

Anf. 75 STIG ERIKSSON (v) replik:

Herr talman! Jag sade också i mitt anförande att det är väldigt bra med det nya kommunala bidraget för flygplatserna. När det gäller priserna och rikstrafiken är det helt klart att jag kan tänka mig att rikstrafiken kan sköta det här. Men rikstrafiken finns inte i dag – den är under uppbyggnad. Det tar alltså tid innan det här kommer. Framför allt för oss i de små kommunerna i inlandet är det jätteviktigt att vi klarar flygtrafiken. Det är alltså en nödvändighet för oss.

Anf. 76 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Herr talman! Jo, det är riktigt att rikstrafiken inte finns i dag. Det beslutet är ju relativt färskt. Men jag kan säga att utredaren som tittar på rikstrafikens roll nu har lämnat sitt första delbetänkande till regeringen. Jag är ganska säker på att verksamheten kommer i gång. Lite pengar lägger vi även i denna budget för att man skall kunna börja med uppbyggnaden.

Anf. 77 TUVE SKÅNBERG (kd):

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservation 3. Jag står naturligtvis bakom alla våra övriga reservationer, men jag vill vinna lite tid.

Vårt betänkande är omfattande och handlar om många viktiga saker. Jag kommer i mitt anförande att ta upp trafiksäkerheten, de funktionsnedsattas situation, cykelfrågor, ett par flygfrågor och en skärpning av postförordningens krav.

Först skall jag ta upp trafiksäkerheten.

Trafiken skördar dödsoffer och ger allvarliga skador varje år. Trots bättre fordon och vägar innebär den ökade trafiken att risken för olyckor ökar. Sedan 1950 har persontransportarbetet i Sverige femdubblats. Persontransporter med bil beräknas öka med 1,3 % per år fram till 2010. De senaste fem åren har i genomsnitt drygt 600 personer dödats och mellan 60 000 och 80 000 skadats i trafikolyckor. Trenden har varit ett minskande antal olyckor, vilken dock brutits 1997. Under 1997 omkom 541 personer i vägtrafiken och 3 917 skadades allvarligt. Ökningen, som är på ca 1 %, har skett trots att trafikarbetet har varit i det närmaste oförändrat. Ökningen har nästan uteslutande skett i biltrafiken och där bland bilförare i mötesolyckor på vinterväglag.

Det är tydligt att enbart regler och förbud inte löser trafiksäkerhetsproblemen. Att arbeta med attityder, bättre omdöme vid halt väglag och omkörningar, att anpassa hastigheten till väglaget och få ökad förståelse för trafikens faror är viktigare. Den säkerhetsmarginal som skapas av fullgott mönstrade dubbdäck och ABS-bromsar skall inte heller underskattas, och det aktualiserar behovet av att skrota äldre bilar till förmån för nya, mer trafiksäkra.

Det stora programmet för att bygga bort de mest trafikfarliga vägvägnen måste fullföljas. Enskilda åtgärder som kan nämnas är att i ökad takt ersätta farliga vägbelysningsstolpar med "krockvänliga", eftersträva åtskilda körbanor på våra större vägar samt måla "trafiksäkra" vägkantsmarkeringar med vibrationsljud längs med dessa. Införandet av s.k. intelligenta trafiksignaler kan medföra ett säkrare och smidigare trafikflöde. I större tätorter är det dessutom en mycket samhällsekonomiskt lönsam och miljövänlig åtgärd. Motiverande vägschildtexter som "Olycksdrabbad vägsträcka" och liknande kan i större utsträckning användas för att skapa acceptans.

Regeringen anför uppgivet att det s.k. reformarbetet inom trafiksäkerhetsområdet inte gett det önskade resultatet, och man vill därför inte öka medlen dit. I stället för att vara uppgivna vill vi kristdemokrater utvärdera och ompröva pedagogiken och metodiken för trafiksäkerhetsarbetet och det attitydskapande arbetet. Det är då av särskild vikt att samarbeta med frivilligorganisationer, hemmen, förskola och skola, och att sätta upp mätbara mål för attitydarbetet när det gäller trafiken, som en alkoholfri zon, barn i trafik, normöverföring, hastighetsanpassning osv. Idéer från andra länder bör också kunna tillämpas även i Sverige, såsom t.ex. tillåten högersväng vid rött ljus, varningsmärken vid skolor som begränsar hastigheten så fort barn är närvarande och inte bara efter vissa klockslag samt mer differentierade hastighetsbestämmelser. Vägverket bör studera sådana förslag i det framtida trafiksäkerhetsarbetet. För att öka förutsättningarna för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete vill Kristdemokraterna öka anslaget A 2 Vaghållning och statsbidrag med 20 miljoner kronor. De extra medlen vill vi rikta till trafiksäkerhetsarbetet.

Samtidigt som vi ställer oss bakom nollvisionen anser vi att det finns anledning att vara vaksam på de tendenser som ibland finns att myndigheter skall styra den enskildes liv och att alla risker och faror kan och skall elimineras med politiska beslut. Diskussionen om den enskildes integritet och behovet av åtgärder för att stärka säkerheten i trafiken där intrång kan komma att ske i integriteten måste därför hela tiden hållas levande. Så länge människan vistas i trafiken kommer det att inträffa

olyckor. Det är nödvändigt att arbeta för att dessa skall bli så få och så lindriga som möjligt, men vi måste konstatera att det inte fullt ut går att förbjuda och förutse faror och risker.

När det gäller de funktionshindrade vet vi att ca 1,2 miljoner svenskar har någon form av funktionsnedsättning. Vägverket redovisar att funktionshindrade gör cirka en tredjedel färre resor med nästan alla färdväg än icke funktionshindrade. Redovisningen bekräftar att rörelsehindrade har sämre tillgång till kollektiva färdmedel. Eftersom detta är första gången som Vägverket redovisar de funktionshindrades situation saknas ett jämförelsematerial, och målpuppfyllelsen blir osäker när det gäller tillgängligheten för funktionshindrade. Relevanta och tillämpbara mått inom detta område saknas. Vi kristdemokrater anser därför att det är prioriterat att sådana mått preciseras och tillämpas för att möjliggöra en utvärderingsbar åtgärdsplan, för att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta, framför allt på kollektiva färdmedel.

Jag kommer då över till cykelfrågorna. Det är noterbart och märkligt att regeringens trafikpolitik helt saknar någonting substantiellt om det miljövänligaste, energieffektivaste och nyttigaste fordonet på väg, nämligen cykeln. Faktum är att regeringen i stort saknar en cykelpolitik.

Vi kristdemokrater motionerade ganska precist och utförligt om att vi anser cykeln vara ett viktigt transportmedel på korta sträckor. Vår motion fick stöd av såväl moderater som centerpartister och folkpartister, men inte av Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Det förvånar. Mikael Johansson, Karin Svensson Smith och Stig Eriksson avstod från att skärpa cykelpolitiken. I andra utskott reserverade sig Miljöpartiet och Vänstern flitigt för cykling, men inte i trafikutskottet.

Kristdemokraterna vill därför återigen lyfta fram cykelns möjlighet att, i synnerhet på korta avstånd, bidra med lösningar för att hitta en väg fram till det ekologiskt hållbara transportsystemet.

15 % av alla transporter till lands i Sverige sker med cykel, och ändå cyklas det lite i Sverige om man jämför med länder som Danmark, Holland och Tyskland. Sedan 1950-talet har cyklandet reducerats till en femtedel, till förmån för bilandet. På avstånd under fem kilometer är detta problematiskt ur en mängd synvinklar. Det är avgasutsläpp vid kallstarter, trafikträngsel och folkhälsoaspekter. Betänker man att var fjärde bilresa är kortare än fem kilometer inser man att här finns en stor potential för ökat cyklande. Regeringen bör återkomma med en handlingsplan för hur cyklandet på kortare avstånd skall stimuleras.

I de städer som särskilt satsat på cykeln, exempelvis Göteborg, Örebro och Västerås, ligger andelen cykeltransporter högre än i övriga städer. Det viktigaste för att öka cyklandet är satsningar på bra cykelstråk och god väghållning med bra snöröjning, vettig skyltning och goda parkeringsplatser för cyklar, gärna med möjlighet att låsa fast cykeln vid fasta stolpar för att minska stöldrisken. Viktigt är också att göra det enkelt att ta med cykeln på kollektiva transportmedel som tåg och buss.

Jag vill också nämna någonting om flyget. Bromma utvecklas till en av landets fyra största flygplatser. Det korta avståndet till Stockholms city gör Bromma till ett mycket bra alternativ till Arlanda för tjänste- och affärsresor. De bolag som med små, tystgående flygplan utnyttjar Bromma har bidragit till att öka konkurrensen på flygmarknaden. Att

lägga ned flygplatsen anser vi tillsammans med övriga reservanter vara kapitalförstöring av stora mått och ett avbräck för näringslivet i Sverige.

Tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är till följd av Stockholms geografiska läge avgörande för regionens utveckling. Stockholms flygregion utgör dessutom navet i det svenska inrikesystemet. Kapaciteten får därmed direkt inverkan på tillgången till flygtransporter i hela Sverige. Enligt Luftfartsverkets beräkningar kan Arlandas tre banor uppnå sitt kapacitetstak redan år 2007. En fjärde bana på Arlanda är alltså enligt vår och Luftfartsverkets mening nödvändig för att behoven fram till omkring år 2030 skall kunna tillgodoses.

Anf. 78 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Min replik gäller cykling, cyklist som jag är.

Utskottet skriver så här:

”Utskottet – – – ser därför med tillfredsställelse på ett arbete som för närvarande pågår i Vägverket i syfte att främja ett ökat cyklande. Arbetet, under medverkan av bl.a. två av riksdagens ledamöter, avses inom kort resultera i ett förslag till en ’cykelstrategi’, som skall bli föremål för ett omfattande remissförfarande med början i februari 1999. Sedan förarbetet avslutats är det meningen att Vägverkets styrelse skall fatta beslut i frågan senare under år 1999.

Med det anförda och i avvaktan på styrelsebeslutet finner utskottet syftet med de båda motionsyrkandena tillgodosett. Dessa bör därför kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.”

Det är alltså ett mycket, mycket stort tillmötesgående av motionerna om cykling. Jag anser självklart att vi skall diskutera den här frågan, men senare, under nästa år. Därför stöder jag utskottets förslag.

Anf. 79 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Herr talman! Jag kan bara konstatera att Miljöpartiet och Vänsterpartiet även nu, som stödpartier för regeringen, ofta reserverar sig och begär många och långa voteringar. Ändå väljer man att i fråga om cykling inte föreslå en skärpning av utskottets skrivningar; man nöjer sig med att frågan kommer upp i framtiden. Man tycker att skrivningen är tillräckligt skarp; det behövs inte någon lite vassare och lite mer utarbetad skrivning som i reservationen.

Jag kan bara konstatera att Miljöpartiet och Vänsterpartiet inte går i täten för de partier som vill stå för ett ökat cyklande.

Anf. 80 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag tillhör inte de personer som reserverar sig i all oändlighet. Det finns positiva bemötande förslag som vi skall diskutera nästa år. I så fall får vi väl återkomma då! Vi kommer väl att sitta här ett antal år, och vi kommer självklart att diskutera även cyklingens framtida möjligheter.

Anf. 81 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Herr talman! Det är ju annars så att vi är här för att driva på eller för att liknöjt följa med i en utveckling som andra bestämmer. Det går inte

att tolka Vänsterpartiets och Miljöpartiets tystnad i cykelfrågan på annat sätt än att man är nöjd med den hastighet som Socialdemokraterna håller.

Anf. 82 ROY HANSSON (m):

Herr talman! Jag kommer i detta anförande att uppehålla mig vid Gotlandstrafiken, särskilt då betydelsen av fraktrafiken för företag och företagande.

För människor som bor på en ö är trafiken något särskilt. Det är naturligt eftersom den är nödvändig för överlevnad.

Under många år har jag i olika sammanhang deltagit i diskussioner på Gotland om hur det skall vara möjligt att utveckla vårt näringsliv. Dessa sammankomster startar regelmässigt med trafikfrågan, och i slutsatserna eller sammanfattningarna ingår alltid att tillgång till goda kommunikationer till och från Gotland är en grundförutsättning.

Transporter är viktiga när man bedriver verksamhet. Det är dock en betydande skillnad i tillgänglighet mellan orter på fastlandet och på en ö.

Om vi ser på en ort som t.ex. Karlstad kan en företagare eller en enskild välja mellan tåg, buss, bil, fartyg och cykel, och om han är flitig kan han även gå till fots, och detta när som helst på dygnet. Ett företag på Gotland är hänvisat till båt, och den går enbart en gång varje dygn. Alla inser att det ställer särskilda krav på den företagare som har att konkurrera med bl.a. leveranstider.

På Gotland råder samstämmighet mellan län, kommun och företagsintressen – det gäller såväl företagarorganisationer som fackliga organisationer – om den långsiktiga utvecklingen för Gotland.

En hörnpelare är att öka antalet invånare på Gotland. En förutsättning för detta är att det blir fler företagsetableringar och utveckling av befintliga företag på Gotland med fler anställda. Då återkommer frågan om kommunikationer som är tillräckligt bra.

Det gäller att skapa förutsättningar på lika villkor. Så är det inte i dag. Jag återkommer för att belysa detta, men jag vill nu framhålla att det gäller just lika villkor. Det är inte så att vi som bor på Gotland kräver några särskilda fördelar.

Den fråga som är viktigast gäller kostnaderna för frakter. Det har länge varit aktuellt med förändringar – det har debatterats här i kammaren i dag. Det gjordes en förändring av det s.k. Gotlandstillägget. När det visade sig att denna förändring fick negativa konsekvenser för Gotlands näringsliv gav regeringen NUTEK i uppdrag att ”utarbeta ett förslag till modell för stöd till godstransporter till och från Gotland.”

NUTEK har kommit med ett förslag som i allt väsentligt vunnit gillande på Gotland. Dessvärre har beslut fördröjts, och regeringen har begärt komplettering av förslaget. För de gotländska företagen är dröjsmålet inte välkommet. Av naturliga skäl önskar företagsamheten på Gotland så snabbt som möjligt besked om rättvisa förutsättningar vad gäller transportkostnader.

Jag skall med ett tydligt exempel redovisa vari nuvarande extrakostnader för godstransporter till och från Gotland består.

Om en åkare i Småland skall utföra en transport till Skåne och påbörjar frakten på tisdag eftermiddag har åkaren föraren med fordonet tillbaka på onsdag morgon eller förmiddag. Genomförs motsvarande transport till Gotland är inte förare och fordon tillbaka förrän torsdag morgon

eller förmiddag. Alla inser att detta innebär större kostnader. Läger man därtill att åkaren har att betala en färjebiljett med 4 044 kr plus moms inses lätt att det inte råder likvärdiga konkurrensvillkor. Dessa extrakostnader läggs naturligtvis ut på produktionen, på konsumtionen och för insatsvaror som företagen på Gotland behöver.

Det är viktigt att det kommer ett snabbt besked i fraktfrågan för Gotland. Jag tycker det var mindre bra att Moderata samlingspartiet inte fick gehör för det som behandlas i reservation 11, nämligen "att regeringen före den 1 juli nästa år skall återkomma med ett förslag som väl tillgodoser Gotlands behov av rationella, kostnadsneutrala transporter till och från fastlandet". Förslaget finns – det finns ingen anledning att fördröja detta ytterligare.

Jag har hittills uppehållit mig vid svårigheter vad gäller frakter och frakttaxor. Men det finns även passagerartrafik. Jag tror och hoppas att alla ledamöter någon gång har rest till Gotland. Om så inte är fallet hoppas jag att detta ganska snart åtgärdas. Jag lovar att ett besök på Gotland, lång eller kort tid, är något särskilt, med natur- och kulturupplevelser som är unika.

Jag skall här ta tillfället i akt att visa på den positiva förändring som skett i och med att passagerartrafiken till en del upprätthålls av en snabbgående katamaran. Nästa år kommer en nybyggd snabbfärja att ersätta katamaranen. Vi ser med tillförsikt fram emot detta.

Herr talman! Jag skall nu föra in ett nytt moment i diskussionen om Gotlandstrafiken. Det har diskuterats tidigare i dag här i kammaren. Jag tänker på taxfreeförsäljningen, eller, som den riktiga termen lyder, skattefri proviantering. Det har tidigare diskuterats när det gäller Gotlandstrafiken.

Denna diskussion var senast aktuell i samband med utredningen om Gotlandstrafiken 1995. Utredningen kom inte med något förslag i denna riktning. Det har redovisats för mig att ett av skälen var att det finns, eller möjligen fanns, beslut om att taxfreeförsäljningen skulle avskaffas 1999. Jag delar uppfattningen att det hade varit mindre lämpligt att införa taxfreeförsäljning 1997 för att sedan upphöra med den 1999.

När jag har följt nyheterna på radio och i TV har jag erfarit att denna fråga kommer att diskuteras vid kommande EU-toppmöte. Skulle det bli ett beslut som ändrar tidigare ställningstagande inom EU bör denna fråga ånyo aktualiseras.

Herr talman! Det är en viss skillnad mellan att utnyttja Gotlandstrafiken under en semesterresa sommartid, då allt är positivt och tiden har mindre betydelse, och att göra det som företagare, som är beroende av leveranstider och därtill får alltför höga extra fraktkostnader. Jag har erfarenhet av detta förhållande, och det är svårt att förklara för den som inte bor på en ö. Men jag lovar att jag skall försöka så mycket jag kan.

Med detta instämmer jag i Per-Richard Moléns yrkanden.

Anf. 83 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! De bekanta jag har på Gotland ger samma bild av de speciella problem man har med transporter på ön. Det mest verksamma vi kan göra för att stödja näringsliv och invånare på Gotland är att se till att det finns bra färjeförbindelser, och det året runt.

Vi har fått en beskrivning från Roy Hansson av fraktens problem. Då förstår jag inte att moderaterna inte kan tänka sig att skjuta upp avvecklingen av Gotlandstillägget. Man har inte hittat någon ny bra stödform. I väntan på att NUTEK:s utredning övervägs mer är det väl klokt att inte försämra för gotlänningarnas möjligheter att transportera sig själva och sina varor?

Anf. 84 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det som är viktigt är att det kommer ett snabbt besked till företagarna. Man har väntat i många år. Nu finns det ett förslag framme, som jag redovisade. NUTEK lade fram ett förslag redan föregående höst. Jag förstår inte varför man fördröjer det.

Det vore ganska enkelt att utforma ett regelverk. Det hade varit möjligt för regeringen att komma med det redan nu. Vi tycker att man i varje fall inte skall fördröja det mer än till första halvåret 1999.

Förslaget finns. Det gäller bara att få det i sjön, både bildligt och bokstavligt.

Anf. 85 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag ingår inte i regeringen, så jag kan inte förklara varför man inte har gjort det färdigt. Fram till dess att det är färdigt är det väl rimligt att man har kvar Gotlandsstödet, så att konsekvenserna inte förvärras?

Anf. 86 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det finns inget annat förslag från moderaterna på den punkten. Man vill bara skynda på processen för att få ett långsiktigt och hållbart trafiksystem till och från Gotland.

Anf. 87 LILIAN VIRGIN (s):

Fru talman! Gotlandstrafiken kommer upp till debatt i kammaren varje år. Det är inte konstigt. Färjetrafiken till och från Gotland motsvarar allmänna vägar på andra håll i landet, och det är därför viktigt att färjetrafiken fungerar bra.

I det betänkande som vi nu behandlar handlar det om transportstödet till Gotland. Det föreslås en höjning med 15 miljoner kronor för att man skall kunna klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högtrafikperioden.

Det är bra att regeringen och trafikutskottet ser till att det blir en förstärkning av basutbudet, så att M/S Gute kan användas under sommar-månaderna.

Jag har i en motion begärt en översyn av ramen för kostnaden för Gotlandstrafiken. Den motionen behandlas inte i detta betänkande, och därför finns det anledning att återkomma till den saken senare.

Jag vill nu bara peka på att färjetrafiken är en viktig och avgörande förutsättning för en regional tillväxt på Gotland. Jag menar också att vi med stöd av Amsterdamfördraget har möjlighet att satsa mer på kommunikationerna. I Amsterdamfördraget har man uppmärksammat att öar har speciella problem och att det krävs särskilda åtgärder för att integrera öregioner i den inre marknaden.

I en motion som behandlas i detta betänkande tar jag upp kostnaderna för frakterna. Vi har genom riksdagsbeslut påbörjat en successiv avveckling av Gotlandstillägget. Fortfarande gäller dock att taxorna för gods-transporter till eller från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt.

Den påbörjade avvecklingen av Gotlandstillägget har fått sådana konsekvenser och lett till sådana prishöjningar att regeringen i budgetpropositionen föreslagit att ytterligare nedtrappning skall frysas i avvaktan på en mera långsiktig lösning. Det är bra. Trafikutskottet har sagt att den fortsatta avvecklingen skall anstå under hela 1999.

I min motion har jag beskrivit den osäkerhet som det gotländska näringslivet känner i väntan på en långsiktig lösning på frågan om fraktpri-serna. Det är därför viktigt att ett beslut om transportstöd inte dröjer. Företagen på Gotland och gotlänningarna, och även de som funderar på att flytta till Gotland, måste få veta att transportfrågan snart blir löst och att kostnaderna för frakterna inte skall vara högre till och från Gotland än för motsvarande sträcka på fastlandet.

Regeringen och trafikutskottet har förstått problemen och talar nu om en långsiktig lösning. Min förhoppning är att lösningen kommer att arbetas fram tidigt under nästa år, så att vi får veta hur lösningen för transportkostnaderna kommer att se ut. Då kommer framtidstron tillbaka till Gotland.

De som inte har förstått problemen är moderaterna. Det är inte första gången de vill avveckla Gotlandstillägget utan att ha en annan lösning som leder till jämlika konkurrensförhållanden för fraktkostnaderna till och från Gotland.

I en reservation säger de att de inte kan stödja regeringens förslag att skjuta upp avvecklingen av Gotlandstillägget ett helt år. De vill också att högstprisregleringen skall upphöra att gälla redan vid utgången av juni månad nästa år.

I det särskilda yttrande som moderaterna har gjort är de ännu tydli-gare i sin inställning till Gotlandstrafiken. Där avvisar de också regering-ens förslag om en höjning av transportstödet på 15 miljoner kronor för att M/S Gute skall kunna vara i trafik under sommarmånaderna.

Som vanligt tror moderaterna att konkurrens mellan flera rederier klarar trafiken utan statliga medel. Det visar att de inte riktigt har förstått hur trafiken fungerar. Under sommarmånaderna skulle det nog gå bra att flera rederier konkurrerade om både passagerare och godstrafik. Men vi behöver trafiken även under de månader som inte är sommarmånader. Färjetrafiken är vår väg, och därför behövs det en välfungerande trafik året om.

Jag trodde att moderaterna skulle se lite annorlunda på Gotlandstrafiken nu när det finns en moderat riksdagsledamot från Gotland. Jag tror nog att han har försökt att påverka sina partikolleger till en större kunskap om Gotlandstrafiken, men det har tydligen inte hjälpt. Tom Heyman och hans partikamrater i trafikutskottet har tydligen inte tagit intryck. Det är samma orealistiska inställning till Gotlandstrafiken som det har varit tidigare år, även om jag märker att den nu förs fram med en lite mer nyanserad ton än vad som har gjorts tidigare.

På Gotland är samtliga, oavsett partitillhörighet, överens om att färje-trafiken är vår väg till fastlandet och att vi behöver en fungerande färje-

trafik året om. Det behövs för att Gotland skall kunna utvecklas på det sätt som det i övrigt finns förutsättningar för.

Roy Hansson talade om Gotlandstrafiken och transportkostnader och om hur viktigt det är att problemet löses. Jag ser att moderaterna har yrkat avslag när det gäller förslaget om höjning av transportstödet med 15 miljoner kronor. De har också följt upp det i ett särskilt yttrande.

Det skulle vara intressant för mig och för gotlänningarna att få veta om Roy Hansson stöder det särskilda yttrandet från moderaterna, eller om han håller fast vid den linje han pläderar för i sitt anförande.

Anf. 88 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Om jag börjar med de 15 miljonerna kan jag säga att de har tillkommit därför att avtalet som vi ser det är felkonstruerat. På alla andra färjelinjer ökar man normalt trafiken under sommarmånaderna, eftersom fraktunderlaget då är bättre. Jag kan som jämförelse ta trafiken mellan Göteborg och Fredrikshamn. Man kör under sommarmånaderna 14 turer. Framme i januari kommer de att reduceras till två. Det är alltså en väsentlig skillnad. Detta gör man alldeles oavsett statliga regleringar. Man gör det naturligtvis därför att man tjänar pengar på det.

Avtalet är när det gäller Gotlandstrafiken så konstruerat, att rederiet inte tjänar några extra pengar på att sätta in en extra tur. Därmed får man problem, och därmed tvingas staten betala extra för att få en tredje båt. Den hade kommit ändå om avtalet hade varit mera intelligent konstruerat.

Den andra biten gäller högstprisregleringen och transportstödet. Det finns inte längre någon taxa, Lilian Virgin. Det fanns en gång en taxa. Det var i stort sett samma taxa oavsett om man skickade med ASG, SJ eller Bilspedition. Man kunde direkt utifrån kilo och kilometer läsa ut hur mycket en sändning skulle kosta.

Det där är borta! Det är borta sedan många herrans år. Det finns ingen taxa, och därför blir jämförelsen när det gäller trafiken till Gotland som att jämföra två okända storheter med varandra. Det finns ingenting att jämföra med.

Anf. 89 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Om avtalet när det gäller Gotlandstrafiken är felkonstruerat, Tom Heyman, tror jag att det vore bättre att angripa det än att avslå de här pengarna nu. Vi måste se till att man kan lösa det här med trafiken under sommaren. Vi har sagt i avtalet att vi skall försöka skilja frakt och persontrafik åt, och det här är ett sätt att hjälpa upp situationen.

När det sedan gäller högstprisregleringen känner jag mycket väl till att det inte finns någon sådan taxa. Men om man tar bort det här och inte ersätter det med någonting annat hjälper inte det situationen för frakterna på Gotland. Vi behöver ha ett annat system först. Om det inte finns någon högstpristaxa finns det ingenting som spärrar kostnaderna uppåt.

Anf. 90 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag börjar med det senare. Det finns en spärr för kostnaderna uppåt, under förutsättning att man får konkurrens i trafiken. Men det är betecknande för lasttrafiken till Gotland att de som bedriver den

säger att de inte ens vill ha nolltaxa på färjan om det också innebär att de får konkurrens. Icke ens nolltaxa vill man ha!

När det gäller avtalet hade vi förhoppningar om att man skulle göra något klokare när man bytte avtalskonstruktion för några år sedan. I stället gjorde man i stort sett en upprepning av det gamla avtalet och fick då egentligen alla de gamla problemen. De problem som man tidigare hade har man i dag också. Vi var då emot detta. Nu sitter man fast i det och kan inte göra så mycket åt det.

Det här är för oss ett sätt att påtala de fel som finns i avtalet. Det bör snarast ske en omförhandling så att man får ett incitament i förhandlingarna med rederiet. På samma sätt som man i dag regelmässigt lägger in incitament när det gäller upphandling av t.ex. kommunal busstrafik borde det också här finnas ett incitament, dvs. att rederiet får bestämma över intäkterna och sedan få ersättning för extra kostnader under de svåra vintermånaderna.

Anf. 91 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Jag får hålla med Tom Heyman när det gäller fraktkostnaderna. Jag tycker inte alls att den lösning vi har nu med Gotlandstillägget är bra, men jag vill ge den tid som behövs så att man kan komma fram till något annat.

Precis som Tom Heyman säger finns det invändningar också mot nolltaxan. Det är därför jag nu vill att man kommer fram med ett förslag tidigt under året, eller så snart som möjligt, som skall gälla från nästa år. Då tror jag att framtidstron kommer tillbaka på Gotland.

Om man är missnöjd med avtalet kan jag bara ställa frågan: Varför skall man då säga att de här 15 miljonerna inte behövs nu? Det drabbar ju bara Gotland och gotlänningarna.

Anf. 92 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det var synnerligen trevligt att åka till Stockholm och debattera Gotlandstrafik med Lilian. Det har vi gjort många gånger i andra sammanhang, men det blir inte sämre för att vi gör det här i riksdagen.

Jag tycker att det var bra att Lilian i talarstolen sade att hon förväntar sig ett nytt förslag, i stället för nuvarande Gotlandstillägg, tidigt under året samt det som också jag framhöll, nämligen att det är viktigt att företagarna får besked tidigt. Jag tycker att det första halvåret borde vara tillräckligt. Det är ungefär ett år sedan det här förslaget presenterades, och med de kompletteringar som regeringen har krävt borde det vara möjligt att få fram det här. För precis som Lilian sade är det viktigt med ett besked tidigt, så att man vet vilka spelregler som gäller.

Jag tycker också att det var ett ganska gott betyg jag fick av Lilian, vilket jag tackar för, när hon sade att det har skett en förändring av den moderata politiken. Det här värmdes i hjärtat. Tack så mycket för det, Lilian!

Vad gäller stödet på sommaren har Tom Heyman redan svarat på detta.

Jag för min del hoppas på en positiv utveckling för Gotlandstrafiken. Redan nu har vi haft en ökning av antalet passagerare, och det borde kunna medföra att vi får en ökad lönsamhet.

Anf. 93 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Det är roligt att se att Roy Hansson och jag är överens om att vi vill ha ett förslag tidigt. Vi känner ju båda till problemen och hur det ser ut på Gotland. Näringslivet behöver det här beskedet så att man kan börja se framåt.

Sedan var det den andra biten. Där kan jag bara konstatera, i och med att Roy Hansson hänvisar till Tom Heyman, att Roy Hansson är beredd att dra in 15 miljoner kronor från Gotlandstrafiken.

Anf. 94 ROY HANSSON (m) replik:

Fru talman! Det är inte fråga om att dra in 15 miljoner, Lilian. Det är fråga om ett nytt anslag för sommartiden, och då borde trafiken kunna bära sina egna kostnader. Vi är ju överens om att det stora minuset kommer vintertid.

Jag kan läsa vad som står i den moderata reservationen: ”-- ett förslag som väl tillgodoser Gotlands behov av rationella, kostnadsneutrala transporter till och från fastlandet.” *Det* är vad företagsamheten på Gotland önskar.

Anf. 95 LILIAN VIRGIN (s) replik:

Fru talman! Det sista, om rationella transporter, har jag också läst. Det gäller ju i samband med att man vill ta bort Gotlandstillägget. Men det löser inte problemet i sommar med de 15 miljonerna.

Anf. 96 TALMANNEN:

Låt mig i all vänlighet och omtanke påminna ledamöterna om att vi har ambitionen att kunna votera i detta ärende i dag för att arbetsituationen nästa vecka skall bli lite bättre. Det ligger naturligtvis i ledamöternas egna händer att avgöra om så blir fallet, men jag vädjar om att vi hjälps åt med detta.

Anf. 97 ÅKE SANDSTRÖM (c):

Fru talman! Kommunikationerna engagerar många, och jag tycker i och för sig att det är naturligt med en lång debatt. Jag vet dock att vi nu lider mot tidsbrist, och jag skall göra mitt bästa för att undvika att den skall uppstå.

Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 6 och 20.

På alltför många håll i vårt land är vägarna i så dåligt skick att de under delar av året är obrukbara. Avstängningar eller dålig framkomlighet innebär betydande merkostnader för näringslivet. Längre restider, försämrad framkomlighet och högre underhållskostnader drabbar självfallet även persontransporterna.

Bärighetshöjande åtgärder såsom tjälsäkring och beläggning av grusvägar är av mycket stor betydelse. Andelen vägar som avstängs på grund av tjällossning måste kraftigt reduceras, inte minst med tanke på industrins transportbehov och de enskildas möjligheter att bo och verka i de delar av landet där väsentliga delar av våra naturtillgångar finns och brukas. Kring detta har jag förstått att det finns en betydande samsyn här i kammaren.

I Centerpartiets budgetmotion och kommittémotion har vi föreslagit att åtgärder för drift och underhåll samt för bärighetshöjande åtgärder skall förstärkas. Vårt förslag innebär en ökning med 500 miljoner för år 1999.

I ett läge där vi vet att dessa medel skulle göra utomordentligt stor verkan om de anslogs för dessa ändamål väljer majoriteten att låta regeringen disponera dessa medel efter eget gottfinnande.

Det är principiellt inte bra att så stora summor undanhålls riksdagens kontroll. Det vore intressant att här och nu få klargjort från majoriteten i utskottet om man har några synpunkter på hur regeringen tänker sig att använda dessa pengar. Håller ni med mig i mitt resonemang om behoven av åtgärder för drift och underhåll?

Fru talman! I Sverige finns drygt 2 000 mil allmän väg som inte är hårdbelagd. Detta finmaskiga vägnät utgör en betydande verksamhetsförutsättning för våra största industrier. Centerpartiet har föreslagit att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till en tioårig plan för hårdbeläggning av grusvägar med trafik på 150 fordon per dygn och mer. Även i denna del vore det intressant att få veta om majoriteten är intresserad av att framöver diskutera särskilda insatser för hårdbeläggning.

Inlandsbanan, som också har nämnts här tidigare, har en mycket stor betydelse för de bygder som är direkt berörda. Centerpartiet har tidigare medverkat till satsningen på 50-miljoner kronor. Nu plussas detta på med 7 miljoner, vilket vi bejakar.

När det gäller hela vägområdet torde enskilda vägar vara den mest underskattade resursen med hänsyn till samhällsnyttan. Samtidigt konstateras att kunskaperna om de ekonomiska förutsättningarna för drift och skötsel av dessa vägar är mycket begränsade, även i riksdagen. På annat sätt kan man inte tolka den plötsliga halvering av statsbidraget som en riksdagsmajoritet genomförde under den förra perioden, 1995.

Från Centerpartiet deltog vi mycket aktivt för att återställa bidragen. Enighet kunde också nås med socialdemokraterna i denna fråga.

Inom vårt land har vi 7 300 mil enskilda vägar. Trots benämningen på dessa vägar får de brukas av alla, alltså inte bara enskilt utan av alla. Det berör direkt 900 000 fast boende och ca 600 000 personer i fritidshus. Till detta kommer att de har en mycket stor betydelse för basnäringarnas transporter, då de enskilda vägarna ofta utgör förbindelselänkar mellan allmänna vägar. Det blir alltså kortare transporter.

För det rörliga friluftslivet och vår unika allemansrätt är detta vägnät närmast en förutsättning. Skulle statsbidragen till drift och skötsel ytterligare minska kommer många vägar att stängas. Man tar alltså inte emot ett alltför lågt statsbidrag. Då blir också vår allemansrätt hotad, till nackdel för alla som gillar svamp och bärplockning, fiske och jakt, för att ta några exempel.

Det är viktigt att betona att statens kostnader för dessa vägar är låga i jämförelse med allmänna vägar, tack vare stora ideella insatser i de olika vägföreningarna.

Under det gångna året drabbades detta vägnät återigen av negativa förändringar. I första hand gäller det indragningen av det s.k. bärighetsanslaget, vilket vi från Centerpartiet anser vara en helt förkastlig åtgärd. Men det gäller också den schablonmässiga indragningen av moms pengar

från vägföreningarna samt införandet av s.k. negativt index, som också drabbat dessa vägar.

Fru talman! Jag har avslutningsvis ett par frågor till utskottets ordförande Monica Öhman:

Kommer för det första den tekniska förändringen av anslaget, alltså minskningen från 566 miljoner kronor till 100 miljoner kronor, som anges i betänkandet, att innebära oförändrad anslagsnivå för 1999 jämfört med 1998? Det står att läsa att det är en ambition. Med tanke på hur bidragsbelopp och anslagsnivåer har hanterats mellan ett par andra departement under veckan är jag mycket orolig. Kan vi få garantier för att det blir oförändrade anslag?

Kommer för det andra de av departementet beslutade bidragskonstruktionerna, som jag här har redogjort för, att bestå även för 1999?

Anf. 98 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Väldigt kort. När vi hade halveringsdiskussionen om anslaget till enskilda vägar var jag mycket aktiv för att tillrättalägga detta. Jag har i dagsläget ingen ambition att sänka anslaget. Det är svaret på den frågan.

Vad gäller den tekniska delen vill vi att pengarna i budgeten skall finnas det år de utbetalas. För 1999 behövs det bara 100 miljoner för att man skall komma rätt i tid med utbetalning och budget.

Anf. 99 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag vill efter en kontroll i dag hos Vägverket erinra om att det faktiskt inte är så. Beloppet för år 2000 är bara 100 miljoner och inget mer. På Vägverket är de mycket bekymrade över läget.

Jag tror att de här garantierna, även om vi får dem i riksdagstrycket, inte är så mycket att lita på.

Anf. 100 MONICA ÖHMAN (s) replik:

Fru talman! Så täta kontakter har jag inte med Vägverket att jag har kontaktat dem i dag. Men jag är beredd att undersöka om det är på det här sättet. Detta stämmer icke överens med de uppgifter som jag har. Ambitionen både från min sida och jag antar också från departementets sida är att återställa detta. Vi skall ha den tekniska delen under 1999 för att ligga rätt i fas.

Anf. 101 BARBRO JOHANSSON (mp):

Fru talman! Jag kommer att vara kortfattad och inte utnyttja hela den tid som jag har till förfogande för att hjälpa till så att vi får en bra voteringstid.

Fru talman! Det känns mycket bra för mig att nu se att min tanke på ett riksresekort vinner gehör och att utskottet skriver positivt om detta, även om utskottet avstyrker förslaget i betänkandet. Tanken att kunna resa över hela vårt land för samma slags betalmedel väcktes för fyra år sedan. Motionen skrev jag under allmänna motionstiden för första gången och följde därefter upp den i trafikutskottet tillsammans med Mikael Johansson, som är vår ledamot i utskottet.

Tanken bakom ett riksresekort är att man skall kunna resa kollektivt med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och på färja utan att behöva byta betalmedel när man passerar en länsgräns eller byter färdstätt. Det skulle underlätta kollektivtrafikresandet och främja utnyttjandet, vilket är en förutsättning för att minska biltrafiken och för att genomföra det långsiktigt hållbara samhälle som jag hoppas att alla tycker att vi skall göra.

Riksresekortet skall kunna laddas via automater på järnvägsstationer och på buss- och båtterminaler. Samtidigt bör också platsreservationer kunna göras. Det är också tänkt att det skall finnas högst två zoner, en tätorts- och en landsbygdszon. I tätortszonen skall man kunna halvera nu gällande zonpriser och på landsbygden införa ett pris per kilometer på land- och vattenleder.

Möjligheterna att sänka kollektivtrafiktaxan skulle kunna öka vid införandet av ett riksresekort, vilket ytterligare skulle befrämja ett ökat kollektivtrafikutnyttjande. På många ställen i vårt land är det ganska dyrt att åka kollektivt i dag. Om man tittar bl.a. på min hemkommun finner man att det t.ex. är billigare att ta bilen från Alingsås eller Lerum in till Göteborg än att ta det fina pendeltåg som vi har.

Fru talman! Det är glädjande att se att utskottet är positivt till införandet av ett riksresekort. En utredning som har tillsatts och forskning som har bedrivits efter förslaget går i den här riktningen. Ett samordnat kollektivtrafikkort, som är elektroniskt, är på väg att tas fram.

Kommunikationskommittén föreslog också i sitt slutbetänkande att ett överskådligt biljett- och taxsystem skulle underlätta samtrafik. I det läget var jag också mycket glad för detta.

Landets samtliga lokaltrafikbolag tänker nu försöka införa ett elektroniskt resekort. Resenärer som åker över länsgränserna till sitt arbete tycker vid förhör att det är bra att slippa betala med ett annat system om man kanske åker från Uppsala till Stockholm och vidare till Norrköping, där man har sin utbildning eller sitt arbete. Då slipper man betala med olika biljetter.

SL vill nu införa det här systemet och pröva det vid tusenårsskiftet. I mitt län, Västra Götaland, vill man också införa ett gemensamt kort.

Fru talman! Det blir bekvämt och smidigt att kunna åka flexibelt över landet om intentionerna i motionen genomförs. Jag hoppas alltså att arbetet med att ta fram ett heltäckande riksresekort kommer att fortsätta i den positiva anda som det har börjat.

Anf. 102 ULF BJÖRKLUND (kd):

Fru talman! Jag skall inte ställa några frågor och försöka att undvika att provocera fram några repliker. Ämnet har berörts lite grann.

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för att en region skall leva. En bortglömd sådan region är det svenska inlandet. Faktum är att inlandskommunerna, från Vänern upp till nordligaste Lappland, befinner sig i ett mycket allvarligt läge när det gäller både befolkningsutveckling och sysselsättning. Under senare år har takten accelererat. Vissa mindre kommuner i det inre av inlandet är mycket hårt drabbade.

Ta Malung i Västerdalarna som exempel! Orten har drabbats av den ena företagsnedläggningen efter den andra. Proportionellt sett, om man tittar på invånarantal, är Malung minst lika hårt drabbat som de orter som med ett ramaskri drabbas av Erikssons uppsägningar.

Var finns näringsministerns löften gentemot Malung och inlandet, liknande det vi har hört i dag när det gäller människor som friställs i de större städerna?

Med det vill jag mena: Nu är dags för Västerdalarna och Västerdalsbanan. Den behöver elektrifieras. Vi behöver en förlängning fram till Sälen; Nordens största vintersportområde med 60 000 turistbäddar. Turismen är, tillsammans med skogs- och sågverksindustrin, en viktig framtidnäring i hela det svenska inlandet.

Visst är jag medveten om att Västerdalsbanan/Sälenbanan inte direkt behandlas i dagens betänkande. Jag har visserligen undrat varför, men jag hoppas att ärendet i stället ligger på regeringens bord som ett sysselsättnings- och miljöprojekt för särskild behandling och extra stöd till detta utsatta område.

Skall nu hela Sverige leva måste också inlandets pulsåder Inlandsbanan fortsättningsvis få en tydligare positiv behandling. Utskottet uttrycker en del vackra ord i betänkandet, men det är i stort sett allt. Inlandsbanan ligger ju där på plats rakt igenom det svenska inlandet, 130 mil lång. Varför kan vi inte äntligen säga att denna resurs fullt ut skall användas som en transportlänk? Och då tänker jag naturligtvis först och främst på det tyngre godset som huvudsakligen skall söder ut och ofta ut på exportmarknaden.

Vi vet ju att banan passerar genom landets största naturresursområde, naturresurser bestående av timmer, skogsprodukter, sten, grusmaterial och mineraler. Vi har dessutom tidigare hört av Johnny Gylling hur Inlandsbanan under det snökaos som rådde för en vecka sedan kunde nyttjas som alternativ väg, vilket betydligt lindrade problemen. Jag har själv sett tågtrafikledningens tack till IBAB, Inlandsbanan AB, för möjligheten att använda banan som en alternativ väg via Dalabanan och Mora.

Trafikledningen uttrycker i detta tack sin förhoppning att våra styrande snart får klart för sig hur betydelsefull Inlandsbanan är och vilken enastående alternativväg den utgör, inte bara i ett katastrofläge utan även vid kapacitetsbrist på stomnätet.

Det går inte att undvika frågeställningen hur man kan satsa 8–9 miljarder kronor på Bottniabanan och inte ens lösa de kvarvarande flaskhalsarna på Inlandsbanan mellan Arvidsjaur och Jokkmokk samt mellan Sveg och Brunflo. Det handlar kanske om 500 miljoner kronor, som för övrigt kan kompletteras med EU-medel.

Detta skulle möjliggöra för NSB, de norska statsbanorna, att transportera genomgående godstrafik på banan från Narvik i Nordnorge via Östersund till Trondheimsområdet eller via Bergslagsbanan till Sydnorge. Vi vet att det finns sådana önskemål. I stället är inlandets vägar, inte minst riksväg 45, hårt och tungt belastad av en ökande norsk inlandstrafik med hård miljöbelastning. Nu är det dags att öppna ögonen på allvar. Det finns människor som är beredda att ta risker och satsa tid och kraft i inlandet.

Inlandet måste utvecklas när det gäller näringsliv och sysselsättning. Då krävs goda kommunikationer och naturligtvis också banunderhållsmedel för att klara den ökande godsmängden på utökade sträckor.

Därför behövs de ytterligare 9 miljoner kronorna som kristdemokraterna vill anvisa. Detta tycks bara kristdemokraterna och möjligen Folkpartiet förstå.

Jag noterade att svar från Vänsterpartiet och Miljöpartiet visar på en positiv inställning, och jag gläds åt att det inför vårbudgeten i april möjligen kan tyda på några gemensamma initiativ när det gäller Inlandsbanan.

Till sist vill jag säga att t.o.m. Banverket har medgivit att ytterligare banunderhållsmedel krävs för att IBAB på ett fullgott sätt skall klara sitt ökande engagemang i inlandet. Jag vill påminna om att det inte handlar om några nya pengar. Pengarna, drygt 6 miljarder kronor för banunderhållsmedel, finns redan anvisade. Av dessa behövs alltså ytterligare 9 miljoner till Inlandsbanan.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 7 som redan är tillstyrkt.

Anf. 103 THOMAS JULIN (mp):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 20 som handlar om upphandling av järnvägstrafik.

Det gäller sträckan Stockholm–Östersund via Bollnäs och Ljusdal, en sträcka som Sven Bergström m.fl. tidigare omnämnt i debatten.

Att även jag tar till orda beror på att jag delar uppfattningen att järnvägstrafiken på den här sträckan behöver utvecklas, inte avvecklas. Jag vill också se snabbtåg på den här sträckan.

Tyvärr känner jag mig övertygad om att SJ i dag medvetet försöker minska den interregionala trafiken på den här sträckan, och det tycker jag känns oroande.

Vid ett besök i Ljusdal för en tid sedan förnekade visserligen SJ att det fanns några sådana tankar. Men flera företagare och resenärer har berättat att SJ agerat på ett sådant sätt att resenärerna väljer andra resvägar, och då tar man bort det resandeunderlag som behövs för att skapa underlag för ett snabbtåg.

Det verkar som om man åtminstone tidigare haft den här bansträckan bortplockad ur sina biljettdatorer.

Vid Ljusdalsmötet talade man också från SJ:s sida om att resandet på den här sträckan borde öka med 50 % för att sträckan skall bli lönsam. Det känns märkligt då man samtidigt märker att SJ, som jag uppfattar det, bedriver en trafikpolitik som får resenärerna att välja andra resvägar.

Ett exempel: På bussen hem från Ljusdalsmötet med kommuner, företag och SJ hade jag sällskap med en kommunal tjänsteman som berättade att kommunen hade haft besök av en delegation från huvudstaden. Delegationen anlände till Ljusdal vid en tidpunkt som överensstämde med det tåg som kom till Ljusdal på stambanan. Men den här gruppen hade fått biljetter till Hudiksvall och tog därifrån taxi de fem milen mellan Hudiksvall och Ljusdal. Det här är inget ovanligt exempel.

Fru talman! I betänkandet står också att läsa: Det bör normalt inte ankomma på riksdag och regering att i detalj lägga fast vare sig tidtabeller, precisera var tåguppehåll skall ske eller ange vilka delsträckor av bannätet som skall trafikeras av olika tågförbindelser.

Jag kan hålla med om att riksdag och regering inte skall lägga sig i alla detaljer. Men det här är en viktig bansträcka som hotas av försämringar, när det i stället behövs förbättringar. Det är en bansträcka som berör orter där det finns mycket att önska när det gäller den miljövänliga

tågtrafiken, och ett snabbtåg är ingen detaljfråga för mig. Det är en stor och viktig fråga.

På de här orterna är det av stor betydelse för näringslivet att förbindelserna förbättras, och då tycker jag att det finns all anledning för riksdagen att agera och att ha en åsikt.

Se bara vad snabbtåget och den ökade turtätheten betytt för Ostkustbanan! Tågresandet har ökat kraftigt. Många gånger är det svårt att få biljetter till vissa avgångar, vilket ingen trodde från början. Riksdagen borde ge Norra stambanan det stöd som den behöver för att kunna utvecklas. Det måste finnas bra och snabba järnvägsförbindelser annars väljer resenärerna andra transportmedel.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Mom. 2 (anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001)

1. utskottet

2. res. 1 (v)

3. res. 2 (mp)

Förberedande votering:

43 för res. 1

15 för res. 2

221 avstod

70 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Tullia von Sydow (s) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

Kammaren biföll utskottets hemställan genom uppresning.

Mom. 8 (cykelfrågor)

1. utskottet

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

Votering:

157 för utskottet

129 för res. 3

4 avstod

59 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 109 s, 37 v, 11 mp

För res. 3: 67 m, 36 kd, 16 c, 10 fp

Avstod: 1 s, 1 m, 2 v

Frånvarande: 21 s, 14 m, 4 v, 6 kd, 2 c, 7 fp, 5 mp

Mom. 15 (miljöanpassad tågtrafik)

1. utskottet
2. res. 6 (c)

Votering:

275 för utskottet

16 för res. 6

2 avstod

56 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 69 m, 39 v, 37 kd, 8 fp, 12 mp

För res. 6: 16 c

Avstod: 2 fp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 4 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Mom. 16 (Inlandsbanan)

1. utskottet
2. res. 7 (kd)

Votering:

254 för utskottet

37 för res. 7

1 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 69 m, 37 v, 16 c, 10 fp, 12 mp

För res. 7: 37 kd

Avstod: 1 v

Frånvarande: 21 s, 13 m, 5 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Mom. 18 (den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft)

1. utskottet
2. res. 8 (m, kd, fp)

Votering:

177 för utskottet

116 för res. 8

56 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 39 v, 16 c, 12 mp

För res. 8: 69 m, 37 kd, 10 fp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 4 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Mom. 25 (Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.)

1. utskottet
2. res. 12 (mp)

Votering:
277 för utskottet
13 för res. 12
2 avstod
57 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 110 s, 68 m, 36 v, 37 kd, 16 c, 10 fp
För res. 12: 1 v, 12 mp
Avstod: 1 m, 1 v
Frånvarande: 21 s, 13 m, 5 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Mom. 27 (Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet)

1. utskottet
2. res. 13 (m, kd, fp)
3. res. 14 (v, mp)
Förberedande votering:
122 för res. 13
51 för res. 14
120 avstod
56 frånvarande
Kammaren biträdde res. 13.
Huvudvotering:
143 för utskottet
116 för res. 13
33 avstod
57 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 103 s, 24 v, 16 c
För res. 13: 69 m, 37 kd, 10 fp
Avstod: 7 s, 14 v, 12 mp
Frånvarande: 21 s, 13 m, 5 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Mom. 33 (olönsamma linjer)

1. utskottet
2. res. 19 (v)
Votering:
248 för utskottet
40 för res. 19
1 avstod
60 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 109 s, 64 m, 37 kd, 16 c, 10 fp, 12 mp
För res. 19: 1 m, 39 v
Avstod: 1 m
Frånvarande: 22 s, 16 m, 4 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp
Lars Elinderson (m) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha
röstat nej.

Mom. 38 (upphandling av järnvägstrafik m.m.)

1. utskottet

2. res. 20 (v, c, fp)

Votering:

217 för utskottet

73 för res. 20

2 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 106 s, 66 m, 37 kd, 8 mp

För res. 20: 4 s, 1 m, 39 v, 16 c, 10 fp, 3 mp

Avstod: 1 m, 1 mp

Frånvarande: 21 s, 14 m, 4 v, 5 kd, 2 c, 7 fp, 4 mp

Ragnwi Marcelind (kd) anmälde att hon avsett att rösta nej men marketrats ha röstat ja.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Beslut om uppskjuten votering

På förslag av talmannen medgav kammaren att återstående ärenden på dagens föredragningslista fick avgöras i ett sammanhang vid arbetsplenum tisdagen den 15 december.

6 § Rättsväsendet

Rättsväsendet

Föredrogs

Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU1

Utgiftsområde 4 Rättsväsendet (prop. 1998/99:1 delvis)

Anf. 104 GUN HELLSVIK (m):

Fru talman! Enligt Moderata samlingspartiet måste rättsväsendet vara ett prioriterat område där statlig verksamhet är särskilt påkallad och där besparingar inte kan accepteras som ett led i en reflexmässig föreställning om att "alla måste vara med och spara". Med denna utgångspunkt är det för oss en självklarhet att rättsväsendet även i tider då landet befinner sig i ekonomisk kris måste tilldelas tillräckliga resurser för att kunna fullgöra sin uppgift och tillgodose medborgarnas berättigade krav på rättstrygghet och rättssäkerhet.

I opposition har vi i brist på tillräckligt stöd från övriga partier inte kunnat förhindra regeringens nedmontering av rättsväsendet. Skiftande riksdagsmajoriteter beslutade under förra mandatperioden i enlighet med regeringens önskemål, som innebar att drygt en miljard kronor skulle sparas på rättsväsendet. Riksdagens beslut vittnar om en skrämmande brist på inlevelse i vanliga medborgares förhållanden.

Sparkraven har slagit hårt mot rättsväsendet i allmänhet och polisväsendet i synnerhet. Resultatet har blivit ett allvarligt försvagat rättsväsende. Brottsförebyggande rådets statistik för första halvåret 1998 visar att antalet anmälda brott fortsätter att öka och nu ligger på ungefär samma nivå som i början av 1990-talet efter en nedgång under 1990-talets första fyra år.

Samtidigt som stora organisationsförändringar har genomförts inom framför allt polis- och åklagarväsendet har myndigheterna tvingats dra ned på personal, bl.a. administrativ personal, vilket resulterat i att både poliser och åklagare under en följd av år varit tvungna att utföra rena kontorsgöromål i stället för att enbart ägna sig åt det som de är utbildade för, nämligen att förebygga, utreda och beivra brott. Konsekvenserna illustreras av den stigande brottskurvan.

Även domstolsväsendet, som utgör rättsväsendets viktigaste grundpelare och ytterst är den enskildes rättssäkerhetsgaranti, försvagades under föregående mandatperiod. Den besvärliga arbetssituationen i hovrätterna och i de allmänna förvaltningsdomstolarna har medfört att enskilda inte får sina mål avgjorda i rimlig tid.

Parallellt har antalet anmälda brott ökat och andelen uppklarade brott minskat med färre lagförda brottslingar som följd. Regeringen har under senare år åberopat nedgången i antalet fängelsedömda som skäl för nedskärningar inom kriminalvården och gör så även i 1999 års budgetproposition.

Regeringen tycks emellertid ha tagit intryck av den massiva kritik som framförts från allmänheten och inte minst från oss moderater mot konsekvenserna av tidigare års allvarliga försvagning av rättsväsendet och då särskilt polisen. Vi välkomnar den sent påkomna satsningen på polisen men konstaterar samtidigt att övriga led i rättskedjan blir i stort sett utan förstärkning. Till skillnad från regeringens förslag innebär det moderata budgetalternativet en permanent förstärkning av rättsväsendet, inte bara ett kortsiktigt tillskott. När polisen återfår de resurser som krävs för att kunna minska brottsligheten och öka människors trygghet kommer det verkliga resursbehovet för åklagarväsendet, domstolsväsendet och kriminalvården att aktualiseras. Därför har vi moderater avsatt mer än 1 miljard kronor extra till rättsväsendet för kommande tre år jämfört med regeringens förslag. Beslutsordningen innebär emellertid att vi i dag inte har rätt att yrka bifall till vårt förslag till budget.

Fru talman! Vi har däremot i dag möjlighet att lägga fram förslag och ta ställning till kriminalpolitikens inriktning. Den som har lyssnat på senare års debatt kan ha fått uppfattningen att vi moderater och Socialdemokraterna med lätthet skulle kunna komma överens vad gäller denna fråga. Särskilt under valrörelsen har justitieministern och andra som stöder hennes kriminalpolitik hävdad att det inte är någon egentlig skillnad mellan socialdemokratisk och moderat kriminalpolitik. Min tolkning av dessa uttalanden har hela tiden varit att Socialdemokraterna inser att svenska folket i mycket stor utsträckning sluter upp bakom den moderata kriminalpolitiken, och för att regeringspartiet inte skulle förlora människors förtroende har man velat påskina att man gjort den moderata kriminalpolitiken till sin. Valet är nu över och man behöver inte längre ägna sig åt falskspel. Nu uttalar man oförblommerat i det betänkande som vi just nu debatterar att den moderata kriminalpolitiken är inskränkt och

saknar helhetsperspektiv. Det bör då noteras att vi moderater konsekvent driver vidare den politik vi redovisade även i valrörelsen.

Fru talman! Låt mig ägna lite tid åt några av de viktigaste beståndsdelarna i den moderata kriminalpolitiken.

Anledningen till att flertalet av oss inte begår brott som vuxna är att vi redan i unga år har fått lära oss att visa respekt för andra människors liv, hälsa och egendom. Tillägnandet av sådana grundläggande normer har större betydelse för människors beteende än varje slag av lagstiftning även om sådan också måste finnas. Samtidigt måste respekten för straffsystemet, som just är grundat på sådana värderingar, upprätthållas genom en konsekvent reaktion vid brott. Brister medborgarna i respekten för grundläggande normer och värderingar hotas rättstryggheten och hela fundamentet för det civiliserade samhället, och detta påverkar landets brottsnivå.

Enligt den samlade brottsstatistiken i Sverige från efterkrigstiden och framåt har antalet anmälda brott ökat med närmare 600 %. Som jag tidigare nämnde visar statistiken för första halvåret 1998 på en fortsatt ökning. Mest ökar stöldbrott, skadegörelse, våldsbrott – inte minst våld mot kvinnor – och personrån.

Om vi skall kunna förhindra att den redan utbredda normlösheten rotar sig ännu mer och återupprätta ett samhälle grundat på fasta moraliska och rättsliga värderingar krävs en opinion för dessa grundläggande värden. En av våra viktigaste framtidsuppgifter är därför att driva denna opinionsbildning bland enskilda individer och bland förtroendevalda och beslutsfattare. Särskild uppmärksamhet måste riktas mot barn och ungdomar. Genom att få unga människor att frivilligt ta avstånd från våld och andra kriminella beteenden kan vi få stopp på rekryteringen av grova vanebrottslingar och på sikt minska brottsligheten.

Utgångspunkten för kriminalpolitiken skall vara att varje människa har både rätt och skyldighet att ta ansvar för sina egna handlingar. Detta var tidigare närmast en självklarhet men gäller inte längre fullt ut. Numera är uppgiften alltså att återupprätta ett samhälle som är grundat på fasta moraliska och rättsliga värderingar. Detta kräver ett angreppssätt som bygger på en helhetssyn. Familjens och skolans betydelse kan inte överskattas när det gäller att överföra normer och levnadsregler till nästa generation men de behöver kompletteras med ett straffsystem som är anpassat till unga brottslingars behov.

För att kriminalpolitiken skall uppfattas som trovärdig fordras att straffsystemet och de påföljder som döms ut uppfattas som rättvisa och att de står i proportion till brottets svårhet. Hänsynen till brottsoffren måste genomsyra hela det rättsliga systemet.

En av statens viktigaste uppgifter på det kriminalpolitiska området är att skydda människor från brott och att se till att brott som ändå begås beivras oavsett brottets svårhet. Här spelar närpolisen en betydande roll som brottsbekämpare och brottsbeivrare. Det är enligt vår mening lika viktigt att stävja en begynnande kriminell bana genom en adekvat påföljd i början av en brottskarriär som att döma ut stränga straff vid allvarliga brott. I den meningen är samhällsreaktionen en brottsförebyggande åtgärd.

En förutsättning är naturligtvis att polisen, åklagarna och domstolarna har tillräckliga resurser och att arbetet är organiserat på ett sådant sätt att

myndigheterna kan uppfylla de höga krav som ställs. Också kriminalvården måste ha tillräckliga resurser, så att de dömdas rehabiliteringsbehov kan tillgodoses och nya brott därigenom förhindras.

Fru talman! I valrörelsen ville, som jag nämnde tidigare, Socialdemokraterna påskina att denna kriminalpolitik stämde med deras. Nu kallar de den inskränkt och utan helhetssyn. Vi moderater säger samma sak före och efter ett val och föreslår därför att riksdagen röstar för den inriktning av kriminalpolitiken som jag här översiktligt beskrivit.

Vi står naturligtvis bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag här bifall endast till den reservation som behandlar kriminalpolitikens inriktning, nämligen reservation 1.

Anf. 105 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Jag skall inledningsvis yrka bifall till reservation 3, reservation 6 och reservation 14.

Fru talman! I mitt anförande kommer jag mest att hålla mig till anslagsfrågor och till de övergripande frågorna.

Vänsterpartiet står bakom detta anslag och detta betänkande när det gäller utgiftsområde 4, rättsväsendet. Man kan tro att det skulle saknas resurser inom rättsväsendet utifrån vad föregående talare sade. Det är då viktigt att påpeka att det totala anslaget för utgiftsområdet uppgår till knappt 22 miljarder kronor. Detta är ett stort utgiftsområde inom statens budget, och det är viktigt att se till att de medel som tilldelas också används på ett så effektivt sätt som möjligt.

Det har under en period gjorts besparingar inom rättsväsendet, och Vänsterpartiet har ställt sig bakom dessa besparingar utifrån det synsättet att det inte bara är inom rättsväsendet som kriminalpolitiken, det brottsförebyggande arbetet och förhindrandet av kriminalitet äger rum. Vi har under ett par år sanerat statens finanser, och det har gjorts stora besparingar inom många områden. Inte minst inom kommunerna och landstingen har det skett stora besparingar på många områden. Därför har vi i Vänsterpartiet ansett det vara viktigt att man också fördelar bördorna och att man har en helhetssyn på politiken. Att ständigt säga att en viss sektor, som rättsväsendet, som är så grundläggande viktigt, på något sätt skulle undandras besparingar och dessutom undandras krav på att effektivt utnyttja sina resurser vore en oansvarig politik.

Samtidigt, när vi har sett besparingarna i kommunerna – man drar ned på missbruksvård, man drar ned på insatser till barn som far illa, man drar ned resurserna till lärare och stödlärare i skolan och man kan se den ökade utslagningen – så måste vi ta ett helhetsgrepp och se till att vi använder våra skattepengar på det bästa sättet, och det är inte att ständigt säga: Ge polisen mer resurser! Ge rättsväsendet mer resurser för att handskas med de problem som uppstår i samhället när människor ställs utanför och inte får det stöd och den hjälp som de behöver. Därför har det varit nödvändigt med besparingar även inom rättsväsendet.

Men nu är ju inte det här hela sanningen. Under de senaste åren har man också börjat tillskjuta medel till rättsväsendet och öka anslagen till polisen. Man gör också viktiga engångssatsningar. Vi i Vänsterpartiet anser att det också är viktigt att det görs en del engångsvisa satsningar.

Just inom polisväsendet har man saknat en ekonomisk styrning under så många år. Man har misshushållat med resurserna. Därför har det varit

viktigt att också ställa kravet på Polisen att faktiskt följa den budget man får och att sätta en broms här och tala om att detta inte är ett område där man kan använda pengarna hur som helst och sedan ständigt säga att man vill ha ökade anslag. Det har man ju också kunnat få tidigare. Därför har det varit en viktig process att se till att man inom Polisen också använder medlen på det effektivaste sättet. Därför är det viktigt nu, när man gör engångsvisa satsningar för att man skall kunna rationalisera och för att man skall kunna effektivisera sin verksamhet, att vidta de åtgärder som behövs för att man inte skall ha ett högre anslag än vad som i själva verket skulle krävas.

Det är viktigt att påpeka att det inte bara är Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet som har sagt att det här har varit nödvändigt. Tittar man på riksdagsrevisorernas och Riksrevisionsverkets granskning av Polisen och hur man där använder sina medel mest effektivt ser man att det har kommit en svidande kritik från dem som har granskat polisväsendet av hur man använder resurserna. Det är viktigt att notera det, för när moderaterna debatterar kan det låta som om det inte har varit någon misshushållning och inte har varit nödvändigt att göra de här förändringarna. Man har gjort dem för att man struntar i kriminalpolitiken och inte ser det viktiga i rättsväsendet.

Man ser det viktiga, men man har också tagit sitt ansvar för att se till att vi får ett effektivt polisväsende.

Fru talman! Gun Hellsvik från Moderaterna sade att det här har varit en katastrof. Moderaterna vill ständigt lägga ned mer pengar på rättsväsendet, och jag måste säga att efter de fyra år som jag har suttit i riksdagen har jag sett att detta har skett varje gång vid budgetdebatterna. Moderaterna lägger sig ett steg över förslaget om ramarna och säger att detta tillskott är nödvändigt för att Polisen skall kunna arbeta effektivt och för att rättsväsendet skall kunna arbeta effektivt. När regeringen sedan året därpå lägger till ungefär lika mycket medel, ja, då räcker det absolut inte med den nivå som var nödvändig för moderaterna själva tidigare, utan då skall man lägga på ytterligare medel. Den här debatten har vi fört år efter år, och Moderaterna tycks ha obegränsat med resurser att satsa på rättsväsendet, utan att också se den nödvändiga reformeringen och den nödvändiga effektiviseringen. För, fru talman, man måste ju också se varifrån vi skall ta pengarna.

När moderaterna pratar om vikten av kriminalpolitik och när de pratar om sin kriminalpolitiska inriktning säger de ofta att det är viktigt att lära sig i unga år så att man får normer och regler och att familjen är viktig. Vi kan alla instämma i detta. Men då måste man också se den sidan att inte alla barn får växa upp under sådana förhållanden att de har en familj som kan lära dem normer och regler i unga år, ge dem den grundläggande viktiga tryggheten och lära dem skillnaden mellan rätt och fel. Det är ju det som är den stora bristen. Men moderaterna vägrar se det här, utan man säger bara ständigt att det är familjen som är den viktiga normbildaren, vilket alla är helt överens om.

Men när man då satsar ytterligare resurser på rättsväsendet ser man inte att vi och andra ser helhetsbilden. Vi i Vänsterpartiet anser att det är viktigt att använda de resurser vi har till att se till att alla barn och ungdomar får den här möjligheten till trygghet, till att få de grundläggande viktiga värderingarna och till att växa upp och bli bra medborgare. Men

då krävs det resurser inom detta område, och då måste man satsa på det. Med Moderaternas politik sparar man i stället på dessa områden. Det är där, i kommunerna där den viktiga verksamheten utförs, som man är beredd att minska resurserna för att i stället lägga dem på rättsväsendet och på dem som det redan har gått snett för.

När man sedan ser på brottsutvecklingen, där vi har sett en ökning under väldigt många år, är det också viktigt att se den ur ett helhetsperspektiv. Man pratar om en ökning med 600 %. Om man inte ser samhällets utveckling med ökad materiell standard, cykelstöld, mobiltelefonstöld osv. och inte ser vad det är för typ av brottslighet som ökar och i vilket samhällsperspektiv detta sker, så ser man heller inte sanningen. Det är lätt att säga att brottsligheten har ökat med 600 %, och det skrämmer folk, men man måste se vad som ligger bakom siffrorna.

Man verkar uppenbarligen inte heller se att arbete har bedrivits mycket starkt nu när det gäller brott mot kvinnor och barn. Det har skett ett stort och omfattande arbete ute i landet, i kommuner, i landsting, i riksdagen och i olika organisationer för att lyfta fram frågor om misshandlade kvinnor. Dessa brott begicks tidigare i det fördolda. Man anmälde inte dessa brott. Det var en struktur som fanns i det tysta.

Nu har vi lyckats få ett samhälle där vi lyfter upp de här frågorna. Det är inte längre en familjeangelägenhet när en kvinna blir slagen. Det ger effekter på brottsstatistiken. Vi kan se det som ett skrämmande tecken när brottsligheten stiger och tycka att nu måste vi satsa ännu mer. Då ser man inte helheten och det arbete som gjorts för att lyfta fram detta. Det är det arbetet som gjort att vi fått den här statistiken. Det finns en skillnad mellan verklig ökad brottslighet och en statistik som visar på ökad brottslighet. Det kan vara ett lyckat arbete att få människor att anmäla brott som ligger bakom ett ökat antal brott i statistiken.

Det är viktigt att vi inte bara har en pessimistisk syn på utvecklingen. Det finns många delar där vi har lyckats väldigt bra och där vi kommer att lyckas ännu bättre i framtiden.

Fru talman! Jag skall bara lyfta upp en av reservationerna, och de är reservation 6 som handlar om ersättning till nämndemän. De övriga reservationerna kommer senare talare från Vänsterpartiet att ta upp.

Det är Vänsterpartiet och Socialdemokraterna som står för den här reservationen. Utskottets majoritet har bestämt sig för att man nu skall utreda och se över ersättningen till nämndemän och jurymän. Det här är en viktig fråga som har debatterats i många år. Nivån på ersättningen till nämndemän är för låg. Vi reserverar instämmer i detta. Det är en viktig fråga, och ersättningen är låg.

Men nu pågår det också en översyn inom departementet för att se om man behöver höja taket när det gäller förlorad arbetsförtjänst. Vi är tveksamma till om det är den viktigaste prioriteringen att höja arvoden just nu. Majoriteten säger att man skall ha en utredning, men man har inte på något sätt diskuterat vilken nivå den här ökningen skulle ligga på och hur stora kostnaderna sammantaget skulle bli. Man har inte diskuterat hur stor ökningen skulle bli på utgiftsområdet i budgeten.

Även om det här är en viktig fråga som vi säkert kommer att återkomma till vid flera tillfällen är vi i Vänsterpartiet inte beredda att i dagsläget prioritera den här frågan mest inom det här området. Det finns sats-

ningar inom utgiftsområdet som faktiskt kommer att vara viktigare framöver.

Fru talman! Till sist vill jag bara säga att utskottsmajoriteten har uppmärksammat att de ökade resurserna till polisen och den ökade satsningen på Ekobrottsmyndigheten kan innebära att man kommer att behöva mer resurser inom resten av rättsväsendet. En bättre arbetande polis och en polis med mer resurser kan innebära mer arbete hos åklagarväsendet och i domstolsvärlden och ett behov av fler platser inom kriminalvården. Utskottet pekar på att man måste följa detta och återkomma med ökade resurser om det behövs.

Vi i Vänsterpartiet kommer att följa den här utvecklingen noga. Om vi ser att behoven finns och att det saknas en jämvikt inom rättsväsendet kommer vi att lägga förslag på ökade resurser till resten av rättsväsendet i nästa budget.

Anf. 106 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! När man lyssnar på Alice Åström kan man få intrycket av att när vi moderater utformar vår polisbudget gör vi det för att bli populära och inte för att skapa förutsättningar för en bra polisverksamhet. Vi hörde Alice Åström säga att vilken budget som än läggs av andra skall vi alltid ligga högre.

Eftersom jag har lärt känna Alice Åström som en hederlig person måste hennes uttalande hänga samman med att hon inte har läst på ordentligt. Jag föreslår att Alice Åström tittar på s. 83 i betänkandet där det framgår att vi faktiskt inte har några extra pengar för 1999 beroende på att regeringen har ändrat sig från i våras och anpassat sig efter vårt förslag. Eftersom det bara är en engångssatsning har vi sedan ytterligare medel för de därpå följande åren.

Då kommer jag till en fråga till Alice Åström. Jag fick det inte riktigt att gå ihop. Alice Åström sade att man skall spara för att polisen skall bli effektivare och att det var det som var orsaken till besparingarna under den föregående perioden. Sedan sade Alice Åström att man skall satsa för att man skall bli effektivare. Är det så att Alice Åström nu har insett att besparingarna under den förra perioden inte resulterade i det man önskade utan i en försvagning av polisen? Eller vad är orsaken till att man först sparar och sedan ökar resurserna? Hur hänger det ihop att besparingar är till för att öka effektiviteten och ökningar är också till för att öka effektiviteten?

Anf. 107 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag sade nog inte riktigt att man sparade för att bli effektivare. Men det har varit viktigt att spara och anpassa Polisens budget till det utrymme man har. Polisen har år efter år dragit över sina anslag. De har lagt sig på en väldigt hög nivå. Det var inte så att man fick ut en verksamhet och en effektivitet hos polisen som stod i rimlig proportion till de medel man tilldelades. Därför ansåg vi att det var viktigt att försöka anpassa kostymen till verksamheten så att man fick ut det man ville av den.

Nu har det gjorts ett ekonomiskt arbete. Vi har fått en bättre ekonomisk styrning inom polisen. Då är det också viktigt att se var inom polisen det är viktigt att tillskjuta medel. Det är viktigt att man har en över-

blick och en ekonomisk styrning på verksamheten när man gör detta. Då kan man också se till att de medel man nu satsar extra kommer att användas på ett effektivt sätt. Det skedde inte alltid tidigare när man sköt till medel.

Det har varit nödvändigt att spara och få en ram för att få ut det man behöver och det man har rätt att kräva för de medel man satsar. Nu är det också nödvändigt att se vilka områden det finns brister på och satsa på dem i stället för att öka anslagen rent generellt.

Anf. 108 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Jag hör att Alice Åström är nöjd med den utveckling vi hade under den förra perioden. Alice Åström sade någonting i stil med att nu när vi fått ut det vi önskade av de besparingar som genomfördes kan vi börja med en lite annorlunda politik.

Då vill jag tala om att vi moderater inte alls är nöjda med det som kom ut av förändringarna under den förra perioden. Vi är inte nöjda med att brottsligheten ökade. Jag gissar att Alice Åström inte påstår att det helt saknas samband mellan antalet poliser och antalet begångna brott. Vi är absolut inte nöjda med den försämrade upplärningsprocenten. Jag gissar att Alice Åström inte påstår att det saknas samband mellan antalet verksamma poliser och upplärningsprocenten. Vi är absolut inte nöjda med att fler som har gjort andra människor illa kommer undan från att över huvud taget behöva ta konsekvenserna av sitt beteende. Jag utgår från att Alice Åström inte anser att det saknas samband mellan hur många brottslingar som blir dömda och antalet poliser.

Anf. 109 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Nej, jag är självfallet inte nöjd med att brottsligheten ökar eller att fler människor har råkat illa ut. Det är att göra en hårddragning av det jag säger.

Jag är nöjd med att polisens ekonomiska styrning nu har börjat fungera bättre. Men jag har inte varit nöjd under den tidigare perioden då bristen på ekonomisk styrning hos polisen visade sig. Polisens sätt att tackla de besparingskrav man fick på sig var att avskeda en mängd civilanställd personal. Man avskedade administrativ personal och satte i stället poliser på dessa arbetsuppgifter.

Jag har inte varit nöjd med det sätt som Polisen har hanterat frågan på. Men det har också belyst bristen på ekonomisk styrning och på en helhetssyn inom polisen när man har valt att ta till sådana drastiska metoder för att klara besparingarna. Det har visat att man har saknat en helhetssyn.

Men jag upplever att man inom polisväsendet nu har fått en annan syn och att man börjar få en ekonomisk styrning.

Sedan, fru talman, är det inte så att allting bara handlar om resurser. Mycket av de problem som har funnits inom polisväsendet har faktiskt hängt ihop med den stora omorganisering som man har gjort inom polisen. Det har varit samma sak med omorganisationen inom åklagarväsendet. Att omorganisera en sådan stor verksamhet som polisen, att lägga om till ett helt nytt arbetssätt och att skaffa sig en helt ny polisutbildning med ett helt annat innehåll, för att man i stället skall få närpolis med ett problemorienterat arbetssätt, innebär givetvis att man får en nedgång i

effektiviteten i organisationen. Men det har hängt ihop med omorganisationen, inte bara med resurserna, och det har vi också sagt tidigare.

Med stora omorganisationer i stora verksamheter blir det tyvärr en effektivitetsnedgång under omorganisationen. Men det har börjat vända, och det hänger inte bara ihop med resurserna.

Anf. 110 RAGNWI MARCELIND (kd):

Fru talman! Jag tror att i ett gott samhälle överförs de demokratiska värdena och värderingarna från generation till generation. Utan dessa kommer relationerna mellan människor inte att fungera i vardagslivet. Långsiktigt handlar det om internalisering, införlivandet av värden, värderingar och normer. Vuxnas insatser betyder mycket för att få barn och unga att avstå från att börja begå brott. Föräldrar och andra vuxna som har ansvar för barnuppföstran måste därför stöttas i sin uppgift.

Regeringen skriver i sin budgetproposition: En effektiv kriminalpolitik kan bara drivas inom ramen för en allmän välfärdspolitik som leder till social trygghet, en rättvis fördelning och solidaritet människor emellan.

Vi kristdemokrater har alltså en annan syn på vad effektiv kriminalpolitik är. Vi vill se till helheten och till människovärdet. Varje bärande system i ett rättssamhälle bygger på en process av införlivande av värden, värderingar och normer.

Hos en stor del av svenska folket finns i dag en misstro till vad rättsstaten kan uträtta. Därför måste tillräckliga resurser och tillfredsställande kompetens vara högsta prioritet i det kriminalpolitiska arbetet. All brottslighet, inklusive vardagsbrottsligheten, måste bekämpas. Samhällsmedborgarna skall försäkras att bostadsinbrott, överfall, våld och hot, bilstölder, klotter och skadegörelse snabbt åtgärdas. Även den grova gränsöverskridande brottsligheten, brott med rasistiska inslag samt våld mot kvinnor och barn skall kraftfullt bekämpas.

Den 26 november kunde vi ta del av en annons från BRÅ i en hel bilaga i Aftonbladet. Bilagan kallades Mot brott och för brottsförebyggande arbete. Där fanns en hel del intressant läsning om hur man kan förebygga brott och tips och idéer från olika kommuner om hur man kan arbeta brottsförebyggande.

Från Tyresö rapporterades om hur man arbetar för att skapa en trygg miljö genom ett samarbete mellan polis, kommunen och Tyresö hyresbostäder. Där har man inrättat s.k. bovärdar. Bovärden går dagligen runt i området och ser över att inte någon ruta slagits sönder och att det inte finns klotter eller annat som förstör den yttre miljön. Genom att lyssna på hyresgästerna och dagligen vistas i sitt bostadsområde upptäcker värdarna brister och fel som skapar otrygghet. Genom att snabbt åtgärda dessa skapas en känsla av trygghet, en trivsamt miljö. Folk både vågar och vill vistas ute i sitt område. Och ju fler som vistas ute i närområdet, desto svårare blir det för tjuven och klottraren att genomföra sin brottsliga handling.

Flera av inläggen i tidningen handlade om hur viktig skolmiljön är i kampen för det goda. Generaldirektör för skolverket, Ulf Lundgren, uttryckte det så här i BRÅ:s annons:

Grundläggande värderingar är inget man schemalägger, det genomsyrar vardagen på skolorna.

Det är precis det vi kristdemokrater menar när vi talar om vuxenvärldens ansvar och familjen som den bästa brottsförebyggande faktorn. Vi kristdemokrater anser att en av de viktigaste uppgifterna för skolan är att försvara tanken på alla människors lika värde och rätt att bli respekterade.

Vad man kan konstatera av annonsen från BRÅ är att det finns ett stort engagemang hos allmänheten i dessa frågor. Man vill att brott skall utredas och lösas för att skapa trygghet för både gamla och unga i samhället, och man vill även arbeta förebyggande för att motverka kriminalitet. För något år sedan kunde vi ta del av en undersökning där svenska folket sade att brottslighet och kriminalitet var nummer två på listan över samhällsproblem och näst efter arbetslöshet det viktigaste att åtgärda.

Den omfattande minskningen av antalet poliser och civilanställda samt ett otal avslutade och pågående omorganiseringar har inte lett till ökad effektivitet och kvalitetsförbättring, utan snarare till kaos och minskad rättssäkerhet. Vi menar att civilanställd personal måste finnas i tillräcklig omfattning så att polisens speciella kompetens kan tas till vara ute på fältet.

Det behövs resurser för att tillskapa fler utbildningsplatser inom polisen och anställa fler civilanställda. Det finns ingen verksamhet i samhället som blir bättre enbart genom effektiviseringar, utan det krävs resurser. Här tror jag inte att polisens verksamhet på något sätt särskiljer sig från annan verksamhet. Polisen behöver en god organisation, mer personal, kompetenshöjning och stöd så att man orkar i det många gånger tuffa jobbet.

Vi påpekade också detta i den debatt som hölls i samband med budget 1997. Dåvarande ledamot i justitiekommittén för kristdemokraterna, Rolf Åbjörnsson, uttryckte det så här:

Det är för mig en fullkomlig gåta hur någon kan komma på idén att man skall skära bort, enligt vad som står i betänkandet, 804 civilanställda!

Under 1997 minskade antalet anställda inom polisen med 1 112 personer. Jämfört med utgången 1996 hade antalet civilanställda minskat med 1 172 personer. Och uppsägningen av civilanställda har konsekvent drabbat kvinnor som har fått gå från sina arbeten. Det är mycket märkligt, fru talman, att ingen jämställdhetsminister har reagerat på detta!

Det anmärkningsvärda är den kortsiktiga politik som bedrivits då det gäller antalet anställda poliser och civilanställd personal.

Ena året säger man upp 1 200 civilanställda, för att nästa år inse att detta nog var ett misstag.

Kristdemokraterna föreslår i sitt budgetalternativ, utöver regeringens förslag, medel till att anställa ytterligare 500 civilanställda.

Vi vill höja statusen på och utveckla närpolisstationerna och deras verksamhet. Bl.a. måste närpolisstationerna hållas öppna i betydligt större utsträckning än i dag, exempelvis under sommaren då närpolisens problemorienterade arbetssätt kan vara särskilt framgångsrikt för att stävja ungdomsbrottsligheten.

Vardagsbrottsligheten måste tas på största allvar. Om vardagsbrottsligheten bekämpas kan också den grövre brottsligheten bekämpas. Det är samhällsmedborgarna som sätter gränser för vad som är acceptabelt handlande, inte prioriteringar gjorda från centralt håll. Bekämpning av

oordning, rädsla och brott är huvuduppgiften för den lokalt förankrade polisen.

Regeringen skriver vidare i sin budgetproposition att vardagsbrottsligheten hör till de verksamheter där behovet av fortsatt uppmärksamhet är störst och att hinder för ett effektivt närpolisarbete kan finnas inbyggda i polisorganisationen.

Vi vill att polisens ansvarsområde skall belysas i ett större perspektiv. Vad skall polisen syssla med? Undervisning i skolor, borttappade hundar och katter, bevakning av idrottsevenemang?

Regeringen bör, för att komma till rätta med dagens problem, tillsätta en utredning som gör en total översyn av vilken verksamhet polisen enligt lag skall vara skyldig att utföra.

På helgkvällar och helgnätter når antalet polisringripanden en toppnivå. Samtidigt är då minst antal poliser i tjänst. Vid schemaläggning måste hänsyn tas till regelbundenhet och anpassning göras till tider då enligt erfarenhet och statistik flest brott begås. Vi menar att kontinuitet och anpassning kan skapas genom en översyn av polisens arbetstidsavtal och schemaläggning.

I budgetpropositionen lovordas det rationaliseringsarbete som skett inom polisen, och man hänvisar till Riksrevisionsverkets hinderrapport, av vilken det framgår att det fortfarande finns en betydande rationaliseringspotential.

Vi vänder oss emot detta, eftersom vi samtidigt kan konstatera att enbart en bråkdel av alla brott som utförs utreds och att all statistik pekar på ytterligare en uppgång av antalet våldsbrott under det första halvåret 1998. Jag tycker att det är anmärkningsvärt att den beskrivning som regeringen ger i budgetpropositionen stämmer så illa med den verklighet som återspeglas i vardagen.

Under 1997 anmäldes 1 196 000 brott. Våldsbrotten, som till 80 % utgörs av misshandelsbrott, har ökat kraftigt. Stöldbrottsanmälningarna har ökat, och skadegörelsebrotten har fördubblats sedan 80-talet. Enbart kostnader för klotter uppgår till en halv miljard kronor, samtidigt som endast 26 % av brotten klaras upp.

Det drar en stark liberaliserings- och legaliseringsvåg över Europa och världen i övrigt när det gäller synen på narkotika. Detta är oroväckande. Det svenska restriktiva sättet att se på narkotika blir enligt många bedömare alltmera isolerat. Inom EU finns en rad exempel på liberaliseringssträvanden.

I Belgien har polisen, enligt medierna, fått order av justitieministern att se lite mellan fingrarna med innehav, bruk och odling av cannabis. Holland tillåter försäljning och bruk av cannabis. I Storbritannien har tidningen *The Independent* i över ett år drivit en kampanj för legalisering av marijuana. I Frankrike har skådisar förespråkat mjuka droger. Danmark har diskuterat utskrivning av heroin till missbrukare. I Italien är legaliseringsrörelsen starkt förankrad bland politikerna.

Vi kristdemokrater anser att det är mycket viktigt att Sverige visar en stor politisk enighet mot legalisering av knark. Signalerna skall vara tydliga. Narkotika skall till varje pris bekämpas.

Sedan juli 1994 har polisen ökad skyldighet att hålla målsägande informerad om vad som händer i deras ärende. Detta sker fortfarande mycket bristfälligt. Människor som drabbats av brott har rätt att erhålla

all den kvalitativa och kvantitativa hjälp de behöver för att kunna återgå till ett normalt liv. Mötet med polis efter det att man har blivit utsatt för brott utgör en viktig och kritisk punkt för brottsoffren. Det är viktigt att det finns en bred insikt om att brottsoffer nästan alltid drabbas av psykiska och ibland även fysiska reaktioner som allvarligt kan påverka livskvalitet och beteende. Sättet att möta och stödja människor som blivit utsatta för brott måste utvecklas. Utbildning och fortbildning skall också genomföras för de grupper som i sitt dagliga arbete kommer i kontakt med brottsoffer.

I domstolarna bör man tillse att lokalerna är så utformade att de möjliggör för de brottsdrabbade att under förhandlingsuppehåll få vistas i rum som är avskilda från den misstänkte och dennes släktingar och vänner. Detta bör även omfatta de vittnen som har kallats för att styrka målsägandens berättelse. Tingshusvärdar bör finnas för att underlätta ett sådant förfarande.

Det finns ett värde i att brottsofferjourernas fältverksamhet bedrivs i ideell form, men medel bör avsättas så att ett kontaktnät kan byggas upp över hela landet för att öka jourernas tillgänglighet för brottsoffren.

Kristdemokraterna anser att det brottsförebyggande arbetet måste intensifieras och en helhetssyn tillämpas. Kommunernas ansvar i dessa frågor måste klargöras och medel skjutas till för att prioritera de brottsförebyggande åtgärderna. Vi vill därför att det anslås 30 miljoner kronor till arbetet med brottsförebyggande miljöer. Av dessa medel skall 10 miljoner kronor tillfalla BRÅ för forskning.

När Kriminalvårdsverkets generaldirektör Bertel Österdahl besökte utskottet kunde vi ta del av information om att barns möjligheter att umgås med föräldrar på fängelse är ganska begränsade. Han ansåg att det var ett viktigt mål att förbättra förhållandena för de barn vars föräldrar vistas på anstalt, i likhet med vad vi kristdemokrater motionerat om.

Kontakten har stor betydelse för relationen efter frigivning. Mer än hälften av dem som sitter på anstalterna runt om i landet är föräldrar. Deras barn har precis som alla andra barn behov av sina föräldrar. I dag uppfylls inte de grundläggande rättigheterna enligt barnkonventionens intentioner. Anstalterna måste bättre anpassas efter barns och föräldrars behov av umgänge. Det bör också finnas barnpsykologer tillgängliga på anstalterna.

Brottsförebyggande rådet har på regeringens uppdrag gjort en kartläggning av frigivningssituationen, som presenterades i augusti 1998. Enligt denna står väldigt många av dem som frigges från häktet utan lägenhet och jobb.

Jag ser att min taletid har gått ut, och jag skall därför förkorta mitt anförande. Det är oerhört viktigt att vi arbetar med dem som släpps ut från fängelserna, så att frigivningen inte blir som att bli utkastad utanför murarna, utan socialt kontaktnät, utan lägenhet och utan arbete. Under den tid man är fängslad skall man ha möjlighet att skaffa sig ett kontaktnät.

Fru talman! Föräldrarna är samhällets viktigaste brottsförebyggande resurs. Det bör vara temat på en landsomfattande kampanj, som snarast bör genomföras. Kampanjen skall i första hand vända sig till föräldrar och olika personalgrupper som arbetar med barn. Syftet är att skapa medvetenhet om det förebyggande arbetets stora betydelse för att förhindra brottsbenägenhet.

Om brott förhindras undviks mycket lidande. Därför borde konkreta brottsförebyggande åtgärder prioriteras.

Fru talman! Bifall till reservation 10!

Prot. 1998/99:34

11 december

Rättsväsendet

Anf. 111 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag kan instämma i många av de saker som den kristdemokratiska ledamoten tog upp i slutet på sitt anförande – det som handlade om besökslägenheter, situationen för barn till dem som är dömda till fängelse och frigivningsfrågor. Jag hoppas att vi i utskottet framöver skall kunna arbeta för att förbättra på just de områdena.

Fru talman! Min fråga handlar om brottsstatistiken och den redovisade ökningen av våldsbrott. Det är viktigt att vi politiker i dag för en debatt också om vad som ligger bakom ökningen av antalet våldsbrott. Är det bara en negativ trend att vi ser en ökning i statistiken över anmälda våldsbrott, eller är det också så att vi har minskat vår tolerans mot våld?

Man kan i många historiska skildringar läsa om s.k. vanliga krogslagsmål eller slagsmål ute på dansbanorna. Det ansågs vara en del av kulturen att man slogs när man var ute. Detta är inte längre accepterat. I dag polisanmäls i stort sett varje slagsmål t.ex. i en krogkö, och det är en positiv utveckling.

Har kristdemokraterna diskuterat den här sidan av ökningen av våldsbrotten – att det kan vara fråga om något positivt, en förändrad syn på våldsanvändning?

Anf. 112 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Självklart har också vi noterat detta, Alice Åström. Det finns bl.a. tydlig statistik som visar att kvinnor i dag i mycket större utsträckning anmäler våld, misshandel och brott. Men detta kan inte användas som ett argument för att göra gällande att antalet brott inte ökar. Antalet våldsbrott ökar, och det är väldigt oroväckande.

Alice Åström konstaterade tidigare i sitt inlägg att man hade fått ett effektivt polisväsende. Hon sade att man inte kan använda pengarna hur som helst, men nu hade polisen äntligen blivit effektiv. Jag måste få ställa en motfråga till Alice Åström.

Det är positivt att fler brott anmäls, men alltför många brott i vårt samhälle i dag blir bara noterade efter ett samtal med polisen. Man har inte möjligheter att utreda dem. Alltför många människor i mitt närområde kan dagligen peka på tillfällen där polisen bara skakar på huvudet och säger att den inte har några möjligheter att utreda det brott som det gäller. Det är nog inte så att vi på något sätt blundar för verklighetsbilden, utan vi är mycket väl medvetna om den, men brotten blir allt grövre, och våldsbrotten ökar, Alice Åström.

Anf. 113 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag skall börja med det sista. I mitt anförande sade jag att vi nu har fått en effektiv ekonomisk styrning av polisen. Det finns fortfarande mycket arbete kvar att göra inom polisväsendet för att öka effektiviteten i arbetet. Inte heller jag är nöjd med den låga uppklaringsprocenten. Men det viktiga är att man nu har en ekonomisk styrning av verksamheten som gör att man kan arbeta på ett annat sätt.

Fru talman! Jag tog upp frågan om våldsbrott. Jag tror att det är viktigt att vi politiker när vi debatterar dessa frågor inte bara lyfter upp statistiken och den ökade brottsligheten som ett negativt fenomen i samhället. Det finns också en ökad benägenhet att anmäla brott och inte tolerera våld. Det är en positiv utveckling.

Jag tror att vi allihop behöver diskutera också den biten, ta ett steg framåt och ännu mer minska toleransen mot våld i samhället. Då behöver man diskutera statistiken ur två olika perspektiv.

Anf. 114 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Självklart är det positivt att människor i högre utsträckning anmäler brott. Men det tragiska i det hela är: Vad händer med min anmälan? Om inte brottet utreds hjälper det inte att fler människor anmäler brott.

Frågan är: Hur mycket resurser har polisen för att kunna utreda och på rätt sätt behandla de ärenden man får in? Det finns statistik på att personrånen ökar kraftigt. Det kan man knappast säga har något samband med anmälningsbenägenhet. Det har snarare samband med vilken människosyn man har i vårt samhälle i dag.

Anf. 115 GUNNEL WALLIN (c):

Fru talman! Centerpartiet anser att en av rättsstatens viktigaste uppgifter är att forma gemensamma regler och säkra att de efterlevs. Att skydda medborgarna mot våld och övergrepp och att garantera individens rättssäkerhet är avgörande för tilltron till systemet.

Det personliga ansvaret måste förtydligas. Vi måste alla vara goda förebilder i samhället. Vi måste också ta vara på engagemanget från allmänheten och från de ideella organisationerna.

Den viktigaste kriminalpolitiska uppgiften för samhället är att öka tryggheten genom att minska brottsligheten.

Men tyvärr har det blivit tvärtom! Vi fick i utskottet en rapport om att brottsligheten har ökat med 2 %, och tryggheten, ja den är ju svår att mäta. Men lyssnar vi på invånarna ger de inte signalen ökad trygghet, utan just tvärtom, oron ökar.

Vi fick också i utskottet en rapport om att våldsbrottsligheten har ökat med 3 %. Denna är många gånger förknippad med rasism, men också kopplad till narkotika. Dagligen kommer de mest skrämmande rapporter om mord, skottskador och övergrepp på barn och kvinnor. Vart är vi på väg? Aldringar, ofta ensligt boende, blir utsatta för övergrepp i sin bostad. Ja, det är en mörk otrygg situation vi lever i.

Det är mycket oroande att se hur narkotikaberoendet breder ut sig i allt fler ungdomsgrupper, och i detta spår följer brottsligheten. Alla gemensamma krafter behövs för att få bukt med narkotikan och dess följder, också i samverkan utanför våra gränser.

Det behövs förstärkningar inom polisen. Polisorganisationen har genomgått en stor omorganisation. Befordringsmöjligheterna har minskat i den platta organisationen, och det har skapat oro i leden och lett till att många har tappat sugen. Det tar tid innan den nya organisationen finner sina former. Det behövs ett nytt starkt ledarskap för att nå en hög effektivitet inom polisorganisationen.

Därför har det stor betydelse att utskottet har varit enigt om att regeringen snarast återkommer till riksdagen med förslag till riktlinjer för rekrytering och utbildning av chefer inom polisväsendet.

Men det är också brist på polisresurser. Därför vill vi i Centerpartiet öka på anslaget till polisen. Det är inte rimligt att medborgarna inte får något svar när de ringer upp eller söker polisen, eller att det är stängt och de slussas från den ene till den andre och får dra sin historia upprepade gånger.

Det är inte heller acceptabelt att inte polisen kommer när t.ex. ett inbrott har begåtts. Man får sig tillskickad en blankett, och då känner man sig ganska utlämnad. Hur skall bevisen säkras? Dessa småbrott klaras oftast inte upp. De leder i sin tur till vidare brott, och så är karusellen i full gång.

Centerpartiet anser att polisservicen skall finnas över hela landet. Var du än bor i landet har du rätt att känna trygghet. Det pratas mycket om ökade resurser till polisen. Centerpartiet föreslår en ökning med 65 miljoner kronor redan från 1999 och åren framöver.

Det är av stor betydelse att vi får en polisorganisation som verkar lokalt anpassat och som får större möjlighet att anpassa sin arbetstid utifrån lokala behov, geografi och andra förhållanden. Alltså en decentraliserad organisation.

Behovet av nya poliser är stort, och det är av vikt att utbildningen är väl i fas med detta.

Att situationen för kvinnliga poliser förbättras, både vad gäller mobbing och sexuella trakasserier, är en viktig del av ledarfrågan. Vi behöver öka andelen kvinnor inom poliskåren.

Även inom åklagarväsendet pågår förändringar i arbetsorganisationen. Man använder IT-medlet. Då behövs kompetens hos alla arbetstagare, och man måste kunna länka i hop hela kedjan. Det tar tid och kraft.

Det krävs närhet mellan åklagare och domstol. Tiden får inte gå åt till resor. Under det gångna året fick vi rapport om att 2 ½–4 % av åklagarernas totala arbetstid gick åt till resor. Den tiden hade behövts till hantering av ärenden i stället.

Fru talman! Tingsrätterna finns i dag spridda över hela Sverige. Centerpartiet anser att vi skall behålla de tingsrätter vi har inom domstolsväsendet. Det skall vi göra för att det ger geografisk kunskap och personkännedom, som är viktiga kunskaper inom rättsväsendet, men också för att bibehålla den juridiska kompetensen ute över hela landet.

Fru talman! För Centerpartiet är detta en mycket angelägen fråga. Riksdagen skall besluta om var vi ska ha tingsrätter. Det är inte en fråga som skall avgöras inom domstolsorganisationen, som majoriteten vill.

Vi måste ha en nämndemannakår som speglar befolkningen. Det har vi inte i dag. För detta krävs det en översyn av ersättningsreglerna för nämndemännen. Det är få yrkesverksamma som med de ersättningsregler som finns i dag är beredda att ta på sig ett uppdrag som nämndeman. Därför instämmer Centerpartiet i hemställanspunkt 11.

Kriminalvården är hårt ansträngd. Ca 450 platser har försvunnit. Nio anstalter har ju lagts ned. Det finns ett datasystem för att underlätta en jämn beläggning, men det fungerar ej fullt ut – det tar sin lilla tid.

Visserligen har nya straffmetoder tagits i bruk som har minskat behovet av antalet anstaltsplatser. Men brotten har ökat, och då behövs plat-

serna. Det har varit kraftiga överbeläggningar. På anstalterna i södra Sverige har man fått ta till både sjukrum och besöksrum. Vad händer om det uppstår en smittrisk när det inte finns några sjukrum eller om det kommer besök?

Personalen är dimensionerad för en 85-procentig beläggning. Personal är en bristvara ute på fältet. Därmed tummas det på säkerheten. Det borde vara möjligt att ytterligare samverka för att kunna använda resurserna effektivare inom hela rättsväsendet.

Att komma till rätta med narkotikasituationen på anstalterna är en stor och svår fråga. Naturligtvis måste slutmålet vara att det skall vara helt drogfritt på våra anstalter. Men vi måste börja någonstans. Det ser bedrövt ut just nu. Därför tycker jag att det går att börja med drogfria avdelningar och vissa drogfria anstalter för att skapa ett hål i problemet.

Sedan är det frågan om finansieringen av Brottsofferfonden. Vi i Centerpartiet anser att den ordning som gällde då fonden inrättades, att den dömde regelbundet påmindes om att han betalade till Brottsofferfonden, var av stort pedagogiskt värde. Den intagne skall vara med och finansiera Brottsofferfonden.

Centerpartiet vill uppmuntra till skapande av trygghetsplaner, dvs. en gemensam policy inom kommunerna för att förebygga brott. Det råder en viss oklarhet var ansvarsgränserna finns inom det brottsförebyggande arbetet. Därför behövs en bred samverkan mellan beslutande organ på lokal nivå. Det är en samverkan vi skall uppmuntra.

Fru talman! Med det jag nu anfört vill jag för tids vinnande yrka bifall endast till reservation 8 under mom. 13. Jag står för övrigt bakom Centerpartiets övriga yrkanden och särskilda yttrande.

Anf. 116 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! Folkpartiet vill ta varje tillfälle i akt att påpeka hur nödvändigt det är att vara lika hård mot brottslighetens orsaker som mot själva brottsligheten. Den ståndpunkten har verkligen stor betydelse för de åtgärder som krävs för att bekämpa alla de brott som begås.

Vi vet att otrygga uppväxtförhållanden, en oklar normbildning, alltför dåliga skolor och otillräckliga resurser för barn och ungdomar ger de problem som ofta slutar i brottslighet. Brottsligheten har i stor utsträckning sociala orsaker. Många av de åtgärder som krävs skall göras inom andra områden än rättsväsendets. Men inom rättsväsendet finns det också många områden som måste förbättras och förstärkas.

T.ex. måste polisorganisationen effektiviseras, och vi måste införa nya arbetsmetoder. Närpolisverksamheten är en bra reform. Men verksamheten måste anpassas till de lokala behoven. Själva statusen hos den enskilde närpolisen måste höjas.

Självfallet skall polisen vara närvarande och synlig för att skapa den trygghet som vi alla vill ha och för att förebygga de brott vi inte vill ha.

Det fattas poliser. Därför säger Folkpartiet att det måste bli en ökad intagning till Polishögskolan. Vi föreslår därför att redan nästa år skall ytterligare 300 aspiranter antas.

Våra poliser skall göra det de är utbildade till. Allt annat är missbruk av kompetens. Därför föreslår Folkpartiet att det skall avsättas resurser så att det går att återanställa 400 civilanställda – de som skall göra kontors- och utredningsarbete.

Men allt är inte fråga om resurser. Det kan aldrig ofta nog påpekas hur viktigt det är att ta till vara personalen på bästa sätt, att de anställda känner att de har stöd från sin ledning, att de får utvecklas i positiv anda. Tyvärr hör det till undantagen att det är så inom det svenska polisväsendet. Det är ett alldeles för långt avstånd mellan chef och polis ute i tjänst. Den hierarkiska ordningen kväver den enskilde polisens möjlighet att göra ett bra jobb. Arbetsglädjen, som är så viktig, är ofta en bristvara. Alldeles för många vill söka sig till annat arbete eller ser fram emot pensionen. Yrkesinspektionen redovisar den ena allvarliga rapporten efter den andra.

Nu måste polisen få möjligheter till arbetsro och hitta vägen tillbaka till arbetsglädje och åter känna stolthet för sitt yrke. Enskild polisman måste få känna stöd för sin person och sitt arbete från ledningen. Nu *måste* det bli en öppen och konstruktiv debatt genom *hela* organisationen, inte bara uppifrån och ned utan även nedifrån och upp.

Den organiserade och gränsöverskridande brottsligheten har blivit alltmer omfattande även i vårt land. Därför prioriteras kampen mot den verksamheten. För att klara av denna stora uppgift måste samhällets resurser inom olika områden samordnas. Polisens arbetsmetoder måste t.ex. ses över och effektiviseras. Det internationella samarbetet är av mycket stor betydelse och måste radikalt förbättras och intensifieras. Naturligtvis måste vi se över lagstiftningen och anpassa lagarna efter nya förhållanden.

Vi måste komma ihåg att i sin mest avancerade form kan den organiserade brottsligheten utgöra ett hot mot den demokratiska ordningen. Vi skall vara glada över att den organiserade brottsligheten ännu inte har något särskilt starkt fäste i Sverige. Men vi måste se till att den aldrig får det fästet.

Några av de s.k. kriminella mc-klubbar som etablerat sig i Sverige uppfyller ett flertal kriterier på i reell mening organiserad brottslighet. Vi skall också komma ihåg att det finns andra exempel på organiserad brottslighet, t.ex. ligor som genomför serier av bankrån eller andra grova förmögenhetsbrott.

Folkpartiet föreslår bl.a. att polisens insatser mot de kriminella mc-gängerna skall intensifieras. Därför avsätter vi särskilda medel för detta. Folkpartiet avsätter 170 miljoner kronor till polisorganisationen.

Sedan har vi åklagarorganisationen. Bristen på åklagare har blivit mycket kännbar. Det är nödvändigt att säkerställa den satsning som har blivit Ekobrottsmyndigheten och bekämpningen av den ekonomiska brottsligheten. Men det behövs fler åklagare, och därför har vi skapat budgetutrymme för ytterligare 18 aspiranter.

Brottsoffrens ställning måste bli starkare än i dag. Många människor utsätts varje år för brott och behöver därmed stöd. Stödet blir inte alltid sådant att brottsoffret känner att hon har stöd. Målet måste vara att *alla* brottsoffer skall få stöd och hjälp. De skall känna att någon bryr sig.

Folkpartiet har i årets budget avsatt medel så att brottsofferjourerna skall kunna anställa 50 halvtidstjänster som s.k. brottsofferaspiranter. Vi menar att det också är viktigt att avsätta medel för stöd till både målsägande och vittnen i samband med rättegångar.

Förra året ändrades reglerna för allmän rättshjälp. I praktiken utesluter de nya reglerna tillgång till rättsligt bistånd för många som behöver

det. Vi i Folkpartiet menar att den här ändringen och det fattade beslutet bryter mot Europakonventionen för mänskliga rättigheter. Folkpartiet röstade emot beslutet, och vi kräver att beslut om nya regler skall ändras och att man skall återgå till de tidigare reglerna. För detta avsätter vi i nästa års budget 195 miljoner kronor.

Folkpartiet har föreslagit att utgiftsramen för rättsväsendet för nästa budgetår skall tillföras 377 miljoner kronor mer än vad riksdagen beslutat om. Detta hade gett utrymme för de åtgärder som jag i detta ärende föreslagit i motionerna Ju911, Fi211 och So462. Detta har vi i Folkpartiet markerat i ett särskilt yttrande.

Utredningarna om den framtida organisationen av domstolarna blev en utdragen historia och landade i oenighet och utan något resultat. Men regeringen har kommit tillbaka i årets budgetproposition, där det förs ett ingående resonemang om hur viktigt det är att reformera domstolsorganisationen. Bl.a. skall man göra försök med ökad samverkan inom och mellan domstolslagen. Regeringen tänker också ta initiativ till fortlopande förändringar av organisationen.

Enligt Folkpartiets mening antyder skrivningarna i propositionen att regeringen tänker minska antalet tingsrätter. För detta talar framför allt att man pekar ut att tingsrätten i Åmål är särskilt lämplig att lägga ned.

Vi delar inte regeringens mening att det är angeläget att lägga ned eller slå samman tingsrätter. Det är viktigt att komma ihåg att lokalt förankrade tingsrätter tvärtom har ett betydande värde för rättskipningen. Dessutom har arbetet i Domstolskommittén visat att det inte finns något stöd i riksdagen för att lägga ned tingsrätter.

Enligt Folkpartiets mening måste regeringen utgå från detta förhållande i arbetet med reformeringen av domstolsorganisationen och inte fatta beslut om nedläggningar på det sätt som nu föreslås. Därför står Folkpartiet bakom reservation 8.

Oavsett partifärg är vi alla överens om hur viktig målsättningen är att våra anstalter är och skall vara drogfria. Vi vet att det på många håll pågår arbete för att finna förslag till åtgärder. Problemet är att arbetet pågått så länge och att resultat hittills har låtit vänta på sig.

Vi i Folkpartiet menar att kriminalvården i alldeles för liten utsträckning har arbetat med t.ex. differentiering som en utväg att bekämpa narkotika. Kriminalvården måste låta flera dömda utan missbruksproblem avtjäna straffet på en särskild anstalt, där endast drogfria finns.

Antalet provtagningar måste öka ända fram till dess att narkotikasituationen är tillfredsställande. Detsamma gäller visitationer. Ökad användning av narkotikahundar måste också till. Det är oacceptabelt att kriminalvården under de gångna åren har gjort sig av med flera mycket viktiga narkotikahundar.

Folkpartiet anser att regeringen snarast måste vidta åtgärder för att förbättra situationen när det gäller narkotikan i fängelserna. Därför yrkar jag bifall till reservation 9.

Den som begår ett brott skall till brottsoffret betala en avgift till brottsofferfonden. Detta införde den borgerliga regeringen 1994. Avgiften har inte ändrats sedan den infördes, och därför anser vi i Folkpartiet att en höjning bör ske med det snaraste. Vi menar att beredningen av Brottsofferutredningens betänkande måste skyndas på och att regeringen

skall lägga ett lagförslag om höjd avgift. Därför står vi bakom reservation 10.

När det gäller frågan om att förstärka brottsofferfonden med medel som motsvaras av lägre ersättning till de intagna har utskottsmajoriteten tidigare snarast sett den finansieringen som ett led i uppbyggnaden av fonden. Mot bakgrund av den vikt som Folkpartiet fäster vid att brottsofferfonden verkligen har tillräckliga resurser till sitt förfogande anser vi att det nu är tid att ompröva detta.

Trots att betydande avgifter kommer in från dem som verkställer sitt straff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll är det långt kvar till de 19 miljoner kronor om året som den ursprungliga prognosen var.

Brottsofferutredningens förslag om höjning av avgiften kommer att innebära mer pengar till fonden, men utredningen föreslår också ändrade regler för utbetalning av bidrag. Dessutom har det visat sig att det är mycket svårt att få en effektiv indrivning av avgiften.

Folkpartiet förordar därför en ordning där den intagne får vara med och finansiera brottsoffren. Det är viktigt att den dömda regelbundet påminns om att just han betalar för ett brott till brottsofferfonden. Det är en värdefull markering.

Folkpartiet menar därför att regeringen skall överväga vilka åtgärder som krävs och vid behov återkomma med förslag till riksdagen. Därför står vi bakom reservation 11.

Fru talman! När det gäller den offentliga miljöns påverkan på brottsligheten har den alldeles för ofta underskattats. Vi kräver åtgärder från riksdagen på detta område.

Det handlar om att återskapa trivsel i den offentliga miljön, hålla rent och snyggt i parker, ta bort klotter, se till att gatubelysning fungerar, för att ta några exempel. Det här skapar incitament för människor att uppföra sig väl och ta ansvar för sin omgivning.

De goda resultaten i t.ex. New York är följden av privata initiativ. Vi tycker att man skall pröva det även i Sverige. Näringslivet bör uppmuntras att vidta åtgärder. Affärsinnehavare och fastighetsägare måste inse sin viktiga roll. Antingen det är affärssamverkan mot brott, grannsamverkan mot brott eller annan samverkan mot brott skall vi alltid se till att uppmuntra det.

Till sist, fru talman, vill jag säga några ord om nämndemannakåren och ersättningen. Vi i Folkpartiet är mycket glada över att det har blivit en majoritet i justitieutskottet för en översyn av ersättningen till nämndemannakåren. Det är viktigt att man får en ersättning som är skälig, därför att det är en av förutsättningarna för att man skall få en bra blandning av åldersgrupper och yrkesgrupper inom denna kår, som har en mycket viktig funktion att fylla.

Fru talman! Vi står, som sagt, bakom reservationerna 8, 9, 10, 11 och 12, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 9.

Anf. 117 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Mina kära utskottsledamöter, kansliet och ni som sitter på läktaren! Det är trevligt att det finns några kvar – jag trodde att huset nästan var tomt.

Det är väldigt intressant att höra diskussionen här om grundsynen på rättsväsendet, och utgångspunkterna för hur man efter denna grundsyn fördelar pengar till rättsväsendet, utgiftsområde 4.

Man kan tro att grundsynen är väldigt olika, men när jag nu har lyssnat och antecknat vad ni säger finner jag att den är ganska lika. Ingen av företrädarna säger att det endast är rättsväsendet som kan begränsa brottsligheten, utan alla säger samlat att det är på de unga som vi skall satsa.

Men sedan har vi en lite annorlunda syn. Moderaterna säger: Familjen! Kristdemokraterna har också tidigare sagt att det är där som det huvudsakliga arbetet skall ske. Då får man rätt mycket pengar över till rättsväsendet, som man kan lägga pengar på.

Men vi har olika syn på familjen. För mig och Miljöpartiet är inte familjen lösningen, bara därför att det är en familj. I familjen kan det också vara otroligt mycket problem. Det är minsann också en brottsplats, där barn växer upp och ser mamma bli misshandlad och där det sker övergrepp av olika slag. Bara därför att det är en familj skall man alltså inte tro att det kan ske under.

Det är på den punkten vi har olika syn på rättsväsendet. Vi vill alltså lägga pengar också på andra sektorer, och det har också många andra partiers företrädare här sagt, för att som gemensam nämnare stödja de vuxna i att stödja barnen. Det är ganska intressant att höra. Vi i Miljöpartiet kan inte hitta de miljarder som Moderaterna funnit för att lägga på rättsväsendet. Visst – det är inte perfekt, och visst finns det hål att fylla. Men de här prioriteringarna är viktiga när vi skall fördela pengar till alla de områden som är viktiga för att hindra brottsutvecklingen.

Miljöpartiet har alltså i sitt budgetförslag för utgiftsområde 4 samma totalram som regeringen. Däremot har vi gjort en liten omfördelning inom ram år 2001 och 2002. Det har vi gjort därför att vi anser att SÄPO kan omorganiseras och gå in i den vanliga polisen. Då överför vi 100 miljoner vartdera året.

Efter inlämnandet av budgetförslaget tillkännagav regeringen att en utredning skulle tillsättas för att få uppdraget att se över just om inte Rikskriminalens och Säkerhetspolisens roller skulle kunna integreras, för att pröva gränsdragningen mellan dessa polisorgan och för att utreda den demokratiska insynen i och kontrollen av den centrala polisverksamheten. Behovet av detta påpekade Miljöpartiet under förra mandatperioden. Det är mycket glädjande att detta nu kommer till stånd. Därför har vi i detta betänkande endast en reservation för år 2001 – då anser vi att detta skulle kunna föras över.

Men eftersom budgetförslagen för de kommande åren är preliminära kan det mycket väl hända att det finns andra myndigheter inom utgiftsområde 4 som behöver tillskott av pengar. Jag återkommer till det senare.

Det är ju inte endast budgetramarna som skall diskuteras här. Vi skall också göra en analys av rådande förhållanden och tendenser som särskilt bör uppmärksammas ute i myndigheterna för att kunna justera budgeten för kommande år.

Räcker det anslag som vi diskuterar här för att tillförsäkra den enskilde rättssäkerhet och trygghet samt minska brottsligheten och öka tryggheten? Som jag sade i början räcker det inte att endast satsa pengar på polisväsendet, utan det gäller ju även de andra sektorerna. Varför en

människa blir brottsling är också en evig fråga. Den analysen måste vi hela tiden göra. Forskningen sysslar också med detta område. Man finner att det är ett samspel mellan olika faktorer – biologiska, psykologiska och sociala – men man ser också en skillnad i förmågan till impuls kontroll och empati. Vi måste satsa pengar för att lära barnen dessa två viktiga saker.

Sedan är det, som har sagts här tidigare, också av betydelse hur dessa resurser – 22 miljarder – används och hur organisationen arbetar ute i verksamheten. Närpolisorganisationen har etablerats och stabiliserats efter den stora omorganisationen, och det är bra att den nu får ett höjt budgetanslag. Särskilt storstadspoliserna har fått en ökning.

Här har Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Centerpartiet en reservation, där vi säger att även glesbygdens problem måste uppmärksammas när man gör en fördelning av medel. Det finns sådana faktorer – långa avstånd och andra problem – som också kan förfördela polismyndigheterna där ute. När polisstationen försvinner på orten och befolkningen upplever sig isolerad med långa avstånd och utan polisstation höjs det röster för att man skall använda brandstationens personal eller vakter. Det tar vi avstånd från. Vi tycker att sådana förslag är dåliga; vi tycker att det är nödvändigt med utbildad personal i polisiära frågor.

Polisens arbetsstyrka skall ha ändamålsenlig personalstruktur, står det i regeringens proposition. För Miljöpartiet innebär det återanställning av administrativ personal och frigörande av polisresurser.

Vi ser också att den organiserade, gränsöverskridande brottsligheten lyfts fram i alla sammanhang. Det beror mycket på EU-medverkan, anslutningen till Europol och Schengen, som tar mycket pengar som vi skulle kunnat använda i det svenska rättsväsendet.

Och inte bara det – även brottsligheten inom EU-byråkratin har nu blivit stor. Man pratar nu om att skapa en ny myndighet för att stävja den brottslighet som sker inom EU-byråkratin, där svinnet av medel är stort. Man försnillar, man mutar tjänstemän, och det anställs anhöriga och konsulter på helt felaktiga sätt. 35 miljarder är siffran bara för dessa oegentligheter. Det är stora summor. Därför skall man inrätta en särskild myndighet med många anställda för att komma till rätta med detta – det klarar inte kommissionen längre.

Schengensamarbetet som ännu inte har börjat – det startar år 2000 – har redan nu, under de tre år vi har varit anslutna, kostat 17 miljoner. Och vi vet alltså inte slutsummorna för EU-samarbetet när det gäller brottslighet. De pengarna kanske vi skulle ha kunnat använda på bättre sätt. Tre fjärdedelar av alla brott är vardagsbrott – det kanske kan ge lite perspektiv.

Det finns en reservation från Kristdemokraterna och Moderaterna när det gäller hur polisen skall prioritera sitt arbete. Det gäller då alla former av illegal vapenhantering. Visst, för Miljöpartiet är det en prioriterad uppgift att verka för att det totala antalet vapen i samhället minskar, både de legala och de illegala. Det är en väldigt viktig uppgift. Vi har en vapenutredning som har lämnat sitt betänkande. Miljöpartiet förväntar att regeringen med skyndsamhet bereder utredningens förslag och återkommer våren 1999.

Tyvär har det tidigare – för tio år sedan – presenterats en vapenutredning som det inte blev någonting alls av. Jag hoppas att denna vapen-

utredning inte går samma öde till mötes. När regeringen presenterar en proposition skulle man också kunna ta upp denna fråga, göra en analys och översyn och presentera hur det står till med de illegala vapnen.

Domstolarna har ett anslagssparande. Det är väl inte direkt kris i domstolarna i dag, men regeringen har ambitionen att spara 200 miljoner. Det är inte lätt att spara detta belopp i domstolarna, har vi märkt. Det är inte så enkelt som att lägga ned hälften av tingsrätterna och göra stora enheter så att man sparar pengar.

För Miljöpartiet är det viktigaste hur det inre arbetet i domstolarna, som är mycket ålderdomligt, skall kunna förändras och göras mer effektivt. Men eftersom detta är en mycket konservativ sektor har man inte så stor benägenhet att ändra det inre arbetet. Man har utbildningsplatser för domare, som gör de egentliga arbetsinsatserna, i stället för att ha fast personal som stannar på sina poster och blir effektiva. Jag har tidigare talat och skrivit om detta, och det är fortfarande aktuellt nu när man skall se över denna verksamhet och försöker åstadkomma effektivitet i den.

I domstolarna har vi också ett annat institut som är viktigt för Miljöpartiet, och det är nämndemännen och nämndekvinnorna. Jag tycker att det är värdefullt att det kommer in fler i denna verksamhet, för det finns klagomål på att nämndemännen och nämndekvinnorna är för gamla. Det är bara pensionärer som jobbar här.

Hur skall vi ändra det? Ett sätt kan vara att höja detta låga arvode. Jag säger att det kan vara *ett* sätt. En majoritet i utskottet står nu bakom skrivningen om att det skall göras en samlad översyn av nämndemäns och nämndekvinnors och även jurymäns och jurykvinnors ekonomiska villkor.

Jag vill påpeka att Miljöpartiet inte har förbundit sig att göra någon höjning av arvodena, utan att vi vill att man först skall göra denna översyn. Sedan får vi ta ställning.

Utskottet har under många år sagt att det är en viktig uppgift, att det är önskvärt att det sker en översyn och att man vill göra förändringar, men att det statsfinansiella läget inte är sådant att man kan göra det. Men någon gång måste vi ju ta tag i problemet! Antingen får vi beskedet att det absolut inte går, eller så får vi veta att regeringen kan tänka sig att göra några prioriteringar. Det är det som det gäller. Man håller ändå på departementet på med en översyn när det gäller inkomstbortfallet.

När det gäller kriminalvården ser jag också problem. Det finns två verksamheter när det gäller utgiftsområde 4 där jag ser problem. Det är kriminalvården, och det är åklagarväsendet. Vi får kanske återkomma med lösningar.

Det blev en för häftig nedläggning av anstalter och häkten. Det sade Miljöpartiet också när den frågan var uppe. Nu är det en flaskhals, därför att det inte finns så många platser att ge dem som är dömda. De samlas på häkten under alldeles för lång tid. Sedan finns det inte riktiga ställen att placera dem på om man vill differentiera.

På vissa ställen, bl.a. i Göteborg, får anhållna sitta längre perioder på häktet. Man följer inte den regel som säger att de skall vara ute på anstalt senast en vecka efter domen. Även i häktet blir det så fullt på grund av denna flaskhals att fylleceller får tas i bruk. Det finns sådana som får vistas i fyllecell i tre dygn. Det är inte något som vi kan acceptera när det gäller personer som redan är i ett påfrestat psykiskt läge.

Det är inte ovanligt att personer ute på anstalter bygger hierarkier. Man har också svårigheter att flytta och skingra dessa personer därför att det inte finns platser som man kan flytta dem till.

Det måste enligt Miljöpartiets syn finnas en viss överdimensionering för oförutsedda händelser, annars brakar systemet ihop med svåra konsekvenser både för anställda och interner. Det krävs också flera allmänna platser på anstalter, så att det blir möjligt att öka genomströmningen på häktena. Då kommer redan dömda ut och lämnar en plats till anhållna.

Dessutom har kriminalvården haft ett stort anslagssparande, som fortfarande gäller. Frågan är om man inte har sparat för mycket. Det har även förts över pengar till andra verksamheter.

Efter att vi i Miljöpartiet skrev denna budgetmotion har det även framkommit att förståndshandikappade döms till fängelse, vilket självklart är en synnerligen olämplig miljö för dem. Detta är mycket upprörande. Jag hoppas att utskottet kommer att ta tag i denna fråga framöver.

Det som är glädjande i denna budget, fru talman, är att miljöbrotten antligen har tagits på allvar. Man håller hos Riksåklagaren på att utarbeta en nationell strategi. Jag måste säga att idogt arbete ändå lönar sig till slut. Jag är mycket nöjd med utvecklingen och att miljöbrotten lyfts upp och tas på allvar. Det gäller även oljeutsläppen. En rapport utarbetas. Vi hoppas att vi får tillbaka den med radikala förslag, så att även dessa utsläpp kan stävjas.

Ekobrottsmyndigheten driver också en mycket positiv verksamhet, som jag tror kommer att visa sig vara bra i längden när den har kommit i gång. Den har nyss invigts. Denna verksamhet är också bra.

Anf. 118 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Kia Andreasson sade att Miljöpartiet hade uttryckt sin negativa inställning mot nedläggning inom kriminalvården. Prata kan man, men Miljöpartiet stod bakom besparingarna som skulle genomföras just genom nedläggningar inom kriminalvården.

I början av Kia Andreassons anförande tycker jag att vi väldigt klart och tydligt fick beskrivet skillnaden mellan bl.a. Miljöpartiets kriminalpolitik och den moderata kriminalpolitiken. Kia Andreasson kritiserade den moderata kriminalpolitiken. Det som var fel var att den huvudsakligen lutar sig på familjen som brottsförebyggare.

Jag måste fråga var i all världen man annars huvudsakligen skall luta sig. Självfallet skall man inte huvudsakligen luta sig mot familjen om man tror att nästan alla föräldrar saknar förmågan att vara bra värdeöverförare för sina barn. Men när man är övertygad, som vi moderater, om att nästan alla föräldrar är mycket bra normöverförare måste man rimligen bygga en kriminalpolitik på den bästa basen för normöverföring, och därmed för brottsförebyggande arbete, nämligen föräldrarna.

Om man inte gör det finns ingenting annat än att ha rättsväsendet som bas. Men jag har förstått att inte heller Kia Andreasson vill ha det som den huvudsakliga basen för ett bra brottsförebyggande arbete.

Jag skulle gärna vilja få förklarat om Kia Andreasson anser att nästan alla föräldrar är bra normöverförare eller om hon anser att nästan alla föräldrar är odugliga som normöverförare.

Anf. 119 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det är just det som skiljer Moderaterna från Kristdemokraterna. Kristdemokraterna talar om föräldrar och vuxna, medan moderaterna oftast eller alltid talar om familjen i debatterna. Vad är då familjen? Det låter som om det är en helig institution. Vad menas med familjen? Det var detta uttryckssätt som jag anmärkte på.

Vi är överens om att det gäller vuxna och föräldrar, men jag tycker att det är anmärkningsvärt att man i alla sammanhang tar fram och hävdar just familjebegreppet. Det finns, som Gun Hellsvik vet, nästan inga kärnfamiljer, om det nu är det man menar. Det kan vara bra om Gun Hellsvik förtydligar vad familjen är för moderaterna.

Familjen finns inte på det viset i dag. Det finns väldigt många ensamstående föräldrar med barn. Den andra parten finns på långt avstånd eller har över huvud taget inte någon kontakt med barnen.

Det var detta sätt att uttrycka sig i debatten som jag poängterade. Det är självklart så att vuxna och föräldrar med stöd och hjälp alltid är en resurs och bra för barn. Jag har också sagt att vi vill lägga pengar från andra sektorer på att stödja detta föräldraskap.

Anf. 120 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Det är lite synd när en debatt så tydligt visar att fördomar gör att man inte lyssnat på vad som sagts vare sig nu eller tidigare.

Vi moderater talar mycket om familjen på grund av att vi menar att familjen är viktig. Men om Kia Andreasson hade lyssnat och tagit till sig vad vi hela tiden har sagt hade hon hört att vi pekar på att alla vuxna runt ett barn är av betydelse. Jag vill bara påminna Kia Andreasson, om hon har glömt det, om vilket parti som först ensamt men numera tack och lov med stöd från flera – dock ännu icke en majoritet – försökte skapa ett intresse i Sverige för den nyzeeländska modellen, som bygger på den utvidgade familjen. Jag hoppas att Kia Andreasson nu kan hålla i minnet att vi moderater i början var ensamma om detta förslag.

Då räcker det med det lilla exemplet för att Kia Andreasson skall förstå att vi inte kommer någon vart om inte *hela* vuxenvärlden ställer upp. Men vi kommer inte heller någon vart om vi inte är klara över att det finns några som inte kan ersättas – de kan stödjas, de kan kompletteras, men de kan inte ersättas – nämligen föräldrarna.

Anf. 121 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Varför säger då inte moderaterna föräldrar eller vuxna? Varför framhåller man ordet ”familj” som ger utrymme för tolkningar? Varför kan man inte säga vuxna när det kan vara vilka vuxna som helst runtomkring, även avlägsna släktingar eller ansvarsfulla vänner till dem det gäller? Varför skall det tryckas på familjen hela tiden? Det är underligt, om vi nu menar samma sak.

Anf. 122 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Som ny riksdagsledamot med enbart två månader på nacken i den här kammaren och i utskottet har jag varit väldigt nyfiken och spänd på hur den här debatten skulle gå till.

Jag har tagit några kvällar på mig till att försöka studera tidigare protokoll, för att följa hur debatten har varit. Då har jag gjort en fantastisk

upptäckt, något som skiljer sig väldigt mycket från den lite lamslagna debatten i dag. Vänsterpartiet, och även Miljöpartiets Kia Andreasson, har nämligen varit väldigt på hugget när det gäller regeringens ställningstaganden i de politiska besluten. Nu säger man ja och amen till allt som står i propositionen.

Kia Andreasson inledde sitt anförande med att tala om en fantastisk samsyn, och det tycker jag är väldigt trevligt. Det är viktigt att vi kan ge beskedet till våra väljare att när det gäller rättsväsendet finns det en samlad uppfattning om vad som är värdefullt för att kunna trygga familjer, unga människor, föräldrar och vuxenvärlden – kort sagt: samhällsmedborgarnas trygghet i vårt samhälle.

Men så säger Kia Andreasson att det som skiljer oss åt är uppfattningen om det hon kallar familjen. Då måste jag få fråga Kia Andreasson om hon inte har en något förlegad uppfattning om vad en familj verkligen är. Det uttryckte hon också i sitt inlägg här.

Familjen kan faktiskt se ut på väldigt många olika sätt. Och de är ju så: De allra bästa överförarna av värderingar och normer är vuxenvärlden, oavsett om det är föräldrar eller andra ansvarsfulla vuxna som finns i den unges omedelbara närhet.

Det här är oerhört viktigt. Kia Andreassons parti gick också ut väldigt starkt i valrörelsen med att familjen – eller föräldrarna, eller vuxenvärlden – hade en stark betydelse i det brottsförebyggande arbetet. Nu undrar jag: Har uppfattningen förändrats?

Anf. 123 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag glömde att yrka bifall till reservation 7, vilket jag gör nu.

Jag tycker, fru talman, att jag har svarat Gun Hellsvik om vad vi menar. Men familjen kan uppfattas, när man trycker på ordet ”familj”, som en institution. Där har vi skillnaden – familjen som en institution som alltid kan uppfylla de krav som ställs när man skall uppfostra unga och barn. Det är *det* jag vänder mig emot, så att vi får det rätt. Jag menar att det är andra vuxna, och på ett annat sätt, som är värdefulla ute i samhället, där vi kanske också har haft en annan syn på hur man skall satsa pengar. Det är det jag menar.

I familjen som institution, sade jag, finns det också saker som t.ex. övergrepp som tidigare inte har kommit ut eftersom familjen har varit en sluten grupp med patriarkal struktur. Nu har den luckrats upp, och det har visat sig att man kan leva på många olika sätt där många andra vuxna är viktiga.

Anf. 124 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Kia Andreasson sade att även Centern var med på reservation 3 när det gällde särskilt glesbygdssöd. Jag tycker att det är viktigt att här säga att man skall vara trygg var man än bor, och det här är en otroligt viktig fråga för oss från Centerpartiet. I den besparing som har skett är det faktiskt glesbygden som har drabbats hårdast. Man har stängt polisstationer, eller också har man bara öppet på kontorstid, och detta har lett till stora besvärligheter just i glesbygden.

Likaväl som man har stöd till storstäder instämmer jag i att man skall ha särskilt glesbygdssöd.

Anf. 125 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag begärde ordet därför att jag uppriktigt sagt blev ledsen över Kia Andreassons nedlåtande inställning till familjen och föräldrarna. Det är ett enkelt debattknep att säga att föräldrar bara är föräldrar när Kia Andreasson vet precis lika väl som vi andra att det kan vara mormor, faster, god vän, lärare eller någon annan. Det är någon i den närmaste kretsen.

Alla vet, inklusive Kia Andreasson, att det finns inga som är så *outstanding* goda brottsförebyggare som just föräldrarna, att barn vill ha sina föräldrar och att föräldrarna vill ha sina barn. Ett stort problem under väldigt många år i Sverige har dock varit att samhället inte har insett att man skall gå in och stödja *tillsammans* med föräldrarna. Man har varit alldeles för snabb med att gå in och ta över, i en övertro på samhällets förmåga. Tala om alexanderhugg!

Sedan kommer vi till det här med EU och Schengenavtalet, Kia Andreasson. EU är tydligen numera roten till allt det onda som finns i Sverige. Jag fattar inte att inte Miljöpartiet med Kia Andreasson i spetsen vill inse hur viktigt det är att man har ett internationellt samarbete för att bekämpa den internationella brottsligheten.

EU har nu en utmaning att genom samarbete på olika nivåer och mellan olika myndigheter verkligen komma åt dessa moderna tiders pirater, alla de som snyltar på samhällssystemet och samtidigt brandskattar och plundrar det på viktiga tillgångar. Hur, Kia Andreasson, vill ni i Miljöpartiet möta denna alltmer ökande internationella brottslighet? Och kom nu inte med Interpol igen. Interpol är bra, men det är bara utbyte av information.

Anf. 126 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag trampar visst på tår när jag pratar om familjen. Jag gjorde en analys av vad som var skillnaden när jag lyssnade på de olika företrädarna och läste reservationer och yttranden. Då fann jag att vissa partier pratar om vuxna och den sociala sektorn i samhället. Något parti, Moderaterna, pratar endast om familjen. Jag gjorde den analysen att det fanns en skiljelinje. Det har jag gett uttryck för, och det står jag för.

När det gäller EU har jag här en tidningsartikel där det står: Skärpt kamp mot bedrägerier – EU-kommissionen vill inrätta särskild polis mot fusk. Detta har vi också fått återkommande rapporter om. Vidare står det: Nu skall en ny bedrägeripolis inrättas.

Detta nya, fristående organ skall få 300 anställda. I dag är de bara 100. Det är alltså en tredubbling i ett nytt organ, en ny bedrägeripolis som skall stävja allt fusk och alla bedrägerier inom byråkratin. Är det inte anmärkningsvärt? Är det inte våra skattepengar som går till detta? Det var det jag anförde.

Anf. 127 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Det är bara att konstatera: Kia Andreassons analys var inte bara enkelspårig, den var också enögd.

När det gäller vad som händer i världen skall vi komma ihåg att allt som kan brukas kan missbrukas. Det finns problem inom EU, men glöm inte bort Sverige. Vi har Motala och vi har Alingsås. Det är visserligen inte så många kronor det rör sig om, men kriminaliteten finns där. För att

i större utsträckning komma åt den organiserade brottsligheten i Sverige har vi faktiskt fått införa Ekobrottsmyndigheten. Det är väl förfärligt.

Prot. 1998/99:34
11 december

Anf. 128 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Nej, det är behövt att ha ett samarbete också mot internationell brottslighet. Det är absolut nödvändigt att ha Ekobrottsmyndigheten som en stark resurs för detta. Men vi måste göra en analys av den brottslighet som vi håller på att involveras i också när det gäller EU. Vi kan inte bara vara okritiska. Vi måste också se vad som sker. Det var det jag påpekade.

Den internationella gränsöverskridande brottsligheten behöver analyseras. I det senaste numret av BRÅ:s tidning *Apropå* står det en mycket intressant artikel om denna brottslighet. Forskare i Finland och även Rikspolisstyrelsen i Sverige säger att den bild som många har fått och som har framställts i tidningar av att det är en hierarkiskt uppbyggd maffiaorganisation inte alls stämmer, utan det är på ett helt annat sätt.

Då måste vi också anpassa och analysera denna brottslighet, så att den inte tar överhand, och så att vi inte satsar för stor mängd budgetpengar på denna brottslighet när ändå, som jag sade, tre fjärdedelar är vardagsbrottslighet som kanske inte begås av dessa nätverk och ligor som rör sig över nationsgränserna. Det är viktigt att ta reda på det. Det tyckte jag att jag ville ha sagt.

Anf. 129 MARGARETA SANDGREN (s):

Fru talman! Jag kommer i mitt anförande att uppehålla mig vid inriktningen av kriminalpolitiken och mer övergripande vad gäller rättsväsendet samt vid polisväsendet. Andra delar av betänkandet kommer att tas upp i senare anföranden.

Inledningsvis vill jag yrka bifall till reservation 6 till betänkandet, och i övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan och avslag på övriga reservationer.

Först kan jag inte låta bli att kommentera Gun Hellsviks inledningsanförande, där hon talar om en nedmontering av rättsväsendet under den socialdemokratiska regeringen. Det är verkligen ingen nyanserad beskrivning.

Vi kan allihop minnas den besparing som gjordes under den borgerliga regeringen. Det var 500 miljoner kronor som sparades på polisväsendet, och det låg också till grund för den ekonomiska situation som polisen senare har drabbats av.

Man har drabbats av besparingar, det är riktigt. De har varit nödvändiga efter de borgerliga regeringsårens underminering av statens finanser, vill jag hävda.

Vidare tog Gun Hellsvik upp och trodde sig veta att svenska folket sluter upp bakom den moderata kriminalpolitiken. Det torde i så fall bero på att moderaterna inte tydligt har förklarat och talat om att man inte tillmäter välfärdens utveckling någon betydelse i kriminalpolitiken. Finansieringen av de ökade resurserna till rättsväsendet måste säkert gå ut över människors sociala och ekonomiska villkor. Det kunde vara intressant att veta hur Moderaterna, Folkpartiet och kd finansierar den kraftiga utökning som man vill ha till stånd när det gäller rättsväsendet.

Rättsväsendet

Jag vill också i långa stycken instämma i det som Alice Åström anförde i sitt inlägg.

Fru talman! Kriminalpolitikens överordnade mål är att minska brottsligheten och öka människors trygghet. Alla människor har rätt att känna trygghet. Ingen skall behöva känna fruktan för att bli utsatt för brott. Vi socialdemokrater är övertygade om att den viktigaste grunden för att uppnå målet att minska brottsligheten är en politik som leder till välfärd. Den uppfattningen delas också av en del andra partier. Det handlar om vår förmåga att kunna bekämpa arbetslösheten, garantera rätten till en bra skola, trygg vård och omsorg. Vi delar uppfattningen om familjens betydelse för barnens utveckling vad avser normer och levnadsregler. Men vi vill tillägga att den trygghet som föräldrar kan förmedla till sina barn också är avgörande för barnens positiva utveckling. Det förutsätter dock att familjen känner social och ekonomisk trygghet. Det är därför välfärdens utveckling är av så stor betydelse.

Vi är av den uppfattningen att ökade skillnader mellan människor, socialt, ekonomiskt, kulturellt och utbildningsmässigt, skapar en grogrund för kriminalitet. Vi anser således, som utskottet ger uttryck för i betänkandet, att den formulering av den kriminalpolitiska inriktning som moderaterna anför i sin motion är alltför inskränkt.

Men en bra välfärd är naturligtvis inte tillräcklig. Skall vi bli framgångsrika i kampen mot brottsligheten ställer det också krav på att vi har ett rättsväsende som arbetar snabbt och effektivt under kompetent personal och ledning, att arbetsmetoderna är rationella och att modern teknik tas i anspråk. Det kräver också att lagstiftningen är modern och ändamålsenlig.

Ett självklart krav på rättsväsendet är att brott utreds och att lagföring sker inom rimlig tid. Att en snabb reaktion sker från samhällets sida när det gäller främst unga lagöverträdare är oerhört viktigt. Tidiga, förebyggande insatser är av stor betydelse, liksom krafttag mot alkohol- och drogmissbruk.

Viktigt är också att brottsoffrens intressen tillvaratas på ett bättre sätt än i dag.

Fru talman! Även om brottsnivån kan vara något lägre i Sverige vid internationell jämförelse inger ökningen av vissa brott stor oro, t.ex. våldsbrott, narkotikabrott och den gränsöverskridande organiserade brottsligheten. Dessa brott, liksom den ekonomiska brottsligheten, den MC-relaterade brottsligheten, brott med rasistiska inslag, våld mot kvinnor och övergrepp mot barn är och bör vara prioriterade i det brottsbekämpande arbetet.

Regeringen har under de gångna åren initierat ett omfattande reformarbete inom rättsväsendet, i syfte att skapa ett förstärkt rättsväsende som är anpassat till dagens samhälle, men som också har förmåga att möta morgondagens problem.

En hel del har åstadkommit i den riktningen, men det återstår självklart mycket att göra. Detta har kunnat ske trots en ansträngd ekonomisk situation, eller kanske är det så att den ekonomiska situationen har tvingat fram nödvändiga förändringar i en snabbare takt än som eljest varit möjligt.

Betydande förstärkningar har kommit rättsväsendet till del, men visst finns det anledning att känna en viss oro för framtiden. Vi tycker därför

att det är viktigt att regeringen noga följer utvecklingen och i det här sammanhanget är naturligtvis uppföljning och utvärdering av verksamheten viktigt.

Avvägningar måste dock göras mellan olika satsningar. Som jag inledningsvis tog upp är välfärdens utveckling en lika viktig prioritering i det här sammanhanget.

När det gäller prioriteringarna inom rättsväsendet vill jag utan att gå in på detaljer, eftersom det utförligare beskrivs i propositionen, nämna några saker.

När det gäller narkotikabekämpningen har regeringen under året lämnat en narkotikapolitisk redogörelse till riksdagen och därtill tillkallat en narkotikapolitisk kommission som har till uppgift att dels utvärdera samhällets insatser på det narkotikapolitiska området, dels komma med förslag på effektiviseringar, både när det gäller lagstiftningsområdet och samhällets övriga åtgärder.

Inom polisen har gatulangningsgrupper inrättats, och andra grupper har inriktat verksamheten på att bekämpa detaljhandeln för att motverka nyrekryteringen av missbrukare. Inom närpolisen bedrivs såväl drogförebyggande arbete som spaning mot och utredning av narkotikabrottsligheten. Likaså kan nämnas att polisens och tullens beslag av narkotika och dopningsmedel ökat. Lagstiftning när det gäller syntetiska droger kommer inom kort att behandlas av riksdagen. Otillfredsställande är dock att utredningsbalanserna ökat vad avser dessa brott.

När det gäller den gränsöverskridande brottsligheten är det internationella samarbetet utomordentligt viktigt. Här kan nämnas inrättandet av Europol, Schengenkonventionen, som omfattar såväl polisiärt som rättsligt samarbete, och Aktionsgruppen mot organiserad brottslighet i Östersjöområdet.

Nyligen har regeringen tillsatt en kommitté för att utreda polisens organisation för att bekämpa den grova och organiserade brottsligheten.

På ekobrottsområdet kan nämnas inrättandet av en ekobrottsmyndighet som syftar till att få en effektivare och slagkraftigare organisation. Det torde vara för tidigt att avvisa den nya myndighetens möjligheter i sammanhanget, såsom framförs i en reservation från moderaterna.

Hade den samverkan mellan berörda myndigheter som tidigare fanns visat sig skapa de bättre förutsättningarna för en effektivare brottsbekämpning på det här området hade en förändring av organisationen naturligtvis inte behövt äga rum, men så var ju inte fallet. Viktigt att nämna är också den lagstiftning som har skett på ekobrottsområdet.

När det gäller våldet mot kvinnor, som oftast utövas i hemmet mellan nära anhöriga, vill jag här nämna det beslut som riksdagen under året fattat och som innebär ny och skärpt lagstiftning, förebyggande åtgärder och insatser för att förbättra myndigheternas bemötande av utsatta kvinnor. Av särskilt stort värde är ett förbättrat myndighetssamarbete.

Fru talman! Jag har här kortfattat försökt beskriva de åtgärder som vidtagits på några av de prioriterade områdena. Det är fredag eftermiddag och tiden medger inte en utförligare redovisning av vad som gjorts på övriga delar, men detta återfinns både i propositionen och i betänkandet.

Fru talman! Även inom polisväsendet har omfattande förändringar ägt rum. Också här återstår en hel del. Det handlar om dels förbättrad utredningsverksamhet, dels utveckling av arbetsformer och metoder, dels

höjd kompetens, dels ett bättre utnyttjande av modern teknik, dels förläggning av polisens arbetstider osv.

Polisen sliter fortfarande med att få ett effektivare utnyttjande av de ekonomiska resurserna. Dock kan konstateras att man har nått en bra bit på vägen, och man räknar med att vid 1999 års utgång skall man vara nere inom anslaget ram för polisväsendet som helhet. Riksrevisionsverket har emellertid i sin granskning påpekat att det fortfarande finns en betydande rationaliseringspotential. Regeringen har nu också aviserat att man inom kort kommer att uppdra åt Riksrevisionsverket att utvärdera rationaliseringsarbetet.

En viss oro har uttryckts från polisens sida vad avser den ekonomiska situationen inför åren 2000 och 2001, då de engångsvisa medlen minskar. Men som framgår av betänkandet ser utskottet inte någon anledning att nu ta ställning till de preliminära ramarna för åren efter 1999.

Beträffande utredningsverksamheten är det angeläget att man kan påskynda genomströmningstiderna och att arbeta av de balanser som finns. Det pågår ett intensivt utvecklingsarbete på området och ett nära samarbete sker mellan åklagar- och polisväsendet.

Utöver utredningsverksamheten har åtgärder vidtagits och framsteg gjorts beträffande arbetsorganisation och arbetsmetoder. Åtgärder har också vidtagits beträffande arbetstiderna så att dessa bättre anpassats till verksamhetens behov. Ett omfattande kompetensutvecklingsprogram pågår, och nyttjandet av modern teknik har förbättrats.

Fru talman! Jag har i mitt anförande inte försökt att måla en överdrivet ljus bild av rättsväsendets utveckling. Det återstår mycket att göra. Men jag vill inte heller förringa det arbete som faktiskt pågår och de resultat som har uppnåtts.

Mot bakgrund av det anförda vill jag än en gång yrka bifall till reservation nr 6 under mom. 11 och i övrigt till hemställan i betänkandet samt avslag på övriga reservationer.

Anf. 130 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Margareta Sandgren försökte sig på det gamla tricket att få det att låta som att dagens problem i rättsväsendet beror på den borgerliga regeringen 1991–1994. Men under de borgerliga åren ökade antalet poliser med 1 600. Antalet anställda inom polisväsendet har minskat med väsentligt fler under de senaste fyra åren. De besparingsbeslut som har fattats har icke haft stöd av Moderata samlingspartiet.

Margareta Sandgren talade om välfärd och dess betydelse. Jag vill påstå att människor inte kan känna välfärd om de inte kan känna trygghet mot brott. Jag vill också påstå att människor inte känner välfärd när de upptäcker att lönen inte räcker till månadens slut på grund av att så mycket har gått till skatten, så att de får gå till socialbyrån och be om extrapengar. Det är inte välfärd.

Sedan kom Margareta Sandgren in på segregationen, som är en viktig och allvarlig fråga. Där har vi skäl att fundera och lära oss. Var har vi den stora segregationen? Jo, i Miljonprogrammets områden. Vem var det som drev fram dem? Vem är det som hela tiden har älskat storskalighet och yttre effektivitet?

Egentligen räcker det med att påminna om att de 50 åren av efterkrigstid har – med undantag av nio år – helt dominerats av socialdemo-

kratisk politik. Så det finns kanske skäl till lite självvrannsakan och fundering över vilken politik som har skapat det segregerade samhälle som vi i dag tyvärr har i Sverige.

Prot. 1998/99:34
11 december

Rättsväsendet

Anf. 131 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Gun Hellsvik sade att jag återigen tog upp besparingen av de 500 miljoner kronorna medan man under de borgerliga åren faktiskt ökade antalet poliser. Det berodde väl på att man inte gjorde någonting åt denna besparing, och då kunde antalet poliser öka. Men det var ju så att var fjärde polis var anställd på kredit, eftersom man var tvungen att låna till verksamheten.

Segregationen finns och den har accelererat under senare år. Det beror också på att vi har haft en ekonomisk situation i samhället som har inneburit hög arbetslöshet med efterföljande effekter. Om jag förstod Gun Hellsvik rätt var hon bekymrad över den ökande segregationen. Gun Hellsvik talade om skattesänkningar. Men om man skulle genomföra de skattesänkningar som moderaterna har föreslagit skulle det inte finnas några resurser kvar till välfärdssamhället och till att utjämna ojämlikheterna i samhället.

Anf. 132 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! När det först gäller besparingen tycker jag att Margareta Sandgren skall läsa på när de olika besluten fattades. Det är riktigt att det skedde en besparing på 175 miljoner under de borgerliga åren, men det var allt.

Segregation har som sin motsats möjligheten till rörlighet och öppenhet i samhället. För att det skall fungera, för att människor skall ha möjlighet till rörlighet skall man inte inbilla sig att det styrs uppifrån, utan man måste skapa förutsättningar så att även människor utan ekonomiska resurser har rörlighet.

Det är mycket intressant att studera effekterna av skolpengens införande under de borgerliga regeringsåren. När det gäller Stockholms län är barn från invandrarfamiljer kraftigt överrepresenterade bland dem som valde en annan skola än den närmaste skolan, och då har man bortsorterat skolor som bygger på speciell religiös grund eller där man har en särskild etnisk grund.

Jag tycker att Margareta Sandgren borde ta till sig detta och fundera över om man inte åter skall ge makten till människorna, om vi över huvud taget skall kunna bryta den segregation som finns. Vill man inte gå den vägen, har man därmed sagt att dessa människor inte har någon kraft. Men de har, i de flesta fall, stor egen kraft. Låt oss se till att de får släppa loss den!

Anf. 133 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Gun Hellsvik talade om rörlighet och sade att det skulle bli bättre för människor om den ökade och att det för detta inte krävdes några resurser. Jag har svårt att se hur det skulle gå ihop. Hur skulle människors valfrihet kunna öka om de samtidigt får en sämre ekonomisk och social situation?

Gun Hellsvik sade också att det visar sig att många har sökt sig till friskolor. Nu är jag ingen förespråkare av friskolor. Jag tycker kanske att

det är lite för tidigt att säga att det skulle vara en bra väg för att utjämna klyftorna i samhället, att man valde friskolor. Därtill har tiden varit alldeles för kort.

Anf. 134 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Margareta Sandgren ifrågasatte om vi kristdemokrater hade budgeterat vår programförklaring när det gäller kriminalpolitiken. Visserligen kan budgetprocessen vara något förvillande och ibland t.o.m. förvirrande, men jag tror nog att Margareta Sandgren är väl medveten om att alla partier naturligtvis måste lägga fram ett budgetalternativ i sina förslag.

När det gäller välfärd har jag även tidigare citerat vad regeringen skriver i sin budgetproposition, vilket Margareta också återkom till, nämligen att en effektiv kriminalpolitik bara kan drivas inom ramen för en allmän välfärdspolitik. Det som är kännetecknande för socialdemokratisk politik är att välfärd är själva lösenordet.

I dagens samhälle är det viktigt att komma ihåg att det faktiskt finns andra värden än de materiella. Det finns immateriella värden som får allt större betydelse för svenska folket. Visst är det viktigt att garantera att människor har en ekonomi som gör att de kan känna sig trygga. Men det finns faktiskt också de som har väldigt feta plånböcker och som ändå inte känner någon trygghet.

Anf. 135 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Det är riktigt att Kristdemokraterna får lägga fram ett alternativ till budget, men jag frågade varifrån ni tar pengarna och var sänkningarna sker för att ni skall kunna öka resurserna till rättsväsendet i den omfattning som ni har föreslagit.

Ragnwi Marcelind får det att framstå som att välfärdspolitik är något fult och inte något bra. Men vad välfärdspolitik handlar om är ju att ge människor lika förutsättningar. Man skall kunna leva både socialt och ekonomiskt tryggt i det här landet, och det skall omfatta alla människor.

Jag är alldeles övertygad om att den som har en fet plånbok har betydligt större valfrihet än den som har en plånbok som inte innehåller några pengar alls. Därför är det så viktigt att vi försöker utjämna klyftorna i samhället, att vi på olika vägar gör det möjligt för människor att välja men också att känna trygghet. Detta är vad välfärden handlar om.

Anf. 136 RAGNWI MARCELIND (kd) replik:

Fru talman! Inte ens valfrihet, Margareta Sandgren, innebär därmed att man känner trygghet. Man kan inte dra ett likhetstecken med att det är det som har det högsta värdet i en människas liv. Det är viktigt att se att det i livet finns andra värden än de materiella.

När det gäller budgetprocessen gör vi i olika partier olika prioriteringar av vad vi vill lyfta fram som viktigt just utifrån vår politik. Här har vi helt enkelt gjort andra prioriteringar än Socialdemokraterna och därmed kunnat tillskjuta 380 miljoner utöver regeringens förslag. Jag skulle kunna ha en lång redovisning om varifrån pengarna tas, men jag hänvisar till vårt motionsalternativ.

Anf. 137 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag förstår att det kan vara svårt att tala om det nu, men det hade varit en förklaring till hur Kristdemokraterna kan avsätta så mycket mer resurser. Någonstans måste ju pengarna tas.

När det gäller det första som Ragnwi Marcelind kommenterade kan vi knappast göra någonting åt människors inre trygghet. Det har naturligtvis att göra med den trygghet som vi skapar runt människor. Social och ekonomisk trygghet har ju också effekter på den inre tryggheten, vilket är nog så viktigt.

Anf. 138 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Jag noterade tillfredsställd vad Margareta Sandgren sade, nämligen att det är viktigt att brott utreds. Det välkomnar jag, därför att som det är i dag läggs utredningar på hög och avskrivs.

Medborgarna tappar förtroendet för rättsväsendet. Man struntar i att göra anmälningar, därför att det ändå inte leder till någonting. Det kan tyckas vara småbrott, men det måste ju stämmas i bäcken för att det skall bli resultat. Därför välkomnar jag Margareta Sandgrens inlägg om att brott skall utredas.

Anf. 139 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Jag vill bara understryka att det är viktigt att alla brott utreds. Det har ju också skett en vändning under 1998 när det gäller att komma till rätta med balanserna. Men fortfarande är genomströmningstiderna alldeles för långa, och fortfarande finns det stora balanser. Regeringen har också uttalat i propositionen att det är oerhört viktigt att man kommer till rätta med problemet.

Anf. 140 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att tydligt gå ut och tala om detta för medborgarna, för jag upplever att det är en stor oro ute bland folk. De menar att det inte är lönt att göra anmälningar därför att det händer ändå ingenting. För att få rätsida på detta måste man börja utreda även om det är fråga om småbrott.

Anf. 141 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Margareta Sandgren frågade hur Folkpartiet finansierar de 377 miljoner kronorna som vi satsar extra på rättsväsendet. Nu har jag inte med mig bilagorna för de olika utgiftsområdena, eftersom det är en ganska betänklig hög. Men jag vet att varenda krona är täckt. Om det blir tid över, Margareta Sandgren, så går det bra att räkna.

Sedan tog Margareta Sandgren upp hur viktigt det är med trygghet och tilltro. Ja, det skriver vi alla under på. Därför är det så oerhört tragiskt att den socialdemokratiska regeringen misslyckas med något som är så fundamentalt viktigt som att ge jobb åt människor. Aldrig har så många varit utan jobb, aldrig har så många känt otrygghet i sin dagliga tillvaro, aldrig har det varit så dåliga förutsättningar för just brottsförebyggande arbete på grund av arbetslöshet, social utslagning, dåligt utbildade ungdomar m.m., m.m. Våra barn och ungdomar är framtidens byggare. Den grunden för framtidens byggare är underminerad genom bl.a.

den övertro på centralistiska lösningar som den socialdemokratiska regeringen har och genom misstron mot enskilda människors möjligheter att utvecklas genom egna initiativ.

Visst är det väl tragiskt att denna misstro mot enskilda människor skördat, och skördar, så många offer!

Anf. 142 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Inledningsvis tog Siw Persson upp detta med finansieringen. Jag förstår väl att Folkpartiet också har finansierat de extra satsningarna på rättsväsendet. Men det var inte det jag frågade om, utan jag frågade *hur* man har finansierat dem. Det kunde vara intressant att veta, för pengarna skall tas någon annanstans och det är ganska stora belopp det handlar om.

När det sedan gäller arbetslösheten, som naturligtvis är det viktiga i detta sammanhang, känner vi socialdemokrater en mycket stor oro över den höga arbetslösheten. Siw Persson säger att den aldrig har varit så stor som nu. Den har varit ganska hög under de borgerliga åren. Med tanke på den kritik som ständigt uttalas mot socialdemokratin i dessa sammanhang kan man ju undra varför inte den borgerliga regeringen lyckades åstadkomma bättre resultat.

Anf. 143 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag tänker inte gå in på någon sifferexercis, men jag vill åter understryka att vi har varenda krona finansierad.

Det är glädjande att den socialdemokratiska regeringen känner stor oro. Det är tragiskt att inte denna oro har gett större effekt än den har gjort.

Sedan kom då de borgerliga åren igen, men kom ihåg, Margareta Sandgren, att det är omöjligt för en borgerlig regering att under tre år klara av det som flera årtionden av socialistiska regeringar har åstadkommit.

Anf. 144 MARGARETA SANDGREN (s) replik:

Fru talman! Men vi skall klara det under fyra år!

Anf. 145 ANDERS G HÖGMARK (m):

Fru talman! Efter att ha lyssnat på replikskiftena och debatten om normer och värderingar och om familjens roll eller inte är det ganska tråkigt att jag har skrivit ett manuskript, för jag känner mig ganska frestad att gå in i den debatten. Jag måste nog, trots mitt manuskript, säga att jag blir något förvånad när jag lyssnar på Kia Andreassons uppfattning. Jag vill ställa en fråga som osökt infinner sig, med all respekt för att man kan ha individuella uppfattningar, om familjen och familjens nästintill, om inte hemska roll så åtminstone obetydliga eller överspelade roll, styrd av patriarkatet. Är den representativ för hela det parti som Kia Andreasson i dag företräder i justitiedebatten? Eller är hon en udda fågel? Då må det väl vara hänt. Men man kan fråga sig om det finns lite mer av mångfald i detta gröna parti. Förhoppningsvis är det så, men det kan väl Kia Andreasson ge svar på.

Fru talman! Det här är också intressant eftersom vi i går, som fru talman och vi andra känner till, hade möjlighet att högtidlighålla 50-årsminnet av FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna. I en av dessa artiklar, som bl.a. lästes upp i Storkyrkan vid en fin högtid, ingår just skyddet av familjen som en viktig punkt. Jag vet inte om Kia Andreasson skall ta tillfället i akt att ta avstånd från den artikeln här. Det borde hon logiskt sett göra utifrån vad hon sade tidigare. Men det kanske känns lite *för* besvärande.

Så går jag över till det manuskript som jag hade författat. Jag har för avsikt att säga något om domstolsväsendet. Det ingår ju som en viktig del i rättskedjan. Men det är en lite annorlunda länk jämfört med polis, åklagare och kriminalvård. Domstolarnas uppgifter är ju inte begränsade till att uppfylla samhällets kriminalpolitiska mål.

En av domstolarnas allra viktigaste uppgifter är att värna rättsstatens principer. Därför har också domstolarna fått en särställning i förhållande till andra myndigheter, vilket uttrycks i grundlagen. Till skillnad från förvaltningsmyndigheter, t.ex. polis och åklagarmyndighet, lyder ej domstolarna under regeringen. Det är alltså en väldigt viktig rågång i rättsstaten. Jag får återkomma till detta lite senare.

Det vore en överdrift att påstå att domstolsväsendet befinner sig i kris. Men att det finns påtagliga brister inom domstolsväsendet framgår ju klart både av regeringens budgetproposition och av det som utskottet sagt. Det gäller också utskottets ”taleskvinna”. Det har ju bara varit kvinnor här – bara och bara förresten, det är nog fint det också – som har företrätt de olika partierna.

Det är alltså helt klart att det överallt finns en insikt om att det finns stora brister i domstolsväsendet. Vissa delar är det värre med än andra, det handlar framför allt om förvaltningsdomstolarna. Det handlar även om hovrätterna inom det allmänna domstolsväsendet. Det råder ingen tvekan om att de 50 miljoner kronor extra som Moderata samlingspartiet har föreslagit hade gjort utomordentligt stor nytta i detta domstolsväsende. Det uppvisar ju ärendebalanser, målbalanser, som gör att enskilda inte får sin rätt prövad. Man kan få vänta i åratal. Det gäller framför allt inom förvaltningsdomstolsväsendet.

Det är ganska anmärkningsvärt att man så relativt lättvindigt kan säga nej till de 50 miljonerna. Dessutom har man, vilket jag strax återkommer till, en ambition att spara ytterligare ett par hundra miljoner kronor i domstolsväsendet. Den bilden verifieras av både regeringen i propositionen och utskottsmajoriteten.

Det finns en del saker att göra inom den befintliga organisationen. Det talas ju mycket om att man behöver organisera om domstolsväsendet. Vi har bl.a. i reservation 5 pekat på åtgärder för att komma till rätta med problemet med inställda huvudförhandlingar. Jag skall inte gå in närmare på det. Vi har tidigare lagt fram förslag om detta. Riksrevisionsverket har i en rapport redovisat brister i bl.a. delgivningsprocessen. Vi är förvånade över, det vill jag gärna säga, att inte regeringen trots att utskottet så tydligt har pekat på de här problemen – där är vi ju ense på det sättet – återkommer med förslag i syfte att effektivisera så att det blir ett lägre antal inställda huvudförhandlingar.

Fru talman! Det har diskuterats mycket om behovet av att reformera domstolsväsendet. Flera utredningar har varit på gång under de senaste

åren. En hel del beredningsarbete pågår i Regeringskansliet. Den kanske mest uppseendeväckande, den som har låtit tala mest om sig, är Domstolskommittén. Den fick i uppdrag att med ett besparingsbeting på 200 miljoner kronor åstadkomma förändringar inom framför allt förstainstansen. Ett förslag i, och en utgångspunkt för, direktiven var att man skulle göra en mycket kraftfull neddragning av antalet tingsrätter.

Domstolskommittén fick som bekant förändrade och reviderade direktiv. Men den lyckades ändå inte klara av frågan och leva upp till direktiven att få någon form av politisk majoritet för att kraftfullt reducera antalet tingsrätter. Man skildes från denna uppgift efter att ha bett att få slippa den – gånge denna kalk ifrån oss. Man fick i uppgift att slutföra vissa saker när det gäller beredningsorganisationen och utbildningsfrågor för notarier och domare.

Sedan skulle det material som Domstolskommittén hade arbetat ihop, och det var ett ganska ansenligt material, sammanställas och inlevereras till departementet. Där skulle beredning ske i annan ordning. Det är en ganska gedigen lunta; *Domstolsorganisationen, en sammanställning av grundmaterial från 1995 års domstolskommitté* (SoU 1998:135).

Beredning i annan ordning låter ju lite intressant. Nu är frågan: Vad gör man då när det politiska systemet så klart har markerat att man inte vill veta av en kraftfull nedläggning av tingsrätter? Departementschefen har låtit antyda att hon skall komma igen, som hon uttrycker det. Hon skall få igenom detta i annan ordning.

Regeringskansliet kan ju ta del av vad vi säger i protokollets form, men det hade i och för sig varit av glädje och intresse om någon i regeringen hade bevärdigats delta i denna debatt oaktat den nu sker på eftermiddagen på fredagen. Men det finns ju som sagt, fru talman, protokollets form för att ta del av vad vi säger i parlamentet.

De här uppgifterna – att hitta en form för hur man skall spara pengar och, som man antyder, lägga ned ett antal tingsrätter – har uppdragits åt den tidigare expeditionschefen, numera generaldirektören, i Domstolsverket. Generaldirektören har organiserat om Domstolsverket. Jag säger att det är generaldirektören som har gjort det, för det har uppenbarligen inte dragits i styrelsen.

Man har tillskapat en extra enhet, en utvecklingsenhet. Inom den enheten, fru talman, finns det en liten specialgrupp som skall vara någon form av tankesmedja, om man får uttrycka det så, för att utveckla domstolsväsendet. Den skall rationalisera detta och, kan man ana, lägga ned ett stort antal tingsrätter. För att ytterligare markera specialfunktionen kan man inte sitta i Jönköping med den här gruppen. Dessa människor är så kvalificerade att man måste sitta nära departementet. Man har kommit över ett kontorsutrymme på Riddarholmen – förmodligen inte helt gratis. Där tänker man nu smida och utveckla underlag för att förändra domstolsväsendet.

Det här tycker jag, fru talman, reser vissa principiella frågor med tanke på domstolarnas klara särställning när det gäller att vara separerade från regeringsmakten. Går det nu inte att ha de olika verk som utlokaliseras i landet? Kan man inte hålla funktionerna kompletta ute på dessa orter? Måste det nu tillskapas speciella enheter i Stockholm? Detta är Domstolsverkets beslut, som dock inte är styrelsebeslut, det vill jag mar-

keras. Det hade varit intressant att ta upp denna punkt i Domstolsverkets styrelse.

Skall det här bli stilbildande nu, att ämbetsverken börjar tala om att de inte klarar att vara lokaliserade ute i landet utan måste tillskapa enheter i Stockholm? Vad innebär det för framtiden?

Någon har lite elakt påstått att det här är ett elegant sätt att lösa problemen med rekrytering av generaldirektörer och att lösa deras bostadsproblem. Men så simpelt kan det väl, fru talman, knappast vara som att det skulle vara en lösning på en sådan sak? Men det ställer ett antal frågor på sin spets. Det skulle vara utomordentligt intressant om socialdemokratiska företrädare här kunde ge lite besked på den punkten. Hur ser de på att Domstolsverket skaffar sig en sådan här specialavdelning?

Fru talman! I sakfrågan utvecklar vi i reservation 8 frågan om hur vi ser på reformarbetet inom domstolarna. Vi är absolut mot en omfattande nedläggning av tingsrätter. Där har vi en gemensam reservation med Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet. Vi menar att det finns många andra sätt att gå vidare på. Vi antyder bara kortfattat att man på sikt kan tänka sig sammanslagningar mellan de olika domstolarna, förvaltningsdomstolarna och de allmänna domstolarna.

Men det är utomordentligt trist att det över hela denna debatt, över hela detta behov av att reformera, svävar ett hot mot de små tingsrätterna. Det gäller Ljungby. Det gäller Åmål, som diskuterades i en interpellationsdebatt som Gun Hellsvik var uppe i den 27 november. Över Stenungsund och Värnamo – jag skulle kunna fortsätta den här uppräknningen – svävar nu svärdet. Skall statsrådet Laila Freivalds och den här beredningsprocessen i utvecklingsenheten i Domstolsverket se till att man utan riksdagens agerande och mot den politiska majoriteten lägger ned ett stort antal väl fungerande domstolar?

Jag skulle vilja ställa en fråga till Socialdemokraternas företrädare. När riksdagen har sagt nej och när politikerna inte vill gå vidare i denna process, är avsikten då att gå runt riksdagen, bereda detta i annan ordning och komma med förslag i en annan ända? Fru talman! Regeringen har möjlighet att ändra domsagoindelning. Då kan den bakvägen, trots att det i denna riksdag finns en majoritet mot en stor indragning av små tingsrätter, göra dessa förändringar.

Om man går tillbaka i historien kunde man redan i slutet av 60-talet läsa om problemen med att lägga ned små tingsrätter. Det är förvisso inte lätt. Men, fru talman, det är alltid mycket enklare att i en parlamentarisk demokrati reformera i samklang, i en dialog, med parlamentet än att tycka att parlamentet utgör ett besvärande inslag som man måste gå runt, vilket jag inte tror väcker någon respekt om man skall reformera. Och en reformering på vissa områden är nödvändig.

Fru talman! Jag vill avsluta med att säga att det finns en sak som gläder mig speciellt i betänkandet, nämligen konstaterandet att vi nu har fått gehör för en översyn av ersättningsarna till nämndemännen. Det tycker jag är bra. Alice Åström tillhör ju minoriteten, reservanterna. Det hade varit roligare om alla partier hade kunnat ställa sig bakom detta. Men Alice Åström pekade på att ett skäl till att hon inte kunde ställa sig bakom detta var att vi inte hade specificerat nivån på förändringen av arvodena. Men en förutsättningslös översyn kräver ju faktiskt en viss öppenhet, och jag tycker att det är beklagligt att Alice Åström inte kunde

sälla sig till denna skara. Miljöpartiet och Kia Andreasson har sällat sig till majoriteten. Och det är glädjande att se att majoritetens treenighet inte fungerar helt utan att det finns vissa sprickor i den. Vi kommer nogsam, även i andra sakfrågor, att följa hur denna treenighet kommer att utvecklas under våren, en nog så kritisk period i treenighetens samarbete.

Fru talman! Med det anförda yrkar jag bifall till de yrkanden som Gun Hellsvik tidigare under överläggningen har framfört.

Anf. 146 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag kunde inte tro att det skulle bli en så stor diskussion om att jag vågade anmärka på ordet familj. För att jag skulle ha en definition sprang jag ned och hämtade Bonniers svenska ordbok. Där står det att familj är detsamma som föräldrar och barn och eventuella andra släktingar i samma hushåll. Och det var detta institutionsbegrepp som jag anmärkte på. Jag tror inte att denna familj är nog för att lösa de problem med brottslighet som finns i samhället. Det var i detta sammanhang som jag tycker att Moderaterna betonar att det räcker med denna familj, de vuxna som finns i samma hushåll. Miljöpartiet anser – även andra partier anser det – att det behövs mer resurser i samhället för att förebygga brott bland unga. Det måste finnas fler institutioner med fler vuxna som bryr sig om barnen i samhället. Det behövs fritidsgårdar, dagis, extraföräldrar som avlastningshem, och annat som följer med detta synsätt. Enligt Miljöpartiets syn är alla samhällets vuxna, inte enbart de som ingår i familjen, en resurs för att ge barnen trygghet. Det kan inte isoleras till bara familjen och skolan. Det var där som grundsynen i ord skilde sig.

Beträffande den andra frågan om nämndemännen ser Anders G Högmark genast en spricka i synsätt och säger att man skall följa den noga. Han har ett önsketänkande om att detta skall gå åt skogen. Men lägg märke till att hela utskottet har sagt att det är mycket viktigt. Det är inte någon spricka. Vi vill bara ha en översyn, och de andra kanske tror att det blir väldigt dyrt. Det är skillnaden.

Anf. 147 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Jag tror att Kia Andreasson med lite dimridåer nu försöker dra sig tillbaka. Och det kan hända att uttrycket inte var så lämpligt valt. Det vore faktiskt glädjande om vi vore överens om att vuxenvärlden har ett ansvar, och i vuxenvärlden ingår familjen – familjen kan vara mer eller mindre komplett. Då behöver vi inte diskutera detta mer. Men Kia Andreasson markerar så tydligt att hon inte ställer sig bakom just ordet familj, dessutom befläckt med lite av patriarkatets solkighet. Nu har vi hört detta.

Det är alldeles uppenbart att oppositionen med glädje noterar sprickor i majoriteten. Det ligger ju i hela parlamentarismens idé. Och vi kommer nogsam att följa detta och de förmöten och diskussioner som leder fram till eller inte leder fram till en samsyn. Det är faktiskt privilegiet i en majoritetsgruppering att bli kritiskt och konstruktivt granskad av oppositionen. Jag kan lova att den granskningen kommer. Och om det blir sprickor av bestående slag kommer minoriteten och oppositionen inte att gråta, knappast väljarna heller.

Anf. 148 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det var väl på tiden att vi kunde reda ut familjebegreppet och inte dra de växlar som Moderaterna gjorde så fort jag kritiserade att familjebegreppet är ett snävt begrepp och att jag ville ha ett lite vidare begrepp när vi talar om vuxna och samhället.

Det var också positivt att Anders G Högmark förstod att detta inte är någon spricka. Det har inte blivit en spricka. Därför kan vi inte tala om en spricka.

Anf. 149 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Eftervärlden får i protokollet, inklusive referatet från uppslagsboken, utröna Kia Andreassons och eventuellt Miljöpartiets familjesyn. Men det gagnar inte debatten att föra denna diskussion längre.

När det gäller sprickbildning och annat är det klart att detta inte tillhör de stora sprickorna. Men en gradvis crackelering brukar alltid vara ett gott förebud.

Anf. 150 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag förstår att Anders G Högmark verkligen hade en önskan att jag också skulle ha anslutit mig till reservationen som gäller ersättningen till nämndemän, dessutom utifrån resonemanget att man nu ser en spricka och att majoriteten nu skall falla isär, osv. Men den glädjen kommer Anders G Högmark inte att få. Det viktiga, vilket jag också poängterade, är att det delvis handlar om vilken nivå som det skall vara på höjningen. Men det handlar också om att detta är en ganska stor grupp och att detta kommer att innebära avsevärda kostnader. Om man nu menar allvar med en översyn och med den översynen menar att man skall höja nivåerna, kommer detta att innebära en betydande kostnad. Vi säger i reservationen att även om det skulle vara önskvärt i sig har vi också statsfinanserna att ta hänsyn till – till ramarna och utgiftstaken. Men vi måste också kunna prioritera inom de olika områdena. Och eftersom vi i Vänsterpartiet i dag inte ser att vi har möjlighet att prioritera de summor som detta kommer att röra sig om, om man menar allvar med det, då skall man inte heller ställa sig bakom en översyn och en utredning, om man inte är beredd att skjuta till pengar i den storleksordning som kommer att behövas. Den prioriteringen gör inte Vänsterpartiet i dag. Man får prioritera mellan olika saker som säkert upplevs som väldigt viktiga och är viktiga. Men man får ta dem i en prioritetsordning. Och Vänsterpartiet är inte berett att göra den prioriteringen och tycker att det skulle vara ohederligt att ställa sig bakom en översyn och en utredning när man inte är beredd att skjuta till resurserna.

Anf. 151 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Det är en klar och ärlig redovisning, och den respekterar jag självfallet. Tycker man på det sättet så röstar man på det sättet. Sedan får vi se vilken aktivitet från Regeringskansliet som majoritetens uttalande kommer att föranleda.

Anf. 152 INGEMAR VÄNERLÖV (kd):

Fru talman! Jag tänker tala lite grann om åklagarväsendet och domstolsväsendet.

Först vill jag nämna lite grann om varifrån pengarna tas, som Margareta Sandgren frågade tidigare. Hon nämnde de 380 miljoner kronor som vi vill förstärka rättsväsendets budget med. Jag har en lista på våra förslag till budgetförstärkningar som innefattar 37 punkter för nästa år. Jag kan nämna en punkt: Vi räknar med att ett behovsprövat barnbidrag skulle kunna ge 1 miljard kronor. Det täcker i någon mån dessa 380 miljoner kronor.

Jag börjar med åklagarorganisationen. Vi kristdemokrater menar att det skall finnas särskilda ungdomsrotlar som arbetar förebyggande och skyndsamt utreder brott där ungdomar är inblandade. När barn och ungdomar är brottsoffer skall det på polis- och åklagarmyndigheterna finnas särskilt utbildad personal som tar hand om dessa. Fortbildning bör ske för personal i det avseendet.

Både polis och åklagare skall få möjlighet till utökad kompetens, och karriärmöjligheten för åklagare bör ses över för att öka yrkets attraktivitet. Kvalificerade advokater skall kunna biträda åklagare i komplicerade ekobrottsmål.

Ett förbättrat polisväsende förväntas leda till att åklagarna kommer att få alltfler ärenden. För att kunna möta denna utveckling och agera snabbt måste åklagarväsendet tilldelas ytterligare resurser.

Regeringen menar i sin proposition att åklagarorganisationen nu har kommit upp i samma arbetskapacitet som man hade strax före åklagarformen 1996, detta trots att antalet anställda minskat och att ekonomin har varit ansträngd.

Vid en utfrågning inför utskottet den 12 november verkade dock riksåklagare Klas Bergenstrand ha en något annorlunda uppfattning. Med all önskvärd tydlighet delgav han utskottet sin oro inför framtiden. Han poängterade att bortfallet av 60 åklagare har lett till ett utomordentligt ansträngt arbetsläge med försämrad arbetsmiljö och på flera håll en tendens till utmattnings. Detta omnämns även i betänkandet.

Fru talman! Mot bakgrund av Riksåklagarens tydliga signaler framstår Kristdemokraternas budgetförslag som varande i linje med det verkliga kräver. Vi vill avsätta ytterligare 50 miljoner kronor till åklagarväsendet för att beredskap skall finnas för ett ökat antal ärenden till följd av att fler poliser kommer i tjänst.

Vi kristdemokrater har under många år yrkat på att en särskild ekobrottsmyndighet skall inrättas för att hantera den avancerade ekobrottsligheten. Den 1 januari i år inrättades en myndighet inom åklagarväsendet med särskilda uppgifter att samordna och utveckla bekämpningen av ekonomisk brottslighet. Vi anser att all allvarig ekonomisk brottslighet, innefattande också grova miljöbrott, kräver operativa insatser av sådan kvalificerad art att en enhetlig myndighetsstruktur och ledning är nödvändig. Organisationerna bör vara flexibla och utgå från de behov som föreligger.

Kristdemokraterna har tidigare motionerat om vikten av att miljöbrott ses som en del av den ekonomiska brottsligheten. Miljöbrottens karaktär är densamma som traditionell ekobrottslighet, på det sätt att brott begås i näringsverksamhet och utgör ett utpräglat vinningsbrott. Bekämpandet av

miljöbrott kräver utpräglad kompetens och en avancerad organisationsstruktur. Det vore naturligt för den nya ekobrottsmyndigheten att också handlägga ärenden som rör miljöbrott.

Sedan är det domstolsväsendet. Vi anser att i vårt demokratiska samhälle är domstolarnas rättsskipande verksamhet mycket viktig. Domstolarnas uppgift är att handlägga mål och avgöranden på ett rättssäkert och effektivt sätt, beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet. Dom skall levereras inom rimlig tid.

Verksamheten i den första instansen skall bedrivas med god lokal förankring. Närheten till domstolen samt en god lokal insyn utgör här ett ovärderligt inslag i rättssamhället. Domstolsorganisationens särställning kräver flexibilitet. Det är därför angeläget att särskilt brådskande mål och avgöranden skall kunna handläggas snabbt utan att det löpande arbetet blir lidande.

En domstol bör för att fungera väl bestå av tre–fem ordinarie domare. Kompetensen inom domstolarna skall tillgodose de krav som kan ställas för en rättssäker dom. Lagfarna domare samt nämndemän skall därför få möjlighet till fortbildning för att få kunskaper om nya lagar och förhållanden i samhället. Antalet nämndemän skall inte reduceras. Nämndemännens och jurymännens arvoden måste ses över. Därför är vi glada över att utskottet i sitt betänkande i en skrivning till regeringen just betonar vikten av att nämndemännens ersättning och utbildning genast ses över och justeras.

Arbetsläget i hovrätterna samt läns- och kammarrätterna är besvärligt. Målen i hovrätterna har i genomsnitt blivit mer omfattande, vilket lett till en ökad ärendebalans. En stor del av målen får vänta på hovrättens avgörande, trots att skriftväxling och övriga beredningsåtgärder är avslutade. Situationen är densamma i läns- och kammarrätterna. Av regeringens budgetproposition framgår att 1997 fanns det sju länsrätter som hade en genomströmningstid för skattemål som översteg 24 månader och tre länsrätter som hade en genomströmningstid som översteg 40 månader. Därför har Domstolsverket satt in särskilda åtgärder för att hjälpa de länsrätter som har störst antal äldre skatte- och socialförsäkringsmål. Trots den oroväckande situationen och utvecklingen anser ändå regeringen att domstolsväsendet inte kommer att vara i behov av något resurstillskott. Medel skall i stället tas från tingsrättsorganisationen och omfördelas till övriga domstolar. Domstolsverkets behov av resursförstärkningar skall tillgodoses genom anslagssparande.

Vi kristdemokrater menar att läget är allvarligt. För att något komma till rätta med domstolarnas besvärliga situation bör därför anslagsområdet tilldelas 60 miljoner kronor utöver regeringens nivå. Dessa pengar skall särskilt gå till hovrätterna samt läns- och kammarrätterna där omloppstiderna är alldeles för långa.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 10. För övrigt står jag bakom de övriga reservationerna som kristdemokraterna har och även våra särskilda yttranden.

Anf. 153 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s):

Fru talman! Som vi har hört här i debatten omfattar rättsväsendet flera viktiga verksamhetsområden. Själv tänker jag uppehålla mig kring domstolsorganisationen.

Jag kan hålla med Anders G Högmark att det vore bra om vi hade medel att tillföra Domstolsverket såväl som andra myndigheter inom rättsväsendet. Men jag anser inte att det finns några extra pengar. Därför tycker jag att det vore viktigt att Anders G Högmark kunde tala om varifrån han och moderaterna tänker ta de 50 miljoner som skall tillföras domstolsorganisationen. Vilka andra områden skall få stå tillbaka?

Under senare år har denna verksamhet debatterats mycket intensivt. Detta finner jag naturligt med anledning av att regeringen tillsatte en kommitté sommaren 1995 som hade till uppgift att arbeta fram ett förslag efter ganska snäva direktiv. De innebar bl.a. att banta ned våra domstolar mer än vad kommitténs ledamöter ansåg vara genomförbart. Denna kommitté, dvs. 1995 års domstolskommitté, där jag för övrigt själv var ledamot, hade också till uppgift att ta fram förslag till ny beredningsorganisation samt notarie- och domarutbildning. Uppdraget begränsades till att avse domstolarnas inre organisation.

Jag anser att en förändring och reformering av domstolsväsendet är nödvändigt för att kunna möta framtiden. Efter den tid jag har varit med i arbetet är jag, i likhet med många andra som har kännedom om domstolsarbetet, övertygad om att domstolsväsendet är i stort behov av modernisering. Detta är med tanke på att domstolarnas roll i samhället sannolikt kommer att öka.

Det finns mycket som talar för att arbetsbördan i domstolarna kommer att förändras. Det innebär att domstolsorganisationen måste vara flexibel för att kunna möta förändringar utan större omorganisationer. Därför är det för mig och oss socialdemokrater helt rätt, som framgår av budgetpropositionen, att reformera domstolsorganisationen. Bl.a. skall försök med ökad samverkan inom och mellan de olika domstolarna inledas.

Vad beträffar reservation 8 under mom. 13 är min personliga uppfattning – utan att för den skull föregå de försöksverksamheter som pågår och skall påbörjas – att en viss förändring bör komma till stånd i framtiden och att det är många aspekter som behöver analyseras och övervägas mycket noggrant innan regeringen fattar några beslut om den yttre organisationen. Det är för mig orätt att, i likhet med reservanterna, blunda för behovet av en modernisering av våra domstolar genom att bestämt säga nej till en förändring i framtiden.

För den skull, fru talman, tar jag inte i dag ställning för en självklar minskning av våra domstolar.

Antalet inställda huvudförhandlingar i brottmål är något som vållar domstolsväsendet stora bekymmer. Samtidigt som det innebär en fara för rättssäkerheten kostar det myndigheten onödiga pengar. Från utskottets sida har vi vid tidigare tillfällen gjort regeringen uppmärksam på detta.

Eftersom utskottet har fått besked om att frågan är föremål för övervägande i Justitiedepartementet och ett förslag väntas snarast vill vi inte föregå denna utredning, utan vi vill därför att reservationen skall avslås.

Vad beträffar ersättningen till nämndemän är enligt vår mening en höjning önskvärd. Jag kan inte riktigt förstå de tidigare talare som är glada för att det äntligen kommer en översyn till stånd av denna ersättning. Det är just det som pågår. Utskottet har tidigare ålagt regeringen att göra en översyn av arvoden. Då vi också vet att det pågår en översyn av dessa arvoden och att det kommer ett förslag inom kort som tar hänsyn

till problematiken med det tak som i dag finns för förlorad arbetsförtjänst vill vi vänta på regeringens förslag till förändring.

Vi socialdemokrater, och såvitt jag förstår även Vänsterpartiet, kan konstatera att det statsfinansiella läget inte ger utrymme för mera genomgripande förändringar.

Här, fru talman, säger Kia Andreasson, företrädaren för Miljöpartiet, att det inte finns något statsfinansiellt läge för någon större utvidgning, men hon står ändå bakom betänkandet i denna fråga. Visserligen lackar det mot jul, men en önskelista av det här slaget finns det inte utrymme för.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 6 och för övrigt bifall till hemställan i justitiekottets betänkande nr 1 samt avslag på övriga reservationer.

Anf. 154 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det står i betänkandet att det som det också gäller är längden på sammanträdena och att det kan finnas ett utrymme för en höjning just med hänsyn till längden. I dag får alla samma arvode, 300 kr, även om de sitter från kl. 8 på morgonen till kl. 8 på kvällen. Det skulle vara intressant om regeringen kunde se över reglerna, så att det blir en höjning, kanske inte en generell höjning totalt men en höjning just för långa sammanträden. Det beloppet äts ju upp bara av kostnaden för förtäring under en lång dag. Kostnaderna behöver inte bli så stora. Det skall bli intressant att se.

Det är den översynen som jag vill ha tillbaka. Det kan finnas utrymme också om vi genomför andra förändringar inom domstolsväsendet, t.ex. i fråga om inställda förhandlingar i domstolar, som kostar väldigt mycket pengar. Vi kanske kan justera där och få pengar till detta område.

Visst finns det möjligheter, i stället för att alltid skjuta upp det år efter år. Det har inte skett någon höjning på många år – jag kan inte ange vilket år som det skedde. Därför är det angeläget att få denna översyn.

Anf. 155 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Jag har noterat att Kia Andreasson här i dag vid ett flertal tillfällen säger sig inte ha bundit sig till en höjning, men ändå kräver hon att regeringen skall komma med ett förslag utöver vad ekonomin tillåter. Med andra ord säger hon både ja och nej på samma gång.

Anf. 156 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det skall inte vara oskäligt över budgetgränserna. Jag sade att det kan finnas utrymme för justeringar inom det budgetområdet, om vi kan finna andra poster som kan justeras så att det kommer in mer pengar. Vi sparar på andra områden och överför pengar till detta. Det finns möjligheter, och det är de som måste utredas.

Anf. 157 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Jag behöver inte vara den som talar om för Kia Andreasson vad ett tillkännagivande av det här slaget innebär, men jag vill ändå

påpeka precis det jag har sagt tidigare, nämligen att det kommer att kosta mer pengar än vad Kia Andreasson avser.

Anf. 158 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Ann-Marie Fagerström frågade mig var vi skulle ta pengarna. Hela livet är fyllt av prioriteringar, även politiken. Ett par poster som är tänkbara, som vi brukar tala om, är parti- och presstödet. Vi prioriterar mycket definitivt en bättre genomströmning i domstolarna, och kanske ett något lägre parti- och presstöd. Jag tror att det ute i samhället finns en allmän uppfattning om att det är en klok prioritering.

När det gäller frågan om den omfattande nedläggningen av tingsrätterna skulle jag vilja fråga: Anser Ann-Marie Fagerström att det i dag finns en politisk majoritet för en omfattande nedläggning av tingsrätter? Är svaret ja, skissera då gärna hur den politiska gruppering skulle se ut som formar den majoriteten! Är Kia Andreasson med där? Är Alice Åström med där? Är svaret nej, hur skall man då klara besparingskravet på 200 miljoner kronor, som ingick som en komponent?

Ann-Marie Fagerström säger att hon förstår att det skulle ha varit önskvärt med 50 miljoner extra, men hon står egentligen bakom ett statsråd som vill banta verksamheten med 200 miljoner kronor.

Som avslutning vill jag gärna göra en liten kommentar till detta att Domstolsverket bygger upp filialer i Stockholm: Är det någonting som Socialdemokraterna tycker är en bra modell, som flera ämbetsverk skall börja med?

Anf. 159 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Anders G Högmark påstår här att det skulle vara parti-stödet allena som är avgörande för om Domstolsverket skall få mer pengar eller inte. Det är inte helt rättvist. Jag tycker att man kan vara lite mer ärlig i denna kammare och tala om vad man har sagt att man skall prioritera mer och ta bort pengar från. Det är inte min sak att tala om vilka förslag Moderaterna har lagt, utan det kan man själv göra mycket tydligare.

Vad gäller hur många domstolar det skall finnas sade jag mycket tydligt i anförandet, och jag vidhåller det – det är dels en personlig uppfattning, dels en uppfattning som många om än inte alla partikamrater delar – att det är viktigt att man ser över det här. Det är inte nödvändigt att det finns domstolar på varje ort där de finns i dag, men vi bör få behålla det geografiska läget, hemkänslan och allt detta som är viktigt omkring. Jag vet att det finns utrymme för det.

Anf. 160 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Det brukar inte vara så att vi öronmärker olika intäktsposter och för dem till specifika kostnadsposter. För att vara lite pedagogisk tog jag ett exempel. Det handlade om 50 miljoner, och då behövde jag inte ta alla Moderata samlingspartiets besparingar, utan jag tog några. Det finns möjlighet att via elektronik och på annat sätt ta del av hela vårt budgetalternativ, så att man kan se vilken post man tycker bäst om och hur man vill kombinera, om man vill öronmärka posterna.

Jag uppfattade det så att Socialdemokraterna nu markerar tydligt att man är för en nedläggning av ett antal tingsrätter. Det behöver inte finnas

tingsrätter på alla ställen, säger Ann-Marie Fagerström. Nej, det indikerar att det behöver läggas ned ett antal. Skall man då leva upp till besparingskravet på 200 miljoner, som var en av förutsättningarna för Domstolskommitténs arbete, har jag det klart för mig. Det är alltså en ganska omfattande nedläggning av tingsrätter.

Min fråga är då: Vem söker man skapa majoritet med för detta förslag? Är det med Kia Andreasson eller Alice Åström? Vi andra har markerat i reservationens form var vi står. Det politiska landskapet borde även ha uppmärksammats i Regeringskansliet. De kan också läsa protokollet efter dagens debatt.

Anf. 161 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Jag vill ännu en gång påpeka att man inte har uppfattat mig rätt, om man tror att vi direkt har markerat att vi skall lägga ned några domstolar. Det har jag inte sagt i debatten i dag.

Däremot säger jag att jag tycker att det är bra. Regeringens och Socialdemokraternas syn är att vi skall göra en reformering här och se över detta. Jag kan då tycka att det är viktigt, innan regeringen tar några beslut om en eventuell förändring, att det fortsatta arbetet sker i samverkan med Domstolsverket, domstolarna och framför allt domstolspersonalen.

Anf. 162 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja ha ett litet förtydligande när det gäller just ersättningen till nämndemän. Ann-Marie Fagerström sade att det var onödigt att göra ett tillkännagivande, eftersom en utredning pågår. I reservationen uttalar man sig också positivt om borttagande av taket för ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Men en av de stora tvistefrågorna när det gäller ersättning till nämndemän har ju varit hur man på ett vettigt sätt skall arvoda dem som exempelvis är hemarbetande utan att ha någon lön – hemmafruor, hemmamän – och hur man skall ersätta dem som är egna företagare. Detta undvek Ann-Marie Fagerström nogsamt att ta upp.

Det har som sagt gått en klar skiljelinje mellan å ena sidan socialdemokrater, som icke har velat sätta högre värde på de insatser som de personer gör som inte kan peka på en förlorad arbetsförtjänst, och å andra sidan de borgerliga partierna, som har pekat på vikten av att vi också kan locka egna företagare och hemarbetande. Det skulle vara intressant att få ett förtydligande från Ann-Marie Fagerström: Är ni intresserade av att se över även den delen eller vidhåller ni er gamla uppfattning, att det bara är löntagare som skall kunna komma i fråga?

Anf. 163 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! I det här fallet är jag beredd att hålla med Gun Hellsvik. Även om löntagarna är väl så viktiga som nämndemän och skall vara det är det självklart inte bara löntagarkollektivet utan hela befolkningen som skall vara representerad även inom nämndemannakåren. Vi vet ju båda att det är det här som har varit ett stort hinder för att vi skall kunna få den "rätta" nämndemannakåren, om jag så får uttrycka mig. Det största hindret, som jag ser det, på den här punkten är just taket på 1 000 kr, som gör att en del inte helt får ersättning för förlorad arbetsförtjänst.

Självklart är arvodet också viktigt, dels för de hemmafruar Gun Hellsvik talade om, dels för våra pensionärer, som någon nämnde här. Arvodet är inte högt – det vill jag inte påstå. Men det är inte där som jag tycker att den direkta svårigheten ligger. Jag vill påstå att taket är det främsta hindret för att ta på sig den här uppgiften. Men det är klart att det är viktigt.

Vi ser nu över helheten: Arvodet, taket, allt ser man över på regeeringsnivå och kommer med ett förslag så småningom.

Anf. 164 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att jag fick ett svar som kan tolkas precis hur som helst. Men eftersom Ann-Marie Fagerström sade att det viktiga är att taket tas bort uppfattar jag det så att i varje fall Ann-Marie Fagerström håller fast vid den gamla socialdemokratiska linjen och har en annan uppfattning än den vi på den borgerliga sidan hela tiden har förespråkat. Har jag uppfattat det fel hoppas jag att Ann-Marie Fagerström tydligt uttalar att Socialdemokraterna nu är beredda att stödja ett förslag som innebär ökade möjligheter för den som inte kan peka på förlorad arbetsförtjänst att ta på sig uppdraget som nämndeman.

Anf. 165 ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Det sätt som man ser över det här på gör att jag kan säga att vi skall se till att vi får en bred uppslutning i vår nämndemannakår, och det är vi överens om.

Anf. 166 JEPPE JOHANSSON (m):

Fru talman! Jag vill sälla mig till dem som tycker att alla vuxna är viktiga som normöverförare till våra unga. Samtidigt är det ju faktiskt oftast familjen, även med den definition som ges i Nordisk familjebok, som står närmast den unge.

Fru talman! Den 1 juli 1996 fick åklagarväsendet en helt ny både regional och lokal organisation. Riksdagen fattade beslut om den nya åklagarorganisationen mindre än fyra månader innan den omfattande omorganisationen skulle träda i kraft. Den nya organisationen innebär att antalet myndigheter på regional nivå mer än halverats. Förändringarna var mycket omfattande och genomförandetiden mycket kort.

Den förändrade åklagarorganisationen förväntades, enligt propositionen, medföra betydande ekonomiska besparingar för statskassan. På grund av helt otillräckliga resurser tvingades Riksåklagaren införa anställningsstopp för åklagare, och ca 200 personer av den administrativa personalen blev uppsagda. Efter dessa drastiska åtgärder har välutbildade åklagare, under en del av sin arbetstid, fått utföra rena kontorsgöromål i stället för att göra det som de är utbildade och anställda för.

Trots nyrekrytering under 1998 av ca 30 åklagare har antalet åklagare reducerats med ca 30, jämfört med det antal som fanns vid början av 1996. Detta tillsammans med den drastiska minskningen av den administrativa personalen borde göra det lätt att inse den svåra arbetssituation som åklagarväsendet nu befinner sig i.

Fru talman! Sverige lider brist på åklagare, och läget är på väg att förvärras. Under de närmaste fem åren kommer nämligen omkring 100 åklagare att gå i pension. Det tar ungefär tre år att utbilda en ny åklagare.

RÅ gör bedömningen att det finns ett stort latent arbetsinflöde från polisen till åklagarväsendet under de närmaste åren, och att belastningen räknat i antalet inkommande ärenden under 1999 kommer att öka. Utskottsmajoritetens förslag kommer att innebära att åklagarväsendet inte fullt ut kommer att klara av sina viktiga uppgifter. Detta kan vi moderater inte ställa upp på. Ett fungerande rättsväsende är för oss en del av välfärdssamhället, en välfärdsfråga.

I Riksåklagarens budgetframställning för 1999 framställs ett berättigat yrkande på 30 miljoner kronor. Utskottsmajoriteten står i detta betänkande bakom en engångsförstärkning av åklagarväsendet med 10 miljoner kronor, som tas från Säkerhetspolisen. Vi moderater tycker att detta är helt otillräckligt och anser dessutom att pengarna inte skall tas från Säkerhetspolisen.

Vi moderater har uppfattningen, speciellt efter behandlingen i utskottet, att åklagarväsendet för år 1999 bör tillföras sammanlagt 32 miljoner, dvs. 22 miljoner mer än vad utskottsmajoriteten föreslår. För år 2000 föreslår vi ytterligare 22 miljoner kronor, och för år 2001 ytterligare 32 miljoner.

Av de 22 miljonerna för år 1999 bör 20 miljoner användas till antagning av ytterligare åklagaraspiranter och 2 miljoner kronor avsättas för att man inom åklagarväsendet skall kunna anlita externa experter då sådana behövs för att göra bra och kvalificerade utredningar.

Undertecknad har till justitieministern utifrån den situation som åklagarväsendet befinner sig i för närvarande ställt följande fråga: "Vilka åtgärder avser justitieministern vidta för att säkerställa ett framtida åklagarväsende som har en rimlig möjlighet att klara sina viktiga uppgifter på ett rättssäkert och effektivt sätt?".

I frågesvaret, daterat den 7 december – alltså i måndags – meddelar justitieministern att hon inte avser att vidta någon åtgärd men självklart noga följer utvecklingen.

Fru talman! Dagen efter – i tisdags – kunde man i ett Ekoinslag lyssna på Riksåklagarens personalchef när han redogjorde för åklagarväsendets mycket besvärliga situation. Utbrändhet, förtidspensioneringar, långtidssjukskrivningar, ständig övertid och oro tillhör vardagen i många av våra åklagarkammare. Behovet av nyrekrytering av åklagare bedömdes till ca 75 under 1999, medan utskottsmajoritetens förslag endast räcker till att nyrekrytera ungefär 15.

Denna verklighetsbeskrivning från Riksåklagaren borde få utskottsmajoriteten och justitieministern att tänka om. För oss moderater är det självklart att alla länkar i rättskedjan har tillräckligt med resurser. Den som utsätts för ett brott måste kunna utgå ifrån att samhället gör sitt yttersta för att brottet klaras upp och att brottslingen ställs till svars för sina handlingar och döms till ett straff som brottsoffer och allmänheten uppfattar som rättvist.

Fru talman! Det är väl ingen hemlighet att vi moderater inte är förtjusta i den nyligen inrättade Ekobrottsmyndigheten. Enligt vår uppfattning borde organisationen mot ekobrott i stället ha byggt på ett nära samarbete mellan åklagare och polis i andra former än vad som nu är fallet. Ekobrottsmyndigheten borde alltså upphöra. Mot denna bakgrund motsätter vi oss att Ekobrottsmyndigheten nu tillförs ytterligare resurser för perioden 1999–2001.

Fru talman! Jag står givetvis bakom alla moderata reservationer men väljer för vinnande av tid att instämma enbart i de yrkanden som Gun Hellsvik tidigare har gjort.

Anf. 167 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag har egentligen bara en fråga till Jeppe Johnsson. Han beskrev mycket riktigt den situation som Riksåklagaren har beskrivit och de problem som man har inom åklagarväsendet i dag. Det är mycket möjligt att vi måste återkomma med resurser till åklagarväsendet framöver.

Samtidigt, fru talman, måste jag ändå lyfta fram det faktum att detta är någonting som kom in i ett väldigt sent skede i moderaternas budgetförslag. Man hade inte anslagit några extra pengar till åklagarväsendet tidigare, men man flyttade under utskottsbehandlingen pengar från anslaget till kriminalvården och lade ytterligare en del på åklagarväsendet. Det kunde man göra delvis därför att man hade ökat anslagen på alla områden, och man kunde sedan flytta fram och tillbaka.

Man kan ändå inte byta fot hur som helst. Man måste titta på hela situationen. Moderaterna har tydligen inte följt utvecklingen inom åklagarväsendet tillräckligt noga tidigare, eftersom man inte har kunnat göra den bedömningen tidigare. Det kan jag tycka är lite anmärkningsvärt. Man använder sig nu av så kraftiga uttryck när man talar om den oerhört dramatiska situation som funnits inom åklagarväsendet ända sedan omorganisationen. Då borde man ha varit medveten om det tidigare. Moderaterna är snabba att snappa upp den kritik som finns inom rättsväsendet.

Det är anmärkningsvärt att moderaterna uppenbarligen inte är beredda att spara en enda krona av de 22 miljarder som vi ändå satsar på rättsväsendet. Allting handlar bara om att öka på ytterligare. Det skulle vara glädjande att någon gång höra moderaterna föra samma argumentation och vara lika beredda att öka utgifterna på det sociala området.

Anf. 168 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! För mig är det ingen skam att ändra sig. Det kanske blir mera glädje om en syndare gör bättring, som det står någonstans.

Vi är inte sämre än att vi kan lyssna på Riksåklagaren när han kommer till utskottet. Om Alice Åström och hennes allierade inte lyssnar på riksåklagare, domstolsverk m.m. när vi ber att de skall komma till utskottet är detta helt meningslöst. Men för oss är det inte det.

Därför har vi funnit att det finns ett viktigt behov. Hela rättskedjan måste fungera, Alice Åström. Vi skäms inte för att vi faktiskt hade så mycket pengar inom vår ram. Det säger lite grann om våra prioriteringar. För oss är ett fungerande rättsväsende en välfärdsfråga. Välfärd är inte bara bidrag. Välfärd är att fara väl – att må väl.

Om Alice Åström har träffat ett antal brottsoffer – det behöver inte gälla misshandel eller våldtäkt, utan bara en cykelstöld eller ett bilinbrott – har hon märkt att de far illa. Det har vi tagit till oss. Vi är som sagt beredda att lyssna på de människor som jobbar ute i den bistra verkligheten. Därför gjorde vi denna omprioritering. Den är vi stolta över.

Anf. 169 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag kan börja med det sista. Det är typiskt att moderaterna så fort man pratar om välfärd säger att välfärd inte bara är bidrag. Jag tror knappast att någon i majoriteten anser att välfärd bara handlar om bidrag, som moderaterna så lätt vill förenkla det till. Det handlar om en mängd andra saker.

Jeppe Johnsson kan vara säker på att jag har träffat en mängd brottsoffer under de år som jag har hållit på med dessa frågor. Det har jag gjort även innan jag hamnade i riksdagen – ur andra aspekter och perspektiv. Den erfarenheten har jag.

Det är självklart att man skall kunna lyssna på de föredraganden som kommer. Det kan vara bra att man kan ändra åsikt. Men det jag riktade in mig på, fru talman, var att det i Jeppe Johnssons anförande fanns en lång beskrivning av den hemska situation som varit inom åklagarväsendet under en lång period. Utifrån det talet kan jag säga att det är anmärkningsvärt att man helt plötsligt blir medveten om detta när Riksåklagaren kommer till utskottet för att berätta det. Jag antog att man följer verksamheten på ett bredare plan.

Jag och Vänsterpartiet var medvetna om att det finns problem inom åklagarväsendet. Det var vi medvetna om även innan Riksåklagaren kom. Däremot är det viktigt att vi får en chans att ställa frågor och också föra en dialog i utskottet.

Moderaterna lägger på pengar överallt i rättsväsendet. Först lade man pengar på kriminalvården. Man beskrev det först som att det var väldigt viktigt. Det var krisartat inom kriminalvården. Därför måste de ha dessa pengar. I nästa ögonblick – när man fick en krisbeskrivning av Riksåklagaren – sade man att man kunde ta av pengarna till kriminalvården och lägga på Riksåklagaren.

Det måste innebära att moderaternas förslag inte heller löser den oerhört krisartade situation som finns inom kriminalvården. Man vill nu flytta bort pengar som man tidigare ansåg var helt nödvändiga och lägga dem på nästa område.

Det är typiskt moderat politik. All kritik och alla förändringar skall bemötas enbart med ökade resurser – inte med diskussion om verksamheten.

Anf. 170 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! Under föregående fyraårsperiod skulle Alice Åström också haft möjlighet att lägga mer pengar till åklagarväsendet. Det har vi faktiskt velat hela tiden, så det är ingen nyhet. Den här gången gjorde vi bedömningen att de 10 miljoner, som också Alice Åström står bakom, var tillräckliga. Vi var beredda att revidera den uppfattningen. Jag skäms som sagt inte ett dugg för detta.

Välfärd är inte bara bidrag, Alice Åström. Det är inte heller enbart ett fungerande rättsväsende. Det är hur människorna mår både inom sig och utom sig. Men detta är en bidragande del.

Jag tvivlar inte ett ögonblick på att Alice Åström har träffat fler brottsoffer än vad jag har gjort, men jag har dragit slutsatser och tagit konsekvenserna av mina möten.

Anf. 171 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag och Miljöpartiet är också medvetna om att åklagarna har nosen precis över vattenytan inför budgetåret 1999, men att de kanske hamnar under vattenytan kommande år. Det är viktigt att uppmärksamma detta.

Att man nu har tagit 10 miljoner för SÄPO tycker vi är precis rätt inriktning. Om det nu sker en bantning av SÄPO finns det ju ett utrymme att där ta mer pengar och överföra till åklagarväsendet inför år 2001 och se över detta tidigare.

Men vi skall inte heller glömma orsaken till att åklagarväsendet har det så besvärligt. Det var det stora lönelöft som skedde och som skulle finansieras inom den ram som redan fanns. Det är klart att detta tillsammans med omorganisationen gjorde att det blev stora problem, och då fick kvinnorna offras. Man fick också förtidspensionera åklagare. Men åklagarna måste ju på den tiden ha varit medvetna om att det skulle bli effekter av denna stora lönehöjning.

Alla människor har ett eget ansvar, säger moderaterna. Så tycker jag också att det borde vara i den här soppan. Man borde ha kunnat se att utbrändhet skulle bli resultatet av att genomföra detta.

När det gäller Ekobrottsmyndigheten, som nu moderaterna tydligen inte vill ha till något pris, har väl ni också bytt fot. I början var det väl välkommet. Här hade vi stått i kammaren och dryftat ekonomisk brottslighet år ut och år in och inget gott, inga större förändringar, hade kommit ut av det. Sedan tog man detta nya grepp, och då har jag för mig att moderaterna var positiva. Sedan blev det en lite konstig fördelning mellan åklagarmyndigheten och Ekobrottsmyndigheten som man kunde ha synpunkter på, men att ni går så långt som att inte alls vilja ha den har jag inte hört förrän kanske de senaste två åren.

Anf. 172 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! Jag vill inte påstå att Kia Andreasson har dålig hörsel. Det har jag aldrig upplevt förut, utan hon brukar höra minsta lilla detalj och slå ned på den. Men jag kan upplysa Kia Andreasson om att när det gäller Ekobrottsmyndigheten har vi från början haft en annan uppfattning om hur man skall komma till rätta med ekobrotten.

Fru talman! Jag kan försäkra Kia Andreasson om att vi moderater är precis lika angelägna att komma åt ekobrotten som Kia Andreasson är. Det är bara det att vi har valt en annan metod, som vi fortfarande tror hade varit effektivare.

Kia Andreasson säger här att åklagarna har bara nosen över vattenytan. Hur länge klarar man att leva med nosen strax över vattenytan innan man drunknar? Vi gör den bedömningen att under de kommande fem åren kommer hundra åklagare med ålderns rätt att gå i pension. Om rapporterna från Riksåklagaren är riktiga kanske ytterligare utbrända människor får gå i förtidspension. Det är bättre att stämma i bäcken än i ån, och vi har möjligheten att omfördela pengar. Det skulle kanske också Kia Andreasson ha haft eftersom hon hyser ett visst agg till SÄPO, men hon mäktade tydligen inte att ta mer pengar där.

Annars tycker vi från moderaterna att SÄPO är viktigt och gör ett viktigt arbete – inte minst när det gäller de militanta veganerna, som är ett av hoten i dagens samhälle.

Anf. 173 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Om nu dessa militanta veganer är ett sådant stort hot tror jag att den vanliga polisen skulle klara den uppgiften lika väl som SÄPO. Omvärlden har ju förändrats. Den brottslighet SÄPO hade att handskas med har också förändrats och är inte längre likadan. Där finns säkert stora samordningsmöjligheter där man kan få loss pengar som kan överföras till de verksamheter som vi ser snart har nosen under vattenytan.

Anf. 174 JEPPE JOHNSON (m) replik:

Fru talman! Kia Andreasson säger här att det nog finns pengar som kunde överföras till de verksamheter som har nosen precis över vattnet. Då beklagar jag att Kia Andreasson inte har sett de pengarna och lagt fram de förslagen.

Fru talman! I förra omgången glömde jag att kommentera detta med åklagarnas löner. Jag lägger mig inte i förhandlingarna mellan åklagarna och deras motpart. De enda som beskylls för att bestämma sina löner själva skulle möjligtvis vara vi riksdagsledamöter, även om det inte är så. Åklagarnas lönesättning vill jag inte ha synpunkter så.

Dessutom, Kia Andreasson, var det lite längre tillbaka ganska svårt att rekrytera åklagare. De hade faktiskt ganska dålig ersättning för sitt väldigt viktiga arbete.

Anf. 175 YVONNE OSCARSSON (v):

Fru talman! Jag tänker börja med att läsa ett litet avsnitt ur Vänsterpartiets kriminalpolitiska partimotion.

”Kriminalpolitiken skall verka brottsförebyggande och reparativt, dvs. motverka och ’städa upp’ det som samhället inte klarat av. Den skall ses i ett helhetsperspektiv och förena ett generellt samhällsperspektiv med speciella insikter om orsaker till brott. Vi behöver kriminalpolitik som dels är human med utgångspunkt i en noggrann analys av de sociala villkor människor lever under, dels är progressiv och samverkar med en generell och solidarisk välfärdspolitik som syftar till ökad delaktighet och minskade klassklyftor.

Hårdare straff har aldrig löst problem med ökad brottslighet. I stället är det viktigt att se orsakerna och satsa på förebyggande insatser. Det handlar om barn som far illa, en felaktig kvinnoyn, droger, segregation mellan invandrare och svenskar, ökade klassklyftor och växande fattigdom i samhället dvs. fördelnings-, bostads-, arbetsmarknads-, hälso- och socialpolitik. Grupper av människor – – – under svåra förhållanden med arbetslöshet etc. är en grogrund och rekryteringsbas för olika gäng som blir eller är kriminella.”

Det var det allmänna jag tänkte säga.

Om det här skall gå att uppfylla så att det blir en bra helhetsbild spelar polisen en viktig roll. Det är om polisen jag tänker prata – framför allt om vår motion, som sedermera har blivit en reservation, om glesbygdsfaktorn vid fördelning av poliser.

I Ljusdals kommun, som jag kommer ifrån, har antalet poliser nyligen dragits ned från 36 till 26. Det är en jättestor minskning. Tio personer är borta. Naturligtvis blir det effekter av det här.

Vi kräver mycket av polisen. Det tror jag att alla människor gör. Vi vill att poliserna skall vara kunniga, mänskliga, förstående, lite av kurator

samt lagom starka. De får inte vara *för* starka, men vi vill att de skall vara starka så att de kan ta i när det behövs. Men framför allt vill vi naturligtvis att polisen skall finnas till hands när vi behöver den.

När Rikspolisstyrelsen fördelar resurser tittar man på olika faktorer. Som det är i dag tittar man på invånarantal och antal brott, och sedan har man en storstadsfaktor. Vi tycker att man också borde lägga till en glesbygdsmåttfaktor.

I Hälsingland, där Ljusdal ligger, slåss man med kniv, och det vet alla. Jag vet inte om det är gammal tradition som spelar in, men när det blir våldsamt i Hälsingland blir det rejält våldsamt. Det ligger nog sanning i det. Som tur är blir det inte alltid så våldsamt att det blir kniv, men det händer lite då och då.

Ljusdals kommun har en spännvidd på tolv mil, och det är väldigt mycket. Kommunen är 5 294 kvadratkilometer stor och har ungefär 20 000 invånare. Det är en stor, gles kommun. Det tar drygt en timme för polisen att komma till ytterdelarna av kommunen, och där är det naturligtvis ännu glesare med människor. Man kan alltså inte gå in till grannarna och be om hjälp heller.

Ibland händer det att polisen från Ljusdal måste åka till en annan kommun, exempelvis grannkommunen Bollnäs. Om den enda bil som är i tjänst är i Bollnäs kommun är utryckningstiden två timmar – om det finns någon bil över huvud taget.

Dessutom är det inte som i storstäderna, att det kanske kommer förstärkning om ett tag. Där kan man be om hjälp från annat håll. I glesbygd går inte det, därför att det inte finns någon förstärkning att kalla på. Hjälp från annat håll kan dröja en eller två timmar.

Detta gör att många människor kan känna sig otrygga, och inte bara kan, jag vet att många människor gör det. Det tycker jag är oroväckande.

Jag ser en annan sak som ökar otryggheten. I glesbygd blir, det vet ni lika bra som jag, myndighetspersoner ansikten. Polisen blir inte polisen, utan polisen blir polis Nisse, polis Pelle och polis Uffe. Det blir så när man bor i en liten kommun.

Kommer inte polis Nisse när man ringer efter polisen blir man ännu mer otrygg, därför att man har en personlig relation till polis Nisse. Man kanske inte känner honom nära, men man kan känna hans fru, hans barn eller hans kusin, och så har man en personlig kännedom om denne polis Nisse – och han kommer inte när jag ringer. Det tror jag gör att otryggheten ökar mer än när polisen som helhet är som en bild.

Jag kan ge exempel på en situation som jag själv har varit med om, när jag var väldigt rädd.

Det var väldigt bråkigt inne hos mina grannar. Jag bodde i hyreslägenhet. Inne hos dem var det ofta stökigt. Jag ringde flera gånger till de sociala myndigheterna. Om det hände någonting vet jag inte, men det blev i alla fall inte lugnare.

Efter några månader var det väldigt stökigt en söndag. Kvinnan i familjen sprang ut och var jätterädd. Det förekom kniv. Jag ringde direkt till polisen och fick svaret att det skulle dröja ungefär en timme innan polisen kom. Det var söndag, det var sommar och det var många barn ute. Det fanns ett minderårigt barn i familjen. Jag tyckte att det var fruktansvärt obehagligt.

Lyckligtvis gick det bra den här gången, men det är inte alla gånger det går bra. Det vet vi. Det händer att det i familjer begås mord och att det uppstår allvarliga skador därför att polisen inte hinner fram.

En ytterligare faktor som gör att vi måste fundera på det här är att poliserna själva inte tycker att situationen är tillfredsställande. Jag har pratat med "mina poliser". Jag tycker att det är lite kul att kalla Ljusdalspolisen för mina poliser. De berättade att en tredjedel av kåren äter blodtrycksmedicin på grund av att de känner att deras arbetssituation är så stressad. De behöver medicinsk hjälp.

Vi vet att människor som är stressade ibland fattar irrationella beslut och kan göra saker som kanske inte alltid är så välbetänkta. Det kan i förlängningen leda till att poliser blir sjukskrivna och att det blir ännu större brist på poliser, för det finns ju inga att sätta in när poliser blir sjuka.

Rädda medborgare betar sig också irrationellt ibland. Rädda människor kan förlora tilliten till det som de i vanliga fall tror på. Om rädda människor samtidigt blir arga reagerar och agerar de kanske ibland på ett dumt och farligt sätt. De kan ta lagen i egna händer. Det är på det viset jag tror att medborgargarden startar. Det är rädda människor som agerar därför att de ser att polisen inte reagerar. Det här har jag viss förståelse för, samtidigt som jag naturligtvis inte tycker att det är ett bra sätt. I glesbygd förekommer, såvitt jag förstår, de situationer och ställen där människor försöker att ta över makten från polisen, och det är inte bra.

Regeringen har i sin proposition skrivit en del om prioriteringar. Jag ställer upp på alla de prioriteringarna. Men såvitt jag förstår kommer detta att kräva insatser senare. Det är saker som kommer att kosta. Jag hoppas att vi är överens den dag vi kanske måste lägga dit pengar.

Jag skall bara säga något mycket kort om tingsrätterna, eftersom ni pratade om dem förut. Jag har ingen historia i den här kammaren och vet inte hur ni har diskuterat tingsrätter förut. Men vi har pratat lite nu.

Vi är beredda att diskutera tingsrätterna. Vi är inte beredda att lägga ned tingsrätter i den stora omfattning som socialdemokraterna har talat om tidigare. Men vi ser att det kanske är effektivt och bra att lägga ned några tingsrätter. Såvitt jag förstår har inte moderaterna heller varit absolut inställda på att ingen tingsrätt får läggas ned. Här gäller det att se över, diskutera noga och titta närmare på vad som blir bäst.

Fru talman! Jag yrkar bifall till vår reservation nr 3 under mom. 6.

Anf. 176 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Yvonne Oscarsson talade om en glesbygdsfaktor. Jag tycker att det är viktigt att göra klart att skälet till att Ljusdal har förlorat 10 av sina 36 poliser inte är att man har flyttat poliserna till storstäderna. Skälet är att det under flera år har genomförts stora besparingar på polisen, besparingar som bl.a. har röstats fram med hjälp av Vänsterpartiet, det parti som Yvonne Oscarsson företräder.

Man skall också ha klart för sig att det kommer att dröja innan vi har möjlighet att få det antal poliser som vi kan behöva för att bl.a. Ljusdal skall få tillbaka det antal man hade tidigare. Besparingarna har ju inte bara tagits ut genom att man har minskat antalet administrativ personal, genom att man har gett garantipension till poliser som var 58 år och äldre, utan det har också skett genom stoppad polisutbildning.

Det är inte bara en fråga om att ha pengar, utan det är också en fråga om att vi blir tvingade att vänta den tid det tar att utbilda poliser av hög kvalitet.

Det låter väldigt bra, och jag tycker att det är positivt att Yvonne Oscarsson pläderar för fler poliser, men det gäller också att komma ihåg vem som har varit med om att försätta oss i dagens situation.

Anf. 177 YVONNE OSCARSSON (v) replik:

Fru talman! Jag kan naturligtvis inte säga emot det Gun Hellsvik säger, detta är historien.

Såvitt jag förstår kommer det att finnas 750 miljoner att fördela om under den närmaste perioden när det gäller polisen. Då hoppas jag att man använder en del av de pengarna till att fördela fler poliser till glesbygd.

Jag tror att alla partier inklusive mitt, jag kan ju bara prata för mitt parti, måste diskutera och tänka på hur vi vill ha det med antalet poliser, eftersom samhället blir rårare, tuffare och våldsammare. Då gäller det att möta detta.

Samtidigt tycker jag att det är viktigt att säga att kriminalpolitik aldrig har löst problem som finns. Det gäller att se i ett helhetsperspektiv, som jag sade i mitt inledningsanförande. Det handlar om många områden.

Anf. 178 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Det är helt rätt att man måste ha helhetsperspektivet. I det helhetsperspektivet måste man bl.a. se att risken för att åka dit är en faktor.

Anf. 179 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Fru talman! Mycket kort. Det var ett principiellt mycket viktigt ställningstagande som Yvonne Oscarsson redovisade när det gäller tingsrätterna. Även hon är emot en omfattande nedläggning av tingsrätter.

Jag kan då konstatera att det bara bekräftar bilden av att det i Sveriges riksdag finns en mycket klar majoritet mot de planer som en gång i tiden fanns som direktiv i Domstolskommittén.

Jag hoppas ännu en gång att man i Regeringskansliet nogsamt läser protokollet från dagens överläggning, som man inte har haft tid och tillfälle att bevista. Jag förmodar att också Ann-Marie Fagerström noterade denna markering från Vänsterpartiet.

Anf. 180 TREDJE VICE TALMANNEN:

Repliken gällde Yvonne Oscarsson och ingen annan.

Anf. 181 YVONNE OSCARSSON (v) replik:

Fru talman! När det gäller tingsrätterna är ju Vänsterpartiets synpunkt inte ny. Såvitt jag förstår har vi talat om att vi tyckt så här redan tidigare. Det är bra att diskutera frågan ur ett verklighetsperspektiv, som jag ser det.

Jag var med för många år sedan och diskuterade nedläggning av BB-avdelningar i Hälsingland. Då skriker människor och säger att man inte

får lägga ned deras BB. Samma sak gäller för tingsrätterna. Man säger att ens egen tingsrätt inte får läggas ned. Detta måste vi sätta oss över och se hur effektiv "min" tingsrätt är.

Om det skulle bli tal att dra in tingsrätten i Ljusdal förstår jag att det inte blir roligt att komma hem. Men om man utreder och diskuterar på ett riktigt sätt får man argument som håller, och då blir det lite lättare att komma hem. Jag tror att människor förstår om man har argument som håller.

Anf. 182 ANITA SIDÉN (m):

Fru talman! Under den borgerliga regeringen inrättades 1994 Brottsoffermyndigheten och även Brottsofferfonden. Det övergripande syftet var att förbättra brottsoffrens rättigheter och att främja brottsoffrens behov och intressen. Därigenom skulle stödet till brottsoffren ges stadga och kontinuitet på såväl kort som lång sikt. Fångarna skulle få ta sitt ansvar och vara med och finansiera Brottsofferfonden genom att betala en avgift på 300 kr utöver det skadestånd som han eller hon dömts till och genom att deras ersättning minskades med ett avdrag på 20 %. Avgiften skulle tas ut av åtalad som dömts för brott där fängelse ingår i straffskalan. Socialdemokraterna motsatte sig detta med motivering att fångarna behövde sina pengar för eget bruk.

Under början av förra mandatperioden behöll socialdemokraterna avdraget från fångarnas ersättning, trots sin tidigare inställning. Då gick det bra, men sedan gjordes en förändring så, att inlutna medel ställdes till regeringens förfogande för brottsförebyggande arbete. Detta viktiga arbete ligger främst inom polismyndighetens område och bör därför ingå i Rikspolisens budget.

Att utsättas för ett brott innebär oftast en djup kris i en människas liv. Förra året fick Brottsoffermyndigheten in 5 000 anmälningar från människor som utsatts för brott. Varenda en av de rosa blanketter som skickats till myndigheten i Umeå representerar en människa som utsatts för brott. Det är bra att Brottsofferutredningen visar på att myndigheten håller en hög tillgänglighet, vilket är av stor betydelse för främst brottsoffer som har det så svårt att de behöver allt stöd som kan ges, inte minst genom vänligt mottagande. Även om man får höra att man har rätt till ersättning kan det dröja länge innan man riktigt förstår och orkar ta tag i det hela. Från samhällets sida måste vi reagera och tydligt visa på vems sida vi står.

Fru talman! Låt fångarna vara med och finansiera Brottsofferfonden. Vi moderater visar i vår motion Ju916 att vi har den bestämda uppfattningen att den ursprungliga finansieringsformen av Brottsofferfonden skyndsamt skall återställas.

Vart tog Miljöpartiet vägen? Ni stod ju bakom finansieringsbeslutet då fonden bildades! Vad har hänt med er uppfattning sedan dess? Varför står inte Kia Andreasson kvar vid sina tidigare åsikter?

I en annonsbilaga från BRÅ, Brottsförebyggande rådet, och KBA, Kommittén för brottsförebyggande arbete säger Per Rubing, byråchef vid Brottsoffermyndigheten: "Ibland när vi kontaktar brottslingen blir denna mycket upprörd, men i många fall är han eller hon positiv och vill göra rätt för sig."

Är det inte skäligen att få göra rätt för sig? Den pedagogiska kopplingen mellan avgift och mål är mycket viktig. Det måste väl även socialdemokraterna hålla med om. Jag är övertygad om att både fångar och allmänhet håller med. Dessutom är det viktigt att förankra detta synsätt i det allmänna rättsmedvetandet.

Brottsofferfonden tillförs ytterligare medel om förslaget från oss moderater – om att höja avgiften från 300 kr till 500 kr – går igenom. Utredningen visar dessutom på att ett belopp om 500 kr inte är så högt att det kan anses inkräkta på eventuellt skadestånd eller böter. Tillskottet skulle kunna gå till olika ideella organisationer, såsom brottsofferjourer och kvinnojourer, som utför ett viktigt, socialt och stödande arbete på brottsofferområdet. Denna höjning föreslår även Brottsofferutredningen just för att förbättra finansieringen av dessa organisationers värdefulla insatser.

Flera jourer hotas av nedläggning då kommuner har minskat sitt anslag på grund av det rådande ekonomiska läget. De ideella organisationernas stora betydelse och insats för brottsoffren kan inte nog betonas.

Brottsofferutredningen visar också på att summan 500 kr får anses vara så låg att man även fortsättningsvis kan undvika regler om jämkning. Samtidigt kommer Brottsofferfonden att få ett betydande tillskott som kommer att stärka brottsoffrens ställning. Vi måste på ett påtagligt sätt lyfta fram dem som drabbats så hårt, och vi måste mycket tydligt och klart markera att statsmakten står på brottsoffrens sida. Det var ju det bakomliggande syftet till att Brottsofferfonden bildades, och då skall även avgiften och vad den används till spegla vår inställning.

Vi moderater anser det vara mycket viktigt att markera att vi står på brottsoffrens sida, och vi vill därför återgå till den ursprungliga ordningen avseende finansieringen av Brottsofferfonden. Det ligger dessutom en viktig pedagogisk poäng i avdraget från de intagnas ersättning, eftersom den dömde påminns om att det han eller hon betalar till fonden innebär en tydlig markering till förmån för brottsoffret. Fångarna skall vara med och finansiera Brottsofferfonden genom en höjning av brottsofferavgiften från 300 kr till 500 kr.

Avslutningsvis vill jag ansluta mig till det som Gun Hellsvik tidigare har framfört.

Anf. 183 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Anledningen är att det har presenterats en utredning med rubriken *Brottsoffer – vad har gjorts och vad bör göras?*. Eftersom denna utredning snart återkommer i en proposition kommer förhoppningsvis hela problematiken kring anslag till brottsofferfonden och hur den skall finansieras att behandlas. Därför vill jag avvakta. Det är ingen idé att i detta skede yrka bifall till detta, när frågan ändå skall ses över i dess helhet.

Detta är anledningen, men vi tycker fortfarande – och det står i betänkandet – att det är viktigt med den pedagogiska kopplingen, att det skall vara tydligt att de pengar som tas från de intagna skall gå till Brottsofferfonden.

Anf. 184 ANITA SIDÉN (m) replik:

Fru talman! Brottsofferutredningen anser att höjningen till 500 kr är acceptabel, men man säger ingenting om det avdrag som jag nyss presenterade och som finns med i vår motion. Detta belopp skall fångarna betala, och utredningen visar på att summan inte är tveksam, utan att den skulle man kunna införa.

Men det viktigaste för oss moderater är markeringen för brottsoffren och den pedagogiska linjen i ansvarsfrågan för brottslingens del.

Anf. 185 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det är det också för Miljöpartiet, och det står i betänkandet att regeringen skall ta hänsyn till denna uppgift, den pedagogiska kopplingen. Vi vet inte hur regeringen kommer att behandla utredningens förslag. Förhoppningsvis kommer dessa aspekter att tas med, och då får vi ta ställning till helheten.

Anf. 186 ANITA SIDÉN (m) replik:

Fru talman! Förhoppningsvis ansluter sig Kia Andreasson till det ursprungliga förslaget och därmed även till Moderaternas förslag vid den tidpunkten.

Anf. 187 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Fru talman! Vid riksdagens öppnande poängterades vikten av att kampen mot internationell brottslighet, miljöbrottslighet och ekonomisk brottslighet intensifieras. Vänsterpartiet instämmer helt i regeringens bedömning att arbetet på dessa områden bör förstärkas.

Oberoende av partitillhörighet är vi nog alla oroade över att våldsbrotten börjat öka på nytt. För att motverka våldet i städernas citykärnor, i gatumiljön eller på annan allmän plats är polisens resursanvändning och arbetssätt av stor betydelse.

Men en stor del av våldet i samhället utövas i hemmet, och då i första hand mellan nära anhöriga. Ofta är det en kvinna eller ett barn som är offret. I kampen mot våldsbrott av detta slag är behovet av myndighets-samarbete absolut nödvändigt, liksom att handläggningen går snabbt.

Brottsoffer, t.ex. kvinnor eller barn, som blivit misshandlade har under många år varit bortglömda. Men under de senaste åren har brottsoffrens situation uppmärksammats alltmer. Brottsofferjourerna och kvinnojourerna har under många år utfört ett betydelsefullt arbete till stöd för alla de människor som utsatts för brott. Behovet av dessa jourer är stort över hela landet. Men situationen är svår för många av jourerna, för de har inget direkt ekonomiskt stöd. De ekonomiska stöd som kvinnojourerna och brottsofferjourerna har utgörs huvudsakligen av kommunala bidrag till verksamheten och tillfälliga medel från brottsoffermyndigheten. På grund av många kommuners svåra ekonomiska situation minskas ofta bidragen till organisationerna, och få kommuner är beredda att satsa på nya verksamheter. Det är därför svårt att starta nya jourer och att upprätthålla de existerande.

Fru talman! Det behövs lokala satsningar för att åstadkomma tryggare utomhusmiljöer och mer flexibel lokaltrafik. Huvudansvaret för dessa åtgärder ligger, som vi ser det, på kommunerna. Jag yrkar därför bifall till vår reservation 14 om lokalt brottsförebyggande arbete.

Fru talman! En ny myndighet, Ekobrottsmyndigheten, bildades den 1 januari 1998. Myndigheten, som är en åklagarmyndighet, har till uppgift att bekämpa den ekonomiska brottsligheten. En rad insatser, bl.a. kompetensutveckling och teknisk utrustning, skall ge myndigheten förutsättningar att klara av en alltmer komplicerad och kvalificerad brottslighet. Jag tror att man genom denna myndighets inrättande har skapat helt andra förutsättningar för en effektivare ekobrottsbekämpning.

Och, fru talman, det behövs verkligen stora resurser. För några år sedan uppskattades den totala omfattningen av den ekonomiska brottsligheten till 100–150 miljarder kronor per år. De verkliga skatteförlusterna är svåra att beräkna, eftersom undanhållna pengar konsumeras eller investeras på så sätt att de i bästa fall beskattas på andra vägar. Men det avgörande problemet med den ekonomiska brottsligheten är att den leder till en kraftig omfördelning i ekonomin och en snedvriden konkurrenssituation. Fördelnings- och jämlikhetspolitiken sätts ur spel.

På längre sikt får den ekonomiska brottsligheten allvarliga konsekvenser på det moraliska planet, t.ex. sämre rättsmedvetande och minskad respekt för skatte- och bidragssystem. Ekobrotten kan också leda till skattehöjningar och nedskärningar för vanligt hyggligt folk som försöker göra rätt för sig, och pliktrogna duktiga företagare slås ut eftersom de inte får några jobb.

Fru talman! I Vänsterpartiet tror vi att det är viktigt att se all lagstiftning och alla åtgärder som vi vidtar i ett sammanhang. Det är viktigt att försöka ha en helhetssyn på samhällets problem, oavsett om det rör sig om kvinnomisshandel, ungdomsbrottslighet eller ekobrott.

Ett annat område som också ingår i kategorin ekonomiska brott är miljöbrott. Jag, som är ganska miljöintresserad, väntar med spänning på riksåklagarens kommande miljöbrottsutredning. Det är ju mycket på gång inom detta område, och det välkomnar vi i Vänsterpartiet.

Om näringslivet skall acceptera en bra men hård miljölagstiftning är det viktigt att samhället markerar mot miljöbrott och inte ser dem mellan fingrarna. Vi bör också tänka på att mot den vanliga brottsligheten kan vi i de flesta fall vidta åtgärder. Men när det gäller miljöbrott kan vi inte alltid återställa skadorna på naturen, och miljöbrott kan också påverka kommande generationer. Jag hoppas att Östersjösamarbetet inte bara inriktas på vanlig brottslighet, utan det är också viktigt att se miljöbrotten i detta sammanhang.

Den 1 januari 1999 inrättas fem miljödomstolar samt en miljööverdomstol. I utskottets betänkande står det inte så mycket om miljödomstolarnas arbete. Det har troligen diskuterats tidigare här i riksdagen. Men som nyvald riksdagsledamot har jag förstått att det är en omfattande förändring.

Den nya domstolsorganisationen övertar både Koncessionsnämndens verksamhet samt vattendomstolarnas och vattenöverdomstolens arbete. I detta sammanhang får man inte glömma att genom den breddning av lagstiftningen som miljöbalken innebär kommer kompetenskravet på denna nya domstol att öka.

I regel är det också så att det råder en obalans när det gäller miljöändringen. Utövaren av en miljöfarlig verksamhet brukar ha betydande resurser, och resurserna är normalt betydligt mindre hos myndigheter och kringboende. Det är därför viktigt att påpeka att det måste finnas fler

personer med hög kompetens fast knutna till varje domstol. Frågan är om resurserna räcker för en effektiv hantering av miljömål.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till våra reservationer 3, 6 och 14.

Anf. 188 MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Att förebygga och bekämpa brott är en viktig del av välfärdspolitiken. Socialdemokratin är ju intimt förknippad med välfärdspolitiken såsom den har förts i vårt land på många olika områden. Det är för oss en självklarhet exempelvis att alla människor i vårt land skall kunna kräva ett grundläggande skydd vid arbetslöshet, sjukdom eller arbets-skada. På samma sätt är det en självklarhet att man som medborgare skall ha skydd mot godtycklig hantering på sin arbetsplats eller där man bor. På exakt samma sätt är det också en självklarhet för oss att alla människor skall kunna kräva att samhället gör sitt yttersta för att ge medborgarna skydd mot övergrepp, våld, orättvis behandling, egendomsstöld eller egendomsförstörelse.

För detta har vi en politik för att bekämpa och förebygga brott. Min poäng är att för oss socialdemokrater är denna trygghet odelbar på alla områden. Den gäller i arbetslivet, den gäller i boendet och den gäller också på gator och torg. Så är vår samhällsmodell en gång konstruerad.

Fru talman! En politik för att motverka brottslighet och öka tryggheten måste vila på en helhetssyn. Den omfattas, som vi ser det, av tre delar.

För det första handlar det om att förebygga brott. För det andra handlar det om att bekämpa brott när de väl uppkommer. För det tredje handlar det om att se till att de människor som har begått brott döms och genom olika kriminalvårdsinsatser förmås att inte återfalla i brott igen.

Vi har redan tidigare i debatten talat om de fall där brottsbekämpningen utförs av polis, åklagare och domstolar. Kriminalvården kommer en av våra talare senare att gå in på lite längre. Också brottsofferfrågorna kommer vi att ta upp i ett senare inlägg.

Jag skall för egen del koncentrera mig på den första delen, nämligen att förebygga brott. Det är kanske den hittills minst utvecklade delen av strategin, men därmed också det mest spännande och kanske hoppingsvande inslaget i politiken för att öka tryggheten och få ned brottsligheten i vårt land.

Fru talman! När det gäller att förebygga brott ser vi också tre beståndsdelar. För det första handlar det om att föra en politik som syftar till minskad arbetslöshet och minskade klassklyftor. En politik för minskade klyftor är samtidigt en politik för minskad brottslighet. Det är den första delen.

Den andra delen är att vi vill lyfta fram betydelsen av lokalt samarbete och samverkan mellan myndigheter, institutioner, medborgare och folkrörelser. På den punkten sker det nu oerhört mycket runt om i vårt land. I onsdags ägde en stor videokonferens rum under ledning av justitieministern och Brottsförebyggande rådet. Den konferensen samlade bortemot 3 000 deltagare som kunde följa evenemanget från 24 platser i riket. Det visar det stora intresse som finns runt om i landet för de här frågorna bland medborgare, folkrörelser, kommuner, myndigheter och näringsliv.

Lokala brottsförebyggande råd där man försöker samla alla goda krafter lokalt för att förebygga brott finns numera i drygt 100 kommuner,

alltså i drygt var tredje kommun i landet. Man har valt olika modeller för sitt brottsförebyggande arbete beroende på var man är. För mig är det glädjande att en kommun i min region Skåne, nämligen Helsingborg, sticker ut som särskilt utmärkande, som ett särskilt efterföljansvärt föredöme.

I Helsingborg har man på socialdemokratiskt initiativ skapat en organisation där man har samlat folkrörelser, näringsliv och köpmän tillsammans med myndigheter, kommuner socialtjänst och polis för att hitta nya vägar och lokala lösningar för att minska brottsligheten. Det rör sig om allt från att stärka informationsverksamheten när det gäller narkotika – inte minst viktigt med tanke på Helsingborgs läge – till att se till att öka bevakningen på parkeringsplatserna utanför Fredrikstalsteatern, där Nils Poppe brukade spela, för att minska bilinbrotten. Helsingborg framstår i dag som jag sade som ett föredöme när det gäller brottsförebyggande verksamhet.

Men vi har många exempel över hela landet. Jag vet att Ragnwi Marcelind tidigare här i debatten talade om hur man arbetar i Tyresö. Överallt finns det många fler exempel, från Lund till Lindesberg och från Borlänge till Borås. Några av dessa är samlade i en utredning som precis har kommit. Den heter *Steget före*. Det är Kommittén för brottsförebyggande arbete som har tagit fram den.

Grunden för det här moderna brottsförebyggande arbetet lades 1996 i samband med att regeringen tog fram sitt program för nationellt brottsförebyggande. Det heter *Allas vårt ansvar* och presenterades i juni 1996. Samtidigt gav man i uppdrag åt Kommittén för brottsförebyggande arbete att verka för att det här programmet skulle få genomslag över hela landet.

Det har, kan man nu konstatera, blivit en framgång. Som jag sade finns den här verksamheten i dag utbyggd i 100 kommuner i landet. Jag hade kontakt med Brottsförebyggande rådet i dag, och man säger att ansökningarna om medel för de här verksamheterna fortsätter att strömma in.

Därför kan man nu också ta nästa steg, nämligen att lyfta in den här verksamheten från kommittén till Brottsförebyggande rådet. Det skall ju ske nu vid årsskiftet. Med sig har man då en budget på drygt 7 miljoner kronor, och förutom dessa 7 miljoner har man de 10 miljoner ytterligare som ju avsattes för brottsförebyggande arbete i samband med storstadspropositionen.

En viktig sak är att vi hädanefter tar in brottsförebyggande aspekter i alla de politiska överväganden som vi gör på alla nivåer. Det kan t.ex. handla om hur man planerar samhället, hur man bygger ut nya bostadsområden, hur man planerar hur parker skall se ut och hur de skall belysas.

Ett annat exempel är bilinbrotten. Det är för mig en gåta att moderna bilföretag nu på gränsen till nästa sekel fortfarande producerar bilar som det tar mindre än fyra sekunder att ta sig in i. Vi har haft bilar i 100 år. Skall det då vara så himla svårt att få fram lås som gör att det åtminstone tar fem minuter att ta sig in i stället för fyra sekunder?

Det har talats om den generella välfärdspolitiken som en av grundstenarna. Jag har pratat om den lokala brottsförebyggande verksamheten. Den tredje beståndsdelen när det gäller att förebygga brott har vi tidigare

pratad mycket om i debatten. Det gäller detta att föra en ständig diskussion om vilka värderingar vårt samhälle vilar på: demokrati, solidaritet, rättvisa och respekt för mänskliga rättigheter.

Från vår sida vill jag säga att vi, som poängterats tidigare, anser att föräldrar i det arbetet kanske är våra bästa brottsbekämpare. Jag skulle också vilja lägga till en annan grupp, nämligen lärarna. Frågan är om inte föräldrar och lärare är våra bästa brottsbekämpare eller åtminstone brottsförebyggare. Deras uppgift är att föra vidare de här grundläggande värderingarna. Det är en av de viktigaste uppgifter man har. Det får vi aldrig slarva med.

Regeringens satsning Levande historia, som har nått stor framgång, handlar ju inte bara, det skall man också komma ihåg i det här sammanhanget, om att få oss att minnas Förintelsen. Det handlar också om att ge ett startskott för en diskussion om de här grundläggande värderingarna. Vilka värderingar skall vi ta med oss in i 2000-talet och vilka skall vi lämna efter oss i 1900-talet?

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att för oss socialdemokrater är färdriktningen klar. Den bygger på en helhetssyn. Vi för en politik för minskade klyftor och minskad arbetslöshet. Vi bygger upp nya strukturer lokalt för att få myndigheter, näringsliv, folkrörelser och enskilda medborgare att samverka mot brott. Vi stärker polisen. Vi moderniserar domstolsväsendet. Vi reformerar kriminalvården. Vi försöker inför sekelskiftet att lyfta fram en diskussion om de grundläggande värderingarna i vårt samhälle.

Vi gör allt detta med full insikt om att en viktig del av arbetet för att motverka brott faktiskt sker under blinkande blåljus och inför skranket i domstolssalarna. Visst är det så. Men minst lika viktigt är det arbete som sker i det lilla, i det nära och ofta i det tysta. Det kan vara köpmannen som väljer att ställa sina varor på ett annat sätt för att motverka snatteri. Det kan vara mamman som väljer att säga ifrån på skarpen när hon märker att sonen börjar ta till sig främlingsfientliga värderingar. Det kan kanske rent av vara det där bilföretaget som väljer att satsa lite pengar på att få fram ett lås som det minst skall ta fem minuter att ta sig igenom.

Fru talman! Allt detta arbete lämpar sig bäst i en miljö av konstruktivt politiskt samarbete snarare än konfrontation. Det är ofta så det fungerar lokalt ute i kommunerna. Och tänk vad bra det hade varit om vi kunde ha fått samma klimat i riksdagen.

Jag yrkar bifall till hemställan i utskottets betänkande med undantag av mom. 11 där jag yrkar bifall till vår reservation.

Anf. 189 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Det gläder mig att höra Morgan Johanssons uttalande om föräldrarnas och skolans roll. Det var precis de ord som jag använde i mitt inledningsanförande. Jag trodde inte heller annat än att vi egentligen var överens – och det gäller nog de flesta här.

Jag tyckte också att det var intressant att lyssna på beskrivningen av helhetssynen när det gäller den socialdemokratiska politiken för ett bättre samhälle. Jag skall inte gå in på några detaljer. Vissa delar är vi säkert överens om. Sedan när vi går på djupet kan vi säkerligen finna att vi har olika metoder för att nå målen.

Prot. 1998/99:34
11 december

Men Morgan Johansson beskrev bl.a. ett av målen, trygghet mot brott. Då vill jag ställa en fråga till Morgan Johansson. Nu är det ju så, som jag sade i en tidigare replik, att Socialdemokraterna med två korta avbrott har styrt Sverige under hela efterkrigstiden. Anser Morgan Johansson att man har lyckats att nå en bra bit på vägen mot de av honom här uppsatta målen under efterkrigstiden?

Anf. 190 MORGAN JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! När det gäller synen på föräldrarna och familjen, tycker jag att det är trist när man försöker skapa konflikter som kanske egentligen inte finns. Jag tror att vi är ganska överens om hur ett samhälle skall se ut och vad som har betydelse för unga människor när de växer upp. Jag skall inte ta någon partipolitisk konflikt när det gäller den synen, eftersom jag tror att vi är ganska överens.

Att antalet brott har ökat under efterkrigstiden är korrekt. Detsamma har skett över hela världen. Det hänger samman med att exempelvis antalet brottstillfällen har ökat, vilket i sin tur hänger samman med urbaniseringen och annat. Jag tror inte att vi i Sverige har varit sämre än andra länder på att bekämpa brottsligheten. Tvärtom har vi nog varit ganska bra på det.

Jag vill återigen understryka att min grunduppfattning är att ett samhälle med små klassklyftor och som kan hålla samman är ett samhälle där man får mindre konflikter och ett samhälle där man kan hålla nere brottsligheten totalt sett.

Anf. 191 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Jag måste ändå konstatera att kriminaliteten i Sverige ökar. Om vi tittar på en del andra håll i världen så kan vi se tydliga nedgångar i kriminaliteten. Då har vi skäl att fundera över vad vi kan ändra i den svenska politiken, eftersom vi alla rimligen strävar efter att få ned kriminaliteten, att få ned antalet människor som drabbas av brott. I detta sammanhang är åtskilliga saker av betydelse, t.ex. tillräckligt med poliser. När det gäller New York skall vi vara på det klara med att det inte bara handlar om antalet poliser, även om det är viktigt, utan åtskilligt annat, vilket vi tar upp i en motion som sedan har resulterat i reservation 12 tillsammans med Folkpartiet. Vi pekar där just på vikten av en fysiskt positiv miljö som i sig också är brottsförebyggande. Det har inte bara med vanlig stadsplanering att göra utan även åtskilligt annat. Men det är viktigt att vi inte bara tittar i vår egen värld utan att vi lär oss av omvärlden och vågar ta till oss de idéer som har dykt upp på andra håll, där vi också kan se positiva effekter.

Anf. 192 MORGAN JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! När det gäller brottsutvecklingen skall man också hålla i minnet, förutom den internationella jämförelsen, att vi i Sverige i en del fall genom att vi har varit duktiga på att lyfta fram brottslighet som annars är gömd kanske också har fått en del ökade anmälningar. Ett exempel på det kan vara kvinnovåldet, där vi har varit bra på att försöka lyfta fram detta i offentlighetens ljus. Och då ökar också antalet anmälningarna. Det behöver inte innebära att brottsligheten totalt sett har ökat.

Jag tror att Moderaterna och vi kan vara eniga på många punkter, men det som jag tycker är trist är att när jag går igenom era budgetförslag och ser vad ni skär ned på är det på sådana poster som innebär att ni ökar klyftorna i samhället. Ni skär ned på kommunerna, vilket innebär att dessa nedskärningar kommer att drabba den sociala sektorn, fritidssektorn, idrotten och kulturen, sådant som kanske skulle kunna medverka till att hålla ned brottsligheten. Det tycker jag är trist. Sedan lägger ni lite pengar på polisen i stället, så att man skall kunna lappa ihop detta efteråt.

Så fungerar det inte. Jag tror att det hade varit bättre om också Moderaterna hade skaffat sig denna helhetssyn som vi försöker verka för.

Anf. 193 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Det var intressant att lyssna på Morgan Johanssons redovisning när det gäller det brottsförebyggande arbetet och samverkan med trygghetsplaner osv. i kommunen. Men det som jag reagerade på var att han tog Helsingborg som exempel. Eftersom ganska många i justitieutskottet kommer just från dessa trakter är vi väl införstådda med situationen där. När det gäller t.ex. polisresurserna i nordvästra Skåne har de omfördelats på ett sådant sätt att Helsingborgs storstadsområde har fått en stor andel av polisresurserna. Men i bygder runt omkring har polisresurserna glesats ut. Men antalet brott ökar kraftigt just i Helsingborg. Då borde man titta på varför de ökar i Helsingborg och minskar på andra ställen och ha det som utgångspunkt. Just vid den nyplanerade och nyttillkomna knutpunkten som finns i Helsingborg är säkerheten inte bra. Jag har många gånger väntat på nattåget på detta ställe. Men där vågar man inte sitta utan att ha nattvakterna nära sig. Det finns alltså mycket kvar att göra i Helsingborg. Men jag välkomnar Morgan Johanssons tankegångar när det gäller det brottsförebyggande arbetet.

Anf. 194 MORGAN JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag vill peka på att Brottsförebyggande rådet gärna lyfter fram Helsingborg som eftersträvansvärt och som en modell som jag tycker att man skall titta på. Där har man samlat alla goda krafter från idrotten, kommunerna, myndigheterna och socialtjänsten för att försöka hitta nya och lokala lösningar.

Jag är säkert helt överens med Gunnel Wallin om att det naturligtvis finns mycket kvar att göra där. Men jag tycker att man skall titta lite extra på vad man har gjort i Helsingborg, eftersom det kanske kan vara bra för andra kommuner att se att man kan nå resultat.

Anf. 195 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Jag skall noga följa förloppet just i Helsingborg. Och när jag kan åka nattåget utan att behöva förlita mig på nattvakterna kan jag till viss del känna mig nöjd.

Anf. 196 MAUD EKENDAHL (m):

Fru talman! Jag tänkte börja med en liten ordningsfråga med anledning av det som hände tidigare under ett replikskifte mellan Morgan Johansson och Gun Hellsvik. Det var lite ledsamt att Morgan Johansson tog upp ett nytt ämne i sin replik och att Gun Hellsvik inte hade möjlighet att bemöta det, eftersom hon inte hade rätt till ytterligare replik. Jag hoppas att detta inte händer fler gånger under kvällens debatt, dvs. att vi i debatten blir påhoppade om nya ämnen.

Fru talman! Jag har för avsikt att i debatten om detta betänkande ägna en liten stund åt kriminalvårdsdelen. Jag hade närmare bestämt tänkt ta upp en del i det avsnitt där drogfria anstalter behandlas.

Narkotika i fängelser är inget nytt problem. Allmänheten har väldigt svårt att förstå att det över huvud taget får förekomma narkotika i fängel-

ser. Och jag måste faktiska hålla med om det. Vi politiker måste vara otroligt tydliga i denna fråga. Vi moderater har år efter år väckt motioner med syfte att förhindra narkotikainförsl till fängelserna.

Nu först har Kriminalvårdsstyrelsen arbetat fram en rapport som belyser problemen och innehåller åtgärdsförslag. Flera av dessa förslag har vi länge framhållit, nämligen fler visitationskontroller, fler urinprovstagningar och ökad tillgång till narkotikahundar. Vi moderater har gått ännu längre, och vi vill faktiskt, tillsammans med Kristdemokraterna, Centern och Folkpartiet, att den intagne och besökaren skiljs åt med en glasruta under besöket. I Norge fungerar denna metod, och varför skulle det inte gå bra i Sverige? Vad anser ni socialdemokrater?

Även Kia Andreasson i Miljöpartiet uttryckte en viljeinriktning angående detta under ett av våra sammanträden. Vad anser Kia Andreasson i dag om det?

Trots att RSS-rapporten färdigställdes redan under våren har inte något förslag kommit från regeringen. När kommer något konkret förslag? Även i budgetpropositionen anförde regeringen att arbetet med att bekämpa narkotikamissbruket måste fortsättningsvis bedrivas med ökad intensitet. Varför har ingenting skett under förra mandatperioden?

Fru talman! Vi har dock i samtliga partier en gemensam nämnare, nämligen att anstalterna skall bli drogfria. Men på vilket sätt skall vi uppnå målet? Här är vi inte överens. Vi måste börja någonstans. Det sade också Gunnel Wallin i sitt anförande. Därför har vi moderater framhållit i vår motion att som ett kortsiktigt mål skall det finnas en drogfri anstalt i respektive kriminalvårdsregion – det är inte mycket att begära – för att sedan kunna starta så många drogfria anstalter i hela landet. Försök har gjorts i landet, men tyvärr har man misslyckats av olika anledningar.

En anledning kan ha varit att någon har ”flippat ut” och inte har kunnat hålla sig drogfri. Det är känsligt när det finns andra som är beroende och som lätt kan halka in i missbruk igen. Då måste vederbörande anstalt få hjälp med att flytta personen så att det drogfria programmet inom anstalten kan fortsätta.

Här vill jag personligen framhålla att man inom kriminalvårdsledningen inte har stöttat de enskilda anstalterna. Inställningen har varit och är fortfarande att varje anstalt får ta hand om sina egna problem. Det har jag fått bekräftat av personal som har försökt att skapa drogfria fängelser.

En annan allvarlig anledning till att man inte har lyckats är att det numera ofta är överbeläggning. Det finns för få anstaltsplatser. Det går inte längre att differentiera de intagna till olika fängelser. Det utskottsmajoriteten säger stämmer inte alls, nämligen att kriminalvården bekämpar narkotikamissbruket i anstalterna genom att differentiera de intagna. Det stämmer inte. Det fungerar inte.

I det sammanhanget vill jag ta upp ett problem till, vilket Gunnel Wallin också tog upp tidigare i dag, nämligen det nya platsplaneringssystemet som skall utgå från häktena. Det fungerar inte alls tillfredsställande. Den nya datatekniken innebär att man skall koda in hur en person lämpar sig för det ena eller andra stället. Nej, det handlar om den personliga kontakten, att ringa till varandra. Människor är olika, även de bästa. Vi får hoppas att tekniken utvecklas bättre.

Jag vill understryka vikten av de problem som finns, att det inte går att avveckla fängelseplatser – som ni socialdemokrater faktiskt har genomdrivit. Vi ser konsekvenserna i dag.

Kia Andreasson tog upp i sitt anförande vissa problem inom rättsväsendet och bl.a. inom kriminalvården. Hon sade att det hade skett en förhäftig nedläggning av häkten och anstaltsplatser och så exemplifierade hon med vad som hade hänt i Göteborg. I det replikskifte som följde frågade Gun Hellsvik varför inte Kia Andreasson och Miljöpartiet har agerat i frågan och försökt att få mer pengar till kriminalvården. Men Kia Andreasson var så upptagen i debatten med att ha egna tolkningar av familjebegreppet att hon glömde besvara Gun Hellsvik. Jag kanske kan få ett svar.

Anf. 197 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Vi vill alla ha drogfria anstalter. Det finns ingen skillnad där. Vad är då problemet?

Det är ett problem att det är trångt på anstalterna just nu. Det är helt riktigt. Jag har iakttagit problemet. I mina hemtrakter finns en anstalt just för intagna som är särskilt motiverade att komma till en anstalt där de kan bli av med sitt drogberoende. Men nu har även andra fått placeras där.

Men samtidigt pågår ett intensivt arbete inom kriminalvården. Även om arbetet går långsamt så pågår det ändå. Varje år får vi en rapport om tillståndet. Det kan variera, eftersom de intagna varierar i sitt missbruk. Men vi kan se en ökning. Jag tycker också att det är angeläget att pröva nya vägar om vi ser att vi inte kommer fram.

Jag skall noga analysera nästa års rapport med statistik och kanske föreslå en försöksverksamhet med anstalter med mycket stränga regler. Vi kan inte införa glasruta så plötsligt utan noggranna analyser av vad det innebär. Det sociala klimatet har betydelse, att kunna få besök och må bra. Det har betydelse för att komma vidare och avsluta ett missbruk. Det är inte så enkelt att bara hårda tag gäller. Det är så komplicerat.

Men jag håller med om att vi hela tiden måste komma med nya förslag och titta på de rapporter som skrivs om vad som händer inom kriminalvården.

Anf. 198 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Nej, det skall inte vara hårda tag. Men det är bra för vissa interner. Det finns många som vill komma in på drogfria fängelser. Det finns de interner som hellre sitter kvar på häktet än att komma ut på fängelserna såsom förhållandena är just nu.

Vi måste få fler platser, Kia Andreasson. Vi måste se till att få mer pengar till kriminalvården. Kia Andreasson vet att vi moderater årligen kommer att avsätta ett par hundra miljoner till kriminalvården. I år blev det 178 miljoner kronor. Fr.o.m. nästnasta år blir det 200 miljoner kronor.

Var står Miljöpartiet och Kia Andreasson? Ni kan inte göra saker om ni inte skjuter till pengar. Jag hoppas att jag får svar på frågan nu.

Anf. 199 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Det här gäller inte enbart pengar. Det gäller inriktningen och komma fram med en försöksverksamhet. Det har inte bara med pengar att göra.

Jag markerade tydligt när vi behandlade frågan om nedläggning av häkten och anstalter att jag var rädd för att det skulle bli för häftigt. Jag motsatte mig den stora nedskärningen. Men man kan inte här i riksdagen – det vet alla – gå in och bestämma i detalj. Det får vi ofta tillrättavisningar om. Man får lita på att myndigheten ser svårigheterna och inte går för långt i besparingar.

Tyvärr kan jag i efterhand konstatera detta. Men jag kunde inte lägga mig i arbetet i Kriminalvårdsstyrelsen. I efterhand kan jag erkänna att det blev för häftigt.

Vi får utvärdera dessa rapporter för att se hur vi skall komma framåt. De kommer nu att presenteras årligen av kriminalvården.

Anf. 200 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Då undrar jag, Kia Andreasson: Var skulle de ha tagit pengarna? Den stora kostnadsdelen inom kriminalvården är ju anstaltsplatserna. Eftersom det kommer ett protokoll, som är offentligt, skulle jag vilja veta var vi kan leta upp där det står att Kia Andreasson har gjort markeringar och motsatt sig dessa nedskärningar av antalet häktesplatser. Det vore bra för oss att veta detta, så att vi kan ta del av det.

Anf. 201 YVONNE OSCARSSON (v) replik:

Fru talman! Maud Ekendahl började sitt anförande med att säga att man får använda narkotika på våra anstalter. Det får man väl inte! Det är ju kriminellt i hela Sverige, och då må det vara kriminellt på anstalterna också. Såvitt jag vet är inte anstalterna någon frizon bara därför att det är kriminella narkomaner som finns där inne. Vårt samhälle ser redan nu ut så att det är förbjudet att använda narkotika var man än är i Sverige.

I fråga om hur man skall komma till rätta med det här tror jag att partierna kanske skiljer sig åt. Det är jätteviktigt att vi kommer fram till någonting som gör att det blir tryggare. Som Maud Ekendahl säger, måste människor som vill vara i en drogfri miljö få rättighet att vara det. Där är vi överens.

Jag tror att det handlar om en helhetssyn, som bl.a. Morgan Johansson pratade om. Vänsterpartiets syn på det här är att man måste föra en socialpolitik på så sätt att man förhindrar att det i slutändan blir så att narkomaner hamnar på anstalt. Ett sätt är att lägga mer resurser på barn i riskzon, t.ex. barn till missbrukare. Det är klart utforskat att barn till missbrukare i mycket större utsträckning hamnar i svåra situationer när de blir stora. Då måste man kunna börja med att lägga mycket mer resurser på barn, så att man motar olle i grind.

Anf. 202 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Nej, inte får man använda narkotika på fängelser. Men det förekommer ju. Det är inte så lite narkotika på fängelserna, och det är det som är den stora frågan. Det är ingenting som händer. Man klarar inte av att brottas med de här problemen ute på fängelserna. Nu får man dessutom personalminskningar. Det är därför vi föreslår att alla medel skall

tas till för att nedbringa risken för att det kommer in mer narkotika på fängelser.

Jag kan tala om att det finns åtskilliga mammor som kommer till fängelserna till sina söner och ger dem narkotika för att de tycker synd om dem. Det vore inte dumt om det fanns en glasruta för att skilja mamman och sonen åt, om de inte klarar att träffa varandra under andra former.

Jag vill tala om för Yvonne Oscarsson att vi gång på gång har föreslagit olika sanktioner. I dag får man utnyttja ett antal dagar utöver fängelsestraffet om man har positiva urinprover. Man kan också införa andra sanktioner och åtgärder och straffa inne i fängelset. Men det är ingen som vill lyssna på dem som talar om de olika metoderna. Snart måste vi sätta ned foten. Det kräver vi moderater.

Anf. 203 YVONNE OSCARSSON (v) replik:

Fru talman! Att vi måste sätta till klutarna på alla håll när det gäller drogfria anstalter är vi överens om. Jag har jobbat med narkomanvård i många år och tror att jag har lite på fötterna när jag säger att det inte är så enkelt som att sätta in tvångsåtgärder. Jag menar att man måste hitta många olika saker. Jag tror att vi kommer att kunna komma fram till bra resultat tillsammans. Jag är inte alls främmande för att hitta nya sätt. Jag vet inte hur det är med glasrutor – jag har inte tänkt färdigt just om den biten. Det är ett sätt, och förmodligen finns det många fler sätt som kan bli effektiva.

Behandling under fängelsetiden tror jag på i längden. Annars är det bara tillfälliga sätt, som inte löser några problem. Det blir återfallsbrottslighet, och sedan har man inte lyckats någonstans i alla fall i det långa loppet.

Anf. 204 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Det är bara det att vi har försökt peka på en modell, Yvonne Oscarsson, och vi tycker att man måste börja någonstans. Jag sade tydligt att alla partier har en gemensam nämnare, nämligen att vi är överens om att det skall vara drogfria fängelser. Men det handlar om vägen dit. Då har vi en modell, där man till att börja med skall ha ett drogfritt fängelse i respektive kriminalvårdsregion. Vi tycker inte att det är att begära för mycket. Man måste börja på den vägen.

Jag håller med Yvonne Oscarsson om att det måste vara en bättre behandling i fängelserna också. Vi har väckt en del motioner som man inte har kunnat gå med på fullt ut, så vi får väl komma tillbaka med dem. Det handlar om övergången från det att man börjar med behandlingen i fängelset och till att man sedan fortsätter ute på andra behandlingshem. Där finns andra ekonomiska hinder, där det är två olika huvudmän, dvs. kriminalvården och kommunen, som ofta sätter hinder i vägen för den enskilde så att han inte kan bli behandlad.

Anf. 205 YILMAZ KERIMO (s):

Fru talman! Vi debatterar nu justitieutskottets betänkande nr 1, som bl.a. handlar om kriminalvården.

Kriminalvårdens huvuduppgifter är att verkställa påföljderna fängelse och skyddstillsyn, att ansvara för övervakningen av villkorligt frigivna

och för verksamheten vid häktena samt att utföra personutredningar i brottmål. Fr.o.m. den 1 januari 1999 ansvarar kriminalvården också för verkställighet av samhällstjänst när en villkorlig dom har kombinerats med en föreskrift om samhällstjänst.

Kriminalvården svarar också för transporter av personer som skall avvisas eller utvisas från Sverige.

Ett övergripande mål för rättsväsendet och därmed också för kriminalvården är att tillgodose den enskildes rättssäkerhet och rättstrygghet. Kriminalvården skall upprätthålla en human människosyn, god omvårdnad och ett aktivt påverkansarbete. Respekt för den enskildes integritet och säkerhet skall iaktas. Verksamheten skall inriktas på att motverka återfall i brott.

När det gäller frågan hur verksamhetsmålen uppfylls anser utskottsmajoriteten att det är bra att metoder har tagits fram för att kvalitetssäkra de brotts- och missbruksrelaterade programmen.

Det är angeläget att kunna utvärdera effekterna av verksamheter, och därför bör sådana metoder ytterligare utvecklas.

Utskottsmajoriteten anser, i likhet med regeringen, att satsningarna på de psykiskt störda intagna måste förbättras och att regeringen fortlöpande bör överväga åtgärder som kan förbättra situationen för dessa.

Fru talman! När det gäller frigivningsförberedelserna står det helt klart att kriminalvården även i fortsättningen måste prioritera insatser som medverkar till att underlätta den dömdes övergång till ett liv i frihet. Särskilt gäller detta de långtidsdömda. Detta är en av de viktigaste uppgifterna för kriminalvården och ett väsentligt led i det brottsförebyggande arbetet.

I detta sammanhang vill utskottsmajoriteten också framhålla att den intagnes möjligheter till kontakt med exempelvis familjen är av mycket stor betydelse. Här finns ett samband med möjligheterna att ta emot besök.

Fru talman! Jag har för avsikt att uppehålla mig lite vid frågan om narkotikasituationen i anstalterna. Det är också en fråga som tas upp i flera motioner.

Utskottsmajoriteten vill betona vikten av att fängelserna är och skall vara drogfria. Denna målsättning har betydelse inte bara för de intagna som har missbruksproblem utan även för de intagna som inte är missbrukare. Fängelsemiljön måste vara drogfri också av hänsyn till de barn som besöker en förälder som sitter i fängelse. Behovet av åtgärder mot narkotikan i anstalterna accentueras dessutom av att en allt större andel av de intagna är narkotikamissbrukare.

Mot den angivna bakgrunden är det enligt utskottsmajoritetens mening positivt att kriminalvårdens insatser mot narkotikan ökat; visitationerna har blivit fler, och andelen av de intagna med missbruksproblem som deltar i olika behandlingsåtgärder har ökat.

Vi noterar med tillfredsställelse att det numera också görs en redovisning av drogsituationen i anstalterna.

När det gäller motionsönskemålen om åtgärder mot narkotikan kan utskottsmajoriteten konstatera att det pågår ett arbete inom kriminalvården som syftar till att bekämpa narkotikan i anstalterna. Vissa förslag som syftar till att öka kontrollen finns redan i RSS-rapporten, och ytterligare förslag kan förväntas inom kort som ett resultat av KARTNARK-

projektet. Vilka åtgärder som kan vara lämpliga bör emellertid den bearbetning som pågår få utvisa. Det är angeläget att redan befintliga och kommande förslag bearbetas med skyndsamhet. Vi utgår från att regeringen noga följer arbetet och fortlöpande överväger vilka ytterligare åtgärder som krävs för att effektivisera bekämpningen av narkotikamissbruket på anstalterna.

Fru talman! Det krävs stora insatser av kriminalvården på detta område. Det kan t.ex. inte accepteras att en person börjar missbruka narkotika under en anstaltsvistelse. Personalen inom kriminalvården måste ha den kompetens som behövs för att upptäcka tendenser till missbruk och för att ge de intagna det stöd som krävs för att hejda en sådan utveckling.

Fru talman! Personligen vill jag också framhålla att våld föder våld. Eftersom den som själv utsatts för våld som barn löper större risk att använda våld som vuxen måste kampen mot våldet börja i mycket tidig ålder. Här spelar föräldrarna en central roll, och de har självklart det primära ansvaret för sina barn. En del föräldrar klarar inte detta fullt ut och behöver därför stöd i sin föräldraroll. Avsaknaden av goda familjeförhållanden måste också kompenseras på andra sätt. De barn och ungdomar som gör sig skyldiga till brott tillhör också ofta den grupp som har störst behov av stöd och hjälp.

Familjen är viktig, men vi har olika förutsättningar här i livet. Barn föds till olika förhållanden, ibland i splittrade familjer, ibland i familjer som har missbruksproblem. Vi måste därför driva en välfärdspolitik som gör att vi stärker de barn och ungdomar som har en särskilt utsatt situation. Detta sammanhållna perspektiv får man inte glömma bort i den kriminalvårdspolitiska debatten.

Fru talman! Kriminalpolitik är en del av välfärdspolitiken. Välfärdspolitik i form av åtgärder för att öka den sociala tryggheten och kriminalpolitiska åtgärder med respekt för den enskildes integritet och säkerhet måste gå hand i hand om vi skall vara framgångsrika i vår brottsbekämpning.

Vidare vill jag personligen också framhålla att kriminalvården måste bygga på en helhetssyn. Det går inte att bekämpa brottsligheten enbart med polisresurser, straff och krav på hårdare tag. Man måste också se till brottslighetens orsaker och vara hård mot de faktorer som gör att människor begår brott.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till reservation 6 och på övriga punkter till utskottets hemställan samt avslag på övriga reservationer.

Anf. 206 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Det Yilmaz Kerimo säger låter väldigt bra, och man hade önskat att det hade varit sant. Jag gjorde mitt första besök på fängelse för några veckor sedan. Tyvärr stämmer inte verkligheten med det han säger. Det är det som är så tråkigt.

Det aktiva påverkansarbetet för de intagna blir det inte mycket av med den personalbrist som råder.

När det gäller dem som mår psykiskt dåligt vill jag säga att på det fängelse som jag besökte hade man tagit bort hälften av psykologtjänsterna, och där fanns inte stora utrymmen för att påverka den saken.

När det gäller kontakt med familjen kan jag berätta att besöksrummen där var upptagna av interner. Det fanns alltså ingen möjlighet till kontakt med familjen – tyvärr!

När det gäller drogfriheten, som vi har debatterat tidigare här, vill jag säga att det är jättestora svårigheter att klara av situationen, inte minst med tanke på personalbristen.

Man skulle alltså ha önskat att det hade varit som Yilmaz Kerimo sade här, men så är det inte i verkligheten.

Anf. 207 YILMAZ KERIMO (s) replik:

Fru talman! Vi måste lita på att de uppgifter vi får är sanna. Det kan finnas brister – det får man i så fall utvärdera och åtgärda.

Det pågår ett arbete för att förbättra även för dem som är psykiskt störda. Samarbetet mellan olika myndigheter måste fungera bättre. Här måste också sjukvårdshuvudmännen komma in, så att det fungerar bättre för de psykiskt störda.

Anf. 208 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Jag tog exempel från ett fängelse där man hade haft två psykologtjänster. Man tog bort den ena psykologtjänsten och har den andra kvar. Och detta gällde då en anstalt med sexualförbrytare, där det är ännu mer befogat med sådana tjänster. Verkligheten är alltså en annan. Man hade önskat att det hade varit som Yilmaz Kerimo säger, men här finns mycket jobb att göra.

Anf. 209 YILMAZ KERIMO (s) replik:

Fru talman! Vi är i alla fall överens om att de behöver hjälp och att man måste kunna hjälpa dem på något sätt. Att det har förekommit att man har skurit ned antalet tjänster kan jag inte kommentera, eftersom jag inte är insatt i det. Men det är viktigt att vi är överens om att de behöver hjälp. Då får man se till att de resurser som finns också används.

Anf. 210 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Yilmaz Kerimo – ursäkta om jag inte uttalar ditt namn riktigt, men du vet ju vem jag talar till – sade att vi måste lita på att de uppgifter vi får är sanna. Jag vet inte om Yilmaz Kerimo hade möjlighet att vara med när vi i utskottet fick en redovisning av Kriminalvårdsstyrelsen. Då visade man en overheadbild som redovisade hur narkotikasituationen ute på de olika anstalterna såg ut. De rapporterna skall återkomma årligen, och jag hoppas nu att man gör något åt det, så att det inte bara blir någon typ av börsnoteringar som går upp och ned av hur det ser ut på våra anstalter.

Jag tycker att den majoritetsuppfattning som Yilmaz Kerimo återgav och som också står att läsa på s. 42 i betänkandet är lite märklig. Där sägs det: ”Utskottet vill i likhet med tidigare uttalanden inledningsvis betona vikten av att fängelserna är och skall vara drogfria.” Påståendet att de *är* det stämmer alltså inte. Men ändå ställer ni er bakom en sådan text. Hur vill ni från majoritetens sida förklara det? Det som står där är bluff och båg.

Anf. 211 YILMAZ KERIMO (s) replik:

Fru talman! Visst har vi fått rapporter på utskottsmötena. Då har man också sagt att insatser är på gång. Man jobbar mycket hårdare med kontroller. Som jag sade i mitt anförande är arbetet på gång för att anstalterna skall bli drogfria. Det är i alla fall vår strävan att de skall vara drogfria. Om det förekommer brister får man jobba med dem. De skall bli bättre, och de skall vara drogfria.

Anf. 212 MÄRTA JOHANSSON (s):

Fru talman! I debattens sista skälvande minuter tänkte jag ägna vår minsta och yngsta myndighet – Brottsoffermyndigheten – några ord. Det övergripande målet för myndigheten är att främja brottsoffers rättigheter och intressen. Den skall pröva ärenden om brottsskadeersättning och ärenden om bidrag från Brottsofferfonden. Efter att ha verkat i några år börjar man närma sig den uppsatta målsättningen om att 70 % av inlämnade brottsskadeärenden skall handläggas inom tre månader, detta trots att ärendemängden har ökat väsentligt.

En annan viktig uppgift för myndigheten är att sprida information och kunskap om brottsoffers rättigheter.

För brottsskadeersättning finns i budget för 1999 avsatt 75 074 000 kr. Det mesta utbetalas som ersättning för personskador.

Brottsofferfonden finansieras, som Anita Sیدن sade, av den som dömts till fängelse. Han eller hon åläggs att betala en avgift på 300 kr. Den som verkställer straffet med den s.k. bojan betalar vanligtvis en avgift på 50 kr per dag, dock högst 3 000 kr. T.o.m. oktober i år hade det inkommit 13,3 miljoner kronor.

Fondens pengar användes till olika projekt efter ansökan. Den 11 november i år var den sista fördelningen för året. Då hade totalt 78 projekt fått pengar till ett belopp av 10 743 163 kronor. De allra flesta projekten har någon anknytning till kvinnojourer eller brottsofferjourer.

I reservation 10 från m, kd, c och fp anser man att avgiften till Brottsofferfonden är för låg. Man vill höja den till 500 kr och alltså förstärka fonden. Brottsofferutredningen lämnade, som Kia Andreasson sade för en stund sedan, sitt betänkande i våras, där det föreslås att det skall ske en höjning. Remisstiden för den utredningen utgick den 15 oktober, och arbetet har nu påbörjats på departementet. Det kommer att så småningom utmynna i ett förslag från regeringen.

I statuterna för Brottsofferfondens användning har det funnits en förordning om att Brottsofferfondens medel inte får användas till löpande verksamhet, dvs. till anställd personal eller lokaler. Brottsofferutredningen föreslår emellertid att stöd även skall kunna ges till detta, och därför har medel anslagits från regeringen till två försöksprojekt.

Det ena avser ett länsprojekt där en länsassistent skall arbeta för brottsofferjourerna i två län som inte har egen brottsofferassistent. Den kommer att förläggas till Södertäljtrakten. Det andra projektet förläggs till Örebrotrakten och skall drivas av Brottsoffermyndigheten. Där skall en samordnare verka för ett ökat samarbete mellan ideella organisationer verksamma inom området, men även som resurs för brottsoffer. Det skall bli mycket intressant att följa projektens verksamhet.

Fru talman! Brottsoffer var länge en undanskymd grupp i vårt samhälle som rönt väldigt liten uppmärksamhet. De senaste 10–15 åren har

frågorna emellertid förts upp på dagordningen. Olika försöksverksamheter pågår i vårt land. Jag kan nämna det Ragnwi Marcelind tog upp om stöd för vittnen i domstol – det pågår på flera ställen – och en mängd andra försök. Vi kan alltså glädja oss åt att det skrider framåt, men fortfarande finns naturligtvis väldigt mycket att göra.

Jag kan garantera Anita Sidén att även vi socialdemokrater står på brottsoffrens sida.

Fru talman! Med detta instämmer jag i det yrkande som Margareta Sandgren har gjort.

Anf. 213 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Märta Johansson sade avslutningsvis att hon glädde sig åt framstegen. Jag vill också uttrycka min glädje över att få lyssna på något som man nästan kan kalla en lovsång till Brottsoffermyndigheten och Brottsofferfonden från Märta Johanssons sida. Det visar förmåga att tänka om. När vi skapade Brottsoffermyndigheten och Brottsofferfonden under de borgerliga regeringsåren var det inte riktigt så positiva tankegångar.

Jag har stor respekt för var och en som ändrar uppfattning. Detta får mig också att hoppas på att de förslag som nu har resulterat i borgerliga reservationer också skall kunna mogna i socialdemokraternas tankar, så att vi snart även får höra lovord om dem.

Anf. 214 MÄRTA JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Personligen var jag inte med när striden om Brottsoffermyndigheten utkämpades. Det var före min tid. Men brottsofferverksamheten är ju inte ny. Brottsoffermyndigheten ersatte den tidigare Brottsskadenämnden, som hade hand om utbetalningen av ersättningar till brottsoffer. Egentligen kan jag den striden för dåligt för att våga uttala mig. Men jag vet att Brottsoffermyndigheten i dag fungerar väldigt väl.

Anf. 215 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Det skall gå väldigt fort.

Eftersom jag inte fick någon replik på Maud Ekendahl och frågan hängde i luften måste jag få svara på frågan om nedläggning av anstalter och häkten. Det lät precis som att Miljöpartiet drev igenom nedläggningen av dessa anstalter, och jag vill bara förtydliga genom att säga att vi inte gjorde det. Vi hade en reservation i detta ämne.

Det var samtidigt mycket mer komplicerat än så. Elektronisk övervakning infördes, och då behövdes inte alla anstaltsplatser. Därför blev uppdraget att också från vår sida godkänna en viss nedläggning. Men vad gäller den stora nedläggningen hade vi en reservation. Det var väl Centern som tillsammans med Socialdemokraterna drev igenom detta.

Jag har iakttagit alla problem och kommer att verka för att försöka mildra dem allt vad jag kan.

Anf. 216 GUN HELLSVIK (m) replik:

Fru talman! Vad Kia Andreasson däremot inte gjorde när dessa frågor var uppe var att föreslå att det skulle ges pengar till kriminalvården. Det räcker inte med att man uttalar att man inte vill ha en omfattande ned-

läggning. Man måste också inse att nedläggningen inte var någonting man önskade från kriminalvårdens sida, utan det var något som man tvingades till på grund av beslut som fattades i denna kammare.

Anf. 217 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Eftersom det som sagt också fanns detta med elbojor som vi alla var positiva till blev det budgetmässigt svårt att beräkna hur mycket som var rimligt. Jag kan också konstatera i efterhand att det var för mycket.

Anf. 218 RAGNWI MARCELIND (kd):

Fru talman! Jag var för sen med att begära replik på Yilmaz Kerimo. Jag vill bara tillrättalägga ett par saker. Han lovordade propositionen och den skrivning som finns när det gäller frigivningssituationen. BRÅ lämnade en rapport till regeringen den 20 augusti om de frigivnas mycket svåra situation. Man säger så här: De som friges från fängelse går en mycket svår social situation till mötes. Endast en femtedel har arbete, och knappt hälften har egen bostad.

I propositionen skriver regeringen så här om rapporten: BRÅ:s rapport, som har tagits fram på mycket kort tid, får betraktas som en förstudie. En fördjupad analys av vad som kan göras på området är nödvändig.

Jag välkomnar den uppfattning som Yilmaz har om att påverka regeringen när det handlar om att verka för de frigivnas situation. Trots att han har röstat nej till den motion som kristdemokraterna har lagt fram i den här frågan respekterar jag hans uppfattning.

Sedan vill jag också rätta Märta Johansson. Hon säger att kristdemokraterna och moderaterna har sagt att avgiften till Brottsofferfonden skulle höjas till 500 kr. Vi skrev att den skulle vara helt i enlighet med Brottsofferutredningens betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 15 december.)

7 § Immunitet och privilegier för sekretariatet för Östersjöstaternas råd i Stockholm

Föredrogs

Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU3

Immunitet och privilegier för sekretariatet för Östersjöstaternas råd i Stockholm (prop. 1998/99:24)

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 15 december.)

Föredrogs

Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU4

Immunitet och privilegier för GIWA i Kalmar (prop. 1998/99:23)

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 15 december.)

9 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Förslag

1998/99:RR3 Riksdagens revisorers förslag angående resursförstärkning
till skattemyndigheternas kontrollverksamhet

Utbildningsutskottets betänkanden

1998/99:UbU1 Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning

1998/99:UbU2 Utgiftsområde 15 Studiestöd

10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 10 december

1998/99:173 av *Lars Ångström* (mp) till försvarsministern

Svensk minröjningskapacitet

1998/99:174 av *Ewa Larsson* (mp) till socialministern

De samhällsekonomiska konsekvenserna av kasino

1998/99:175 av *Viviann Gerdin* (c) till näringsministern

Tillgängligheten till bredbandskommunikation

1998/99:176 av *Mikael Oscarsson* (kd) till justitieministern

Klotter och annan skadegörelse

1998/99:177 av *Kerstin-Maria Stalin* (mp) till socialministern

Arbetet mot narkotika

1998/99:178 av *Per Lager* (mp) till justitieministern

Rasistiska budskap via närradiostationer

1998/99:179 av *Marianne Andersson* (c) till försvarsministern

Svensk minröjningskapacitet

den 11 december

1998/99:180 av *Raimo Pärssinen* (s) till statsrådet Maj-Inger Klingvall

Rätt till sjukpenning

1998/99:181 av *Jonas Ringqvist* (v) till utbildningsministern

Teckenspråksutbildningen i Vänersborg

1998/99:182 av *Berndt Ekholm* (s) till statsrådet Pierre Schori
Biståndet

1998/99:183 av *Inger Strömbom* (kd) till utrikesministern
De nationella trafikreglerna

1998/99:184 av *Johan Pehrson* (fp) till jordbruksministern
Jämställdhetsarbetet hos länsstyrelserna

1998/99:185 av *Kenneth Lantz* (kd) till miljöministern
Dumpning i Öresund

1998/99:186 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till socialministern
Åtgärder mot narkotika

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 15 december.

11 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmäldes att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 11 december

1998/99:97 av *Lars Ångström* (mp) till statsrådet Leif Pagrotsky
Export av bandvagnar till Saudiarabien

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 15 december.

12 § Kammaren åtskildes kl. 18.52.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början t.o.m. 5 § anf. 31 (delvis),
av förste vice talmannen därefter t.o.m. anf. 82 (delvis),
av talmannen därefter t.o.m. 6 § anf. 116 (delvis),
av andre vice talmannen därefter t.o.m. anf. 166 (delvis) och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

LISBETH HANSING ENGSTRÖM

/Barbro Nordström

| | |
|---|----------|
| 1 § Beslut om sista dag för avlämnande av propositioner | 1 |
| 2 § Hänvisning av ärende till utskott och beslut om förlängd motionstid | 1 |
| 3 § Förnyad bordläggning | 1 |
| 4 § Beslut rörande utskottsbetänkande som slutdebatterats den 10 december..... | 1 |
| FöU1 Totalförsvarets budget för 1999 | 1 |
| 5 § Kommunikationer..... | 2 |
| Trafikutskottets betänkande 1998/99:TU1 | 2 |
| Anf. 1 PER-RICHARD MOLÉN (m) | 2 |
| Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (v)..... | 6 |
| Anf. 3 JOHNNY GYLLING (kd)..... | 9 |
| Anf. 4 SVEN BERGSTRÖM (c)..... | 10 |
| Anf. 5 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 14 |
| Anf. 6 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 15 |
| Anf. 7 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 15 |
| Anf. 8 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 15 |
| Anf. 9 ELVER JONSSON (fp)..... | 15 |
| Anf. 10 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik | 19 |
| Anf. 11 ELVER JONSSON (fp) replik | 19 |
| Anf. 12 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik | 19 |
| Anf. 13 ELVER JONSSON (fp) replik | 20 |
| Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 20 |
| Anf. 15 ELVER JONSSON (fp) replik | 20 |
| Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 21 |
| Anf. 17 ELVER JONSSON (fp) replik | 21 |
| Anf. 18 MIKAEL JOHANSSON (mp) | 21 |
| Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 24 |
| Anf. 20 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 24 |
| Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 24 |
| Anf. 22 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 24 |
| Anf. 23 ELVER JONSSON (fp) replik | 24 |
| Anf. 24 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 25 |
| Anf. 25 ELVER JONSSON (fp) replik | 25 |
| Anf. 26 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 25 |
| Anf. 27 JOHNNY GYLLING (kd) replik | 25 |
| Anf. 28 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 26 |
| Anf. 29 JOHNNY GYLLING (kd) replik | 26 |
| Anf. 30 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 26 |
| Anf. 31 MONICA ÖHMAN (s) | 26 |
| Anf. 32 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 30 |
| Anf. 33 MONICA ÖHMAN (s) replik | 30 |
| Anf. 34 SVEN BERGSTRÖM (c) replik | 31 |
| Anf. 35 MONICA ÖHMAN (s) replik | 31 |
| Anf. 36 PER-RICHARD MOLÉN (m) replik | 32 |

| | | |
|---------|---------------------------------|----|
| Anf. 37 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 32 |
| Anf. 38 | PER-RICHARD MOLÉN (m) replik | 33 |
| Anf. 39 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 33 |
| Anf. 40 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 33 |
| Anf. 41 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 34 |
| Anf. 42 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 34 |
| Anf. 43 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 35 |
| Anf. 44 | ELVER JONSSON (fp) replik | 35 |
| Anf. 45 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 36 |
| Anf. 46 | ELVER JONSSON (fp) replik | 36 |
| Anf. 47 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 37 |
| Anf. 48 | JOHNNY GYLLING (kd) replik | 37 |
| Anf. 49 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 37 |
| Anf. 50 | JOHNNY GYLLING (kd) replik | 38 |
| Anf. 51 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 38 |
| Anf. 52 | STURE ARNESSON (v) | 39 |
| Anf. 53 | JOHNNY GYLLING (kd) replik | 40 |
| Anf. 54 | STURE ARNESSON (v) replik | 40 |
| Anf. 55 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 41 |
| Anf. 56 | STURE ARNESSON (v) replik | 41 |
| Anf. 57 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 41 |
| Anf. 58 | STURE ARNESSON (v) replik | 41 |
| Anf. 59 | TOM HEYMAN (m) | 42 |
| Anf. 60 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 44 |
| Anf. 61 | TOM HEYMAN (m) replik | 45 |
| Anf. 62 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 45 |
| Anf. 63 | TOM HEYMAN (m) replik | 45 |
| Anf. 64 | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) | 46 |
| Anf. 65 | JOHNNY GYLLING (kd) replik | 48 |
| Anf. 66 | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik | 48 |
| Anf. 67 | JOHNNY GYLLING (kd) replik | 48 |
| Anf. 68 | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik | 49 |
| Anf. 69 | TOM HEYMAN (m) replik | 49 |
| Anf. 70 | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik | 49 |
| Anf. 71 | TOM HEYMAN (m) replik | 50 |
| Anf. 72 | CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik | 50 |
| Anf. 73 | STIG ERIKSSON (v) | 50 |
| Anf. 74 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 52 |
| Anf. 75 | STIG ERIKSSON (v) replik | 52 |
| Anf. 76 | MONICA ÖHMAN (s) replik | 52 |
| Anf. 77 | TUVE SKÅNBERG (kd) | 52 |
| Anf. 78 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 55 |
| Anf. 79 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik | 55 |
| Anf. 80 | MIKAEL JOHANSSON (mp) replik | 55 |
| Anf. 81 | TUVE SKÅNBERG (kd) replik | 55 |
| Anf. 82 | ROY HANSSON (m) | 56 |
| Anf. 83 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 57 |
| Anf. 84 | ROY HANSSON (m) replik | 58 |
| Anf. 85 | KARIN SVENSSON SMITH (v) replik | 58 |

| | |
|--|-----------|
| Anf. 86 ROY HANSSON (m) replik..... | 58 |
| Anf. 87 LILIAN VIRGIN (s) | 58 |
| Anf. 88 TOM HEYMAN (m) replik..... | 60 |
| Anf. 89 LILIAN VIRGIN (s) replik | 60 |
| Anf. 90 TOM HEYMAN (m) replik..... | 60 |
| Anf. 91 LILIAN VIRGIN (s) replik | 61 |
| Anf. 92 ROY HANSSON (m) replik..... | 61 |
| Anf. 93 LILIAN VIRGIN (s) replik | 62 |
| Anf. 94 ROY HANSSON (m) replik..... | 62 |
| Anf. 95 LILIAN VIRGIN (s) replik | 62 |
| Anf. 96 TALMANNEN..... | 62 |
| Anf. 97 ÅKE SANDSTRÖM (c)..... | 62 |
| Anf. 98 MONICA ÖHMAN (s) replik | 64 |
| Anf. 99 ÅKE SANDSTRÖM (c) replik | 64 |
| Anf. 100 MONICA ÖHMAN (s) replik | 64 |
| Anf. 101 BARBRO JOHANSSON (mp)..... | 64 |
| Anf. 102 ULF BJÖRKLUND (kd) | 65 |
| Anf. 103 THOMAS JULIN (mp) | 67 |
| Beslut | 68 |
| TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer..... | 68 |
| Beslut om uppskjuten votering | 71 |
| 6 § Rättsväsendet | 71 |
| Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU1 | 71 |
| Anf. 104 GUN HELLSVIK (m)..... | 71 |
| Anf. 105 ALICE ÅSTRÖM (v)..... | 74 |
| Anf. 106 GUN HELLSVIK (m) replik..... | 77 |
| Anf. 107 ALICE ÅSTRÖM (v) replik..... | 77 |
| Anf. 108 GUN HELLSVIK (m) replik..... | 78 |
| Anf. 109 ALICE ÅSTRÖM (v) replik..... | 78 |
| Anf. 110 RAGNWI MARCELIND (kd) | 79 |
| Anf. 111 ALICE ÅSTRÖM (v) replik..... | 83 |
| Anf. 112 RAGNWI MARCELIND (kd) replik | 83 |
| Anf. 113 ALICE ÅSTRÖM (v) replik..... | 83 |
| Anf. 114 RAGNWI MARCELIND (kd) replik | 84 |
| Anf. 115 GUNNEL WALLIN (c) | 84 |
| Anf. 116 SIW PERSSON (fp) | 86 |
| Anf. 117 KIA ANDREASSON (mp) | 89 |
| Anf. 118 GUN HELLSVIK (m) replik..... | 93 |
| Anf. 119 KIA ANDREASSON (mp) replik | 94 |
| Anf. 120 GUN HELLSVIK (m) replik..... | 94 |
| Anf. 121 KIA ANDREASSON (mp) replik | 94 |
| Anf. 122 RAGNWI MARCELIND (kd) replik | 94 |
| Anf. 123 KIA ANDREASSON (mp) replik | 95 |
| Anf. 124 GUNNEL WALLIN (c) replik | 95 |
| Anf. 125 SIW PERSSON (fp) replik..... | 96 |
| Anf. 126 KIA ANDREASSON (mp) replik | 96 |
| Anf. 127 SIW PERSSON (fp) replik..... | 96 |
| Anf. 128 KIA ANDREASSON (mp) replik | 97 |
| Anf. 129 MARGARETA SANDGREN (s)..... | 97 |

| | | |
|----------|--------------------------------------|-----|
| Anf. 130 | GUN HELLSVIK (m) replik | 100 |
| Anf. 131 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 101 |
| Anf. 132 | GUN HELLSVIK (m) replik | 101 |
| Anf. 133 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 101 |
| Anf. 134 | RAGNWI MARCELIND (kd) replik..... | 102 |
| Anf. 135 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 102 |
| Anf. 136 | RAGNWI MARCELIND (kd) replik..... | 102 |
| Anf. 137 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 103 |
| Anf. 138 | GUNNEL WALLIN (c) replik..... | 103 |
| Anf. 139 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 103 |
| Anf. 140 | GUNNEL WALLIN (c) replik..... | 103 |
| Anf. 141 | SIW PERSSON (fp) replik..... | 103 |
| Anf. 142 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 104 |
| Anf. 143 | SIW PERSSON (fp) replik..... | 104 |
| Anf. 144 | MARGARETA SANDGREN (s) replik | 104 |
| Anf. 145 | ANDERS G HÖGMARK (m) | 104 |
| Anf. 146 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 108 |
| Anf. 147 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik | 108 |
| Anf. 148 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 109 |
| Anf. 149 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik | 109 |
| Anf. 150 | ALICE ÅSTRÖM (v) replik | 109 |
| Anf. 151 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik | 109 |
| Anf. 152 | INGEMAR VÄNERLÖV (kd) | 110 |
| Anf. 153 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s)..... | 111 |
| Anf. 154 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 113 |
| Anf. 155 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 113 |
| Anf. 156 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 113 |
| Anf. 157 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 113 |
| Anf. 158 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik | 114 |
| Anf. 159 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 114 |
| Anf. 160 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik | 114 |
| Anf. 161 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 115 |
| Anf. 162 | GUN HELLSVIK (m) replik | 115 |
| Anf. 163 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 115 |
| Anf. 164 | GUN HELLSVIK (m) replik | 116 |
| Anf. 165 | ANN-MARIE FAGERSTRÖM (s) replik..... | 116 |
| Anf. 166 | JEPPE JOHNSSON (m)..... | 116 |
| Anf. 167 | ALICE ÅSTRÖM (v) replik | 118 |
| Anf. 168 | JEPPE JOHNSSON (m) replik | 118 |
| Anf. 169 | ALICE ÅSTRÖM (v) replik | 119 |
| Anf. 170 | JEPPE JOHNSSON (m) replik | 119 |
| Anf. 171 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 120 |
| Anf. 172 | JEPPE JOHNSSON (m) replik | 120 |
| Anf. 173 | KIA ANDREASSON (mp) replik..... | 121 |
| Anf. 174 | JEPPE JOHNSSON (m) replik | 121 |
| Anf. 175 | YVONNE OSCARSSON (v)..... | 121 |
| Anf. 176 | GUN HELLSVIK (m) replik | 123 |
| Anf. 177 | YVONNE OSCARSSON (v) replik | 124 |
| Anf. 178 | GUN HELLSVIK (m) replik | 124 |

| | | |
|------------|--|------------|
| Anf. 179 | ANDERS G HÖGMARK (m) replik..... | 124 |
| Anf. 180 | TREDJE VICE TALMANNEN | 124 |
| Anf. 181 | YVONNE OSCARSSON (v) replik..... | 124 |
| Anf. 182 | ANITA SIDÉN (m)..... | 125 |
| Anf. 183 | KIA ANDREASSON (mp) replik | 126 |
| Anf. 184 | ANITA SIDÉN (m) replik..... | 127 |
| Anf. 185 | KIA ANDREASSON (mp) replik | 127 |
| Anf. 186 | ANITA SIDÉN (m) replik..... | 127 |
| Anf. 187 | SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)..... | 127 |
| Anf. 188 | MORGAN JOHANSSON (s)..... | 129 |
| Anf. 189 | GUN HELLSVIK (m) replik..... | 131 |
| Anf. 190 | MORGAN JOHANSSON (s) replik..... | 133 |
| Anf. 191 | GUN HELLSVIK (m) replik..... | 133 |
| Anf. 192 | MORGAN JOHANSSON (s) replik..... | 133 |
| Anf. 193 | GUNNEL WALLIN (c) replik | 134 |
| Anf. 194 | MORGAN JOHANSSON (s) replik..... | 134 |
| Anf. 195 | GUNNEL WALLIN (c) replik | 134 |
| Anf. 196 | MAUD EKENDAHL (m) | 134 |
| Anf. 197 | KIA ANDREASSON (mp) replik | 136 |
| Anf. 198 | MAUD EKENDAHL (m) replik | 136 |
| Anf. 199 | KIA ANDREASSON (mp) replik | 137 |
| Anf. 200 | MAUD EKENDAHL (m) replik | 137 |
| Anf. 201 | YVONNE OSCARSSON (v) replik..... | 137 |
| Anf. 202 | MAUD EKENDAHL (m) replik | 137 |
| Anf. 203 | YVONNE OSCARSSON (v) replik..... | 138 |
| Anf. 204 | MAUD EKENDAHL (m) replik | 138 |
| Anf. 205 | YILMAZ KERIMO (s) | 138 |
| Anf. 206 | GUNNEL WALLIN (c) replik | 140 |
| Anf. 207 | YILMAZ KERIMO (s) replik | 141 |
| Anf. 208 | GUNNEL WALLIN (c) replik | 141 |
| Anf. 209 | YILMAZ KERIMO (s) replik | 141 |
| Anf. 210 | MAUD EKENDAHL (m) replik | 141 |
| Anf. 211 | YILMAZ KERIMO (s) replik | 142 |
| Anf. 212 | MÄRTA JOHANSSON (s) | 142 |
| Anf. 213 | GUN HELLSVIK (m) replik..... | 143 |
| Anf. 214 | MÄRTA JOHANSSON (s) replik..... | 143 |
| Anf. 215 | KIA ANDREASSON (mp) | 143 |
| Anf. 216 | GUN HELLSVIK (m) replik..... | 143 |
| Anf. 217 | KIA ANDREASSON (mp) replik | 144 |
| Anf. 218 | RAGNWI MARCELIND (kd) | 144 |
| | (Beslut skulle fattas den 15 december.)..... | 144 |
| 7 § | Immunitet och privilegier för sekretariatet för Östersjöstaternas råd i Stockholm | 144 |
| | Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU3 | 144 |
| | (Beslut skulle fattas den 15 december.)..... | 144 |
| 8 § | Immunitet och privilegier för GIWA i Kalmar..... | 145 |
| | Justitieutskottets betänkande 1998/99:JuU4..... | 145 |
| | (Beslut skulle fattas den 15 december.)..... | 145 |
| 9 § | Bordläggning..... | 145 |

Prot. 1998/99:34
11 december

| | |
|---|------------|
| 10 § Anmälan om frågor för skriftliga svar | 145 |
| 11 § Anmälan om skriftligt svar på fråga..... | 146 |
| 12 § Kammaren åtskildes kl. 18.52. | 146 |

Elanders Gotab, Stockholm 1999