



---

### **1 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.**

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

2012/13:FPM120 Ändring av biocidförordningen *KOM(2013) 288* till miljö- och jordbruksutskottet

### **2 § Hänvisning av ärenden till utskott**

Föredrogs och hänvisades

EU-dokument

*KOM(2013) 312* till utbildningsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 19 september*.

*KOM(2013) 428* till miljö- och jordbruksutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 16 september*.

### **3 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar**

Föredrogs

trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU21

Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (*KOM(2013) 296*).

Kammaren biföll utskottets förslag att ärendet fick avgöras efter endast *en* bordläggning.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

**TU21 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar**

Kammaren biföll utskottets förslag.

*Svar på  
interpellationer*

**4 § Svar på interpellation 2012/13:460 om samhällets ansvar för en lyckad skolgång**

Anf. 1 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Gunilla Svantorp har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att ta initiativ till för att minska ojämlikheten i den svenska skolan och säkerställa att alla barn oavsett bakgrund faktiskt klarar skolgången med minst godkända betyg.

Regeringen har genomfört flera stora skolreformer i syfte att förbättra resultaten i skolan, men ansvaret för skolan delas mellan staten och huvudmännen. Riksdag och regering anger mål och riktlinjer som gäller för alla skolor, och detta regelverk ska garantera utbildning av hög kvalitet för alla. I skollagen regleras det även att utbildningen ska vara likvärdig, oavsett var i landet den anordnas. Av grund- och gymnasieskolans läroplaner framgår det att likvärdigheten inte innebär lika resurser till alla utan att resursfördelningen ska vara anpassad till elevers olika behov och förutsättningar.

Jag vill dock understryka att det inte är staten utan kommunerna som ansvarar för att skolorna får de resurser som behövs för en likvärdig skola och utbildning av hög kvalitet. Regeringen gav i slutet av 2012 Skolverket i uppdrag att genomföra en fördjupad studie av hur kommunerna fördelar sina resurser till kommunala och fristående grundskolor. Syftet med studien är att få en tydligare bild av hur skolhuvudmän och enskilda skolor anpassar resursfördelningen till elevernas olika behov för att alla elever ska ges förutsättningar att uppnå målen för utbildningen och utvecklas så långt som möjligt, oavsett kön eller bakgrund i övrigt. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 september 2013.

Inom Regeringskansliet ses regelverket för närvarande över. Regeringen avser därför att återkomma till riksdagen med förslag om förändringar i skollagen för att förtydliga att kommunerna i sin fördelning av resurser till skolorna bör ta hänsyn till elevers olika behov och förutsättningar.

Anf. 2 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka utbildningsministern för svaret. Jag hoppas att ministern har läst den rapport som LO-distriktet Örebro och Värmland tagit fram och som jag hänvisar till i min interpellation. Den handlar om sambandet mellan skola, uppväxtvillkor och arbetslöshet och visar att andelen elever som inte blir behöriga till gymnasieskolan i mitt hemlän Värmland ökat från 9,2 procent 2006 till 11,5 procent 2012. I Sverige som helhet är siffrorna ännu sämre. Där landar vi på drygt 12 ½ procent för 2012.

Jag är medveten om att det är kommunerna som har huvudansvaret för skolan, men jag är också medveten om att det är Jan Björklund som är ansvarig för skolväsendet i Sverige och har så varit i sju år. Nu kommer Jan Björklund säkert att svara mig att hans reformer nyligen blivit beslutade och att man inte kan vända på en atlantångare i ett litet kick. Uppenbarligen går det inom andra områden att ändra saker och ting ganska fort om man pekar med hela handen.

Hela utbildningsutskottet har i olika omgångar besökt Nossebro skola i Essunga där de på några få år lyckats med att ändra resultaten från att ha varit sämst i Sverige till att i dag ligga bland de bästa i landet. Det gjorde man genom att politikerna ställde upp mål för vad de ville nå, och målet var självklart att alla eleverna skulle gå ut nian med godkända betyg. Sedan litade man på sin personal och lät dem organisera arbetet och jobba på. Hela tiden ställde nämnden och kommunstyrelsen kontrollfrågor som visade om de var på väg åt rätt håll.

En av de viktigaste sakerna de gjorde, vilket man i forskningen efteråt kommit fram till, var att inte längre tillåta att barn plockades ut ur klassrummet. I stället förstärkte man med personal i klassrummet så att det oftast var två lärare på plats samtidigt. Därmed inkluderade man alla barnen och fick mycket bättre resultat för alla barn. Mycket viktigt var också samarbetet med högskolan.

Visst går det att peka med hela handen och ändra ganska fort om man vill. Extra roligt för Nossebro är – det har bäring på det som jag frågade om när jag ställde min interpellation – att de ser att de goda resultaten följer med upp i åldrarna. Nu när den första ungdomskullen efter synvändan, som de kallat det, kommit i gymnasieåldern har de inte längre några avhopp från gymnasiet. Det ger ungdomarna mycket bättre möjligheter att klara sig när de sedan kommer ut på arbetsmarknaden.

Det skulle vara intressant att höra vad utbildningsministern tycker om den synvända som gjordes i Nossebro. Är det ett gott exempel för övriga Sverige? Är det sådant som på något vis skulle kunna premieras från statligt håll när sådana insatser görs för att öka likvärdigheten och bättra på resultaten?

Orsaken till att jag skrev interpellationen är oron för vad som ska hända. Vi kan inte hela tiden bara se på när resultaten blir sämre och sämre och fler och fler barn hamnar utanför. Skolan ska ju uppväga skillnader i elevernas förutsättningar så att de kan tillgodogöra sig utbildningen. Skolverkets lägesbedömning från maj i år visar att utvecklingen går åt rakt motsatt håll, vilket bekymrar.

Det blir allt större skillnader mellan skolorna och mellan eleverna, och föräldrarnas utbildningsbakgrund blir alltmer avgörande för hur det går för barnen i skolan, detta trots att skollagen har höga och tydliga mål. Skolsystemet kompenserar inte längre. Det oroar mig, och det borde oro utbildningsministern. Jag skulle därför vilja att utbildningsministern utvecklade sitt svar lite grann.

Anf. 3 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Det finns inget som oroar mig så mycket som de sjunkande resultaten i den svenska skolan. Det är därför det har genomförts fler reformer än någonsin under de år som jag varit utbildningsminister.

Vi får gå tillbaka till 1840-talets folkskolereform för att hitta motsvarande reformambitioner på skolområdet.

Bakgrunden till reformerna är precis de problem som Gunilla Svantorp tar upp, att resultaten har sjunkit. Nu säger Gunilla Svantorp att de sjunkit sedan 2006. Interpellanten har säkert särskilda skäl att peka ut 2006. Då kan jag berätta att de sjunkit oavbrutet sedan 90-talets början. De sjönk allra mest före 2006, men det lämnar vi därhän.

Resultaten har sjunkit i 20 år. Det är därför vi gör alla dessa stora reformer – ny skollag, ny lärarutbildning, nytt betygssystem, nya läroplaner, ny gymnasieskola, ny läroplan för förskolan, lärlingsutbildning, nationella prov i grundskolan upprepade gånger för att hålla koll på att eleverna utvecklas väl, reform om särskilt stöd, fler speciallärare och så vidare. Vi gör en lång rad reformer för att höja resultaten och stärka likvärdigheten.

Dessa reformer genomförs nu, precis som interpellanten sade. Första gången eleverna fick slutbetyg i årskurs 9 enligt det nya systemet var för ett par veckor sedan. Det är klart att det ännu inte har påverkat slutresultaten i svensk skola.

Man mäter slutresultat i skolan när eleverna går ut nian. Det är en registrering av resultaten. Det är så vi mäter gymnasiebehörighet; det var det Gunilla Svantorp gjorde. Om man nu reformerar hela den svenska grundskolan, som det tar nio år att gå igenom, tar det tid innan reformerna går att avläsa i form av ökad gymnasiebehörighet. Det tålmodet måste vi ha.

Samtidigt är min bedömning att de genomförda reformerna inte räcker. Det behövs ytterligare ett antal reformer. Vi behöver till exempel gå längre ned i åldrarna med betygen. Vi borde förstatliga skolan för ökad likvärdighet och lagstifta om en socioekonomisk resursfördelning. En lång rad reformer återstår alltså.

Gunilla Svantorp talar om Nossebro. Jag har också studerat det exemplet. Gunilla Svantorp talar om att vi borde ha respekt för lärarnas professionella frihet, för att i nästa andetag be mig peka med hela handen och säga att alla borde göra som Nossebro. Det är klart att det finns en rätt stor målkonflikt i detta. Att exakt identifiera när resultaten stiger eller sjunker och att exakt identifiera en viss orsak är med förlov sagt inte alltid enkelt. Det är ofta komplexa orsakssammanhang.

Om det vore så enkelt som att alla borde göra som Nossebro hade alla regeringar sagt det för länge sedan. Men så är det inte riktigt. Det vore dessutom verkligen att inskränka lärarens professionella frihet att gå in och styra exakt och rent av bestämma huruvida eleverna ska sitta inne i eller utanför klassrummet, som Gunilla Svantorp nämnde. Snacka om att detaljstyra pedagogiken! Det vill jag inte göra.

Finland har en helt annan modell för specialundervisning än Nossebro, och de är bäst i världen. Att det skulle vara så enkelt som att just Nossebros modell är vägen till frälsning för alla tror jag inte på. Det är mer komplext.

Vi har gjort omfattande reformer, men vi behöver göra mer. Det Gunilla Svantorp och hennes parti har gjort under de här sju åren är att rösta nej till i stort sett alla reformer. Med er vid makten hade vi suttit kvar i den politik som skapade problemen. Vi vidtar nu aktiva åtgärder för att komma ur problemen.

Anf. 4 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Jan Björklund förnekar sig inte. Jag kan inte minnas att vi socialdemokrater skulle ha röstat nej till hans reformer. Däremot finns det kanske andra partier som gjort det. Socialdemokraterna har inte gjort det. Vi har haft synpunkter på vissa delar av reformerna, men vi har inte röstat nej till alla reformer, som ministern står och säger.

Nossebro är ett exempel på att man genom att sätta upp tydliga politiska mål också har uppnått resultat. Man har inte varit inne och detaljstyrt. Om Jan Björklund hade läst den rapport som Högskolan i Borås skrivit efter detta nu avslutade projekt skulle han ha sett att det inte finns en enda politiker som har detaljstyrt någonting. I stället har man gett lärarna väldigt stor frihet. Man har satt upp ett mål: Hit ska ni nå, det här ska vi uppnå! Det är helt fel att säga att vi har detaljstyrt.

För barn som kommer från hem där föräldrarna bara har grundskoleutbildning är risken i dag nästan 50 procent att de inte når målen i grundskolan och inte kan göra något eget val till de nationella programmen. Då kan man inte säga att det måste få lov att ta tid och att det kommer att ta många år innan vi ser att reformerna gör någon skillnad, utan då måste man tala om att det inte är okej och att vi inte kan ha det så här. Rapport efter rapport visar att det är de barn som inte tar sig vidare till gymnasiet som sedan hamnar på socialkontorens försörjningslistor. Då kan man inte bara vara nöjd och säga: Nu har jag gjort det jag kan – nu får vi avvakta, se och vänta.

Det kan låta som en självklarhet att resurser ska fördelas efter behov, men så är det inte i dag. Därför har vi socialdemokrater flera år i rad i våra kommittémotioner föreslagit att resurser ska fördelas efter behov, inte i form av en rak skolpeng, och att det ska skrivas in i skollagen. Det är glädjande att nu läsa i svaret att man har tagit till sig våra synpunkter och att regelverket ses över. Dessutom hörde jag just – om jag inte hörde fel – ministern säga att det ska bli så som vi i flera år har föreslagit.

Väldigt mycket av ministrernas reformer handlar om mätning, och om man vill se negativt på det, om sortering av barn i sådana som fungerar bra och sådana som fungerar mindre bra. Det är det vi har varit kritiska mot. Ministern måste svara på hur skolpolitiken ska ändras, så att de som behöver allra mest stöd i skolan också ska få det för att kunna klara sin skolgång, skaffa sig en gedigen utbildning och sedan få ett jobb. Det är den allra viktigaste fråga vi har att diskutera här i dag, och då kan vi inte säga att vi måste vänta och att det måste få ta tid innan reformerna sätter sig. Under tiden hinner jättemånga ungdomar sluta skolan och gå ut i absolut ingenting.

Den rapport som jag hänvisar till gäller bara ett län, men det ser likadant ut i alla län. Jag är djupt bekymrad. Det tycker jag att utbildningsministern också borde vara, i stället för att säga att det tar tid och att man måste ha tålamod. Jag kan inte ha tålamod när jag ser att ungdomarna ramlar utanför systemet.

Vi har alltså sagt ja till de flesta reformer som har genomförts, men vi har haft synpunkter. Reformerna behöver vara betydligt mer genomarbetade innan de kommer hit till riksdagen än vad som varit fallet. År 2010 antog vi en ny skollag. Sedan dess har riksdagen ombetts att ändra på den tre eller fyra gånger – jag kommer inte riktigt ihåg. Det skapar inte heller

arbetsro i skolan. Man behöver arbeta och diskutera över blockgränserna, för det här är en så viktig fråga.

Anf. 5 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Socialdemokraterna föreslår ännu fler förändringar av skollagen. Det skulle bli ytterligare förändringar om era motioner bifölls. Och det behövs också ständigt ytterligare förändringar. Det är inte färdigreformert. Att vi hela tiden ändrar och gör nya reformer beror på att vi inte är nöjda, Gunilla Svantorp.

Samtidigt måste man ha respekt för att det tar tid innan reformerna ger effekt om man förändrar läroplan och lärarutbildning. Det finns inget sätt att ändra på detta faktum. Det gjordes reformer på 90-talet, först med Göran Persson som skolminister och sedan under borgerlig regering. Det tog årtionden innan de satte sig. Kommunaliseringens effekter ser vi först nu. De är katastrofala, Gunilla Svantorp. Vad drar ni för slutsatser av det? Det har blivit så olika mellan kommunerna. Är det bra?

Ni har röstat nej till betyg från årskurs 6, Gunilla Svantorp. Ni kommer inte ifrån att ni var emot det. Socialdemokraterna röstade nej till hela den nya skollagen. Det är sant. Med er vid rodret hade ingenting hänt. Gunilla Svantorp säger att hon är otålig. Men det finns inga egna förslag på vad som ska göras, och de reformer som nu är beslutade och som är de största på 150 år har ni röstat nej till.

Ni är just nu kritiska på fyra punkter. Det första är att det är för mycket reformer. Det andra är att det är för lite reformer. Det tredje är att det går för fort. Det fjärde är att det går för långsamt. Vad är ni egentligen kritiska till? Ni hojtar, viftar, ropar och kallar till möten. Men ni har inget eget alternativ. Framför allt är ni väldigt oeniga med de båda andra rödgröna partierna. Vänsterpartiet vill helt förbjuda betyg i skolan och avskaffa läxorna. Hur ser ert alternativ ut, mer än att ni är oroliga?

Jag är bekymrad över läget, men vi gör mängder av reformer för att räta upp det, och reformerna har ett mycket starkt stöd i forskning. De kommer att leda till att skolresultaten vänder. Jag skulle önska att de vände över en natt, men så är det inte. Det handlar om nio år i grundskolan och tre år i gymnasiet. Elever lär sig hela tiden. Summan av det man lär sig registreras i slutbetygen. De höjs inte över en natt för att vi beslutar om en ny läroplan. Det är en långsiktig process. Vi vill göra ännu mer reformer. Det enda ni gör är att gnälla och rösta nej.

Anf. 6 GUNILLA SVANTORP (S):

Fru talman! Det är väldigt spännande att höra på minister Björklund. De senaste gångerna vi har ändrat på någonting i reformer som Björklund beslutat om har det handlat om förslag på förbättringar som kommit från oss. Ministern ska inte komma och säga att vi inte har några förslag. Vi har jättemånga bra förslag, och ett efter ett tar Björklund själv in dem i sina reformer när han ändrar på dem.

Det som är märkligt när man debatterar med minister Björklund är att allt som är fel med skolan är Socialdemokraternas fel och att allt som är gott beror på Björklunds nya reformer, som så småningom, om vi har tålamod och tid, kommer att slå igenom och göra att det blir mycket bättre. Jag skulle önska att vi tog skolan lite mer på allvar, att vi bestämde oss för att detta är för viktigt för att göra partipolitik av.

Björklund hänvisar hela tiden till att den gamla skolan var så dålig. Jag har hört Björklund säga många gånger att han kommer från ett textil-arbetsrum, gick i skolan på den gamla tiden men ändå har tagit sig vidare. Vi är ungefär lika gamla, tror jag, och även jag kommer från ett arbetsrum och har tagit mig vidare i livet. Den gamla skolan kan alltså inte ha varit helt fel, med tanke på var vi har hamnat i dag.

Men den skolan finns inte kvar. I dag har vi en sorteringskola. Vi sorterar barn väldigt tidigt, och det är inte bra. I våra skolor tog vi oss vidare. Även om vi hade en tvåa tog vi oss vidare i livet. Det gör man inte i dag. I dag får man ett IG och får höra att man inte duger. Men i själva verket är det sorteringskolan som inte duger. Vi måste titta mer på vad vi ska göra för de barn som har svårigheter i stället för att sortera ut dem. Så kan vi bara inte göra.

Jag skulle vilja att du avslutar ditt inlägg med att säga någonting om den rapport som interpellationen handlade om. Vad ska vi göra för dem som ramlar ur skolan och som vi sedan ser inte tar sig vidare in i arbetslivet?

Anf. 7 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Där kom det på slutet. Det var betygen det var fel på. Det är betygssystemets och betygens fel. Sorteringskola var samma som att vi har betyg. Några blir underkända. Så är det med betyg. Det är innebörden i betyg. Eleverna får lite olika betyg beroende på vad de presterar. Det är innebörden i betyg.

När det kom till sist var det vad som var fel. Det är precis så det är. Ni vill gå tillbaka till en skola utan några kunskapskrav. Det är vad det handlar om. Vad bra att du sade det, Gunilla Svantorp.

Det är framför allt från gymnasieskolan som utslagningen sker när eleverna kommer upp i övre tonåren. Jag tror att kravet att alla ska tvingas bli högskolebehöriga har varit förödande. Jag har sagt det många gånger. Forskningsinstitutet IFAU säger att det är förödande.

En av de viktigaste orsakerna till att Sverige har en högre ungdomsarbetslöshet än andra länder är att vi ställer ett krav att alla ska bli universitetskompetenta i Sverige. Socialdemokraterna vill dessutom göra gymnasiet obligatoriskt. Det innebär att vi som enda land i världen skulle lagstifta om att tvinga alla att läsa in universitetskompetens.

Vad kommer detta förakt för yrkesarbetarutbildningar ifrån hos Socialdemokraterna? Det är ett parti som är uppbyggt som och kallar sig för arbetarparti, men ni verkar skämmas för yrkesutbildningar. Varför då?

Den stora utslagning som gör att övergången till arbetsmarknaden är besvärlig är att många ungdomar inte är så teoretiskt skolmotiverade längre i 16-, 17- och 18-årsåldern. Det finns ingen plats för dem i utbildningsväsendet. Vi har avskaffat yrkesinriktade utbildningar. Allt handlar om att man ska läsa teori och bli högskolebehörig.

Där ligger den stora feltanken. Det är där problemet finns. Det är bakgrunden. Det skriver inte LO i sin rapport. Bakgrunden till problemen är att Sverige har valt en helt unik modell.

Studera Österrike, Tyskland, Nederländerna och Danmark. De har lägre ungdomsarbetslöshet. De har lärlingsutbildningar och yrkesutbildningar. De kräver inte att alla ska bli akademiker.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **5 § Svar på interpellation 2012/13:466 om nedskärningarna på Högskolan Dalarna**

Anf. 8 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Carin Runeson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att förhindra att antalet studieplatser vid Högskolan Dalarna minskar.

Fru talman! Högskolan Dalarna har likt landet i övrigt haft fler högskoleplatser än någonsin under den pågående lågkonjunkturen, och antalet platser fortsätter ligga på historiskt höga nivåer. Mellan 2006 och 2012 ökade antalet helårsstudenter vid Högskolan Dalarna med drygt 1 200 från omkring 5 100 år 2006 till 6 400 år 2012.

Det bör ur ett regionalt arbetslöshetsperspektiv också framhållas att Högskolan Dalarnas studenter i dag är bland dem med minst regional anknytning av studenterna vid alla högskolor. Av studenterna som registrerades för första gången vid Högskolan Dalarna för höstterminen 2012 var bara 19 procent från Dalarnas län. Högskolan skulle alltså inom befintliga ramar kunna erbjuda mycket mer utbildning riktad mot regionala behov om man så önskade.

Vad som också kan ha stor påverkan på lärosätenas framtida utbildningsutbud är Universitetskanslersämbetets kvalitetsutvärderingar. Tyvärr har utvärderingen av Högskolan Dalarna visat på kvalitetsproblem med ett flertal utbildningar som fått betyget ”bristande kvalitet”. Hur Högskolan Dalarna hanterar kvalitetsarbetet är dock en fråga som i första hand måste hanteras av högskolan själv.

Regeringens bedömning är att Högskolan Dalarna av staten har givits väl avvägda ramar för sin verksamhet. Men varje universitet och högskola ansvarar för att utbildning och forskning bedrivs med hög kvalitet och att de tillgängliga resurserna används effektivt. Det är även respektive universitets och högskolas sak att avgöra vilka utbildningar som ska erbjudas för att möta studenternas efterfrågan och arbetsmarknadens behov.

Anf. 9 CARIN RUNESON (S):

Fru talman! Tack för svaret, utbildningsministern, trots att jag egentligen inte fick vare sig ett ja eller ett nej som svar på min fråga om ministern avser att vidta några åtgärder för att förhindra att antalet studieplatser minskar vid Högskolan Dalarna.

Däremot gavs det en korrekt information om att högskolan i vårt län precis som andra högskolor i landet haft fler platser än tidigare under den pågående lågkonjunkturen. Det är oerhört bra. Är det lågkonjunktur och brist på jobb är det ett ypperligt tillfälle att vidareutbilda människor.



Det är också korrekt att antalet helårsstudenter vid vår högskola ökade med drygt 1 200 från 2006 och några år framåt. Den analys som Universitetskanslersämbetet gjorde i våras visar att när regeringen i fjol drog ned på resurserna till våra högskolor minskade antalet anslagsfinansierade helårsstudenter i riket med 11 700, eller om man så vill med 4 procent, jämfört med året innan.

Antalsmässigt var minskningen allra störst vid Högskolan Dalarna där man, om uttrycket tillåts, tappade hela 930 helårsstudenter, eller totalt 13 procent av platserna. Om vi räknar in minskningen av platser som tyvärr förväntas i år handlar det om en minskning av platser 2011–2013 på nästan 15 procent eller i reda siffror 1 046 platser.

Denna utveckling är en tämligen rejäl kursändring inom politiken som absolut inte är bra. Det skulle inte ha varit bra i en rejäl högkonjunktur. Det är naturligtvis ännu mer oroande under en lågkonjunktur eller i en period med stor arbetslöshet.

Ser man till det faktum att Dalarna är ett industritunt län, och dessutom med en förhållandevis lågutbildad befolkning där alternativet till studier tyvärr ofta kan vara arbetslöshet, blir det inte bättre av att utbildningsmöjligheter försvinner. Det gäller inte bara högskolor. Det handlar också om annan typ av vuxenutbildning och gymnasieplatser.

Fru talman! Utbildningsministern har i sitt svar pekat på att vi inte har många studenter vid Högskolan Dalarna som har regional anknytning. Visst är det så att vi har många som inte är från länet eller bor i länet. Det är också positivt.

Det visar sig många gånger att många av dessa studenter oavsett om de läser på distans eller finns på Campus i Dalarna efter avslutade studier hittar jobb i vårt län, vilket förstås är välkommet.

Jag kommer än en gång till min fråga mer konkret. Kommer ministern att vidta några åtgärder, ekonomiska eller andra, så att inte antalet studieplatser minskar ytterligare vid Högskolan Dalarna? Ekonomiskt försvinner det 50, kanske uppemot 60, miljoner kronor. Det är en negativ utveckling som också gör det svårt att kunna planera på ett klokt och bra sätt för högskolan.

Anf. 10 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Fru talman! Jag har under denna vår haft möjlighet att lyssna till en lång rad debatter om högskolan där statsrådet har deltagit. I kritiken finns det två grunder.

Det har förekommit kritik mot högskolorna i Jönköping, Sandviken och Halmstad där många nämner resursbrist. Sedan finns det en annan socialdemokratisk linje, nämligen att det satsas för lite på de stora lärosätena. Till exempel var det nyligen uppe att resurserna till Uppsala urholkades.

Båda dessa saker går säkert bra att framföra regionalt. Men totalt sett är det enligt mitt sätt att se en helt omöjlig linje. De glömmer bort en sak som är väldigt viktig. Varför väljer elever med det fria högskoleval som vi har att i så väldigt hög grad söka till de stora lärosätena Stockholm, Göteborg, Lund, Malmö, Umeå och Luleå?

Det här med kvaliteten att göra, och de miljöer som finns.

Fru talman! För ett antal år sedan – jag tror att det var 2002 – deltog jag inför Almedalsveckan i en diskussion med ledningen för Gotlands

kommun eller Region Gotland. Jag hade en rekommendation, nämligen att Högskolan på Gotland skulle gå samman med ett annat stort lärosäte. Jag såg att kvaliteten i utbildningen var av sådan art att högskolan inte skulle kunna vara självständig i längden och attrahera tillräckligt många elever. Det möttes med regionalpolitiska argument och tummen ned.

Jag är glad för att Högskolan på Gotland i dag, tio år senare, för att säkra kvaliteten och säkra en liten högskolas fortsatta existens går samman med universitetet i Uppsala.

När jag var redaktör i Sundsvall – minsann, fru talman – var det fråga om huruvida Mitthögskolan skulle bli universitet eller inte. Den prövningsnämnd som prövade detta gjorde tummen ned. Det var inte populärt, kan jag säga, när jag i den tidning som jag då verkade i skrev att detta var ett klokt beslut eftersom kvalitetsfrågan är avgörande även i detta fall för att man i längden ska få tillräckliga kvaliteter i undervisningen och få elever att söka till lärosätet. Man vill inte råka ut för det som många tyvärr nu har råkat ut för, nämligen indragna examensrättigheter. Om det finns någonting som är allvarligt för en regional högskola så är det indragna examensrättigheter. Det är en signal till andra sökande som är allvarlig eftersom den innebär att högskolan inte har tillräckliga kvaliteter.

Min fråga till statsrådet är därför egentligen en annan: Hur klarar vi kvaliteten på lärarsidan till de mindre, regionala högskolorna för att vi ska få kvalificerade människor att söka till dem? Jag tror att det är själva nyckelfrågan. Antalet platser kan man alltid klara ut. Men hur får vi goda lärare till de platser som inte har den attraktivitet som av tradition tillkommer de riktigt stora lärosätena?

Anf. 11 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Jag börjar med interpellantens frågeställningar. Utgångspunkten för interpellationen är att arbetsmarknadsläget i Dalarna är kärvt. Det finns en industritradition i Dalarna som gör att utbildningsnivån historiskt har varit lägre än på andra håll i Sverige. Jag tycker att det är rimliga utgångspunkter för en sådan här diskussion: Hur kan vi gemensamt lyfta utbildningsnivån i Dalarna?

Däremot tycker jag inte att riksdagsledamöterna ska göra sig till fackliga företrädare för de anställda på lärosätena. Det är en annan diskussion. Det är klart att lärosäten går upp och ned, och plötsligt står någon inför en omstrukturering. Så kan det vara, och så är det i alla verksamheter. Som interpellanten pekar på kan det låta så här: Nu ska man omstrukturera, och det är jobbigt för personalen. Ja, det är möjligt att det är. Men det får personal i högskolan liksom i alla andra sektorer finna sig i – ibland sker det anpassningar.

Utbildningsnivån i Dalarna är däremot en relevant diskussion att föra. Jag delar den uppfattning som interpellanten har. Jag tycker att interpellanten ska ta med sig denna fråga till Högskolan Dalarna: Varför lägger man upp utbildningen på det sätt att de platser man har på Högskolan Dalarna till 81 procent går till studenter från andra delar av landet? Det beror på att man väljer att ha en hög andel distansutbildningar. Högskolan Dalarna är unik i detta sammanhang, möjligen ihop med något lärosäte till. Av våra nästan 40 lärosäten är det nästan ingen annan högskola som har så hög andel distansutbildningar.

Bakgrunden till detta är att man har ett svagt söktryck från Dalarna och sedan fyller ut det hela med distansutbildningar. Men om man valde att dra ned något på distansutbildningarna och öka campusstudierna skulle det finnas många fler platser för ungdomar i Dalarna. Så kan man göra om man vill, men detta är ett val man har gjort. Det går inte att säga: Nu ska vi bygga ut fler platser i Dalarna, för då kan fler i Dalarna studera. Så blir det inte, utan det blir fler distansstudenter från andra håll i landet.

Ärligt talat: Utbildningen för dem som studerar på distans kan ligga var som helst. Den måste inte ligga i Falun. Den kan ligga i Stockholm eller i Falun eller i Luleå; det finns inget behov av en regional högskola som i så hög grad fokuserar på distansutbildning. Vitsen med distansutbildning är att studenten kan studera hemifrån. Det är inte avgörande var den mottagande datorn finns. Den kan stå var som helst. Ett regionalt lärosäte kan i längden inte motiveras av att det har en hög andel distansstudenter. Idén med regionala lärosäten är precis den som interpellanten tar upp, nämligen att medverka till att lyfta utbildningsnivån i den egna regionen. Det är därför vi har regionala lärosäten.

Detta gör att det finns en diskussion som bör föras om Högskolan Dalarna: Kan man öka andelen campusstudenter inom ramen för de platser man har? Det är ju det som skulle öka möjligheterna för ungdomar i Dalarna att studera. Utan att omedelbart veta tror jag att det är så att Högskolan Dalarna i första hand tar in alla som söker och som är behöriga från Dalarna. Det är för få sökande, och det är därför man fyller på med distansstudenter. Det är bakgrunden till balansgången.

Högskolan Dalarna har också haft en mycket stor andel så kallade inaktiva studenter. Därför har vi sagt att vi drar in det här. Inaktiva studenter är ett begrepp som betyder att någon – en 20-åring eller 30-åring – anmäler sig till studier men sedan inte studerar. Man struntar i ett komma dit, och man pluggar inte. Man är anmäld, och lärosätet har hittills fått betalt för detta. Lärosätet har fått betalt för att en person är inskriven som inte pluggar. Det är inte ett rimligt användande av samhällets resurser. Det ska vara aktiva studenter som studerar som man får betalt för som lärosäte. Detta är synpunkter som i synnerhet har gällt Högskolan Dalarna när det gäller den ekonomiska resurstilldelningen.

Anf. 12 CARIN RUNESON (S):

Fru talman! Jag tror att oavsett var man finns någonstans i landet tycker man att lärosäten, i det här fallet högskolor, är viktiga i samhällsbilden. Så tycker vi förstås också i Dalarna. Högskolan Dalarna är en drivmotor för utveckling och tillväxt. Så är det förstås också på andra platser.

Det är viktigt med samverkan mellan regional högskola, industri och servicenäringar. Jag tror att man utvecklar detta ännu bättre om man inte tappar ekonomiska resurser. Mycket av den utbildning och olika program som tas fram vid Högskolan Dalarna tas fram i samverkan med näringslivet och andra aktörer i regionen. Resultatet av denna samverkan är att studenter från Högskolan Dalarna i större utsträckning har fått arbete än studenter vid de flesta andra högskolor och universitet. Det tycker jag är oerhört positivt.

När det gäller de effekter som blir av nedskärningarna i Dalarna har man vid Högskolan Dalarna ändå kunnat skona de stora yrkesutbildningarna. Jag tänker på sjuksköterskeutbildningen och utbildningen till socioekonom, ekonom, ingenjör och så vidare. Detta har man gjort genom att flytta över pengar från fristående kurser av kompetensutvecklingstyp.

Men det finns också andra behov i Dalarna. Bland annat vet vi att det kommer att saknas ca 1 000 chefer på mellannivå inom landsting och kommuner inom de närmaste tre åren. Det ser ut som om man måste lägga de planer som man har haft och fortfarande kanske har på att vidareutbilda personal i ledarskap på hyllan. Samma sak gäller utbildningsinsatser för personliga assistenter. Detta gäller alltså ett av samhällets mest utsatta och krävande jobb, så det är inte bra.

När det gäller de lokala högskolorna finns det en möjlighet för människor att dels utbilda sig från början, så att säga, dels vidareutbilda sig. De kan då bo kvar på sin hemort och ändå studera och kompetensutvecklas. Detta är oerhört positivt. Vid sidan av att vi har en ganska hög arbetslöshet kan det i många sammanhang vara svårt att rekrytera behörig personal. Det är många olika faktorer som avgör var man väljer att bo någonstans. Det handlar också väldigt ofta om jobb till medföljande.

Det är oerhört positivt för den fortsatta utvecklingen i länet om man kan ha en hög utbildningsnivå som gör att människor har möjlighet att bo kvar hemma, om jag uttrycker mig så, och studera.

Det finns en fundering som man kan ha när det gäller de traditionella kunskapsätena som har funnits länge. Ibland känns det lite grann som om man medvetet styr resurserna till storstäderna och de traditionella lärosätena. En gång i tiden fanns det ett visst motstånd mot att det skulle tillskapas lokala högskolor. Jag hoppas att det inte är sådana tankar som gör sig gällande i regeringen i dag.

Anf. 13 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! Både Gunnar Andrén och interpellanten ställer frågor av mer principiell karaktär som berör förhållandet mellan mindre och större lärosäten. Jag tror att vi ska inse att de regionala högskolorna och de nationella universiteten har olika uppgifter och är av olika karaktär.

De stora nationella forskningsuniversiteten utmärks av att de har mycket forskning. De utmärks av att de är framstående i internationell forskning. Oftast har de mycket högre studentantal. De största universiteten har tio gånger så många studenter som till exempel Högskolan Dalarna, och då talar jag huvudsakligen om campusstudenter som finns på plats och inte om dem som finns på nätet. De stora universiteten bär upp hela den svenska akademiska världen.

De regionala högskolorna har ett annat uppdrag. Jag tycker att deras uppdrag i huvudsak skulle kunna formuleras som det som är utgångspunkten i interpellationen, nämligen att de ska hjälpa till att höja utbildningsnivån i en viss region. Och då har de naturligtvis en viktig roll i att försörja den regionen med yrkeskategorier som behövs, till exempel lärare, sjuksköterskor, högskoleingenjörer, socionomer och ekonomer. Det är väl de stora yrkesutbildningarna som jag räknade upp nu. I princip finns dessa på alla regionala högskolor i större eller mindre omfattning.

Man ska ha klart för sig att de mindre högskolorna har stora utmaningar framför sig. Gunnar Andrén pekade på lärarförsörjningen. Det är

en del. Jag skulle vilja peka på studentvolymerna framöver. Ungdomskullarna sjunker drastiskt i storlek under kommande år.

Den som följer medierapporteringen om skolväsendet har noterat att ett antal gymnasieskolor läggs ned nu. Det blir ett väldigt liv när det gäller fristående skolor men inte så mycket när det gäller kommunala skolor. Rätt många gymnasieskolor i Sverige är på väg att avvecklas just nu. Det beror på att ungdomskullarnas storlek sjunker kraftigt. Inom några få år kommer detta också att drabba högskolan.

Ungdomskullarnas storlek sjunker mycket kraftigt, och då kan ett antal regionala lärosäten med ganska svagt söktryck få det rätt jobbigt. Dit hör Högskolan Dalarna, och huruvida man får det jobbigt eller inte avgörs mycket av hur högskolan själv agerar. Eftersom man ligger lågt när det gäller antalet förstahandssökande i dag och fyller på med andrahandssökande och väldigt många distansstudenter från resten av landet kan man få det besvärligt under kommande år.

Jag tror att ledningen för Högskolan Dalarna är mycket medveten om detta. Man jobbar mycket strategiskt och funderar över vad man ska prioritera och säkra. Man ska satsa och utveckla där man har hög kvalitet. Jag har stor respekt för ledningen för Högskolan Dalarna. Utmaningen kommer att vara mycket svår under kommande år, men det kommer inte att handla om att det behövs mer resurser. Det kommer att handla om att fylla de platser man har eftersom studentvolymerna kommer att gå ned mycket kraftigt inom några få år. Det är en utmaning.

Den andra utmaningen man har är att man har fått underkänt i så många kvalitetsutvärderingar. Det betyder att studenter kommer att tveka att söka till utbildningar som har fått låga betyg i kvalitetsutvärderingarna. Precis som Gunnar Andrén sade söker ungdomar dit där kvaliteten är hög. Detta är en utmaning som man måste jobba med.

Jag tror inte att den diskussion som finns i interpellationen om mer resurser kommer att vara så relevant. Redan inom ett par år kommer man att fundera på hur man ska möta detta att man har många tomma platser på högskolan. Hur ska man göra sig attraktiv och höja kvaliteten?

Anf. 14 CARIN RUNESON (S):

Fru talman! Jag håller med utbildningsministern om att det kan vara problem med kvaliteten på de mindre högskolorna. Men den förbättras ju inte genom att man drar ned på resurserna och minskar statsbidragen. Om man ska kunna ha en hög kvalitet måste man också kunna ha en stabil planering inte bara i ett kort perspektiv utan också på längre sikt.

Det blir lite grann av en negativ spiral. Om man inte kan leva upp till de kvalitetskrav som finns blir det också med all sannolikhet ett lägre söktryck. Det blir lite av ett moment 22. Det är viktigt att man höjer kvaliteten på utbildningen för att kunna få fler intresserade som söker och vill utbilda sig.

För Dalarnas del är det mycket viktigt att vi kan fortsätta att ha en god utbildning på högskolan. Precis som ministern säger är det viktigt för hela Sverige, för oss i Dalarna och för andra regioner att vi fortsättningsvis kan försörja arbetsmarknaden med välutbildad personal.

Något som vi inte vill se är en medveten förskjutning av resurstilldelningen till storstadsområdena. Det finns så mycket som kan utvecklas ute i regionerna i landet. Det finns många exportnäringar och andra, till ex-

empel kommuner och landsting, som behöver personal för att vi ska kunna ha en god verksamhet och för att människor ska kunna leva, bo och trivas ute i de olika regionerna.

Anf. 15 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Fru talman! De regionala högskolorna har en viktig roll i de avseenden jag nämnde, nämligen att förse regionen med kompetent arbetskraft och ge människor möjlighet att bo kvar i sin region även när de ska utbildas vidare.

En fråga som jag tycker måste ställas är: Är en regional högskola som ägnar 81 procent av sina platser till studenter från andra delar av landet verkligen en regional högskola, eller är det någonting annat?

Jag tror att Högskolan Dalarna behöver fundera på sitt regionala uppdrag. Tar man uppdraget att hjälpa Dalarna på allvar när bara 19 procent av platserna går till personer som bor i Dalarna? Eller ska man höja den andelen? Jag tror att den diskussionen är viktig att föra utifrån den diskussion som interpellanten för.

Regionala högskolor behövs just av de här skälen. Men flera, inte alla, av de regionala högskolorna som har svagt söktryck och många anmärkningar om underkännanden från Universitetskanslersämbetet kommer att ha ett rätt tufft jobb framför sig, och dit hör nog Högskolan Dalarna. Man har många underkända resultat i utvärderingarna. I huvuddelen av de kvalitetsgranskningar som har gjorts av Högskolan Dalarna har man fått underkänt. Det är en allvarlig utmaning.

En annan allvarlig utmaning är att eftersom ungdomskullarna blir mindre kommer studentantalet att sjunka de kommande åren. De högskolor som då har svagt söktryck kommer att få bekymmer.

Jag tycker att man tar i detta på Högskolan Dalarna med stort allvar, med stor medvetenhet och hög professionalitet. Ledningen gör det, men det är en stor utmaning man står inför.

Exakta resursfrågor avgörs i budgeten varje år. Vi får väl återkomma till dem i höst. Men oron för framtiden handlar nog snarare om att man får för få sökande än om att det fattas platser. Man kommer att ha tomma platser om några år. Det tror jag att både interpellanten och andra som månar om denna högskola bör ha med sig när man går in i diskussioner om framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **6 § Svar på interpellation 2012/13:455 om gemensam järnvägsplanering inför Fehmarn Bält-förbindelsen**

Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Leif Jakobsson har frågat mig om jag gjort det ställningstagandet att det är dags att uppdatera den gemensamma järnvägsplaneringen med Tyskland och Danmark och vilka initiativ som jag tänker ta för att snabbt få in Sverige och svenska intressen i planeringen för Fehmarnförbindelsen.

Väl fungerande infrastruktur skapar förutsättningar för jobb och tillväxt i hela Sverige. Särskilt viktigt för näringslivet är funktionella stråk och noder för godstrafiken. Sveriges stora export ställer särskilda krav på goda transportförbindelser med utlandet. Regeringens ambition är att skapa effektiva lösningar för sådana gränsöverskridande godstransporter. Fehmarn Bält-förbindelsen kommer med största säkerhet att bli en del av den godskorridor på järnväg som 2015 ska inrättas mellan Stockholm och Palermo och som är av stor betydelse för att få till stånd bättre godstransporter med tåg mellan Sverige och länder söder om Norden.

Regeringen följer utvecklingen kring denna viktiga förbindelse noggrant. Hur förbindelsen mellan Rödbby och Puttgarden ska genomföras styrs genom avtal mellan Danmark och Tyskland. Till detta avtal finns också en överenskommelse om att sträckan Puttgarden-Lübeck ska byggas om till en modern standard, vilket ska vara klart senast fem år efter öppnandet av Fehmarnförbindelsen. Danmark har ansvaret för den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält och har även regelbundna avstämningar med sina tyska partner, såväl med ledningen för Schleswig-Holstein som med den tyska förbundsministern.

Vid ett möte den 27 maj i år med mina danska och norska ministerkollegor här i Stockholm diskuterades behovet av effektiva gods- och passagerarflöden mellan våra länder. Givetvis lyftes då denna viktiga fråga upp. Henrik Dam Kristensen, min danske kollega, kunde då meddela att med Tyskland var man överens om vilken järnvägsinfrastruktur som krävdes i anslutning till Fehmarnförbindelsen och att man skulle se till att denna fanns på plats enligt överenskommelsen.

Denna nya förbindelse är särskilt viktig för vårt svenska näringsliv och dess behov av effektiva godstransporter. I och med att Fehmarnförbindelsen öppnas minskas såväl sårbarheten som transportlängderna till kontinenten.

Vi är mycket angelägna om att godstågslängder, tågvikter och lastprofiler stämmer överens länderna emellan. Detta har resulterat i en överenskommelse om att vi tillsammans med Danmark och Norge ska verka för en smidig och effektiv godstrafik på järnväg och låta våra expertmyndigheter titta på vad som eventuellt behöver göras ytterligare inom detta område.

Anf. 17 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret! Vi har diskuterat det här tidigare, jag tror att det var för ungefär ett år sedan. Då hävdade jag väldigt tydligt att Sverige måste ha en mer aktiv roll än att bara följa utvecklingen och följa vad Danmark och Tyskland gör i det här.

Jag tror att jag vid det tillfället även påminde om den första stora konferens för alla som berörs av Fehmarnprojektet som var i september i Hamburg och Lübeck. Där var Sverige det enda land som inte fanns med på ministernivå.

Det är egentligen det jag är ute efter. Fehmarn är en livlina till kontinenten för både gods- och persontrafik. Den har en regional betydelse i den bemärkelsen att den knyter ihop södra Sverige, Danmark, Schleswig-Holstein och Hamburg till en tvåkärnig nordisk region som har enorma framtidsutsikter. Det är också en transportkorridor framför allt för gods men även för personer genom Europa. Det är en del av den europeiska

planeringen, och jag vill minnas att det egentligen är mellan Helsingfors och Valletta som den går. Den stannar inte i Stockholm, men det där får väl ministern titta på.

Den har också en enorm betydelse för södra Sveriges flygtrafik, eftersom det handlar väldigt mycket om Kastrups flygplats. Kastrup är den internationella hubb som är lättast att nå för väldigt många svenskar, och den flygplatsen betyder jättemycket. Här kommer det att vara en kamp mellan Berlin och Kastrup i flygsammanhang.

Grundproblemet med planeringen har varit att den tågstandard man har planerat för har på både den danska och den tyska sidan varit alldeles för dålig och alldeles för långsam, snarast att jämföra med gamla mjölk-tåg. När man bygger ska man självklart bygga för framtiden. Man ska bygga för det som vi vet kommer att komma: ett kontinentalt höghastighetståg. Det byggs redan. Vi måste kunna ansluta till det på ett snabbt och rimligt sätt om vi ska kunna dra nytta av den här livlinan till kontinenten.

Visst har planeringen lidit av att man från både Danmarks och Tysklands sida har gått med bakkdelen före. Men nu finns ju intresset, och nu börjar man vakna upp. Nu börjar man förstå att det måste till mer. Stringprojektet, ett samarbete mellan tyska, danska och skånska intressen, jobbar för en grön korridor som skulle kunna ha betydligt bättre transportmöjligheter och betydligt bättre hastigheter. Det går framåt. String har enats om att kräva en bättre standard.

I det här samarbetet finns dock egentligen inte Sverige med utan bara Skåne som region. Det är det jag tycker är så synd. När jag diskuterar med tyskar och danskar, transportpolitiker och andra politiker, undrar alla var Sverige är. Varför är inte Sverige med i debatten, och varför är vi inte med och påverkar? Det är ju ändå så att även om Danmark finansierar förbindelsen så är det framför allt tyska och svenska kunder som ska betala avgifterna. Därför har vi i allra högsta grad ett legitimt intresse av att vara med.

Jag ställde även frågan om när det är dags att uppdatera Sveriges, Danmarks och Tysklands gemensamma järnvägsplanering. Det fick jag inget svar på av infrastrukturministern. Jag har hittat den gamla. Det är bara det att de parter som står bakom den är bland annat Reichsbahn. Den är alltså gjord före murens fall, och jag tycker faktiskt att det kunde vara läge att uppdatera den. När blir det?

Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Här i Sverige känner vi igen lite grann av historien och traditionen att nästan varje kommun själv gärna ser till sina egna förutsättningar. Vi har dock kommit en bra bit på väg. Inom Sverige kan vi inte längre se innanför en kommungräns. Vi måste se över en kommungräns, över en läns- eller regiongräns men också över en landsgräns.

Detta är också någonting som EU i den gemensamma inre marknaden har sett som en enorm styrka: Hur kan vi få ett EU-mervärde utifrån konkurrenskraft och tillväxtpöjligheter jämfört med övriga världen, eftersom vi lever i en global verksamhet som påverkar oss även lokalt?

Utifrån det perspektivet sitter jag med den svenska regeringen och fattar beslut tillsammans med den svenska riksdagen. På samma sätt gör man naturligtvis i Norge, Finland och Danmark och även i alla andra län-



der i Europa. Här gäller det att se hur vi kan jacka i varandra. Med tanke på att det finns så många önskemål i varje enskilt land har jag egentligen lite svårt att se att vi ska börja göra gemensamma järnvägsplaner.

Däremot behöver vi se över landsgränserna. Det var bland annat ett av syftena med mötet som jag hade med mina ministerkolleger. Det var också tänkt att den finska kollegan skulle ha varit med. Mycket av personresandet men framför allt godstransporterna berörs såväl om man kommer norrifrån in via Narvik på den norska sidan, vidare till Stockholm och via Skåne ut i övriga Europa som om man kommer från den finska sidan. Det är alldeles riktigt som Leif Jakobsson säger.

Då kommer frågan: Vad är det som planeras i samband med Fehmarn Bält, och på vilket sätt kan vi, enligt Leif Jakobsson, från svensk sida vara mer aktiva än att bara följa frågan? Det är frågan om vad man lägger in i begreppet ”följa”. Jag som statsråd har knappast förutsättningar att vara med och fatta beslut i den danska regeringen eller i det danska parlamentet, utan det förs gemensamma diskussioner och som jag också sade i mitt svar som lästes upp: Vi har gemensamt kommit överens om att vi ska ha samarbete mellan våra expertmyndigheter. Sverige är till exempel ledande och har ordförandeskapet i den här godskorridoren som jag nämnde. Den går inte bara från Stockholm, den kommer naturligtvis någonstans ifrån och ska gå via Danmark ned mot Palermo. Den ska vara färdig 2015, och vi har redan påbörjat den utifrån det administrativa perspektivet.

Leif Jakobsson talar om den hastighet som ska vara den framtida, moderna höghastigheten. Vet Leif Jakobsson vilken hastighet som man planerar för på järnvägen genom Danmark? Jag vet det. Den är inte tänkt att vara för höghastighetståg utifrån ett danskt perspektiv. Man räknar med ungefär 200 kilometer i timmen.

I det läget tycker jag att det är enormt viktigt, inte minst utifrån att det mesta av godset som går genom Danmark och ska vidare är till nytta för vårt svenska näringsliv, att hela vår industri- och basnäring, som vi är enormt beroende av, påverkar så att vi får en standard på järnvägen som fungerar med lastprofilerna så att hela resan för godset blir så bra som möjligt, att vi inte tappar kapacitet och att vi inte får mer av sårbarhet. Det är till och med så att vi innan det här är färdigt gemensamt har en handlingsplan för när störningar uppstår, till exempel urspårningar, för att vi behöver jobba mer tillsammans. Det gör vi också.

Anf. 19 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Vi har många fördelar här uppe i Norden, inte minst i Sverige, men en av nackdelarna är att vi är väldigt långt ifrån befolkningscentrum och stora marknader, Stockholm mycket mer än Malmö för den delen. Därför är det väsentligt att tänka inte bara för den kommande planperioden utan betydligt längre. Hur ska vi på ett miljövänligt och snabbt sätt kunna vidga arbetsmarknadsregioner? Hur ska vi komma till de stora marknaderna även fysiskt, som personer?

Det är väl alldeles uppenbart att det som sker på kontinenten när det gäller höghastighetståg är en utmaning och naturligtvis en möjlighet för oss att koppla på. Men då måste den här sträckningen bli så bra som möjligt.

Det är symptomatiskt att ministern talar om det danska beslutet. Jag menar nog att det ändå är en gemensam angelägenhet. Vi kommer att betala en stor del av avgiften. Vi kommer att betala en hel del av den här förbindelsen. Det är klart att vi har ett intresse. Jag menar inte att Sverige kan intervensera och säga att så ska det vara, men man kan faktiskt försöka att vara med på ett betydligt mer aktivt sätt.

En järnvägsplanering fanns i alla fall innan muren föll. Den heter Bahnverkehr Skandinavien-Kontinent. Där finns SJ, DSB, Deutsche Reichsbahn och Bundesbahn med. Det kunde man göra tidigare, varför skulle man inte kunna göra det i dag? Varför skulle man inte kunna tänka så långt som till hur man kopplar ihop spåren?

Jag vet att den här diskussionen är lika livaktig på västkusten. Mellan Göteborg och Oslo är irritationen väldigt stor över att en gemensam planering inte fungerar. Jag ska inte ge mig in i de detaljerna, för dem behåller jag inte, men naturligtvis är tanken att vi borde kunna planera stråken Oslo–Hamburg och Stockholm–Hamburg på ett gemensamt sätt och redan nu tänka i banorna: Hur åker man? Hur betalar man biljetter? Ska man behöva köpa en väldig massa olika biljetter för att kunna ta sig igenom? Det finns massor av sådana här saker, men framför allt hastigheten.

Jag kan berätta en glädjande nyhet. Deutsche Bahns vd och ministerpresidenten i Schleswig-Holstein, Torsten Albrecht, gick i förra veckan ut med ett förslag som skulle kunna lösa problemen med Fehmarnförbindelsen genom att man behåller den nuvarande järnvägen som en regional järnväg och som en turistjärnväg och bygger två nya spår för riktigt ordentlig hastighet. Det är ett genombrott på den tyska sidan. Det kommer att kosta några miljarder till, men det skulle innebära att den här förbindelsen skulle kunna få en betydligt högre hastighet genom Tyskland och ned till Hamburg än som har varit planerat och som Tyskland hittills har förbundit sig att göra i de avtal som det handlar om.

Återigen vill jag säga att min kritik riktar sig mot bristen på gemensam planering. Studera gärna Malmö–Köpenhamn! Vi har en gemensam översiktsplan. Vi integrerar våra kollektivtrafiksystem. Vi jobbar så att de två städerna gemensamt kan planera på flera decenniers sikt för att det ska fungera för befolkningen när det gäller arbetsmarknad, boende, kollektivtrafik och allt annat. Det skulle väl vara konstigt om vi inte från Oslo till Hamburg, från Stockholm till Hamburg faktiskt kunde sätta oss ned och uppdatera det här dokumentet som är från tiden innan muren föll.

Anf. 20 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag har lite svårt att förstå varför ministern slår igen dörren för en gemensam järnvägsplanering. Om vi inte gör det, hur ska det då gå till? Vi ser i dag bristerna. Mellan Oslo och Göteborg går det betydligt snabbare att åka bil än att åka tåg. Mellan Oslo och Stockholm hade vi en någorlunda hög hastighet på tåg. Där blev vi tvungna att slå igen. På den norska sidan har man en plan, och på den svenska sidan har man en annan plan. Samma sak gäller i Danmark och i Tyskland.

Hur ska vi kunna få folk att välja tåget om vi inte kan samplanera vår järnväg mellan länderna? Om ministern nu väljer att slå igen den dörren, vilket redskap anvisar ministern för att få fram gemensam järnvägstrafik

mellan Stockholm, Malmö, Köpenhamn och Hamburg, mellan Stockholm och Oslo och mellan Oslo, Göteborg och Köpenhamn? I vår nordeuropeiska region behöver vi komma samman. Vi behöver gemensam tågtrafik.

Sedan blir jag lite full i skratt när ministern mästrar Leif Jakobsson och säger: Vet Leif Jakobsson hur fort tågen i Danmark är tänkta att gå, konstpaus, 200 kilometer i timmen. Det är ju bra att ministern vet hur snabbt tågen i Danmark ska gå. Det hade varit ännu bättre om ministern visste hur snabbt tågen i Sverige ska gå. Den interpellationsdebatten kommer om några minuter. Då säger ministern: Det där vet jag inte. Det har jag ingen uppfattning om. Det där får du ta med Trafikverket.

I Sverige i dag är den maximala hastigheten som vi trafikerar i 180 kilometer i timmen. Du menar att Danmark ska bygga för 20 kilometer snabbare. Poängen här, och det är den viktiga poängen, är: Hur snabbt vill vi att tågen ska gå i Sverige? Hur snabbt vill vi att tågen ska gå i Danmark? Hur snabbt vill vi att tågen ska gå i Tyskland? Tror vi att det är möjligt att få fram en fungerande tågtrafik mellan Sverige, Danmark och Tyskland? Vet inte vi hur snabbt vi vill att tågen ska gå och vilken standard de ska ha, vågar vi inte ens planera gemensamt mellan länderna kan vi vara säkra på en sak; det blir ingen tågtrafik. Då väljer folk bilen och flyget i stället.

Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Med tanke på tiden och att vi har ganska många interpellationer tar jag en del av svaren till Anders Ygeman i den interpellationsdebatt som vi kommer att ha efter denna när det gäller höghastighetstågen.

På Leif Jakobssons fråga om att tiden är viktig kan jag svara att tiden har kommit att bli alltmer viktig, både när det gäller våra godstransporter och när det handlar om tillgänglighet för personer. Jag tycker att det arbete som har gjorts och som fortfarande pågår i Öresundsregionen är väldigt bra. Det är inte viktigt bara för Skåne. Det är viktigt för hela Sverige.

Naturligtvis har man mycket gemensamt när man är så nära. Det var också en av anledningarna till att Öresundsförbindelsen en gång i tiden byggdes, att knyta ihop och använda varandras möjligheter och potential för just tillväxt. Där har ni ju lyckats.

Det är enkelt att stå här och vifta med en järnvägsplan som gällde innan muren föll. Låt oss lyfta in ett annat perspektiv! Nu har vi EU:s gemensamma arbete med den fria rörligheten, med möjlighet till resor och transporter, inte minst för godset, för att just stärka konkurrenskraften. Där ska TEN-T, Trans-European Networks, spela en viktig roll. Där kan jag väl tycka, om man tittar tillbaka lite historiskt, att dessa stora projekt verkligen inte alltid har varit gränsöverskridande. Men det sätts mycket större fokus på det nu. Där pekas bland annat godskorridorer ut, men också hur människor kan resa, kanske på ett liknande sätt som den tidigare järnvägsplaneringen.

Fru talman! Om Anders Ygeman hade lyssnat från början hade han hört att det inte handlar om att slå in öppna dörrar, eller snarare stänga öppna dörrar, för att kunna arbeta gemensamt. Jag upprepar att vi har kommit överens med Norge och Danmark om, och skulle även ha gjort det med Finland om de hade varit på plats vid mötet den 27 maj, att våra

expertmyndigheter ska jobba tillsammans. När man jobbar tillsammans på den nivån sker det utifrån att jämka ihop hur vår planering ser ut och hur motsvarande planering ser ut i andra länder.

Jag har tydligt sagt till kammaren – och riksdagen fattade beslut i december förra året – att det finns tre viktiga principer för infrastruktur. En är att infrastrukturen ska vara gränsöverskridande eftersom alla transportslagen används mer och mer ihop för hela resan. En annan handlar om att vi ska se vidare över kommungräns, länsgräns och landgräns. Det är vad som behövs för att vi ska bygga ett bra samhälle där bostäder, infrastruktur och kollektivtrafik hänger ihop.

Anf. 22 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Det är väl alldeles riktigt att det sker ett gemensamt skissande på EU-nivå. Men om man nöjer sig med det blir det inte mycket järnväg. Det måste naturligtvis till ett arbete framför allt med viktiga knutpunkter och korridorer. Nu pratar vi om Fehmarnförbindelsen. Det är framför allt fråga om tre länder – egentligen fyra. Även Norge borde ha ett stort inflytande och vara engagerat i utformningen.

Precis som Anders Ygeman säger måste vi ha visioner om vad vi vill. Vill vi ha snabba järnvägsförbindelser till kontinenten och Hamburg? Ministern säger att hon har frågat den danska ministern vilken hastighet det ska vara fråga om. Men då blir det ingen påverkan, och då finns inte många möjligheter att göra något.

Det är klart att den danska debatten hade mått bra av svenska och norska inspel som handlar om att lyfta oss lite mer. I den danska kontexten är höghastighetståg internt ingen stor fråga med tanke på att Danmark inte är världens största land. Men i fråga om att se vad helheten betyder för oss hade det varit bra om ministern och regeringen hade varit mer intresserade.

Det är symtomatiskt att när ministern hänvisar till det nordiska mötet i frågan om att expertmyndigheterna ska jobba tillsammans handlar det inte om att samordna planeringen av spårdragningar och utbyggnader utan det handlar om planering av tåglängder och tågvikter. Vi måste faktiskt se till att spåren går ihop, inte bara rent fysiskt utan också att de byggs ungefär samtidigt och med en vision om höghastighetståg i den skandinaviska triangeln.

Anf. 23 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag får väl läsa protokollet, men jag vill nog säga att jag hörde noga på vad ministern sade, nämligen att hon inte ville ha en gemensam järnvägsplanering. Om jag hörde fel eller om ministern ändrade sig snabbt må vara osagt, men om hon vill ha en gemensam järnvägsplanering ser jag fram emot att få ta del av den.

En planering behövs. Det finns legitima nationsöverskridande intressen. Sverige har ett intresse av att påverka hur järnvägen ser ut från Oslo till svenska gränsen. Norrmännen har ett legitimt intresse av att påverka hur järnvägen ser ut från den norska gränsen mot Stockholm och ned mot europeiska kontinenten. Sverige har ett legitimt intresse av att påverka hur järnvägsplaneringen ser ut i Danmark. Det kommer förhoppningsvis att vara fler svenska tåg som går på den järnvägen än danska tåg. Sverige

och Danmark har legitima intressen av att påverka hur järnvägen ser ut i Tyskland så att våra tåg kan köra där.

Därför krävs en gemensam järnvägsplanering, och därför krävs att ministern har ett lite större intresse för frågorna som går utanför den egna nationsgränsen och den egna staden. Om vi inte driver på legitima svenska intressen kommer vi inte att få ta del av legitima danska, norska och tyska intressen. Slutsatsen blir att det blir precis som i dag, nämligen ingen fungerande järnvägstrafik i den nordeuropeiska regionen. Folk väljer i stället bil, tåg och flyg. Det är en utveckling vi måste hindra.

Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det sista Anders Ygeman sade instämmer jag i, nämligen att människor i framtiden kommer att använda bil, tåg och flyg. Vi ska inte glömma sjöfarten. Nu tror jag inte att det var riktigt vad Anders Ygeman menade. Men det är en viktig poäng – alla trafikslagen ska användas.

Fru talman! Låt oss titta på de nordiska länderna – nu har vi pratat mest om Norge, Sverige och Danmark. Vi kan konstatera att det är helt uppenbart att varje land har helt egna utmaningar att ta hand om som är oerhört interna. För Norge är det hela trafik- och tågutbyggnaden i och kring storstadsregionen Oslo. Danmark har stora projekt på gång för att knyta ihop alla sina öar med ny järnväg. Vi här i Sverige har våra utmaningar.

Det finns också gemensamma utmaningar. Det är möjligt att jag lät lite raljant när jag svarade Leif Jakobsson, men för mig är det viktigt att även landsöverskridande transporter, oavsett om de är för människor eller för gods, fungerar så bra som möjligt. Just därför är det viktigt att det finns en personlig kontakt oss ansvariga statsråd emellan. Det har vi, och vi pratar verkligen om dessa frågor. Vi ger också uppdrag till våra myndigheter utifrån vilka korridorer som behövs och behovet av att flytta gods. Det är en ödesfråga, inte bara för Skåne-regionen, utan för hela landet, från norr och genom hela Sverige. Mycket gods ska vidare ut i Europa.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **7 § Svar på interpellation 2012/13:456 om kostnadsansvaret för förseningar i tågtrafiken**

Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Leif Jakobsson har frågat mig om jag har gjort det ställningstagandet att det är en rimlig ordning att fulla banavgifter ska erläggas när trafiken inte kan upprätthållas på grund av eftersatt underhåll samt vilka initiativ jag tänker ta för att kostnaderna för förseningarna i tågtrafiken ska bäras av den som har ansvaret.

För att uppnå ett effektivt transportsystem och värna skattebetalarnas pengar används den så kallade fyrstegsprincipen. Banavgifter är en komponent i fyrstegsprincipens första steg. De avgifter som Trafikverket hanterar, det vill säga banavgifterna, återinvesteras i systemet för att

underhålla och sköta infrastrukturen och bidrar till ett mer robust och tillförlitligt järnvägssystem. Samtidigt genomförs en historisk satsning på infrastrukturen om 522 miljarder kronor för perioden 2014–2025.

Med detta sagt vill jag förtydliga att järnvägslagens avgiftsbestämmelser grundar sig på EU-direktiv som fastslår att avgifterna ska fastställas av infrastrukturförvaltaren, det vill säga Trafikverket. Banavgifterna som ska tas ut enligt bestämmelserna ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon. Jag vill framhålla att högre avgifter är tillåtet endast om marknaden kan bära dem.

Banavgifterna inkluderar så kallade kvalitetsavgifter, vilka är nyligen införda i syfte att kostnaderna för förseningar ska bäras av dem som har ansvaret. Det innebär ett incitament för samtliga aktörer att minimera störningar i trafiken. Min tolkning av Leif Jakobssons fråga är att ärendet avser dessa kvalitetsavgifter där han anser att Trafikverket är ansvarigt för ökade kostnader för, i det här fallet, Skånetrafiken. Eftersom detta är en fråga mellan Trafikverket och Skånetrafiken är jag förhindrad att kommentera den.

Jag vill dock tillägga att regeringen överväger att låta utreda frågan om det bör införas en särskild reglering som kommer att ge tåg företag möjlighet att regressvis rikta anspråk mot infrastrukturförvaltare om tåg företagen har fått utge ersättning för förseningar som beror på problem med infrastrukturen.

Anf. 26 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Tack för svaret!

Jag har begärt denna interpellationsdebatt eftersom det är en väldigt upprörd stämning bland många pendlare i Skåne beroende på alla dessa förseningar. Sent i går kväll fick jag av en vän på Facebook en berättelse om att hon stod på stationen i Svedala där tågen var inställda och hon inte visste hur hon skulle komma hem. Jag frågade: Är det någonting du vill att jag ska framföra till ministern? Då sade hon: Ja, personalen är underbar, men tåg värdarna vet ingenting, och vi vet inte när vi ska komma hem.

Det är precis detta det handlar om – folks förtroende för kollektivtrafiken, satt i relation till de enorma utmaningar vi har när det gäller koldioxidutsläppen i transportsektorn. Väldigt många människor är beredda att ställa om sina liv lite grann och är beredda att använda kollektivtrafiklösningar. Men då måste det fungera.

Jag kan berätta hur det är för mig. Jag åkte till Stockholm sent i går kväll. Enligt tidtabellen skulle jag kunna åka hit i dag på morgonen för denna debatt, men jag vågade inte lita på att tågen gick. Precis på det sättet är det.

Vad det handlar om är att Skånetrafiken tycker att man har kommit till vägs ände och ställer krav på Trafikverket att få tillbaka pengar för de kostnader man har för återbetalning till kunder och för ersättningstrafik, som var 41 miljoner 2011. Trafikverket visade kalla handen och ersatte med 400 000, det vill säga 1 procent av kostnaderna.

Att i det sammanhanget fortsätta att diskutera höjda banavgifter och allt annat blir naturligtvis väldigt konstigt, inte minst för dem som har att hantera trafiken ute i regionerna.

Om banavgifterna säger Mats Persson, folkpartistiskt regionråd i Region Skåne: De pengarna måste vi betala trots att det faktiskt inte går att använda infrastrukturen som utlovats. Det är helt uppåt väggarna, säger han.

Man har också skrivit till regeringen och ministern och framhållit att man vill ha ett ändrat kompensationsystem så att den som driver trafiken inte blir lidande av att den som ska hålla i infrastrukturen inte klarar av sitt jobb. Men man kräver också att regeringen tittar över banavgifterna och inte genomför den 20-procentiga ökning som är aviserad för Skånes del när infrastrukturen inte fungerar.

Visst kan man säga som ministern, att hon inte kan kommentera det här eftersom ett verk är inblandat och allt annat. Men vi diskuterar principerna om ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av en icke fungerande infrastruktur. Det kanske finns en liten öppning på slutet, där ministern säger att man börjar utreda det här. Men vad är intentionerna med det?

Anf. 27 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Den här frågan måste ses i ljuset av två andra utvecklingstendenser. Regeringen har hittills under sin tid vid makten fördubblat banavgifterna på järnvägen. Man har lagt fram en plan som förutsätter en ytterligare femdubbling av banavgifterna på järnväg. När regeringen är klar är det alltså sex gånger så dyrt att transportera gods och människor på järnväg som det var när regeringen tillträdde. Samtidigt har man inte föreslagit några ytterligare kostnader för att transportera gods med långtradare eller lastbil.

Häromveckan höll ministern en pressträff tillsammans med Trafikverket där det konstaterades att kaoset i järnvägstrafiken kommer att bli värre i sju till tio år framåt innan det kan börja bli bättre. Under den perioden planerar regeringen att femdubbla banavgifterna. Ministern själv vill inte vara sämre utan jämför detta med en köksrenovering där allting är kaos, och sedan ska man sitta och le om tio år när köket, eller i detta fall järnvägen, ska vara färdigrenoverat.

Har man de här två perspektiven, sju till tio år av fortsatta försämringar och samtidigt en tredubbling, fyrdubbling eller femdubbling av banavgifterna, blir det lite hårt om man vill transportera människor eller gods på järnvägen, om människor vill komma i tid till jobbet eller om godset ska komma i tid från leverantören till kunden.

Därför tycker jag att den fråga som Leif Jakobsson, och många allianskolleger i Skåne, tar upp är fullt rimlig. Om det nu är så att den järnväg som regeringen så kraftigt vill höja priset för inte fungerar, är det då rimligt att ta ut samma pris för den?

Vi kan tänka oss vilket annat område som helst där man säljer en sekunda vara eller en andra klassens vara: Går det att ta ut samma pris för den som för en prima vara? Är det möjligt att säga: Okej, den här bananen är lite skämd, men om fem till sju år kan det komma en bättre banan så till dess får du ändå betala det högre priset. Jag tror att väldigt få affärer skulle gå i land med att sälja den bananen.

Därför är min fråga densamma som i början: Är det rimligt att ta ut priset när järnvägen inte fungerar?

Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det är en fantastisk utveckling som vi ser, att fler vill både transportera på järnväg och resa på järnväg. Vi kan se de senaste 25 årens utveckling, där godstrafiken har blivit mycket mer effektiv och produktiv och där regionernas uttryckliga önskan sedan tidigt 90-tal att vilja upphandla trafik har gjort att resandet har ökat. Bara de fem första månaderna i år kan vi konstatera att antalet persontågskilometer har ökat med 5 procent men att motsvarande inte har skett för bil eller flyg.

Under denna period har det inte byggts mycket järnväg. Det har varit ett otroligt eftersatt underhåll i många år. I takt med att det blir allt trängre på spåren därför att fler vill använda dem blir det en stor utmaning att få tid både på spåren och vid spåren för att jobba på ett säkert sätt.

Detta tycker jag att man ska vara väldigt realistisk med när man utlovar guld och gröna skogar och säger att mer ska göras, om det inte först kommer att innebära en del problem. Vi kommer att ha en konkurrens på spåren både av underhållsarbete och av dem som vill åka på spåren utan att det uppstår några som helst störningar.

Från 2006 fram till 2012 har anslaget till drift och underhåll mer än fördubblats. Det har bara för åren 2011–2013 medgivits 6 miljarder i extra anslag för att vårda den infrastruktur vi har. Det är det som gör det mer rimligt både i tid och i kostnad att få ordning så att människor de facto kan åka tåg. Den uppfattningen trodde jag att vi delade.

Vi behöver jobba på olika sätt för att få mer kapacitet. Tar vi Skåne, som Leif Jakobsson representerar, har ju pågatågen varit en framgångssaga, som inte minst har möjliggjorts via regeringens närtidssatsningar. Att förlänga perronger så att man kan ha fler vagnar har varit ett sätt att hantera kapacitetsproblemen.

Men det här kommer inte att räcka. Det är därför vi fortsätter att höja anslaget till drift och underhåll. Det är därför vi fortsätter och går vidare med att bygga om, bygga ut och bygga nytt. Men detta kommer inte att vara färdigt inom den närmaste tioårsperioden i den takt som vi egentligen skulle ha önskat.

Då blir det fråga om banavgifterna. Sverige har i dag i stort sett Europas lägsta banavgifter. Vi tar inte ens en gång ut det som vi enligt EU-rätt och järnvägslag har rätt att ta ut. Om vi nu ska prata om principer tycker jag att det är rimligt att vi åtminstone följer den lag som de facto gäller. Vad regeringen däremot har sagt är att de banavgifter som tas in ska användas direkt till drift och underhåll för att tydliggöra hur detta hänger ihop.

Det är klart att det kan verka bakvänt att man först ska betala, men jag tror att ganska många vill ha ordning på järnvägen.

Kvalitetsavgifterna, som egentligen är en del i det interpellationen handlar om, är något som är ganska nytt. Det har varit ett sätt att ytterligare få var och en som är ansvarig inom järnvägens organisation att ta sitt ansvar. Det är lika viktigt att spåren är ordentligt underhållna som att det går att stänga dörrar på tåg eller att det finns en lokförare på plats. För allt det som stör för andra är tanken att dessa avgifter ska tas ut. Detta tycker jag bör byggas ut, precis som arbetet med differentierade banavgifter och av- och påbokningsavgifter.



Anf. 29 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Jag noterade att ministern nämnde att vi inte ens tar ut de avgifter som EU-rätten ger oss rätt att ta ut. Nu handlar väl politik inte bara om att anpassa sig till EU-rätt och annat utan om vad man faktiskt vill åstadkomma? Det är uppenbart att om vi vill ha ett kollektivtrafiksystem som gör att fler väljer att åka kollektivt kan man inte både höja avgifterna kraftigt och samtidigt begära att resenärer och pendlare ska stå ut med alla dessa försämringar. Det är en orimlig ekvation.

Jag är inte den socialdemokrat som ska tipsa ett moderat statsråd om marknadslösningar, men tänk tanken att den som är ansvarig för infrastrukturen faktiskt skulle ersätta den egentliga kostnaden, alltså den kostnad som uppstår för att folk får stå och vänta och inte hinner i tid till jobbet. Det handlar om att räkna ihop den samhällsekonomiska kostnaden för förseningar. Då skulle det vara väldigt billigt att snabbt åtgärda infrastrukturen i Sverige.

Ställ den kostnaden mot att Skånetrafiken får ersättning för 1 procent av de kostnader man har haft för gamla växlar och slitna kontaktledningar. Det är 1 procent som man får ersättning för.

Jag tog upp att den borgerliga ledningen i Region Skåne har skrivit till regeringen om detta. Det kan ministern inte vara förhindrad att kommentera eftersom det är skrivet direkt till henne. Jag undrar vad ministern tänker svara på de två frågorna.

Man pekar på att man vill ha ett ändrat kompensationsystem. Det ska bli dyrare för den som orsakar en försening, till exempel om undermåliga kablar spricker och orsakar kontaktfel som stoppar tåg från att gå, vilket är väldigt vanligt. Man vill också att regeringen granskar storleken på de banavgifter man tar ut. Kan inte spåren användas ska det kosta mindre. Kommande år ökar banavgifterna väsentligt i Skåne. Vad kommer svaret till Region Skåne att handla om?

Det hela handlar ju om en incitamentspolitik och om marknadslösningar för att få mer fart på underhållet och upprustningen av järnvägsnätet. Borde inte det tilltala en moderat infrastrukturminister?

Anf. 30 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Vi har nu haft en borgerlig regering som har haft ansvar för järnvägstrafiken i nästan sju år. Om man ska säga något positivt är det att för varje dag som har gått har infrastrukturministern blivit allt nöjdare med tågtrafikens utveckling. Det är jag glad för. Jag önskar inte infrastrukturministern något ont. Men en något mindre positiv sak är att för varje dag som har gått har tågresenärernas förtroende för järnvägstrafiken sjunkit – jag tror att det har sjunkit med närmare 20 procentenheter sedan vi fick borgerlig regering.

Kanske man ändå borde dra någon slutsats av detta att ministern blir nöjdare och nöjdare medan resenärerna blir missnöjdare och missnöjdare. Varje fråga bemöts med: Det där får någon på Trafikverket ta hand om, för det är inte mitt bord!

Jag tror inte att det i längden är möjligt att ständigt höja banavgifterna och göra det dyrare att åka eller transportera gods med tåg samtidigt som trafiken fungerar allt sämre. Det är inte en hållbar princip. Det kommer att leda till att fler väljer bilen och flyget. Det ser vi också. Utsläppen från godstrafiken ökar.

Sedan säger ministern att EU-rätten säger att vi ska ta ut självkostnadsavgifter som banavgifter. Ärligt talat, finns det något i EU-rätten som tvingar Sverige att ta ut avgifter eller att höja avgifter för en infrastruktur som inte fungerar? Det betvivlar jag starkt.

Vi måste sätta våra banavgifter så att de täcker kostnaderna men också så att folk väljer att åka tåg. Ska vi göra det kan vi inte låtsas som om järnvägen fungerar, trots att den inte gör det, och prissätta den därefter. Först en fungerande järnväg, sedan höjda banavgifter – det måste vara tågordningen.

Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag kanske ska låta bli att kommentera att det här i riksdagen, den lagstiftande församlingen, ifrågasätts huruvida man ska följa lag eller inte. EU-rätt som blir lag i Sverige är ju till för att följas.

När det gäller sådant som stör i trafiken, framför allt på järnväg, har vi gjort lite djupdykningar med Trafikverkets och branschens hjälp. Ungefär 30 procent är förbehållet infrastrukturen som sådan. Det kan vara växlar, spår eller kontaktledningar. Ungefär 30 procent handlar om operatören. Det kan vara sådant som jag tog upp tidigare, alltså att man inte får lokförare på plats, att det inte går att stänga dörrarna, att man inte har ordning på kolslitningsskenorna eller vad det nu kan tänkas vara.

Annat som stör kan vara olyckor. Vi har en otrolig utmaning med alla suicider. Det är nästan två i veckan. Det är en tragedi för den enskilde, men det skapar också timmar av avbrott för dem som reser på järnvägen.

Kopparstöld är ett annat problem. Det stjäls motsvarande ungefär två förseningstimmar per dag.

Mitt fokus har varit att med en höjd ambition se till att vårda och underhålla den järnvägsinfrastruktur som vi har, hitta smartare lösningar med olika incitament enligt fyrstegsprincipen, där just banavgifter ingår som en del. Att börja jobba med kvalitetsavgifter är ett första steg som nu har prövats under ett år för att mer tydliggöra ansvaret för den som de facto stör. Detta täcker inte in allt, utan det är en första början, men Trafikverket ska gå vidare med detta.

Man tittar också på av- och påbokningsavgifter. Det är alldeles för många bokade tåglägen som man inte använder. Den kapacitetsutredning som Trafikverket gjorde för snart ett år sedan medgav att vi skulle kunna få ytterligare 5–10 procents kapacitet på våra spår om vi jobbar med banavgifterna som ett bra incitament.

Leif Jakobsson var inne på något som är betydligt mer eftersatt, nämligen informationen. Därför har också Trafikverket fått ett uppdrag och ska nu börja jobba med hela sin trafikledning på ett effektivare sätt. I dag är det egentligen en gräns mellan varje region, där trafikledningarna sitter, och det är svårt att styra över gränserna. Det behövs ett bättre helhetsansvar, så att man kan ge mer och bättre information direkt till de olika operatörerna.

Man har påbörjat att byta ut skyltar och annat på perrongerna, inte minst i storstäderna, för att få en bättre och relevant informationskanal för dem som väntar på tåget. Det handlar om att få den mer trafikantvänlig – trafikanterna är kanske inte så intresserade av att veta hur många minuter försenat ett tåg är utan är kanske mer intresserade av att veta när tåget de facto kommer.

I takt med att sociala medier ökar och används flitigare ser man också över möjligheten att utnyttja dem för att hantera en situation med respekt för människors tid. Det handlar om hur vi får rätt information i rätt tid både för ombordpersonal och för väntande resenärer. Men det är en stor utmaning, och det tar jag själv på mig.

Trots att tågen går allt bättre och är allt mer punktliga finns det fortfarande ett förtroendegap människor emellan. Det fungerar inte alltid på alla ställen. Därför påbörjar nu Trafikverket åtgärder på de ställen där effekten blir som störst. När det gäller förseningar är det där man ska börja med att sätta in sina insatser.

Anf. 32 LEIF JAKOBSSON (S):

Fru talman! Ministern! Under debattens gång har det trillat in ett sms från Madelein i Kristianstad, som halv elva blev strandsatt i Kristianstad. Hon ville att jag skulle ta upp det här. Det var precis samma reflexion. Det var ingen som helst information. Det var ingenting som gjorde att människor kunde veta när de skulle kunna komma vidare. Jag vet inte hur länge man fick sitta i Kristianstad. Men det är rätt intressant att den här debatten i kammaren också följs noga på det viset och att vi kan få inspel på det sättet.

Är det inte strukturfrågan om ansvaret som till slut blir tröttsam? Det blir tröttsamt för resenärerna att få höra att den som kör tågen skyller på Trafikverket. Jag har i de diskussioner som jag har haft om den bristande informationen ibland fått veta att Jernhusen äger kablarna till informationstavlor och har makten över de tavlorna, och därför kan inte operatörerna gå in direkt där.

Resenärer ska inte behöva lyssna på förklaringar om vems fel det är eller vem som har gjort det ena eller det andra. Det ska bara fungera. Om det inte fungerar ska man ha en rejäl ersättning. Jag skulle vilja säga att den ska vara så rejäl att det blir ett riktigt incitament både för staten och för andra infrastrukturhållare att faktiskt se till att det fungerar. Ingen annan marknad skulle kunna fungera på det här sättet.

När det gäller brevet från Region Skåne om annorlunda ersättnings-system, att de som driver trafiken ska få betalt när infrastrukturen inte fungerar, konstaterar jag att jag inte får svar. Men det lär väl komma ett svar till Region Skåne någon gång. Då ska jag läsa det med intresse.

Anf. 33 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ja, det är helt riktigt, Leif Jakobsson. Jag brukar göra så. Den som har skickat brev är den som kanske bör få svaret först.

Men en av de frågeställningar som fanns där var: Ska det vara dyrare för den som orsakar störning? Ja, det är det som är lite grann tanken med kvalitetsavgifter. Ska det finnas förutsättningar att kanske ha en annan avgift när det gäller vissa banor där man har sämre kvalitet? Det är det som kanske skulle kunna ingå i begreppet differentierade banavgifter. Detta är någonting som Trafikverket, som ansvarig myndighet, de facto arbetar med.

Leif Jakobsson var inne på att man skyller på varandra. Ja, det är möjligt att det fortfarande finns kvar. Men min bestämda uppfattning är att alla aktörer i dag talar mer *med* varandra än *om* varandra. Jag träffar alla dessa olika aktörer två gånger om året just för att se: Vad mer kan

man jobba med? Där har just information varit en av de viktigaste frågorna, utifrån att människor förväntar sig att kunna få relevant information. Det ska vara både rätt information och i rätt tid.

Jag skulle vilja gå tillbaka till den del som jag inte kommenterade förut och som egentligen gäller passagerarrättigheterna och regressrätten. Det är någonting som hör till Justitiedepartementets område. Vi har det i dag på flyg, och vi har det på sjöfart. Det är inte fullt ut färdigt på järnvägens område. Det var det som avsågs i slutet av mitt svar i den skriftliga delen.

Det är en utmaning att veta vad det är som man kan ersätta och till vilka nivåer. Detta är inte minst intressant utifrån godstransportörernas behov. De jobbar många gånger i andra, tredje och fjärde led när det gäller att kompensera.

Men med den ordning som regeringen nu tar – det handlar om att ta rejäla tag för att underhålla den järnväg som vi har – ska tågen också kunna gå i tid.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **8 § Svar på interpellation 2012/13:473 om ökad och säker cykeltrafik**

Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):  
Fru talman! Jens Holm har frågat mig om jag avser att verka för:

1. tillåtelse att cykla mot enkelriktat genom ändring i vägmärkesförordningen så att tilläggstavla för cykeltrafik undantagen vid förbjuden infart med fordon, alltså enkelriktat, införs,
2. statligt anslag så att en komplett NVDB – nationell vägdatabas – med avseende på cykelinfrastruktur kan genomföras,
3. ändring i trafikförordningen så att cykeltrafikanter själva kan avgöra vad som är säkrast och lämpligaste väg, körbana eller parallell cykelbana, vid till exempel brist på halkbekämpning eller ojämnheter samt
4. en statlig kommunal cykelpott där enskilda kommuner direkt kan söka medfinansiering för utbyggnad av kommunal cykelinfrastruktur.

Låt mig först säga att jag delar Jens Holms syn på cykelns fördelar som transportmedel. För resor till och från arbetet inom våra tätorter är cykeln oslagbar; man kommer fram snabbt, smidigt och billigt samtidigt som man får motion och bidrar till minskad klimatpåverkan. Också cykling på lite längre avstånd verkar öka, även om det finns ganska få uppgifter som med säkerhet visar hur cyklandet utvecklas.

Regeringen, som sedan valet 2006 i olika sammanhang lyft fram cykelfrågorna och stärkt synen på cykel som ett eget trafikslag, tillsatte en särskild cykelutredare 2010 med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Det är tråkigt om cykelorganisationerna haft andra förhoppningar på utredningen, men utredaren redovisar slutsatsen att de flesta problem kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig. Utredaren föreslår därför relativt få författ-

ningsändringar. Val av lämpligaste väg är en av dem, medan utredaren inte lägger fram något förslag om cykling mot enkelriktat. Remissutfallet är blandat. Ofta förekommer diametralt olika åsikter om utredarens förslag, och beredningen av utredningsbetänkandet pågår. Jag är därför inte beredd att i dag ge Jens Holm några definitiva svar på hans frågor om regeländringar.

När det gäller den nationella vägdatan, NVDB, arbetar Trafikverket med att lägga in cykelvägarna längs det statliga vägnätet i basen. Naturligtvis vore det en fördel för användaren av basen om den även innehöll samtliga kommunala cykelvägar, eftersom det nätet är så mycket mer omfattande än det statliga. Eftersom databasen är frivillig kan vi dock bara vädja till olika väghållare att rapportera in sina anläggningar.

Enskilda kommuner kan i dag söka statlig medfinansiering till utbyggnad av kommunal cykelinfrastruktur via länsplanerna för regional transportinfrastruktur. En anledning till att prioriteringen av vissa åtgärder sker i länsplanerna är att man har gjort bedömningen att behoven bäst bedöms på den nivån, alltså närmare användarna. Regeringen gav den 20 december 2012 länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2014–2025. Förslagen ska redovisas senast den 16 december i år. Regeringen ska därefter bereda förslagen och fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar för länen under våren 2014. Länsplaneupprättarna ska därefter fastställa sina planer.

Anf. 35 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka infrastrukturministern för svaret på min interpellation. Vi behöver inte gå längre än till Stockholms gator för att se att intresset för att cykla minst sagt är enormt.

Det är bra. Genom att vi cyklar mer kan vi minska utsläppen från bilismen. Det är bra för klimatet. Det är bra för folkhälsan om folk rör på sig mer och cyklar mer. I storstäder, som Stockholm, märks det på trängseln. Om folk cyklar mer blir det mindre trängsel i biltrafiken.

Men det måste vara enkelt att cykla, och det måste också vara säkert att cykla. Här tror jag att det finns mycket att göra, genom en del ändringar i våra regler och förordningar och inte minst genom särskilda statliga anslag.

Jämför man cyklandet utveckling med andra länder ser man att Sverige tyvärr ligger mycket långt efter. I länder som Danmark, Nederländerna och Tyskland har man öronmärkt pengar för att få upp volymerna på cyklandet. Man har också gjort ändringar i sina lokala lagar för att se till att underlätta för cyklisterna, ibland kanske på bekostnad av bilisterna.

Vi kan jämföra Stockholm med Köpenhamn. Det är ungefär 10 procent som vanecyklar, det vill säga som tar cykeln till jobbet eller skolan i Stockholm. I Köpenhamn är det ungefär fyra gånger så många som gör det. Vi vet att ungefär två tredjedelar av alla bilresor i Sverige är kortare än 1 mil. Det talar för att potentialen för att folk ska ställa bilen hemma och i stället ta cykeln är mycket stor.

Jag tycker att den utredning som har kommit om ökat cyklande är bra på det stora hela. Men jag saknar en del konkreta förslag. I synnerhet saknar jag från regeringens sida en finansiering för att vi ska få ett ökat cyklande.

Vi kan titta på den nationella planen för den framtida infrastrukturen, som kom från Trafikverket för några veckor sedan. De har en investeringsplan för infrastrukturen på 522 miljarder kronor. Den absoluta merparten av det går till byggande av nya vägar.

Jag tittade i bil. 1, där alla de stora infrastrukturprojekten radas upp, och sökte efter konkreta cykelsatsningar. Den bilagan är mycket omfattande. Det är sju sidor och hundratals infrastrukturprojekt runt om i hela landet.

Catharina Elmsäter-Svärd! Vet du hur många konkreta satsningar för cykeltrafik som jag hittade? Det var två: en satsning på Kattegattleden i Halland-Skåne och en satsning på Täbystråket, inte så långt från Fredrik Reinfeldts hus. Det är väl bra med de två satsningarna. Men det behövs väldigt mycket mer.

Det behövs mer pengar. I cykelutredningen pratar man om ungefär 1 miljard kronor. Det tror vi i Vänsterpartiet är alldeles för lite. Man kan titta på vad cykelorganisationerna säger om det framtida behovet av cykelinvesteringar. De pratar om ungefär 17 miljarder kronor. Då handlar det om att man ska ha cykelbanor längs de statliga vägarna och ungefär 5 miljarder kronor i extra anslag till cykelvägar. Sveriges Kommuner och Landsting pratar om att det behövs 3 miljarder kronor extra i cykelsatsningar de kommande åren.

Hur mycket tänker regeringen satsa på ökat cyklande i framtiden?

Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tror att det är oerhört viktigt att vi har kommit så långt – dit vi inte hade nått tidigare – att befästa att cykeln är ett eget transportslag. Det är faktiskt en viktig förutsättning för att den inte ska glömmas bort.

I Sverige har vi, där staten på olika sätt är inblandad, 17 000 mil väg. Det är klart att man måste se var någonstans och hur man kan ta sig fram säkert med cykel. En viktig del bygger på hur kommunerna, som har det fysiska planmonopolet, planerar, inte minst i våra tätorter och framför allt i våra större städer. Det är ju riktigt att vi behöver ha fler som har attityden men också vill och kan cykla av flera olika skäl, kanske inte minst trängsel och luftkvalitetssituation.

Det handlar också om hur vi kan få fler att vara med på hur man underlättar själva cyklandet. Det handlar inte minst om kollektivtrafikentreprenörer, hur och på vilket sätt man kan ta med sig cykeln ombord på en buss eller ett tåg. Om vi tittar på det danska exemplet och särskilt Köpenhamn, som Jens Holm nämnde, handlar det om förutsättningen att kunna cykla till en bytesplats där man sedan byter färdmedel och kan ta med sig cykeln, för att sedan använda den när man kommer in centralt, vilket är mycket mer optimalt än att behöva köra in. Där har vi Skåne som ett exempel, som jobbar just med pågatågen kopplade till cykelparkeringar, ett ansvar som man har på lokal och regional nivå.

Vi har avsatt pengar tidigare, inte minst för turism- och näringslivsutveckling, med exempelvis Kattegattleden. Det nämndes att det är många som cyklar i Stockholm. Här har kommunen själv föreslagit en cykelmiljard för att underlätta.

Som vi har pratat om i tidigare interpellationsdebatter är det viktigt att man tänker över kommungränserna och kanske till och med länsgränserna. Nere i Skåne knyter man ihop ett antal kommuner med snabbcykelvägar. Det är ett utmärkt exempel för att kunna ta sig fram där avstånden kanske inte är så stora men där kommuner går ihop. Det tror jag är jätteviktigt.

Det finns en del som är en liten utmaning i sig. Den berör en del av de frågeställningar som Jens har tagit upp i interpellationen. Alla trafikanter – det gäller även cyklister – måste iaktta den varsamhet och akt-samhet som situationen kräver. Man måste anpassa hastigheten och visa hänsyn. Jag känner ibland att det nästan är den största konflikten, när trängseln blir allt större.

I dag har vi kanske gång- och cykelvägar där allt fler ska samsas, där man både går och cyklar och där det ibland finns en konflikt mellan gående och cyklister. Där börjar vi snart – kanske inte minst med elcykeln, där jag tror att det blir en stor utveckling – få en konfliktyta mellan dem som cyklar långsamt och dem som cyklar snabbt. Sedan har vi nästa konfliktyta mellan andra fordonsinnehavare, typ bil, buss och lastbil.

Den utmaning som vi har nu, när vi tittar utifrån trafiksäkerhetsaspekter, gäller att det är just de oskyddade trafikanterna som sticker ut mest. Det är singelolyckor på cykel. När jag var på den senaste resultatkonferensen, som Trafikverket hade, lyfte man in cykeln som en komponent när man tittar på hur kommunerna jobbar. Det kan handla om när man utför vinterröjning – börjar man med vägen eller med cykelvägen? Flera kommuner tar nu initiativ för att börja med cykelvägen, eftersom bilen kanske kommer fram ändå.

Det är olika sätt hur vi kan följa upp att kommunerna jobbar utifrån cykeln och cyklistens perspektiv. Detta är faktiskt något nytt.

Sedan har vi andra delar som vi kan återkomma till när det gäller huruvida man ska göra det möjligt eller inte att cykla mot enkelriktat, kanske utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Anf. 37 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi kan börja med det sistnämnda, att cykla mot enkelriktat och också att kunna cykla mot rött till höger – om det är rött för bilisterna och det finns en cykelbana kan man svänga åt höger utan att korsas en väg. Det är två konkreta förslag som diskuteras i cykelutredningen. Där hänvisar utredaren till att det skulle strida mot Wienkonventionen.

Wienkonventionen är en FN-överenskommelse som handlar om att våra trafikmärken i så stor utsträckning som möjligt ska överensstämja med varandra. Om man åker till ett annat land ska man förstå vad trafikmärkena säger. Men det finns en mängd länder i Europa som just har infört möjligheten att cyklister ska kunna köra mot enkelriktat, eftersom det blir lättare för cyklisterna att komma fram, och att man ska kunna svänga till höger vid rött.

Jag förstår inte varför regeringen tvekar i det här avseendet och inte lägger fram ett konkret förslag, så att det blir tydligt för cyklisterna att man får göra på det här sättet. I dagsläget nästan tvingas en massa människor att bryta mot lagen eftersom det inte är riktigt utrett. Som sagt: En mängd länder i Europa har redan infört detta.

Beträffande finansieringen tyckte jag inte att jag fick ett riktigt bra svar från infrastrukturministern. Jag tog upp bil. I från den nationella planen. Det handlar om 522 miljarder kronor i investeringar i den framtida infrastrukturen under de kommande tio åren. Om jag summerar de två projekten för ökat cyklande i Skåne, Kattegattleden, och Täbystråket norr om Stockholm blir det några hundra miljoner kronor.

Catharina Elmsäter-Svärd! Det är verkligen bara en droppe i havet. Tycker Catharina Elmsäter-Svärd att detta är väl avvägt utifrån perspektivet att både du och jag vill att fler ska cykla? Om både du och jag vill att fler ska cykla måste vi investera mer i cykelbanor, bra cykelöverfarter, skyltning, cykelställ – mängder med saker.

Jag instämmer i att mycket av detta ligger på det kommunala planet och att kommunerna ska göra det. Men kommunerna säger att de behöver en statlig medfinansiering.

Min fråga är: Av de 522 miljarderna, hur mycket kommer till cyklingen? Är det väl avvägt som det ser ut nu? Du har alla chanser i världen, Catharina Elmsäter-Svärd, att förändra så att vi får investeringar i framtiden som gynnar ett ökat cyklande.

Jag tycker också att det är bra att infrastrukturministern tar upp frågan om möjligheten att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Det är otroligt viktigt. Tyvärr kommer inte cykelutredningen med några konkreta förslag, utan den uppmanar bara SJ och andra parter att samarbeta mer på det här området.

Jag vill fråga infrastrukturministern, eftersom vi äger SJ tillsammans: Kommer du att lämna några konkreta förslag så att det blir lättare att ta med sig cykeln på tåget?

Jag vill också fråga om den nationella vägdatabasen. Infrastrukturministern säger att det är ett frivilligt system. Men det är otroligt viktigt för den framtida planeringen, för att vi ska få en bild av hur mycket cykelvägar som finns, att allt rapporteras in till den nationella vägdatabasen. Då behövs det lite extra finansiering från staten, så att det blir så. Man kan inte bara förvänta sig att våra kommuner spontant ska rapportera in, utan man måste ta ett aktivt grepp för att lyfta fram frågan. Är ministern beredd att anslå extra medel till den nationella vägdatabasen?

Anf. 38 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! När det gäller de 522 miljarder som vi har fattat beslut om ska gälla för tiden 2014–2025 pågår, inte minst för dem som upprättar länsplaner, nu ett uppdrag som de ska komma in med till regeringen i december. Det exakta och slutgiltiga svaret kan jag alltså ge först våren 2014 när vi fastställer planen. Men det är just i länsplanerna som mycket av det som handlar om cykel finns med.

Jens Holm nämnde tidigare att väldigt mycket går till vägar. Tittar vi på den delen som handlar om att utveckla transportsystemet som ingår bland de 522 miljarderna är det ungefär 60 procent som går till järnväg och 40 procent som går till vägar.

I den del som handlar om bland annat trimningsåtgärder finns sådant som Trafikverket kan vara med och göra när man bygger och bygger vidare på två-plus-ett-vägar. Det är oftast där, framför allt i tätortsnära områden, som problematiken uppkommer med på vilket sätt man kan få plats med cykeln. Man måste då även planera cykelvägar eftersom man



ofta tar vägrenen i anspråk när man gör två-plus-ett-vägar. Det ligger alltså med i den delen.

Jag delar Jens Holms uppfattning om hur man ska tolka eller tillämpa Wienkonventionen. Vi har en hel del diskussioner även på departementet. Det är naturligtvis en bra och viktig förutsättning att skyltar känns igen vart man än kommer. Jag har själv besökt Leipzig. Där har man vid enkelriktatskyltar en tillägsskylt som visar en cykel, och det står "frei". Uppenbarligen pågår en diskussion även där, eftersom någon har satt upp klisterlappar över "f" och "r" så att det bara står "ei". Diskussionen pågår alltså.

Jag tycker att man ska ha full respekt för diskussionen därför att man ska kunna känna igen sig i alla sammanhang, både när man kommer med ett motorfordon och när man kommer på cykel. När man kommer in på en enkelriktad väg förväntar man sig inte mötande trafik. Det finns också funderingar utifrån säkerhetsskäl på vad som händer om man svänger höger vid rött. Detta kan man säkert hantera, till exempel som man har gjort i Köpenhamn där man har särskilda filer för dem som ska svänga till höger. Man kan också ha tydliga skyltar. Och med redan befintliga regler kan man anpassa hastigheter på vissa gator där det kanske är bilisterna som får anpassa sin hastighet till de mer långsamma trafikanterna. Allt detta förutsätter dock att alla, oavsett vem man är, som tar sig fram är varsamma och anpassar sig till den hastighet som gäller och följer lagar och regler. Annars spelar det egentligen ingen roll vad vi gör.

Min mycket tydliga uppfattning är att vi ska göra det mer enkelt att kunna använda cykeln. Detta gäller på gator och vägar både i tätortsnära och i landsbygdsnära områden. Därför är det uttryckt att cykeln ska tas med som ett särskilt transportslag och finnas med i planeringen. Detta måste kanske göras inom kommun- och länsplanerna som är närmast användaren.

När det gäller vad som kommer att hända i övrigt framöver tittar vi på alla remissinstanser. Som jag nämnde är det fascinerande hur diametralt olika uppfattningar det finns om vad som ska gälla eller inte. Men jag kan säga till Jens Holm att vi kommer att landa på någon uppfattning.

#### Anf. 39 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag kan utgå från mig själv. Jag tillhör en minoritet eftersom jag tar cykeln varje dag till riksdagen. Det är jag och ungefär 10 procent av Stockholms invånare som tar cykeln varje dag. I Köpenhamn är det fyra gånger så många som gör det. Jag tror att ett av skälen till att det är så i Stockholm är att många känner sig osäkra när de cyklar. Det handlar om att vi har cykelfält som ligger i princip mitt ute i vägbanan. Man cyklar utanför parkerade bilar, och rätt som det är slänger någon upp en dörr. Bilar dubbelparkerar i cykelfälten. Plötsligt tar cykelbanan slut, och man kastas ut mitt i vägen. Vintertid är det dåligt snöröjt på vägarna. Men där kan man cykla eftersom det röjs där. Men det görs inte på cykelbanorna. Hade jag varit turist hade jag kanske cyklat vilse i Stockholm och hamnat i Nackareservatet eller någon annanstans eftersom det är så dåligt skyltat. Om jag skulle parkera cykeln skulle jag kanske inte veta var jag skulle göra det och tvingas parkera på till exempel en trottoar eftersom det finns så få cykelparkeringar i denna stad. Så

ser det ut i de flesta städerna i Sverige. Det är otroligt mycket som behöver göras.

Jag visar respekt för att Catharina Elmsäter-Svärd inte kan ge en exakt siffra på hur mycket som måste investeras i framtiden. Men du har ett inlägg kvar. Du kan väl i alla fall berätta om du, utifrån dessa 522 miljarder kronor som i framtiden kommer att satsas på infrastrukturen, tycker att det som finns i bil. I känns rimligt och väl avvägt, det vill säga att det bara är två projekt på ett par hundra miljoner kronor som handlar om att satsa på cykeltrafik. Förtjänar inte cyklandet mer pengar i framtiden?

Jag vill tacka infrastrukturministern för denna debatt. I grund och botten tror jag att vi är överens om att fler måste cykla i framtiden och att fler vill cykla i framtiden. Men då måste det vara bekvämt, enkelt och framför allt säkert. Då behövs det mer resurser, och det hoppas jag att vi kan återkomma om i framtiden.

Anf. 40 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det finns inget område som är så roligt och samtidigt så utmanande att jobba med som just infrastruktur. Det finns nog inte något trafikslag eller någon typ av transportsätt där det inte finns mer som borde kunna göras.

En mil järnväg kostar ungefär, mellan tummen och pekfingret, 1 miljard kronor. Många vill också ha mer järnväg, och det satsar vi på. Flera vill också ha bra, trafiksäkra och framkomliga vägar. Det kostar också pengar. Motorvägar kostar ungefär 400 miljoner per mil. Men vi kan bygga smartare och effektivare med till exempel trafiksäkra två-plus-ettvägar för att använda pengarna på ett bra och vettigt sätt där det behövs.

Men det behövs också bättre cykelinfrastruktur. Just därför har vi pekat ut att cykeln ska vara ett eget transportslag, så att det finns med i den planering som kommer att göras främst i de enskilda länsplanerna. Där har Trafikverket tagit fram en gemensam handbok men också jobbat tillsammans med SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, om hur man gör detta på ett bra och begåvat sätt.

Jag delar helt och hållet den upplevelse som Jens Holm beskrev på ett bra sätt om hur det kan vara här i Stockholm. Men just därför tycker jag att det är viktigt att Stockholm här tar ett ansvar med sin cykelmiljard just för att kunna tillgodose en del av dessa behov.

Jens Holm frågade mig hur jag kan påverka alla som kör i kollektivtrafikens tjänst när det gäller möjligheterna att ta med sig cykeln. Jag brukar påpeka vid varje tillfälle som jag har att om man har något som helst resenärsfokus och tittar på vad folk vill och behöver har cykeln kommit att bli alltmer tydlig. Och det skulle kunna göra hela resan betydligt mycket bättre för många om det gick att ta med sig cykeln. Det kommer säkert att ta tid, och man måste bygga om och köpa in andra typer av fordon, men jag tycker att det skulle vara självklart.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 41 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Anders Ygeman har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att de kommande järnvägsinvesteringarna byggs i modern europeisk standard och inte låser fast Sverige i gammaldags teknik för lång tid framöver. Anders Ygeman har också frågat mig hur mycket långsammare än den standard som sedan många år används i övriga EU jag anser att Sveriges kommande järnvägar ska planeras för.

Regeringen har presenterat en historisk satsning på 522 miljarder kronor till transportinfrastrukturen de kommande tolv åren. En viktig del av satsningen är beslutet att Ostlänken samt den första etappen av en ny bana mellan Göteborg och Borås ska byggas och att banorna är finansierade. De nya banorna ska byggas för att öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet och samtidigt förbättra möjligheterna till pendling.

Den 20 december 2012 gav regeringen Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag till ny nationell plan för utveckling av transportsystemet och länsplaner för perioden 2014–2025. Inom ramen för uppdraget skulle Trafikverket utreda och analysera de första delsträckorna av en ny stambana för snabbtåg i Sverige. De första delsträckorna som regeringen pekade på är Ostlänken, som alltså ska gå mellan Järna och Linköping, samt den första etappen av sträckan Göteborg–Borås, mellan Mölnlycke och Bollebygd.

I uppdraget till Trafikverket framgick också att verket bland annat ska utreda utformningen av dubbelspårsutbyggnaderna, dess tidsmässiga genomförande samt utföra fördjupade kostnadsberäkningar. Trafikverket skulle också redogöra för olika hastighetsalternativ för utbyggnaderna och de olika alternativens effekter för transportsystemet i sin helhet. Även andra aspekter än själva byggkostnaden ska då redovisas, till exempel effekter för slitage, energiåtgång samt drift och underhåll vid olika hastighetsalternativ. Särskild omsorg ska också ägnas åt att anpassa utformningen av dubbelspåret till de förutsättningar som finns i omgivningen.

Trafikverket presenterade sitt förslag till ny nationell plan för perioden 2014–2025 den 14 juni i år. Samma dag som förslaget presenterades för regeringen skickades det också ut på en bred remiss. Jag vill egentligen inte föregripa remitteringen och de värdefulla synpunkter som jag förväntar mig ska inkomma där om bland annat dubbelspårens tekniska standard och avser därför inte att uttala mig ytterligare i detta i nuläget.

Efter remitteringen och beredningen inom Regeringskansliet kommer regeringen under våren 2014 att ta ställning till innehållet i den kommande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Jag konstaterar dock att de nya järnvägsbanor som byggs i Sverige följer de moderna standarder och normer som finns i Europa.

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 42 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag tror att vi har haft fyra eller fem höghastighetsutredningar i Sverige. Åtminstone två av dem har levererats till eller beställts av infrastrukturminister Elmsäter-Svärd.

Det överträffas dock av antalet pressträffar, presskonferenser och radiointervjuer med regeringsföreträdare och partiledare som förklarar att tågen ska gå mycket långsammare än de förslag utredarna har presenterat som mest ekonomiskt lönsamma och billigast. Vi hade de fyra partiledarnas presskonferens i Linköping när den så kallade Ostlänken skulle presenteras – snabbare än 250 kilometer i timmen skulle inte gå. Vi hade finansminister Anders Borg, vanligtvis ganska inflytelserik i regeringen, som i *Ekots* lördagsintervju slog fast att de tåg som finns i nästan hela resten av EU är science fiction.

Han propagerade då för den lösning partiledarna presenterade i Linköping, nämligen godståg på den nya banan och att hastigheten skulle begränsas till 250 kilometer i timmen. Det är en lösning som inte var utredd och som det inte fanns stöd för. Nu har statsrådet mottagit en utredning som visar att kostnaden skulle öka med ca 25–40 miljarder kronor om man byggde hela stambanan i den standarden. Den tidigare kapacitetsutredningen visade att merkostnaden skulle bli mellan 5 och 11 miljarder om man byggde Ostlänken i den standard Björklund med flera har hävdad att den ska byggas i.

Vi har alltså den ordningen att regeringen förespråkar ett alternativ som är sämre, långsammare och dyrare än samtliga de utredningar regeringen själv har beställt. Ministern sade alldeles nyss i sitt svar till mig att hon har varit med och fattat beslut om att bygga Ostlänken. Man undrar ju vad det beslutet innebär. Om det innebär det regeringen har presenterat utåt, alltså 250 kilometer i timmen och gods, saknas det nämligen pengar i budgeten eftersom det alternativet kan bli så mycket som 11 miljarder kronor dyrare i och med att man måste ha fler tunnlar och fler broar.

Utredningen, nu senast ett förslag till plan från Trafikverket, visar att det skulle vara avsevärt högre samhällsekonomisk nytta att bygga med den hastighetsstandard som finns i många av våra europeiska konkurrentländer, alltså runt 320 kilometer i timmen.

Riktigt parodiskt blir det när ministern för några minuter sedan försökte mästra Leif Jakobsson och sade: Vet Leif Jakobsson hur snabbt tågen i Danmark kommer att gå? Det vet jag.

Ministern sade att det är 200 kilometer i timmen. Det är väl bra, men är det inte rimligt om man är infrastrukturminister i Sverige att veta hur snabbt tågen är planerade att gå i Sverige och inte bara ha koll på de danska utredningarna? Än så länge finns det heller inte något beslut av dansk regering eller dansk riksdag om vilken hastighetsstandard rälsen ska byggas för.

För att sammanfatta: Alla utredningar pekar på att det blir billigare och samhällsekonomiskt effektivare om man bygger Ostlänken med högre hastighet. Regeringen har fattat beslut i frågan och då sagt att man vill bygga den med det sämre alternativet, alltså en hastighet på 250 kilometer i timmen. Därför kvarstår den fråga jag ställde till ministern i interpellationen: Hur mycket långsammare än de nybyggda tågen i övriga Europa anser ministern att tågen i Sverige ska gå?

Anf. 43 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Är det någonting vi vet är det att det är hård konkurrens om att få plats på och vid spåren. Det är särskilt trångt på den del av stambanan som är mellan Linköping och Norrköping, både vad gäller regionalpendlingsbehovet och vad gäller de längre sträckorna.

Därför har Ostlänken funnits i diskussionen i jag vet inte hur många år, och den har förberetts i många år. Det är alldeles riktigt som Anders Ygeman säger; det har gjorts ett antal olika höghastighetsutredningar. En av dem, som jag ibland tolkar som det Anders Ygeman främst förespråkar, skulle vara att man gick kanske 320 kilometer i timmen och högre. Det skulle de facto innebära att man för att finansiera den skulle ha ett särskilt bolag där staten skulle vara garant, och om inte det lyckades skulle staten få ta hela kostnaden. Det skulle även innebära kraftigt höjda banavgifter på upp till 1 000 procent, något Anders Ygeman i andra sammanhang inte tycker vore lämpligt.

Jag tycker inte att det är orimligt att man ganska grundligt tittar igenom vad konsekvenserna och effekterna blir för transportsystemet i sin helhet och vad det innebär i åtgång för drift och underhåll. Det är nämligen också kostnader vi behöver ha framöver. Det är kanske inte heller så dumt att titta på vad som krävs av energiåtgång och så vidare.

Detta har Trafikverket fått i uppdrag. Regeringen har inte vid något tillfälle i beslut fastslagit vilken hastighet som ska gälla, utan det är det vi har givit Trafikverket i uppdrag att studera. Man har tittat på den del som handlar om höghastighetståg på 250 kilometer i timmen med möjlighet upp till 320 kilometer i timmen. Det man inte har tittat på lika grundligt men som man fick i uppdrag att göra efter *Kapacitetsutredningen* är den höghastighetsdel enligt EU-nivå som är upp till 250 kilometer i timmen.

Nu har dock Trafikverket kommit med sitt förslag i åtgärdsplaneringen, vilket var ett uppdrag de fick av oss. Där föreslår man en ny stambana som bör klara hastigheter på och uppemot 320 kilometer i timmen, och man tittar på hur den andra banan ska vara kvar.

Vi har vetat om detta, men om man ska ta någorlunda ansvar bör man titta på alltihop. Det har Trafikverket nu gjort. Vi i regeringen kommer därefter att fatta beslut när vi fastställer den nationella planen, troligen utifrån vad Trafikverket föreslår är mest lämpligt.

Anf. 44 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Enligt Catharina Elmsäter-Svärd har regeringen fattat beslut om att bygga Ostlänken. Enligt samma Elmsäter-Svärd vet man inte med vilken standard eller till vilken kostnad den ska byggas. Vad innebär då regeringens så kallade beslut?

Samma vecka som man tog det beslutet hade man stor pressträff med alla fyra partiledarna och sade att den skulle byggas för en hastighet på 250 kilometer i timmen med godstrafik. Hade partiledarna pressträff om någonting helt annat än vad regeringen samma vecka beslutade om? Det verkar ju ytterst märkligt. Jag blir lite konfunderad.

Herr talman! Japan har haft höghastighetståg sedan 1964. Det var fem år innan vi fick färg-tv i Sverige. Sedan dess har i princip alla våra konkurrentländer i Kontinentaleuropa skaffat höghastighetståg: Tyskland, Italien, Spanien, Frankrike, Storbritannien, Nederländerna – jag skulle kunna räkna upp dem alla.

Vad är det som gör att vi 50 år efter att höghastighetståg introducerades helt plötsligt ska bygga banor för långsammare tåg, när vi dessutom vet att kostnaden blir högre? Vad ledde fram till det regeringsbeslutet och de pressträffarna? Jag får det inte riktigt att gå ihop. På vilken grund fattade regeringen beslutet att bygga Ostlänken?

Jag blir heller inte riktigt klok på vad infrastrukturministern anser, herr talman. Anser hon att vi ska bygga tåg med samma standard som höghastighetståg runt om i Europa, så att de kan kopplas ihop med det europeiska höghastighetssystemet? Eller anser hon att vi ska bygga med den äldre standarden, som gör att vi bygger fast oss i äldre järnväg och långsammare tåg i kanske hundra år?

Man kan prata om teknisk standard och små beslut, men egentligen handlar det om ett vägval. Tillhör vi framtiden och resten av Europa, eller tänker vi bygga lite på egen hand här uppe och tycka att vi är oss själva nog? Det är det som beslutet handlar om.

Såvitt jag vet – Elmsäter-Svärd får rätta mig om jag har fel – finns det inte i någon av de utredningar som regeringen har beställt och fått presenterade för sig något som pekar på att Ostlänken skulle bli bättre eller billigare av att byggas för lägre hastighet. Tvärtom pekar alla Trafikverkets utredningar på motsatsen, att det blir billigare och bättre att bygga den för högre hastighet.

Sedan hade det väl varit ödmjukt av Elmsäter-Svärd att säga att jag inte har förespråkat det förslag som hon tog upp men att det finns en annan herre som har gjort det, nämligen Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm. Det är han som har föreslagit det som Elmsäter-Svärd försöker skrämmas med. Och visst kan man kanske, om man bygger splitterny järnväg för hastigheter på 320–330 kilometer i timmen, ha en lite högre banavgift på den järnvägen än på den andra, som inte fungerar och där folk får stå och frysa på perrongerna. Det alternativet har jag inga problem att möta väljarna med.

Anf. 45 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Ja, varför säger regeringen att Ostlänken behövs? Jag tycker att svaret ger sig självt. Precis som jag nämnde är den delen av stambanan redan överbelastad. Vi behöver börja separera trafik, så att vi förmår ha längre och tyngre godståg som behöver köra genom Sverige och fjärrtåg som behöver köra allt längre sträckor. Men vi ska också klara regionaltrafiken, helst med så styva tidtabeller som möjligt, så att det blir enkelt för resenären och passar in i den totala kollektivtrafiklösningen i en region. Då vet vi att på den delen av järnvägen är det trångt. Det är precis likadant som vi har det nere mellan Göteborg och Borås, där man i dag kör i skytteltrafik med bussar som är alltmer överfyllda.

Det finns dessutom en tanke som jag tycker är nog så viktig. Den är att, precis som i dag med spår till Arlanda, knyta ihop järnvägen med våra andra stora flygplatser som är viktiga för hela transportsystemet, nämligen Skavsta och Landvetter.

När Trafikverket får ett uppdrag har de ramar för på vilket sätt hela transportsystemet skulle kunna utvecklas. Men det är upp till dem att återkomma med ett förslag till åtgärdsplanering, vilket de också har gjort. Regeringen valde dock att peka ut några objekt. Om vi ska vara riktigt konsekventa hade det kanske varit en uppgift enbart för Trafikverket. Vi

valde dock att peka ut att vi vill påbörja byggnationen av Ostlänken liksom den första delen av sträckan Borås–Göteborg. Det som Trafikverket fick i uppdrag att titta på var exakt i vilken form, exakt hur energianvändningen blir och vad som blir, som Anders Ygeman säger, mest effektivt och ger mest infrastruktur för pengarna, att komplettera det som man inte hade tittat på tidigare.

Inte minst Riksrevisionen brukar vara tydlig med att man bör se på alla delar innan man bestämmer sig. Men regeringen darrar inte på manschetten. Vi vill att det här ska påbörjas så snart som möjligt. Därför ska också tidtabellen redovisas. När det gäller Ostlänken har det till och med sedan en bra tid tillbaka funnits en organisation för själva genomförandet, inte minst i de olika kommunerna. Vi har haft diskussioner om att kommunerna inte ska sluta med den diskussionen, utan de kommer att få fortsätta med sitt arbete. Det är en viktig signal.

Nu kommer Trafikverket med ett förslag. Det är klart att det ska byggas på att man använder modern standard och modern teknik.

Anders Ygeman nämner Japan. Det är lite spännande. Den svenska regeringen skrev för inte så länge sedan på ett avtal med Japan. Vi ska ha ett utökat samarbete med varandra just på järnvägsområdet. Det finns säkert mycket vi kan lära oss av varandra och utveckla. Avtalet kan ses som ett led i detta.

En annan utmaning är naturligtvis den önskan och vilja som alla kommuner längs den här sträckan har: Vad fantastiskt när tåget kommer på en ny bana! Ska det inte stanna här också?

Frågan blir alltid på vilka sträckor man kommer upp i vilka hastigheter. Det är viktigt att människor känner att de kan ta tåget, både regionalt och vidare inom hela Sverige, och att det går att ta sig fram både pålitligt och robust. Därför har vi pekat ut att bland annat Ostlänken ska byggas.

#### Anf. 46 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag ska avhålla mig från större konstitutionella utsvävningar i den här debatten. Men visst är det konstigt att när regeringen håller pressträff kan man svara på alla frågor. Man kan svara på hur snabbt tågen ska gå, om de ska gå i tunnlar eller på broar, om det ska vara separerad eller oseparatorad trafik – innan Trafikverket har gjort några utredningar och innan det finns något underlag. Men när regeringen kommer till kammaren, till riksdagen, till de folkvalda, kan inte ministern ge något svar, trots att Trafikverket har utrett frågan och underlaget ligger på regeringens bord. Hur är det möjligt?

Statsrådet säger att vi måste börja separera trafik och att det är ett skäl att bygga Ostlänken. Men när regeringen presenterade satsningen skulle man blanda trafiken. Jan Björklund sade att det skulle gå godståg på Ostlänken, vilket skulle bli 5–11 miljarder kronor dyrare enligt underlaget.

Herr talman! Man ska inte sia om framtiden, men jag tillåter mig ändå att göra en prognos. Jag tror nämligen att det är så här: Jag och Catharina Elmsäter-Svärd, som bryr oss lite om tåg och spår, har ungefär samma uppfattning. Vi ska bygga moderna, europeiska tåg, och tågen ska gå fort. Men den uppfattningen har inte riktigt omfattats av partiledarna, som inte är fullt så intresserade av trafik och tåg. Min prognos är därför att när vi i mars får en skrivelse på riksdagens bord kommer vi att få ett förslag till en lätt kamouflerad höghastighetsbana. Vi kommer att få en

bana som är byggd för 320 kilometer i timmen men där skylten visar 250 kilometer i timmen. Det vore som att bygga en motorväg men sätta upp 70-skyltar. Så går det till när ni i regeringen inte är riktigt sampratade.

Anf. 47 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är väl bra då att Trafikverket på hela regeringens uppdrag nu har kommit tillbaka med ett förslag till åtgärdsplanering utifrån på vilket sätt vi bygger den bästa järnvägen som ska stå sig modern och klara även framtidens behov. Det är utifrån detta underlag som vi till våren kommer att fatta beslut. Vi har också varit tydliga med att vi vill få in en så relevant tidsplan som möjligt så att vi kan gå från ord till handling, för det har varit väldigt många år av väntan.

Ostlänken kommer att innebära förutsättningar för så många fler län än Östergötland. Därför har vi pekat ut den som prioriterad och viktig.

Herr talman! Jag tycker i grunden att detta är bra, för jag har inte uppfattat att det finns någon här i kammaren som är emot att Ostlänken byggs. Det är väl en fantastisk förutsättning. Det är inte alltid givet att det är på det sättet.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **10 § Svar på interpellationerna 2012/13:490, 492 och 493 om fortsatt pendeltågstrafik på sträckan Järna–Gnesta**

Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Mats Pertoft har frågat mig om jag kan garantera förutsättningarna för fortsatt pendeltågstrafik på sträckan Järna–Gnesta. Hans Ekström har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att förhindra en nedläggning av Gnestapendeln. Slutligen har Ingela Nylund Watz frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att värna den för Stockholm–Mälardalsregionen så viktiga pendeltågssträckan mellan Järna och Gnesta, om jag anser att det är en rimlig effekt av avregleringen av tågtrafiken att den för Stockholm–Mälardalsregionen så viktiga pendeltågsstrafiken riskerar att försämrats och slutligen om jag anser att det är rimligt att beslut om förändringar i samhällsviktig kollektivtrafikförsörjning fattas utan att kommuner, näringsliv och andra berörda aktörer har fått möjlighet att yttra sig.

Jag har stor förståelse för den oro som resenärerna till och från Gnesta och även Mölnbo känner när de följer mediernas bevakning av Trafikverkets arbete med planeringen av kapacitetstilldelningen på järnvägen. Trafikverket har en viktig uppgift i att prioritera mellan olika behov för att hitta en lösning. Jag utgår från att Trafikverket gör sitt yttersta för att tillmötesgå de ansökningar om tåglägen som efterfrågas och att Trafikverket med utgångspunkt i dessa ansökningar hittar en lösning som i möjligaste mån passar alla. Den planeringen utförs av Trafikverket med utgångspunkt i gällande lagar och förordningar. Regeringen kan därför inte blanda sig i arbetet.

Ett av avregleringens syften är att skapa förutsättningar för fler järnvägsföretag att etablera sig på marknaden och därmed öka utbudet för



resenäerna. Den ökning av transporter på järnväg som skett indikerar att den reformpolitik som bedrivits sedan 25 år tillbaka fått avsedd effekt.

De som enligt järnvägslagen har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet – järnvägsföretag och auktoriserade sökande – har även rätt att delta i Trafikverkets kapacitetstilldelningsprocess. Syftet med processen är att definiera den framkomlighet på infrastrukturen som krävs för genomförande av säker och effektiv tågtrafik med utgångspunkt från de ansökningar om infrastrukturkapacitet som kommit in till Trafikverket. Processens resultat regleras i avtal mellan sökandena och Trafikverket, vilket förklarar varför andra intressenter som till exempel kommuner och näringslivsorganisationer i allmänhet inte får delta i processen. I egenskap av auktoriserade sökande kan däremot regionala kollektivtrafikmyndigheter, som är kommunala organ, ansöka om kapacitet och delta i Trafikverkets kapacitetstilldelningsprocess.

Anf. 49 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret, även om jag måste medge att jag tycker att svaret mer handlar om själva processen än den fråga jag ställde.

Det är klart att det är trevligt när fler vill åka tåg. Det gillar jag som miljöpartist. Men jag skulle i svaret ha velat höra någonting om vad ministern anser om konsekvenserna av att man släpper in fler aktörer trots att det inte finns fler spår. Det är egentligen det som diskussionen borde handla om.

De boende i Gnesta och Mölnbo, 1 300 personer, pendlar varje dag till jobb, skola och affärer för att klara sitt dagliga liv. Om det värsta inträffar tvingas de nu att välja andra vägar, kanske köpa en extra bil, åka på en väg som sedan 20 år skulle ha byggts ut men som inte har gjorts och som klassas som ganska farlig.

Sedan har vi en minister som tvår sina händer och säger: Ja, men jag har ingenting med det hela att göra. Det är Trafikverket som ska avgöra detta. Hon tvår sina händer trots att Trafikverket enbart genomför det som alliansregeringen har beslutat, nämligen att släppa in fler tågaktörer trots att det inte finns en enda meter mer spår. Jag hade inte haft något emot att man hade släppt in fler operatörer. Jag tycker att fler ska kunna köra tåg, men då måste det finnas fler spår.

Det här påminner mest om en tvångsprivatisering av det slag som Moderaterna precis har tagit avstånd från när det gäller utförsäljning av vårdcentraler och annat eftersom det inte finns plats för en naturlig konkurrens. Då tvingar man fram detta.

Mina frågor till ministern är: Var ministern medveten om konsekvenserna för den lokala pendeltågstrafiken när man beslutade om konkurrensutsättningen? Var ministern medveten om konsekvenserna när man överlät åt Trafikverket att fördela spårtider på spår som inte existerade? Var ministern medveten om konsekvenserna för de boende i Stockholmsregionen, nu för första gången, mellan Järna och Gnesta när man fattade dessa beslut?

Konsekvenserna blir särskilt absurda i dag när vi kan höra om planerad utbyggnad av tunnelbanan. Det är jättebra att man bygger ut tunnelbanan, men samtidigt hotar man för första gången i historien i Stockholmsregionen med nedläggning av pendeltågstrafik genom att sälja ut

obefintlig spårkapacitet. Det är ett rent bluffföretag. Man låtsas som att man har plats och tar betalt för det trots att detta inte finns. Det är ungefär som att sälja Eiffeltornet.

Kan ministern berätta för Mölnboborna om hon var medveten om dessa konsekvenser när beslutet om konkurrensutsättning fattades?

Anf. 50 HANS EKSTRÖM (S):

Herr talman! Till att börja med vill jag tacka statsrådet för svaret, även om det gör mig ganska bekymrad.

Det stod oroliga invånare från Mölnbo och Gnesta här utanför och demonstrerade mot de problem och livsbekymmer som orsakas av en illa genomförd privatisering. Det är många människors livsval det handlar om. Det handlar om val av bostad. Ska jag kunna bo på den här platsen? Det handlar om det som vi ibland i högtidstal har kallat för regionförstoring runt Mälardalen och hur trovärdig den är när människor gör sina val att bo på ett ställe och att arbeta på ett annat.

Regionförstoringarna har varit utmanade av snökaos och av att man har bytt halvtimmar i trafiken. Trots att människors arbetstider och dagstider är desamma förväntas de anpassa sig efter sådana kast i planeringen. Och nu är själva trafikens existens i fara.

Jag tycker att man ska ha större respekt för människors livsval och möjlighet att kunna planera sina liv, inte bara ha respekt för privata företags möjlighet att konkurrera om trafik.

Många kommuner i Mälardalen har gjort stora insatser för att medfinansiera infrastruktur. Svealandsbanan och Mälarbanan är exempel på banor som är kraftigt medfinansierade av de kommuner som ligger längs banan.

Alla kommuner och landsting i Mälardalen är med och finansierar tunneln i centrala Stockholm. Min hemkommun Eskilstuna lägger in 100 miljoner. Gnesta lägger in 10 miljoner, tror jag. Det blir väl en färgad del i tunneln som vi kan åka genom och njuta av som "vår" del av tunneln.

Jag undrar om kommunal- och landstingspolitikerna i dessa kommuner och landsting hade gjort valet mellan vård, skola och omsorg och infrastruktur på det sätt de gjorde om de hade vetat att själva existensen av trafiken som ska gå i tunneln skulle ifrågasättas.

Om jag hade varit beslutsfattare i kommunen skulle jag ha varit väldigt fundersam över att stoppa in 100 miljoner i en tunnel som jag inte visste om kommunen ens skulle kunna använda.

Statsrådet och jag har tillsammans arbetat med regionförstoringfrågorna i Mälardalen. Jag undrar om man var införstådd med dessa konsekvenser. Såvitt jag förstår pekades det på problemen redan i regeringens egen utredning när man införde denna ordning, att denna kollision mellan intressen skulle komma.

Jag tycker att man riskerar människors livsval lite lättvindigt när man ställer detta mot behovet av att få ytterligare en aktör i trafiken till Göteborg.

Dessutom kan man också ifrågasätta prissättningen mellan arbetsresor och affärsresor.

Anf. 51 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Även jag tackar statsrådet för svaret som jag liksom tidigare talare anser lämnar en hel del övrigt att önska.

Den 15 juni tog jag pendeltåget från Östertälje till Gnesta för att delta i en manifestation som hade anordnats där eftersom man var upprörd över det plötsligt uppkomna hotet mot möjligheten att leva och bo längs den pendeltågslinje som Trafikverket nu hotar att försämra trafiken på.

Det var väldigt många där. Jag tror att ministern är medveten om det. Torget i Gnesta var fullt; man hade gått man ur huse för att protestera mot planerna. Det var företagare, det var politiker från alla partier, också ministrerna, men framför allt människor som bor och verkar i denna del av regionen. Människors livsvillkor riskerar att försämrast drastiskt om planerna genomförs.

Herr talman! Jag tycker inte att det duger eller är riktigt ärligt att som statsrådet gömma sig bakom sin myndighet och svensk lagstiftning. Oavsett hur Trafikverket agerar eller hur vår lagstiftning ser ut bär regeringen ansvar för den politik som man har drivit igenom i Sveriges riksdag. Det borde statsrådet vara ärligt nog att medge.

Därmed följer också ett ansvar som kan och måste utkrävas av väljarna någon gång – förhoppningsvis ordentligt nästa år.

Det hade varit klädsamt om statsrådet hade tagit sin del av ansvaret för detta i sitt svar till mig.

Herr talman! Jag kan inte tolka statsrådets svar på min interpellation på annat sätt än att regeringen gör bedömningen att det är ett rimligt pris att betala att väl fungerande arbets- och studiependling i Sveriges mest expansiva region får stryka på foten till förmån för att några privata aktörer ska kunna konkurrera om de järnvägssträckor som är mest kommersiellt intressanta.

Jag tvingas också konstatera att statsrådet uppenbarligen inte har något att invända mot att den typ av förändring som Trafikverket planerar kan genomföras utan att kommunerna, näringslivet eller andra berörda får möjlighet att yttra sig. Det tycker jag är trist.

Till sist tvingas jag konstatera att statsrådet är fullt nöjd med effekterna av den genomförda avregleringen av järnvägen. Det är i sig mycket oroande.

Herr talman! I Stockholm–Mälardalsregionen finns långt gångna diskussioner om hur den storregionala pendlingen ska stärkas och utvecklas när Citytunneln så småningom blir färdig, allt i akt och mening att klara den växande regionen på ett klimatsmart och hållbart sätt. Dessa planer riskerar nu att äventyras, precis som Hans Ekström var inne på. Därför måste jag fråga statsrådet: Var det en önskvärd utveckling när den ordning vi nu har infördes?

Herr talman! Det finns som sagt en hel del övrigt att önska när det gäller den nuvarande situationen för kollektivtrafikens möjligheter att fungera som ett viktigt blodomlopp i vår snabbt växande region.

Det som riskerar att hända med Gnestapendeln borde få regeringens varningsklockor att ringa. Var det verkligen så här det var tänkt, att möjligheterna till arbets- och studiependling skulle riskeras och att bilen åter skulle bli alternativet? Var i landet kommer nästa liknande försämring för kollektiv- och regiontågstrafiken att inträffa? Som sagt, var det verkligen tänkt att bli så här?

Anf. 52 LARS OHLY (V):

Herr talman och infrastrukturministern! I Gnesta är detta en stor fråga, likaså i Mölnbo, Vårdinge, Stjärnhov, Björnlunda och Laxne. Människor behöver kommunikationer för att kunna leva ett bra liv, kunna ta sig till sina arbeten och kunna studera. Det väckte enorm vrede när Trafikverkets planer blev kända. Det var över 1 000 personer som protesterade mot detta på mötet i Gnesta, och fler än 12 600 namn har samlats in på en vecka.

Är detta en lokal fråga? Är det kanske bara några tusen Gnesta- och Mölnbobor som bryr sig? Nej, detta handlar om det som är infrastrukturministerns ansvar, nämligen hur vi ska få en fungerande kollektivtrafik i hela landet. Vilka prioriteringar ska vi göra? Vem är ansvarig?

Av svaret att döma är det i alla fall inte infrastrukturministern utan tydligen någon annan. Svaret var en formell redogörelse för hur ansökningsförfarandet går till. Jag tror att Gnestaborna är ganska ointresserade av det. Jag tror att de flesta i stället vill veta vad infrastrukturministern tycker. Är det rimligt att man på detta sätt håller på att lägga ned en hel bygd? Är det rimligt att man i avregleringens heliga namn tar bort pendeltågstrafik och nyttotrafik för människor som behöver denna trafik för att kunna arbeta och studera? Är det rimligt att dessa hänsyn ska stå tillbaka för att privata företag ska kunna komma in och konkurrera om järnvägen?

Jag menar att detta är dogmatism, och den går – tyvärr, mina socialdemokratiska vänner – tillbaka ända till 1987 och 1988 års trafikpolitiska beslut, som Sven Hulterström som kommunikationsminister olyckligt nog drev igenom.

Avregleringen av järnvägen bygger på den felaktiga föreställningen att järnväg är som väg, att det går att konkurrera genom att små skutföretag kan ta gods eller personer och transportera på järnväg. Det fungerar inte så.

Det stora felet är naturligtvis den nuvarande regeringens totala avreglering av järnvägen. Den gjordes utan några ordentliga konsekvensbeskrivningar. Man hade bråttom för man kunde ju förlora valet, så det skulle börja gälla från och med den 1 oktober 2010. Därför var man tvungen att fatta beslut före valet och kunde inte göra ordentliga konsekvensbeskrivningar. Det förslaget och beslutet bygger på bristande järnvägs kunskap.

Jag ställde i mitt tal på Gnesta torg frågan: Är de vid Trafikverket onda? Eller är de fullständigt verklighetsfrämmande tomtar som sitter instängda i sina kontor och lägger fram ett så idiotiskt förslag? Mitt svar var: Nej. Jag kan inte gå i god för alla anställda vid Trafikverket – det kan finnas någon där som inte är så klok – men de är inte ansvariga. Den ansvariga står mitt emot mig här, regeringens representant. Det är regeringen som kollektivt som är ansvarig. Att då på väldigt väl formulerade interpellationer ge svar där man i princip fransäger sig ansvaret duger inte.

Det regeringen och infrastrukturministern bör svara på är vilken samhällsnytta det har om Gnestapendeln läggs ned alternativt minskar i omfattning samt vilken lönsamhet det är för samhället att privata företag får tillgång till attraktiva tåglägen mellan Stockholm och Göteborg. På vems sida står infrastrukturministern, på Gnestabornas eller på Veolias?

Anf. 53 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Häromdagen mejlade Tove mig. Hon är 17 år, bor i Gnesta och studerar i Hammarby Sjöstad. Hon har kämpat och kommit in på ett program som hon gärna vill gå. Hon har två timmars enkel resväg till och från skolan. Hon kämpade hårt för att komma in på gymnasiet och har klarat av det första året. Över en natt kan hennes uppförfingar vara förgäves. Hon kan tvingas sluta skolan och söka sig en helt annan utbildning. Hennes liv får en helt ny vändning på grund av ett beslut som först fattas av regeringen och sedan riskerar att fattas av Trafikverket.

Är det rimligt? Var det så det var tänkt? Ska det fortsätta så? Och i så fall, vilka kommer sedan? Är det Eskilstuna, Norrköping, Tierp? Det är i grunden ett beslut som regeringen och den regeringsstödda majoriteten i riksdagen har fattat, att vi ska ha tågtilldelningar årsvis, att ingen människa ska kunna planera sitt bostättningsmönster, att de företag som ska konkurrera på den marknaden kan ryckas bort med bara ett års varsel. Avskrivningen på en järnvägsvagn är kanske 30 år. Vem köper den järnvägsvagnen, eller det loket, om man inte vet att man kommer att få trafikerad banan? Många som funderar på att dra fördel av regionförstoringen väntar på ministrernas svar. Var det så det var tänkt?

Herr talman! Av 1 kap. 6 § regeringsformen framgår att regeringen styr riket och ansvarar inför riksdagen. Denna centrala del av regeringsformen verkar ha gått statsrådet helt förbi. Trots att sju olika interpellationer ställts i kammaren är ministrernas svar detsamma, att det är Trafikverkets eller någon annan myndighets ansvar.

På den första interpellationen om tågförbindelserna mellan Tyskland och Danmark svarar ministern att man ska låta våra expertmyndigheter titta på vad som eventuellt bör göras. På den andra interpellationen om förseningar i tågtrafiken svarar ministern att eftersom det är en fråga mellan Trafikverket och Skånetrafiken är hon förhindrad att kommentera det. På den tredje interpellationen om cykeltrafiken svarar ministern att hon i dag inte vill ge något definitivt svar. På den fjärde interpellationen om höghastighetståg svarar ministern att hon inte vill ge något svar för hon vill invänta Trafikverkets remissvar.

På den femte, sjätte och sjunde interpellationen svarar ministern nu att regeringen inte kan blanda sig i arbetet. När tusentals medborgares liv rivs upp för att tåget försvinner från bygden svarar ministern att det indikerar att den reformpolitik som förts fungerat och att "regeringen kan ... inte blanda sig i arbetet". Jämför det med 1 kap. 6 § regeringsformen där det står: "Regeringen styr riket. Den är ansvarig inför riksdagen."

Jag skulle vilja rikta två frågor till statsrådet. Vill statsrådet verkligen vara statsråd med ansvar för infrastrukturen om hon inte är beredd att i riksdagen svara på en enda fråga som ställs om just infrastrukturen? Vilka förändringar av tilldelningen av tåglägen vill statsrådet vidta för att säkerställa att Gnesta kan ha fortsatt trafik och att inte fler orter drabbas av det öde som drabbat Gnesta?

Anf. 54 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! På den gamla goda tiden när SJ hade monopol fanns det inga problem i tågtrafiken. Numera är det trångt på spåren. Det är ett problem. Det är trångt på tågen. Det är ett problem. Det har aldrig varit så många som vill åka tåg som nu. Det är en effekt av att det finns ett

större utbud av sådana som vill transportera folk på tåg. Det är jättebra, bland annat ur miljösynpunkt.

Ibland blir det konflikter. Spåren är för få. I det här fallet som vi nu diskuterar finns i grunden just en sådan avvägningskonflikt, och den har inte med avregleringen att göra. Den ena sidan handlar om att släppa in nya operatörer på en vinstgivande linje, Stockholm–Göteborg. Det är väl glädjande att så många vill åka mellan Stockholm och Göteborg; det är jättebra. Förr hade man bara att välja på SJ. Det fanns ingen valfrihet över huvud taget. SJ hade monopol. Den andra sidan handlar om ifall detta ska gå ut över en annan tågoperatör, nämligen SL som bedriver verksamhet sedan början av 1970-talet. Peder Wachtmeister har sagt till mig att det var Hjalmar Mehr som en gång i tiden såg till att tåget skulle gå ända till Gnesta.

Man kan fråga sig om det verkligen är Trafikverket som ensamt ska få göra avvägningen mellan att släppa in operatörer och ta bort en etablerad operatör, nämligen SL. Då kommer vi inte ifrån att i denna avvägning finns ett övergripande ansvar någon annanstans, och jag vill lägga det något högre än hos Trafikverket. Jag noterar att SL har haft överläggningar, men trafiknämnden i Stockholms läns landsting vet ingenting. Frågan har inte heller varit uppe hos Birgitta Rydberg och övriga i landstingets ledning.

För Gnesta får det stora konsekvenser om de blir av med fyra tåg, som det handlar om, och om regionaltågen kanske inte ska stanna där. Jag ser Gnesta som en viktig del av Storstockholmsregionen. Nu planerar Peab och Gnestahem för ytterligare 300 nya bostäder i området. Om det beslut som Trafikverket med sin nya trafikplan förebådar gick igenom skulle det innebära radikalt förändrade förutsättningar för de byggprojekten.

Det måste vägas in att Gnesta varit ett järnvägssamhälle i snart 150 år och är uppbyggt kring järnvägen och pendlingen till framför allt Stockholm. Jag menar att detta är en fråga som inte Trafikverket med dess nya plan att ta in nya tågoperatörer kan få avgöra på egen hand. Det är också en fråga om hur en kommun som Gnesta ska fungera i framtiden i den arbetsregion som Storstockholm vid det här laget är.

Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Ta inte flyget mellan Stockholm och Göteborg. Ta tåget. Transportera inte mer på väg. Gör det mer på järnväg. Ta inte bilen till jobbet. Ta tåget, gärna pendeltåget. Det är någonting som vi allt som oftast får höra och har hört i många år. Människor gör just det, de tar tåget till Göteborg. Det transporteras betydligt mycket mer än tidigare på järnväg. Betydligt mycket mer än i övriga Europa går i dag på järnväg i Sverige. Allt fler väljer att lämna bilen hemma.

Det är också en utmaning att få ihop ett bra och fungerande vardagsliv och arbetsliv, i synnerhet i en region som Stockholm–Mälardalsregionen. Tar man Stockholm separat kan man konstatera att det är så många som flyttar in under en tioårsperiod att det nu börjar bli trångt på vägar, gångbanor och cykelvägar, men också på järnvägar. Under den här tiden har väl inte infrastrukturen byggts ut i samma takt vare sig på väg eller på järnväg. Men häromveckan invigdes dubbelspåret för pendeltåg i Södertälje, vilka ökar robustheten och minskar sårbarheten för hela järn-

vägssystemet. Alla de tåg som kommer söderifrån och på ett eller annat sätt möts i Järna för att sedan ta sig upp mot Stockholm utgör 60 procent av de tåg som går igenom Stockholm.

I 25 års tid har man verkligen velat göra mer för järnvägen. Självklart ska regeringar ta ansvar, och jag tar ansvar. Jag får alltid ta det yttersta ansvaret.

Det börjar bli trångt på spåren för långa, tunga godståg och för pendeltåg som vill ha sina styva tider kopplade till fjärrtågen. Frågan är om det är rimligt att börja ställa människor mot varandra. Naturligtvis ska man kunna arbetspendla, oavsett om man bor i Mölnbo, Gnesta, Eskilstuna, Södertälje, Katrineholm, Norrköping eller Nyköping, och det görs med besked. Detta är viktigt för hela regionförstoringen, för att kunna hitta rätt kompetens och hitta förutsättningar för boende. I den delen tror jag inte att någon av oss har någon annan uppfattning.

Men vad gör vi när vi nu måste hantera denna situation innan Citybanan är byggd? Citybanan är en förutsättning för att pendeltågen ska få en avskiljning när de kommer in till Stockholm och därmed klara styva tidtabeller och få bättre kapacitet. Vi pratade tidigare om Ostlänken, som har en direkt påverkan på järnvägstrafiken, inte minst den som kommer söderifrån, och som påverkar hela Östergötlands trafik.

Trafikverket har ett uppdrag för dem som ansöker. Det handlar inte, Lars Ohly, om att vi har avreglerat allting nu. Detta är en process som har pågått under lång tid. Socialdemokraterna har med emfas drivit denna utveckling ända fram till 2006, och ni frågar mig om jag var medveten om konsekvenserna. Det är en fantastisk utveckling som har skett, inte minst genom att alla regionala länstrafikbolag sedan början av 90-talet har fått upphandla trafik i syfte att kunna köra till exempel pendeltåg på järnvägen.

Vi måste kunna hantera situationen, och jag är fullt övertygad om att Trafikverket tillsammans med SL och andra hanterar Gnesta för sig som en viktig del. Men vi behöver lösa hela järnvägsproblematiken, och den stannar inte i Gnesta.

Anf. 56 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag kan hålla med infrastrukturministern om att järnvägen måste byggas ut, att det finns stora problem att lösa och att den under väldigt lång tid inte har byggts ut som den borde. Därom kan vi vara eniga. Men att släppa in ytterligare aktörer i detta läge, där det inte finns tillräcklig spårkapacitet, är något helt annat.

Det är väldigt positivt att fler och fler väljer tåg, att fler och fler persontransporter går på tåg och att fler och fler godstransporter går på tåg. Men det är regeringens ansvar att se till att det finns kapacitet nog att ta emot andra aktörer. Annars bygger man bara luftslott. Man förespeglar företag som vill köra tåg att det finns spårkapacitet som egentligen inte finns. Vi kan nog vara överens om att det inte finns tillräckligt stor spårkapacitet i Stockholmsregionen.

De som slutgiltigt drabbas av detta är de människor som bor i Gnesta och Mölnbo, inga andra än så länge. Men det här är kanske bara början? Alliansregeringen säljer kapacitet som inte existerar. Regeringen tvingar Trafikverket att stänga av avgångar och linjer för lokaltrafiken. Jag kan se framför mig att det som händer nu mellan Järna och Gnesta bara är

början. Om tillräckligt många skulle välja att åka tåg skulle antagligen samma sak hända i andra storstadsregioner: Malmö, Göteborg etcetera. Är det verkligen en ansvarsfull politik att sälja kapacitet som inte existerar? Vilken annan näringsgren skulle tillåta detta? Det skulle kallas bluff.

Eller är detta en medveten strategi från regeringen? Vi kan skippa den där lokaltrafiken – de kan väl lika bra åka buss. Är det så regeringen tänker? Då är det fråga om vägar som inte har rustats upp på länge och som dessutom bedöms som så trafikfarliga att man har satt upp fem sex fartkameror på vägen, eftersom det hela tiden sker olyckor. Jag vet att statsrådet känner till detta väl; hon bor själv i Södertälje.

Jag har fortfarande inte fått svar på min fråga: Var regeringen medveten om hur pendeltågstrafiken skulle drabbas av att fler aktörer släpptes in på banan? Det handlar inte bara om innevarande år. Även år 2014 vet vi att detta kommer att ske. Om nu Trafikverket lyckas trola med knäna och få till att det kanske bara kommer att handla om några avgångar, vad händer då nästa år och året därefter? Och hur ska man över huvud taget kompensera kommunerna Gnesta och Södertälje och deras invånare för den förtroendeklyfta som uppstår? Vem vill i framtiden bosätta sig i Gnesta eller Mölnbo när man vet att pendeltågstrafiken kan läggas ned vilket år som helst? Nu vet man att risken finns.

Min fråga till statsrådet är fortfarande: Visste ministern om att denna risk existerade när man beslutade att släppa in fler aktörer på banan? Miljöpartiet varnade för detta, men regeringen lyssnade inte. Var det medvetet val av regeringen att riskera nedläggning av lokal tågtrafik genom att släppa in fler aktörer på banan?

Anf. 57 HANS EKSTRÖM (S):

Herr talman! Mälardalens regionens politiker har i väldigt många år varit engagerade i den regionala trafiken och regionförstoringsfrågan. Detta engagemang har byggt på en tillit till att invånarna kommer att få en vidgad studiemarknad, en vidgad bostadsmarknad och en vidgad arbetsmarknad och till att företag kommer att kunna rekrytera kompetens på en större marknad, varigenom ytterst Stockholmsregionens internationella konkurrenskraft säkras.

Jag tillhör dem som tror att Gnestapendeln kanske kommer att räddas. Jag tror till och med att den debatt vi har i dag kan ha en viss betydelse. Men tilliten är rubbad, och det oroar mig väldigt mycket. Denna tillit har skapat ett engagemang som har lett till en beredskap hos kommuner långt borta i Örebro län att vara med och medfinansiera tunnlar i centrala Stockholm. Engagemanget har byggt på tilliten och tillförsikten till att detta är nyttigt för ens egen kommun eller region. Den tilliten får en skada när någonting sådant här inträffar.

Problemet ligger i den prioriteringsordning som finns. Snabba tåg bedöms som mer samhällsnyttiga än långsamma och tjänsteresor som lönsammare än arbetsresor när man sätter sig och slår in det i en dator och räknar på det. Då undrar jag om människors långsiktiga livsval ska vara utsatta för en årlig datorbehandling för att man ska kunna veta om tidtabellen gäller.

Jag tror inte att arbetsplatsen tycker att det är tillräckligt bra. Jag tror inte heller att barnen gillar det när de ska hämtas på dagis. Det är konflik-



ten med verkligheten och offret på marknadens altare som det handlar om för att se till att få in fler aktörer.

Pertoft ställde en fråga till ministern. Ministern behöver inte ens svara på frågan. Det står i regeringens egen utredning för två år sedan att problemen skulle uppstå om man inte tog tag i själva planeringsprocessen. Regeringen har varit medveten om att problemet skulle komma och har med berätt mod kört Gnesta in i den här situationen.

Konflikten bottnar i att man värdesätter arbetsresan lägre än tjänsteresan för den högavlönade. Då uppkommer denna del. Det är ett bättre pris i samhällsnytta på tjänsteresan än på arbetsresan.

Planeringen av kollektivtrafik bygger på en viss stelhet. Man har en tillförsikt i att bussen går, att tåget går och att spårvagnen går på den delen. Det kanske inte alltid är rätt tillfälle att leka marknad på den platsen.

Anf. 58 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Jag ska fortsätta lite grann på det spår som Hans Ekström var inne på. Jag vet att statsrådet är väl införstådd med de långa och många diskussioner som har funnits i Stockholms- och Mälardalenregionen att se till att det verkligen ska bli en robust konkurrenskraftig region jämfört med dem i övriga världen, till och med i ett globalt perspektiv.

Det är en region som på många sätt ska kunna bidra till att generera den tillväxt och de nya jobb som vi behöver för att vi ska kunna leva, bo och verka i Sverige på det sätt som vi är vana vid och som vi förväntar oss att våra barn ska kunna få ta del av.

Den här frågan kan kanske ur ett internationellt perspektiv te sig som en ganska liten fråga. Det handlar om en järnvägssträcka mellan Järna och Gnesta. Men ur ett tillväxtperspektiv för Sverige och för våra förutsättningar att skapa ökad tillväxt är frågan mycket större än så.

Här handlar det om att göra ett val. Det är därför som vi har ställt så många frågor till ministern som har att göra med det förhastade förslaget från Trafikverket.

Är det verkligen en önskvärd utveckling när man ser på Sveriges lite större regioners möjligheter att växa och dra Sverige framåt i ett globalt perspektiv? Är det rimligt att då försämra möjligheterna för att människor ska kunna leva och bo i en del av en stor region och arbeta eller studera i en annan del av samma region?

Jag tror i grund och botten att Catharina Elmsäter-Svärd, som varit finanslandstingsråd i Stockholms läns landsting, och jag har samma uppfattning om detta. Nu är skillnaden den mellan mig, som inte sitter i regeringen och inte har någon företrädare i regeringen, och Catharina Elmsäter-Svärd att Catharina Elmsäter-Svärd nu sade alldeles nyss att hon bär ansvar för detta.

Det tycker jag var klädsamt. Det borde Catharina Elmsäter-Svärd ha sagt till pendlarna i Gnesta när hon åkte pendeltåg där för ett litet tag sedan. Då var budskapet väldigt tydligt: Jag har inget ansvar, utan det är Trafikverkets ansvar. Det är bra att Catharina Elmsäter-Svärd nu slutar gömma sig bakom Trafikverket. Frågorna blir nu mycket intressantare när ministern är beredd att ta ansvar.

Är det så här regeringen tänker fortsätta? Vad har ministern för uppfattning? Ska arbetspendling även fortsättningsvis värderas lägre än

kommersiellt intressanta trafikslag, som vi nu ser att man tänker prioritera från Trafikverkets sida just på denna bansträckning?

Är det inte en större fråga för hela regeringen att ta ansvar för och fundera över hur våra regioner i Sverige ska ha möjlighet att fungera i den globala konkurrensen? Är det inte rimligt att hela regeringen väger samman för- och nackdelar när det handlar om så vitala saker som vår infrastruktur och på vilket sätt man använder den till bäst gagn för samhällets utveckling?

Jag är medveten om att Gnestaborna nu behöver ett snabbt besked. Men Sveriges riksdag behöver också ett besked om regeringen tänker fullfölja och gå den inslagna vägen. Gnesta blir i så fall inte det sista exemplet, utan då kommer det flera.

Anf. 59 LARS OHLY (V):

Herr talman! Jag vill ge infrastrukturministern rätt i en sak. Vänsterpartiet är kanske det enda partiet med rena händer i den här debatten. Alla andra har varit inne på avregleringarnas felaktiga spår. Men det bryr jag mig inte om nu.

Nu är jag väldigt intresserad av att det finns en mycket stark opinion. I Gnesta är det alla partier som ifrågasätter konsekvenserna av avregleringen. Det är väl så. Ibland är man för avregleringen men inte dess konsekvenser. Lite grann tolkar jag också infrastrukturministern på det sättet.

Detta håller inte. Det hade vi kunnat tala om, och det talade vi om när avregleringarna först diskuterades och också när avregleringen av stomnätet genomfördes från och med den 1 oktober 2010.

Problemet är att det finns en motsättning mellan samhällsnytta och snäv företagsvinst. Det som är olönsam trafik är inte alltid olönsamt för samhället. Vi som politiker har att ta lite större hänsyn än till ett företags möjligheter att skapa vinst till sina ägare.

Bland de hänsyn som vi bör ta är att skapa livskraftiga regioner med möjligheter för människor att bosätta sig där de vill med rimliga kommunikationer så att de kan pendla till arbete och studier.

Det är vad som håller på att försvinna i Trafikverkets förslag där Gnestapendeln eventuellt skulle kunna läggas ned. Nu är det möjligt att det inte blir ett sådant förslag. Det är möjligt att vi kanske åtminstone delvis vinner detta, precis som Hans Ekström säger.

Problemet är att det kommer att ske en upphandling varje år. Kortsiktigheten i systemet gör att det blir en strid som får utkämpas varje år. Dessutom är jag rätt säker på att man inte kommer att få in alla tåg som finns i dag. Något eller ett par kanske kommer att försvinna. För varje tåg som försvinner minskar attraktiviteten i att ta pendeln. Därmed ökar biltrafiken och minskar möjligheterna att bosätta sig där man vill.

Mitt råd till infrastrukturministern, när ni inte genomförde en konsekvensbeskrivning innan beslutet: Inse nu att avregleringen leder till fel åtgärder för tågtrafiken. Se till att pendlarna i Gnesta får möjligheter att bo kvar. På det sättet kommer också järnvägstrafiken i andra delar av landet att så småningom kunna utvecklas.

Anf. 60 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag kan ha viss fördragsamhet med att både Lars Ohly och Catharina Elmsäter-Svärd hellre talar om Sven Hulterströms tid som

kommunikationsminister än om Catharina Elmsäter-Svärd. Men han avgick trots allt 1989, samma år som muren föll, så han kanske inte riktigt kan ställas till ansvar för Gnestapendeln.

Jag läste upp delar av det mejl som Tove som är 17 år hade skickat till mig. Hon hade läst första året på gymnasiet. Nu undrar hon hur det blir. Ministern säger: Jag bär ansvaret. Var det så här det var tänkt? Var det detta regeringen ville?

Vilka slutsatser drar regeringen av det som har hänt? Äras den som äras bör. Det var den borgerliga regeringen som beslutade att den årliga tåglägesavregleringen skulle ske. Vi socialdemokrater var emot det, även om vi gillar konkurrens och gjort en del avregleringar, som Lars Ohly förtjänstfullt sade.

Vi skilde till exempel mellan dåvarande Banverket och SJ för att få mer konkurrens på spåret. Men vi var inte beredda att ta detta steg, eftersom vi såg att det skulle kunna få negativa konsekvenser.

Årlig tilldelning av tåglägen är fel tänkt. Det är viktigare att tågen går i tid än att de går med vinst. När regeringen tvingas att välja mellan konkurrens och kapacitet förefaller det som att regeringen väljer konkurrens. Stående på perrongen blir då Gnestaborna.

Återigen tycker jag att ministern blir Gnestaborna svaret skyldig. När nu detta har hänt, när vi har sett den styva tidtabellen lämnas i Östergötland och när vi ser risken för att pendeltågslägen försvinner i Gnesta – vad drar då regeringen för slutsats av den egna politiken? Vilka förändringar är regeringen beredd att göra? Det är jag och många med mig väldigt spända på att höra ministern svara på.

Anf. 61 GUNNAR ANDRÉN (FP):

Herr talman! Ibland blir man imponerad av en del debattörer. Anders Ygeman debatterade höghastighetståg alldeles nyligen, och de kräver också spår. Det var ett bra exempel på gott glömma på kort tid. När man lyssnar till Lars Ohly och hör vad han säger om den ökade tågtrafik som vi nu har märker man att han lätt skulle kvalificera sig som en kandidat till ordförandeskapet i tågnostalgins vänförening. Det är inget snack om den saken.

Jag vill dock säga något om den konflikt som nu finns om spårkapaciteten. Jag uppskattar verkligen att statsrådet försvarar trafiken mellan Stockholm och Göteborg, för den är också viktig. Men det finns en konflikt när det gäller spårkapaciteten som går ut över pendeln till Gnesta just nu. För min del ser jag det som att det finns en prioriterad sak i detta läge, nämligen att Trafikverket inte ensamt och utifrån sina utgångspunkter kan få bestämma om tågtrafiken till Gnesta ska upphöra eller inte eftersom den är så etablerad för detta område.

Sedan är jag glad för att vi utökar tågtrafiken till Göteborg, för det är en väldigt viktig sak. Jag vill avsluta med att säga att detta är någonting som vi alla borde slå vakt om. Vi behöver ännu mycket mer tågtrafik till och från Göteborg, för det är verkligen roligt att kunna åka till Göteborg även ifrån Stockholm.

Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag skulle nog snarare säga så här: Avregleringen och den möjlighet som gavs tidigare för regioner och länstrafikbolag att få

börja upphandla när man inte tyckte att SJ levererade det som man behövde för sin regionala pendling har bidragit till att antalet resande och transporter på järnväg har ökat i den grad som det har gjort.

Problemet har snarare varit att under den tid som ökningen har skett har inte motsvarande underhåll av järnvägen skett i samma takt. Järnvägen har inte heller byggts ut i den takt som vi i dag ser. Vi kommer ihåg hur det var när Svealandsbanan väl invigdes; den var full redan när den var klar. Det var ingen som hade tänkt sig den utveckling som fanns i det läget.

I detta läge blir det – även om vi diskuterar Gnesta mycket – lite olustigt med den frågeställning där man ställer kommersiella tågbolag mot arbetspendling. För vem är det som sitter på tåget? Det kan vara en arbetspendlare som åker en mycket längre sträcka än bara den regionala.

Detta att tilldela tågägen, oavsett om det gäller för godståg, fjärrtåg, lokaltåg eller för den delen tid på spåret för att säkert kunna jobba med drift och underhåll, har inte varit något problem så länge som det har funnits kapacitet. Men just som i den beskrivning som jag gav har vi brist på kapacitet i dag på vissa ställen och under vissa tider. Det var därför Trafikverket för snart två år sedan fick i uppdrag att göra Kapacitetsutredningen. Vi kunde se under åren framöver att även om vi gjorde allt det som finns i den nuvarande planen skulle vi fortfarande ha flaskhalsar och kapacitetsbrist. Det var därför vi kompletterade infrastrukturens plan för åren 2014–2025. Det gjorde vi för att hantera dessa brister.

Jag får ständigt höra diskussioner från näringslivet när det gäller godstransportbehovet. Hur kommer det sig att man alltid prioriterar persontrafik före godstrafik? När man sitter på tåget till Göteborg behöver man inte ens ha kommit så långt som till Alingsås för att man ska hamna bakom ett pendeltåg. Då blir man ganska frustrerad. Vartefter man kommer in på sträckor får man vänta på den ena eller den andra.

Jag delar uppfattningen att det är först i dag, när kapaciteten är i stort sett slut, som man måste börja prioritera. Vad är mest samhällsekonomiskt lönsamt? Vi har pekat ut i infrastrukturpropositionen att vi måste prioritera arbetspendling och godstransporternas stråk genom hela landet. Vi vet att de flesta resor som vi gör är kortare än tio mil, och då handlar det om det lokala pendlandet.

Jag känner till det som de flesta har nämnt om hela Stockholm–Mälardalsregionen. Syftet är att få en bättre sats, som handlar om alltifrån underhåll och bättre kraftsamling till att få Citybanan på plats. Anledningen till att man är med och finansierar är bristen på kapacitet. Vi står med problemet i dag, och vi hade säkert kunnat förutse detta. Men det här är inte avregleringens fel. Problemet är bristande underhåll och kapacitet. Det är det som vi gör någonting åt, men det går inte att få detta på plats lika snabbt som tågplanerna ska komma vartefter.

Däremot kan jag hålla med i diskussionen om huruvida det är rätt och rimligt framöver att köra årlig tågtilldelning. Det tittas just på om man kan jobba med ramupphandling. Det tittas lika mycket på mer av ad-hoc-bokningar av och på, för det behovet har också ökat jämfört med hur det har varit tidigare.

Anf. 63 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag kan konstatera, när jag lyssnar på ministern, att det finns mycket vi är överens om. Det finns en brist på kapacitet. Det finns en brist på spår. Det är som sagt också trevligt att allt fler vill köra och åka tåg.

Samtidigt finns det en fråga. Det är regeringen som i just detta läge, där det finns brister i spårkapacitet – vilket infrastrukturministern nyss så tydligt beskrev – släpper in fler aktörer. Jag ställde frågan för ungefär en halvtimme sedan, i början av debatten. Jag ställer den återigen, för jag har fortfarande inte fått något svar: Var ministern medveten om att detta att släppa in fler aktörer antagligen kommer att leda till att lokala trafikoperatörer som SL måste lägga ned hela linjer och ställa in avgångar? Var hon medveten om att detta hot finns? I så fall var man ju medveten om att detta beslut hotade pendeltåget mot Gnesta.

Kan vi få ett rakt svar på frågan? Jag skulle vilja veta vem det är som är ansvarig för detta hot. Frågan kommer att återkomma ända till dess att regeringen ändrar beslutet om hur ofta man ska upphandla. Frågan är: Ska vi först bygga ut spår och sedan släppa in fler aktörer? Eller ska vi göra tvärtom, som regeringen har gjort, och sälja ut spårkapacitet som inte existerar? Det tvingar naturligtvis de mindre aktörerna att dra in sin trafik, vilket är fruktansvärt för de människor som är berörda. De har satsat hela sitt liv, sin existens och sitt boende på att det finns tåg som man kan lita på. I dag litar man inte längre i Mölnbo och Gnesta på att tåg kommer att finnas. Redan därmed har regeringen försatt människor i en fruktansvärd situation. Tidigare har man litat på både SL och regeringen och på att det finns tåg.

Min fråga är fortfarande: Var regeringen medveten om att när man släpper in fler aktörer kommer det att leda till nedläggning av befintlig lokaltrafik?

Anf. 64 HANS EKSTRÖM (S):

Herr talman! Även om Gnestapendeln blir kvar visar diskussionen om den på ett systemfel. När systemfel uppenbarar sig har regeringen ett ansvar för att styra riket.

Min fråga till infrastrukturministern är därför: Vilka förslag kommer infrastrukturministern att återkomma med med anledning av detta? Detta gör att det är uppenbart att det finns allvarliga systemfel. Vad är infrastrukturministerns besked till invånarna i Mälardalen? Kan de lita på att det finns tåg nästa år på deras station? Vad är infrastrukturministerns besked till politikerna i Mälardalen? Ska de våga köpa tåg i höst för att trafiken i Mälardalen ska kunna gå med tidtabeller som man kan planera för? Eller ska man vänta och fundera på om man ska leka fri marknad där vem som helst kan slå sönder systemen när som helst därför att den mest attraktiva avgången mitt i arbetspendlingstiden inte ingår i det system som ska planeras?

Systemet måste vara byggt för att få invånarnas tillit, och tillit byggs upp långsamt men rivs ned mycket snabbt.

Anf. 65 INGELA NYLUND WATZ (S):

Herr talman! Jag tycker att det är bra att den här debatten har inneburit att infrastrukturministern erkänner att regeringen har ett ansvar för den

uppkomna situationen. Därför är alla de frågor som Mats och Hans har ställt under debatten mycket relevanta. Vad gör infrastrukturministern nu för att undvika att liknande situationer dyker upp i framtiden?

Precis som jag försökte säga i min andra replik i den här debatten är hela den här regionen mycket beroende av att arbetspendlingen fungerar. Om Stockholm–Mälardalsregionen ska ta in ett nytt Göteborg på tio år måste vi ha ställen i pendlings- och kollektivtrafiknära lägen där man kan bosätta sig. Det måste finnas möjlighet att bygga bostäder över huvud taget, vilket man nu mycket förtjänstfullt planerar att göra bland annat i Gnesta. Men nu är framtiden för detta mycket osäker.

Om det ska vara möjligt att rekrytera personal till exempel till Astra, Scania, ABB, Asea och Alfa Laval i vår region måste man också vara säker på att medarbetarna har möjlighet att bosätta sig och pendla någonstans ifrån i den här regionen.

Precis som handlarerna i Gnesta sade under manifestationen den 15 juni handlar inte det här bara om att en massa människors livsvillkor och öden drastiskt riskerar att försämrans i Gnesta, utan det handlar faktiskt också om företagens möjligheter att överleva. Det gäller både de små företagen som är berörda i närheten av Gnesta, Mölnbo och Järna och de stora drakarna i vår region som ska dra Sverige framåt i den globala konkurrensen.

Därför är min sista fråga till infrastrukturministern som har lite tid kvar: Vilka slutsatser drar ministern av det ansvar hon nu har påtagit sig?

Anf. 66 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! För min del råder det ingen som helst tvekan om att den absolut viktigaste förutsättningen för att vi ska ha ett fungerande arbets- och vardagsliv är bra och tillförlitliga möjligheter att resa, och gärna med tåg.

Det som Ingela Nylund Watz nämnde är också viktigt, nämligen att företagens förutsättningar att kunna verka och växa oavsett storlek bygger på bra och tillförlitliga möjligheter att transportera gods. Detta har vi pekat ut. Det är det absolut viktigaste.

Vi har just gått igenom hur järnvägen mår. Det har inte gjorts tidigare. Sedan 2006 har vi mer än fördubblat anslaget till drift och underhåll för att minska sårbarheten och förseningarna. Det handlar om tillit, som nämndes. Man ska våga bestämma sig för att ta tåget. Vi är inte fullt färdiga med detta ännu. Det kommer att ta ett par år till.

Eftersom allt fler väljer att resa och transportera på järnväg har det uppstått kapacitetsbrist. Det är fullt vissa tider på dygnet. Vi bad Trafikverket att särskilt titta på det för att peka ut var vi har bristerna. Detta har vi också för första gången rent historiskt kunnat identifiera.

Därför har vi nu föreslagit ytterligare ambitionshöjningar med över 20 procent för att kunna återställa järnvägen till den standard som den en gång i tiden hade och för att komplettera, bygga ut och bygga nytt. Det är den absolut viktigaste förutsättningen, oavsett var i landet man bor, för att vi ska klara att förstora arbetsmarknaden i till exempel Skåne-regionen, Västra Götaland eller Stockholm–Mälardalsregionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

## 11 § Bordläggning

Prot. 2012/13:129  
26 juni

---

Anmälades och bordlades

EU-dokument

KOM(2013) 441 Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om en förenklad ordning för personkontroller vid de yttre gränserna på grundval av Kroatiens och Cyperns unilaterala erkännande av vissa handlingar såsom likställda med de egna nationella viseringarna för transitering genom dessa länders territorium eller planerade vistelser på deras territorium som inte överstiger 90 dagar under en 180-dagarsperiod och om upphävande av Europaparlamentets och rådets beslut nr 895/2006/EG och beslut nr 582/2008/EG

## 12 § Anmälan om interpellation

Anmälades att följande interpellation framställdes

*den 25 juni*

### **2012/13:496 Utsättning av lax i älvarna runt Östersjön**

av *Ardalan Shekarabi* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

Interpellationen redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 september.

## 13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

*den 25 juni*

### **2012/13:619 Barnens bästa i vårdnadstvister**

av *Ann-Christin Ahlberg* (S)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

### **2012/13:620 Avgift för erhållande av lärarlegitimation**

av *Cecilia Dalman Eek* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

### **2012/13:621 Manillaskolans kulturarv**

av *Kerstin Engle* (S)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

*den 26 juni*

### **2012/13:622 Ensamheten i Sverige**

av *Christina Oskarsson* (S)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

**2012/13:623 Konventionen om funktionshindrades rättigheter**  
av *Christina Oskarsson* (S)  
till statsrådet Maria Larsson (KD)  
**2012/13:624 Ojämliga löner**  
av *Christina Oskarsson* (S)  
till statsrådet Maria Arnholm (FP)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll  
tisdagen den 17 september.

#### **14 § Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 25 juni*

**2012/13:612 Validering av grundskolebetyg**  
av *Esabelle Dingizian* (MP)  
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

*den 26 juni*

**2012/13:596 Simkunnighetsmål i lägre åldrar**  
av *Fredrik Lundh Sammeli* (S)  
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

**2012/13:598 Insemination för ensamstående**  
av *Agneta Luttröpp* (MP)  
till justitieminister Beatrice Ask (M)

**2012/13:599 Försämrad samhällsservice för företagarna och de boende i Hagfors**  
av *Lars Mejern Larsson* (S)

till näringsminister Annie Lööf (C)

**2012/13:600 Tågavgångar i Sörmland**  
av *Caroline Helmersson Olsson* (S)  
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

**2012/13:601 Övervakning av datatrafik**  
av *Jens Holm* (V)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

**2012/13:606 Artillerikapacitet**  
av *Peter Hultqvist* (S)

till försvarsminister Karin Enström (M)

**2012/13:607 Nedläggning av DAUM-arkivet i Umeå**  
av *Maria Lundqvist-Brömster* (FP)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

**2012/13:609 Offentligt stöd till regionala flygplatser**  
av *Isak From* (S)

till finansminister Anders Borg (M)



**2012/13:610 Kunskapen om ortnamn, språk och dialekter i hela landet**

av *Isak From* (S)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

**2012/13:611 Arbetsinriktad rehabilitering för personer med förtidspension**

av *Kerstin Nilsson* (S)

till statsrådet Ulf Kristersson (M)

**2012/13:613 Det så kallade extrajobbsförbudet**

av *Hillevi Larsson* (S)

till statsrådet Ewa Björling (M)

**2012/13:614 Avgiftsfri högskoleutbildning**

av *Thomas Strand* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

**2012/13:615 Skogsavverkning på kulturlämningar**

av *Ulf Nilsson* (FP)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

**2012/13:616 Myndighet med ansvar för teckenspråkig kultur**

av *Gunilla Carlsson* i Hisings Backa (S)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 september.

**15 §** Kammaren åtskildes kl. 12.35.

Förhandlingarna leddes

av förste vice talmannen från sammanrådets början till och med 8 § anf. 38 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till sammanrådets slut.

Vid protokollet

CHARLOTTE RYDELL

*/Eva-Lena Ekman*

Prot. 2012/13:129  
26 juni

---

# Innehållsförteckning

<b>1 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen, m.m.</b> .....	<b>1</b>
<b>2 § Hänvisning av ärenden till utskott</b> .....	<b>1</b>
<b>3 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar</b> .....	<b>1</b>
Trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU21 .....	1
<b>Beslut</b> .....	<b>2</b>
TU21 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar.....	2
<b>4 § Svar på interpellation 2012/13:460 om samhällets ansvar för en lyckad skolgång</b> .....	<b>2</b>
Anf. 1 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	2
Anf. 2 GUNILLA SVANTORP (S).....	2
Anf. 3 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	3
Anf. 4 GUNILLA SVANTORP (S).....	5
Anf. 5 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	6
Anf. 6 GUNILLA SVANTORP (S).....	6
Anf. 7 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	7
<b>5 § Svar på interpellation 2012/13:466 om nedskärningarna på Högsolan Dalarna</b> .....	<b>8</b>
Anf. 8 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	8
Anf. 9 CARIN RUNESON (S) .....	8
Anf. 10 GUNNAR ANDRÉN (FP).....	9
Anf. 11 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	10
Anf. 12 CARIN RUNESON (S) .....	11
Anf. 13 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	12
Anf. 14 CARIN RUNESON (S) .....	13
Anf. 15 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	14
<b>6 § Svar på interpellation 2012/13:455 om gemensam järnvägsplanering inför Fehmarn Bält-förbindelsen</b> .....	<b>14</b>
Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	14
Anf. 17 LEIF JAKOBSSON (S) .....	15
Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	16
Anf. 19 LEIF JAKOBSSON (S) .....	17
Anf. 20 ANDERS YGEMAN (S) .....	18
Anf. 21 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	19
Anf. 22 LEIF JAKOBSSON (S) .....	20
Anf. 23 ANDERS YGEMAN (S) .....	20

Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	21
<b>7 § Svar på interpellation 2012/13:456 om kostnadsansvaret för förseningar i tågtrafiken.....</b>	<b>21</b>
Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	21
Anf. 26 LEIF JAKOBSSON (S).....	22
Anf. 27 ANDERS YGEMAN (S).....	23
Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	24
Anf. 29 LEIF JAKOBSSON (S).....	25
Anf. 30 ANDERS YGEMAN (S).....	25
Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	26
Anf. 32 LEIF JAKOBSSON (S).....	27
Anf. 33 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	27
<b>8 § Svar på interpellation 2012/13:473 om ökad och säker cykeltrafik.....</b>	<b>28</b>
Anf. 34 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	28
Anf. 35 JENS HOLM (V) .....	29
Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	30
Anf. 37 JENS HOLM (V) .....	31
Anf. 38 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	32
Anf. 39 JENS HOLM (V) .....	33
Anf. 40 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	34
<b>9 § Svar på interpellation 2012/13:479 om höghastighetsbanor med europeisk standard .....</b>	<b>35</b>
Anf. 41 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	35
Anf. 42 ANDERS YGEMAN (S).....	35
Anf. 43 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	36
Anf. 44 ANDERS YGEMAN (S).....	37
Anf. 45 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	38
Anf. 46 ANDERS YGEMAN (S).....	39
Anf. 47 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	40
<b>10 § Svar på interpellationerna 2012/13:490, 492 och 493 om fortsatt pendeltågstrafik på sträckan Järna–Gnesta .....</b>	<b>40</b>
Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	40
Anf. 49 MATS PERTOFT (MP) .....	41

Anf. 50 HANS EKSTRÖM (S).....	42
Anf. 51 INGELA NYLUND WATZ (S).....	42
Anf. 52 LARS OHLY (V).....	43
Anf. 53 ANDERS YGEMAN (S) .....	44
Anf. 54 GUNNAR ANDRÉN (FP).....	45
Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	46
Anf. 56 MATS PERTOFT (MP).....	47
Anf. 57 HANS EKSTRÖM (S).....	48
Anf. 58 INGELA NYLUND WATZ (S).....	49
Anf. 59 LARS OHLY (V).....	50
Anf. 60 ANDERS YGEMAN (S) .....	50
Anf. 61 GUNNAR ANDRÉN (FP).....	51
Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	51
Anf. 63 MATS PERTOFT (MP).....	52
Anf. 64 HANS EKSTRÖM (S).....	53
Anf. 65 INGELA NYLUND WATZ (S).....	53
Anf. 66 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	54
<b>11 § Bordläggning.....</b>	<b>55</b>
<b>12 § Anmälan om interpellation.....</b>	<b>55</b>
<b>13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>55</b>
<b>14 § Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>	<b>56</b>
<b>15 § Kammaren åtskildes kl. 12.35. ....</b>	<b>57</b>

