



1 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2010/11:25

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:25 Den digitala klyftan

av Monica Green (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 16 november 2010.

Skälet till dröjsmålet är andra engagemang.

Stockholm den 11 november 2010

Näringsdepartementet

Anna-Karin Hatt (C)

Enligt uppdrag

Dag Ekman

Expeditionschef

2 § Svar på interpellationerna 2010/11:26, 29 och 32 om nattåg till Norrland

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Siv Holma har frågat mig om jag avser att verka för att nattågen till Norrland kvarstår i nuvarande omfattning och om jag avser att lämna direktiv till Rikstrafiken att snarast införa ett kriterium för besöksnäringen i tillgänglighetsmodellen.

Leif Pettersson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att norra Sverige ska kunna bibehålla nuvarande järnvägsförbindelser och om jag avser att vidta några åtgärder för att ytterligare förbättra tågtrafiken till norra Sverige i enlighet med regeringsdeklarationen.

Isak From har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att boende i södra Lappland och i Norrlands inland ska ha tillgång till goda tågförbindelser och hur jag avser att i övrigt verka för att långväga resenärer väljer järnväg i stället för flyg och busstransporter.

Fru talman! Jag har valt att besvara frågorna i ett sammanhang.

Jag håller med Siv Holma, Isak From och för den delen också Leif Pettersson, även om han inte är här just nu, om att det är viktigt att det finns ett bra utbud av persontrafik på järnväg i olika delar av landet. För att det ska finnas ett större utbud av interregional kollektiv persontrafik än vad som bär sig kommersiellt finns anslaget för trafikavtal. Rikstrafiken har till uppgift att använda anslaget till att minska brister i tillgänglighet med interregionala färdmedel. Med tanke på de stora avstånden i Sverige krävs en god samordning mellan interregional och regional kollektivtrafik för att skapa god tillgänglighet till långväga kollektivtrafiklinjer. Det förutsätter ett gott samarbete mellan å ena sidan Rikstrafiken och å andra sidan de kommunala trafikhuvudmän som i sina län ansvarar för och organiserar regional kollektivtrafik.

Jag har blivit informerad om att Rikstrafiken i sin utredning om den framtida nattågstrafiken på övre Norrland menar att öppnandet av Botniabanan kommer att förändra förutsättningarna genom att restiderna förkortas. Rikstrafiken menar även att det kan finnas möjlighet till ökad kommersiell nattågstrafik under högsäsong på den aktuella sträckan. Från regeringen kommer vi även fortsatt att följa frågan.

Rikstrafiken ska verka för den transportpolitiska måluppfyllelsen. I detta ingår att se till behov hos såväl individer som näringsliv. Det är myndighetens uppgift att avgöra var pengarna gör mest nytta och vad som är en rimlig nivå av interregional kollektivtrafik. Myndigheterna ska använda anslaget för trafikavtal effektivt, vilket kräver kontinuerliga omprövningar av trafikåtagandena. Regeringen beslutar normalt inte om hur myndighetens prioriteringsmetoder ska utformas, vilka trafikavtal som Rikstrafiken ska teckna eller hur trafiken ska utformas.

Fru talman! Jag anser att även buss och flyg – vid sidan av tågtrafik – har en stor roll att fylla för att åstadkomma tillgänglighet för resenärer. För övre Norrland är en god flygtrafik till och från landets södra halva av central betydelse, och busstrafik möjliggör på ett kostnadseffektivt sätt resor på olika avstånd. För att uppnå de transportpolitiska målen vill jag möjliggöra för människor att välja mellan flera trafikslag samtidigt som samhällsekonomiskt effektiva styrmedel används för att minska negativa effekter på miljön.

Då Leif Pettersson, som framställt interpellation 2010/11:29, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav förste vice talmannen att Isak From fick ta emot svaret även på denna interpellation.

Anf. 2 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag måste tacka infrastrukturministern med att konstatera att jag inte fick några svar på mina två frågor. Jag frågade om statsrådet skulle verka för att nattågen till Norrland kvarstår i nuvarande omfattning och om statsrådet avsåg att lämna direktiv till Rikstrafiken om att snarast införa ett kriterium för besöksnäringen i tillgänglighetsmodellen.

Statsrådet säger bara att regeringen kommer att följa frågan. Hon säger att regeringen ”beslutar normalt inte om hur myndighetens prioriteringsmetoder ska utformas, vilka trafikavtal som Rikstrafiken ska teckna eller hur trafiken ska utformas”. Därefter talar statsrådet om att ”för övre Norrland är en god flygtrafik till och från landets södra halva av central

betydelse, och busstrafik möjliggör på ett kostnadseffektivt sätt resor på olika avstånd”.

Lite av god dag yxskaft skulle man kunna tolka de citerade delarna i infrastrukturministerns svar som. Det är ett svar som dessutom rimmar illa med vad hennes partiledare tillika statsminister sade i regeringsdeklarationen. Han sade: ”Bara om vi ser hela Sverige kan vi hålla samman vårt samhälle. Sverige är ett vidsträckt land. Här finns både större städer och landsbygd. Alla delar av Sverige ska ges möjlighet att utvecklas utifrån sina styrkor och förutsättningar.” Han fortsatte: ”Sverige ska ha ett väl fungerande transportsystem – en attraktiv kollektivtrafik, ökad framkomlighet på väg och järnväg liksom bra kommunikationer som knyter samman stad och land.”

Fru talman! Låt mig använda interpellationsdebatten till att övertyga om vikten av att nattågen till övre Norrland behövs i nuvarande omfattning. Jag vill inte att infrastrukturministern abdikerar från sitt politiska ansvar, utan i stället aktivt går in för att verka för att transportpolitiska mål uppfylls. Det är viktigt att statsrådet befattar sig med det faktum att Rikstrafiken har ett uppdrag att minska brister i transportpolitiskt motiverad långväga kollektivtrafik som inte körs på marknadens villkor. Det är viktigt att hon ger det uppdraget i regleringsbrev och liknande och att ett kriterium för besöksnäringen finns med i tillgänglighetsmodellen. Det är viktigt att regeringen lägger sig i myndighetens prioriteringsmetoder, därför att det är en näring som står och faller med tillgängliga kommunikationer.

Fru talman! Låt mig med några siffror från min hemkommun Kiruna beskriva vilka konsekvenserna blir för besöksnäringen när Rikstrafiken halverar nattågstrafiken till Norrland.

Kiruna i Lappland beskriver destination Kiruna som en destination som har starka reseanledningar, såsom Ice Hotel, Kebnekaise, Abisko nationalpark, norrskén, midnattssol, Kungsleden, fjällanläggningarna Abisko och Björkliden och Riksgränsen för att nämna några. Under förra året hade Kiruna 530 000 gästnätter. Näringen sysselsatte drygt 520 personer på årsbasis, och gästerna som besökte Kiruna konsumerade för närmare 600 miljoner kronor. Det är en siffra som är en dubbling jämfört med hur det var för tio år sedan. Om man försöker se ett par år framåt pekar besöksnäringen då på en stor utvecklingspotential. Vildmarksupplevelser och det exotiska med nordliga destinationer och Sverigeresor kommer att expandera.

Kommunikationer och tillgänglighet är grundläggande komponenter för att man ska lyckas ta till vara framtidspotentialen. I detta sammanhang finns ambitioner att förbättra samverkan med Nordnorge, vilket i sin tur förutsätter fungerande tågförbindelser med Norge.

Anf. 3 ISAK FROM (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret. Eftersom det är första gången vi träffas vill jag gratulera Catharina Elmsäter-Svärd till utnämningen på en mycket viktig ministerpost.

Min interpellation handlar om förutsättningarna för nattågstrafiken genom hela Sverige till och från övre Norrland från och med 2013. Rikstrafikens styrelse har gett sin generaldirektör i uppdrag att sända rapporten om den framtida nattågstrafiken på remiss. Den här remissen väcker

Prot. 2010/11:14
12 november

*Svar på
interpellationer*

många frågetecken. I en mycket motstridig utredning har Rikstrafiken kommit fram till att två nattåg, som för ett par år sedan var tre nattåg, i framtiden kommer att bli ett nattåg. Det bedöms vara tillräckligt utifrån nuvarande tillgänglighetskriterier.

Fru talman! Nattågstrafiken är särskilt viktig för besöksnäringen, och då speciellt i den nordligaste delen av landet. Då menar jag området norr om Umeå och upp till Kiruna. Mycket av den trafikström och många av de resenärer som kommer upp till övre Norrland från hela Sverige kommer faktiskt via vårt järnvägssystem.

Tågen är i dag i princip fulla under vissa delar av året, speciellt jul-, sport- och påsklov. Under andra delar av året är det befolkningen i hela Sverige som besöker sina släktingar. Släktingar från Västerbotten besöker sina släktingar i Göteborgsregionen eller i Stockholm eller tvärtom. Under de här stora högtiderna betalar sig trafiken i stort själv, men under övrig tid är Rikstrafikens insatser mycket viktiga.

Min direkta fråga blir: Anser statsrådet att nattågstrafiken är en möjlighet för hela landet? Eller ser man detta som en belastning?

Utredningen lägger huvudvikten vid och betonar särskilt betydelsen av kopplingen till Stockholm/Arlanda. Den kopplingen är givetvis viktig, men betydelsen av tillgänglighet mellan och inom landets alla delar får inte underskattas eller nedprioriteras.

I Rikstrafikens tillgänglighetsbegrepp är den stora frågan hur bra tillgängligheten till Stockholm är. Värderingsmodellen beaktar inte kopplingar mellan andra delar av landet. Man värderar inte heller andra parametrar som utbudsfrekvens, antal byten, total restid och så vidare.

Jag menar därför att Rikstrafikens tillgänglighetsmodell är dålig och inte borde få användas som beslutsunderlag.

Min fundering är: Handlar detta om utveckling eller avveckling? Rikstrafiken fokuserar huvudsakligen på förbindelserna mellan Stockholm/Arlanda och Norrbotten med vissa möjligheter för andra regioner att ansluta sig till den här trafiken.

Vi socialdemokrater anser att nattågstrafiken är mycket viktig för hela Norrland och för övriga landet. Det här får inte enbart ses som en Norrlandsfråga.

Anf. 4 KATARINA KÖHLER (S):

Fru talman! Jag ska inte upprepa det Siv Holma sade när hon läste upp delar av regeringsförklaringen. Men det är mycket viktigt att komma ihåg vad statsministern sade i sin regeringsförklaring. Bara om vi ser hela Sverige kan vi hålla samman vårt samhälle, sade han bland annat.

Dessutom tog Siv upp detta med ett fungerande transportsystem. Det är väldigt viktigt att komma ihåg att regeringen talar varmt om regional utveckling. Vi har faktiskt tre ministrar som ska arbeta med de frågor som rör näringslivsutveckling, regional utveckling, landsbygdsfrågor och specifikt turistnäringen.

Regeringen säger också att man värnar ett aktivt miljö- och klimatarbete. Mot bakgrund av det kan jag bara konstatera att Rikstrafiken egentligen föreslår det motsatta på många områden – åtminstone kan det bli konsekvenserna av förslaget. Man äventyrar inte bara turistnäringen i övre Norrlands inland, framför allt i Västerbotten och Norrbotten, utan

det går också åt precis motsatt håll när det gäller miljö- och klimatfrågorna.

Jag tror att det är viktigt att vi alla sätter ned foten. När vi säger att vi ska arbeta med de här frågorna måste vi också någon gång göra det. Det räcker inte att vi pratar om det år efter år. I Sverige och framför allt i EU pratar man om kollektivtrafiken och har olika direktiv när det gäller denna. Där framhåller man särskilt järnvägstrafiken.

Men framför allt handlar det om de enskilda människornas möjligheter till ett bra och bekvämt resande genom landet. Man åker gärna nattåg ned från Norrbotten och Västerbotten eller upp från södra Sverige därför att det sparar tid. Man sover ju bort en stor del av resan. Det är miljövänligt, och det är en faktor som vi inte får glömma bort. För många människor är det också en prisfråga. Ska man resa hela familjen är inte flyget ett alternativ för många.

Själv kommer jag från Skellefteå kommun men är född och uppvuxen i Norrbotten. De här frågorna har alltid funnits med mig i mitt liv. Att bo långt ifrån, säger några, men man kan ju diskutera vad långt ifrån är. Vi har 72 000 invånare i vår kommun. Det är en vidsträckt kommun. Om vi ska åka tåg i dag, då vi gärna åker nattåg, har vi fem mil till närmaste järnvägsknut, och det gäller oss som bor i centrala Skellefteå. Bor man på landsbygden kan det se väldigt annorlunda ut. Man kan alltså ha mycket längre att åka. Med Rikstrafikens förslag kan människor få åka mer än 20 mil för att komma till ett tåg. Det känns inte som om det finns något nytänkande i det. De samhällsekonomiska aspekter som man pekar på i förslaget håller inte.

Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Som nämndes av bland annat Isak From har Rikstrafiken i dag ett avtal som sträcker sig fram till 2013. Det ligger också i Rikstrafikens uppdrag att ständigt ompröva och se om verkligheten har förändrats eller om det finns annat som påverkar inför nya upphandlingsprocesser och när det är dags att träffa nya avtal. Därför har man inte bara studerat nattågen till Norrland, utan man ser över alla trafikavtal som Rikstrafiken har för att det ska fungera för individer och näringsliv i hela landet. Det rör såväl tågtrafik som färjetrafik, till exempel till Gotland, flygtrafik, busstrafik och så vidare, och det är helt rätt.

Siv Holma var inne på om man inte skulle kunna ändra i modellen när man tittar på kriterier, och det nämnde också Isak From. Det är en ständig fundering som man kan ha. Vi kan ta trafiken till Gällivare som exempel. Det är ganska lätt att få in i en modell hur långt det är till Stockholm eller hur långt det är till ett regionsjukhus. Men det blir annorlunda när man börjar fundera utifrån en ort och tänker sig till vilken turistanläggning man ska ha en viss närhet eftersom de är utspridda över hela landet. Jag förstår det omvända: Om man har orter där turismen är viktig, borde man då inte få tågen att gå dit? Men det är inte lika lätt att detta låter sig göras i en modell – om jag har förstått Rikstrafiken rätt i den delen. Jag har förtroende för Rikstrafiken och att de gör de prioriteringar som också behöver göras.

På frågan om att behålla nuvarande nattåg vill jag svara att bedömningen just nu enligt utredningen och de studier som har gjorts är att ett nattåg i vardera riktningen blir tillräckligt. Det blir som att ha två tåg

Prot. 2010/11:14
12 november

Svar på
interpellationer

kvar utifrån att det så att säga råder högttryck under vissa delar av året, framför allt i mars, juli och augusti. De tåg som man då frigör kan användas om möjligt ännu mer när det är högsäsong. Det är också ett sätt att kunna samarbeta med det kommersiella och där man behöver komplettera, vilket är Rikstrafikens uppgift.

Jag ska också ta upp diskussionen om det här med resor till och från Göteborg. Det är klart att det kan bli omständligt om man måste byta tåg i Stockholm. Samtidigt är det så att utbudet just till och från Göteborg är oerhört stort på den kommersiella sidan. Här gäller det alltså att tänka effektivt. Vad gör man med de pengar man har för att kanske till och med kunna få till mer trafik?

Isak From frågar mig om nattågen är en möjlighet eller en belastning. Det är självklart att människor behöver ha en möjlighet att ta sig fram och tillbaka och att resa i landet. Då blir även nattågen en möjlighet. Det är ju inte så att man föreslår att de ska tas bort. Det är snarare så att man tittar på hur man kan komplettera och jobba med trafiken under olika delar av säsongen när också trycket varierar.

Katarina Köhler citerar från regeringsdeklarationen: "Bara om vi ser hela Sverige kan vi hålla samman vårt samhälle." Ja, så är det. Men kom också ihåg att vi för första gången nu har ett historiskt stort infrastrukturpaket för hela tiden fram till 2021, som faktiskt handlar om både vägar och järnvägar i hela landet, något som har varit eftersatt i väldigt många år. Det är naturligtvis riktigt, och i detta kan också miljöhänsyn tas på ett mycket mer effektivt sätt än kanske var fallet tidigare.

Anf. 6 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag delar många av de åsikter Katarina Köhler och Isak From har fört fram.

Jag vill återgå till det som Rikstrafiken föreslår: att halvera nattågstrafiken till Norrland. Det innebär faktiskt att man går emot de transportpolitiska målen. I stället för att ta bort bristerna går man i motsatt riktning och försämrar förutsättningarna för tillgängliga kommunikationer.

Kiruna befinner sig i ett expansivt skede, både inom besöksnäringen och genom stadsflytt, föranledd av LKAB:s utökning av gruvbrytningen. LKAB skapar miljardvinster till statskassan, pengar som ska investeras inte bara i storstadsområdena utan också där landets vinster genereras.

Jag tycker att infrastrukturministern borde inse att Rikstrafikens utredning är en skrivbordsprodukt där man lägger fokus på att inte ingripa på den så kallade öppna, avreglerade kollektivtrafikmarknaden.

Infrastrukturministern talar om att Botniabanan är öppnad och att hon ser framför sig att ökad kommersiell trafik kan lösa de uppkomna bristerna. Men jag ser att besöksnäringens potentiella framtidsutveckling är i fara. Den ska tydligen avvakta en kommersiell utveckling som tar hand om de nattåg som man nu drar in. Det betyder faktiskt passivitet och handlingsförlamning när det behövs det motsatta: politiskt mod och handlingskraft. Medan gräset gror dör kon. Besöksnäringen offras på det här sättet.

Fru talman! Rikstrafiken betalar i genomsnitt ca 76 miljoner per år i nuvarande avtal för de nattåg som är i trafik. Den totala kostnaden bedöms till 300–400 miljoner per år. Resenärerna står för merparten. Endast omkring 20–25 procent står staten för. Rikstrafikens förändring i

nattågstrafiken innebär att den minskas till ett minimum och mer än halveras i volym – detta till minskade kostnader på ca 40 miljoner kronor.

Men vad får det för konsekvenser för besöksnäringen? Genom att tillgängligheten i kommunikationerna försämras drabbas besöksnäringen hårt eftersom ungefär hälften av de 170 000 årliga kommersiella gästerna kommer med tåg. Anser inte infrastrukturministern att tillgänglighetsmodellen och olika tillgänglighetsbegrepp borde ta hänsyn till exempelvis konsekvenserna för besöksnäringen? Det borde vara något som ligger en minister vars parti hyllar arbetslinjen varmt om hjärtat, eller hur?

Anf. 7 ISAK FROM (S):

Fru talman! Den grundläggande frågan när det gäller nattågstrafiken, om jag nu hårdrar det lite, är fortfarande om man ser det här transportsättet som viktigt och utvecklingsbart eller om det är mindre viktigt och avvecklingsbart.

I det förslag som föreligger bantas trafiken till ett minimum och mer än halveras i volym. Min direkta oro gäller att det kan ge svårbrutna negativa effekter på resvanorna om det här förslaget antas. I rapporten föreslås också att avtalstiden ska vara tio år. Då är frågan hur vi vill att våra resvanor ska se ut om tio år. Jag delar förvisso statsrådets syn på att flyg- och bussförbindelser också är oerhört viktigt för hela landet, men då måste vi komma ihåg att det är långt ifrån alla orter som har tillgång till bra flygförbindelser.

Jag tror och hoppas – utvecklingen pekar ju också dithän – att tågtrafiken kommer att bli allt viktigare. Då måste vi ha insikt i det nu när vi tar besluten. Hur kommer det att vara om tio år?

Ja, det är riktigt att förutsättningarna för nattågstrafiken har ändrats i och med det nya avtalet. Marknaden har också givits nya förutsättningar i och med avregleringen av persontrafiken på järnväg. Botniabanan har öppnats, och Norrtåg gör också sitt inträde på persontrafikmarknaden i Norrland. Man planerar också att köra mer tåg än i dag. Det är positivt, och det ska man givetvis ta vara på.

Då är min fundering: Är det inte att gå händelserna i förväg om förslaget även blir upphandlingsunderlag utan att man först utvärderat Norrtågsförsöket? Riskerar vi inte då att resvanorna ändras och att förutsättningarna för försöket med Norrtåg också ändras i och med det? Här kan vi från den norra landsändan känna oss väldigt frågande. Har Rikstrafiken resonerat rätt?

Min fråga är: Delar ministern den bedömningen?

Fortsättningsvis kvarstår också frågan: Hur ska tillgängligheten och möjligheten att åka tåg till nära och kära i landet se ut till exempel inom södra Lappland, Jämtland och Västernorrland? I den första förslagsrundan föreslogs det att tåget inte skulle stanna på diverse orter, till exempel Bastuträsk, Jörn och Vännäs. Efter Rikstrafikens styrelses beslut om remissutskick har man lagt till att tåget förutsätts stanna vid ett antal av de tidigare inte nämnda orterna.

Det här förfaringssättet skapar oerhört mycket osäkerhet, och jag kan bara hoppas att remissinstanserna kommer in med oerhört kraftfulla yttranden på det här. Det skapar oerhört stora funderingar också för planeringen för länstrafiken.

Prot. 2010/11:14
12 november

Svar på
interpellationer

En jämförelse med prognoserna för Botniabanan visar att bara 10 procent av resenärerna på Botniabanan kommer att ha Stockholm som målpunkt, och relationen mellan Stockholm och Umeå är bara 3 procent. Transrails utredning visar att endast 15 procent av av- och påstigningarna sker i Stockholm.

Fru talman! När Ådalsbanan är klar är det naturligt att börja nyttja kustjärnvägen, Botniabanan och Ostkustbanan, och då framför allt för kommersiell trafik under dagtid. Jag anser att det är rimligt att ett av de två nattågen ska gå där. Min fundering är: Hur ser statsrådet på det?

Anf. 8 KATARINA KÖHLER (S):

Fru talman! Infrastrukturministern säger att när vi satt det stora infrastrukturpaketet i sjön ska detta inte vara något problem. Det håller inte. Norrbotten och Västerbotten är inte enbart en kustremsa. De är vidsträckta län med många mil inland. Det räcker alltså inte med att säga att det löser sig när Botniabanan och Ådalsbanan är klara.

Ministern sade vid ett par tillfällen i sitt anförande ”om jag förstår det rätt”. Precis så har jag sagt flera gånger, fru talman, när jag läst remissen, alltså om jag förstått den rätt. Det är något som är fel ifall jag måste fundera på om jag förstår det hela rätt. Det är ett mycket luddigt förslag som kommer från Rikstrafiken. Precis som Isak From var inne på säger man en sak på en sida och någonting annat på en senare sida.

Jag vill därför att ministern klargör vad Rikstrafikens förslag innebär när det gäller Bastuträsk och Jörn vilka båda ligger i Skellefteå kommun och i dag är våra av- och påstigningsorter. Som jag läser det ska de bort enligt en sida i förslaget, och på en annan sida kanske den ena blir kvar. Hur är det egentligen?

Anf. 9 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Kriterier eller inte kriterier för besöksnäring och turism är frågan. I vissa fall tar Rikstrafiken faktiskt hänsyn. Det gäller orter som är väldigt beroende. De försöker trots allt göra avvägningar. Det knepiga i dagsläget är att det inte är möjligt att lägga in i modellen då det är tillgängligheten till olika platser och funktioner som mäts. Jag förstår att det är det som Siv Holma egentligen efterfrågar, alltså om man inte borde kunna lägga till detta. Så är inte fallet i dag, och därför finns det heller inte med i den process som Rikstrafiken har när de utreder och ser över framtida möjligheter.

Isak From funderar på transportsättet. Jag antar att han menar tåget, om det är utvecklingsbart eller avvecklingsbart. Självklart är det utvecklingsbart, inte minst uppåt i landet där det också görs en hel del tack vare det nya infrastrukturbeslutet. Det gäller både upprustningar och nybyggnationer av olika spår.

Till Katarina Köhler vill jag säga att det alltid kommer att upplevas som att det görs för lite i infrastrukturen. Dessutom vet vi att det tar oerhört lång tid innan saker och ting kommer på plats. Men det som nu finns med förutsätter i alla fall att vi får mer än vi någonsin haft tidigare.

När det gäller frågan om Bastuträsk och Jörn förstod jag Isak Froms interpellation så att man från Rikstrafikens sida föreslagit att tågen inte skulle stanna där, att när Botniabanan invigs kommer stambanan mellan Ånge och Vännäs inte att trafikeras, och därför skulle man i sådana fall

inte stanna i Bastuträsk och Jörn, och Vännäs skulle inte ha några nattåg. Det som utredningen föreslår är att man skulle förbättra trafiken längs den befolkningstäta kuststräckan, alltså den trafik som går längs med kusten. Man kan naturligtvis tycka vad man vill om detta, men det ligger med i underlaget till utredningen när de gör sin prioritering.

Jag tror att det är viktigt att säga att ingen av interpellanterna egentligen har fel i det som de säger. Problemet uppstår när man måste göra prioriteringar för att se vad som är effektivt och bra och vad som fungerar på olika tider under året för att så många som möjligt ska kunna ta del av trafiken, oavsett om det gäller nattåg, buss, flyg eller vad det än må vara.

Det som funnits med i resonemanget och som jag i grunden tror är bra – och där har jag förtroende för Rikstrafiken och den styrelse som troligen fattar beslut i slutet av november – är att om man kan plocka bort tåg under vissa delar av året får man en lägre kostnad. Samtidigt ger det möjlighet att sätta in fler tåg när det behövs. Det är åtminstone så man har resonerat.

Siv Holma nämnde Kiruna och trakterna där omkring. Man kommer att komplettera längs Malmбанan Luleå–Narvik. Då ska vi emellertid komma ihåg att när det gäller trafiken till Narvik är det egentligen inte ett uppdrag för Rikstrafiken eftersom det snarare slutar i Kiruna. Man väljer dock att göra det då man ser att där finns ett behov. Och malmtransporterna finns naturligtvis.

Jag tycker att man får ha stor öppenhet vad gäller frågan, men hur det än är kommer alla inte att bli jättenöjda. Vi måste dock ha grundförutsättningarna klara för att det ska fungera så bra som möjligt för så många som möjligt. Det är Rikstrafikens uppgift, och den sköter de.

Anf. 10 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag tror och hoppas att den här interpellationsdebatten har varit klargörande när det gäller de farhågor som finns.

En viktig poäng är att ha kriterier för besöksnäringen. Det är viktigt att man, när man ska fatta avgörande beslut, har en väl fungerande dialog med näringslivet. Jag är väl medveten om att man kanske inte kan ha kriterier som sätts in i några modeller och sådant, utan man måste undersöka vilka konsekvenser det ger. Att halvera nattågstrafiken innebär så stora förluster för besöksnäringen att jag skulle vilja beteckna det som att snålheten bedrar visheten. Det är oerhört viktigt att ta fasta på detta. Vi vill alla, förhoppningsvis, ha en positiv utveckling i norra Sverige med fler arbetstillfällen som ger skatteinkomster så att vi kan ha en väl fungerande välfärd. Det känner ni ju till.

Det behövs alltså en bredare dialog med det berörda näringslivet. Dessutom får man inte glömma bort att vi har enorma avstånd och att flygplatserna inte är utbyggda i de norra delarna av Sverige. Därför är järnvägstrafiken oerhört viktig. Den är viktig även av miljöskäl och kommer i framtiden att bli än viktigare.

Att Rikstrafiken fått minskade resurser känns oroande inför framtiden, och jag hoppas därför att det är en trend som kommer att vända.

Prot. 2010/11:14
12 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 11 ISAK FROM (S):

Fru talman! Låt mig först komma med ett litet klargörande. Bastuträsk ligger i Norsjö kommun och Jörn i Skellefteå kommun. Bägge dessa orter ligger norr om Vännäs, alltså på den övre delen av Norra stambanan. Orsaken till det första förslaget, att man inte skulle stanna på dessa orter, var att spara tid.

Jag och många med mig anser att två tåg är ett minimum, och jag ser det som helt nödvändigt att ett av de två tågen körs på stambanan. Hur ska vi annars på ett rimligt sätt täcka behoven hos befolkningen och turismen och på ett fungerande sätt klara anslutningstrafiken till och från ett mycket stort inland?

En annan fundering som väcks, fru talman, gäller behovet av en Norrbottenbana, något som debatterats flera gånger i denna kammare. Den frågan är nu skjuten långt in i framtiden. Därför frågar jag mig om det är den stora kapacitetsbristen på Norra stambanan som de traditionella basnäringarna upplever som gör att regeringen medvetet nedprioriterar persontrafiken.

Det här är ytterst allvarligt, och jag menar att regeringen borde ta sitt ansvar och snarast lyfta in Norrbottenbanan i infrastrukturplanen. Min fråga har direkt att göra med Rikstrafikens utredning. Anser statsrådet att det ska vara möjligt att ta tåget från Göteborg, åka upp och åka skidor i Saxnäs, Tärnaby eller Ammarnäs i Västerbottens fjällvärld om man inte kan kliva av tåget på ett rimligt ställe?

Fru talman! Jag hoppas att infrastrukturministern hjälper till så att vi kan lägga det här förslaget i papperskorgen, så att vi kan få fram ett rimligt förslag.

Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Låt mig börja där Siv Holma slutade. Hon sade: Låt inte Rikstrafikens resurser minska mer! Hon menade att man hade dragit ned på resurserna.

Detta är faktiskt en sanning med stor modifikation. Sedan anslaget infördes för tio år sedan har det legat rätt stabilt. För inte så länge sedan fick man skjuta till rejält med pengar för att oljepriset steg så att det påverkade kostnaden för färjetrafiken till Gotland. Nu har oljepriserna sjunkit igen, och nu kan man komma ned på ett normalläge på omkring 830 miljoner. Det är inte så att regeringen har dragit ned på anslaget. Snarare handlar det om att man fick skjuta till pengar när kostnaderna för bränslet på färjorna skenade i väg.

I debatten här har det frågats hur man ska kunna veta hur resandet ser ut om tio år. Det är självklart att det bara är antaganden. Därför är det också oerhört viktigt att Rikstrafiken ständigt omprioriterar och ser över sin verksamhet. Det ligger i deras uppdrag att göra detta. Nu har man gjort en utredning om natttågen där man har sagt att ett nattåg i vardera riktningen kan ha lika god täckning som två men att man kan behöva komplettera vid olika tillfällen under året.

Det som Isak From tog upp mot slutet är något som vi kan ha en interpellationsdebatt om igen, nämligen Norrbottenbana och om man drar ned på persontrafik. Det stämmer inte att ingenting händer däruppe. Vi har ett stort antal banor som är på väg att byggas och att invigas tack vare

att vi äntligen har en finansiering för infrastruktur som tidigare har saknats.

Prot. 2010/11:14
12 november

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

3 § Svar på interpellation 2010/11:31 om förbättrad vinterberedskap och underhåll inom järnvägen

Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):
Fru talman! Pia Nilsson har ställt följande frågor till mig:

- Vilka åtgärder har jag för avsikt att vidta för att säkerställa en förbättrad vinterberedskap inom järnvägssystemet både på kort och på lång sikt?
- Kommer jag att ta initiativ till att underhållet till järnvägssystemet utökas?
- Vilka åtgärder tänker jag vidta för att järnvägsunderhållet ska bli effektivare?

Per Unckels betänkande *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen* har skickats ut på remiss, och remissvaren ska inkomma före årsskiftet – jag tror att man har satt datumet den 15 december. Betänkandet och remissvaren kommer att sammanvägas för att därefter ligga till grund för eventuella nödvändiga åtgärder. Men det bör tilläggas att ansvaret för förbättrad vinterberedskap ligger hos samtliga aktörer inom järnvägsbranschen. Endast med ett samarbete mellan alla berörda aktörer kan liknande situationer som den gångna vinterns väderproblematik motverkas. Det är därför med stort intresse som jag ser fram mot att få ta del av resultatet från den krisövning som Per Unckel fick i uppdrag av regeringen att genomföra i går. Per Unckel har också redan i betänkandet dragit slutsatsen att en sådan övning för järnvägssystemets aktörer bör genomföras minst vart tredje år.

Regeringen har nyligen beslutat om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till 2021. Vidare har regeringen den senaste mandatperioden kraftfullt ökat resurserna för drift och underhåll av det svenska järnvägsnätet. Sedan år 2006 fram till i år har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med 38 procent i löpande prisnivå.

Trafikverket, den nya myndigheten, har en nyckelroll i genomförandet av infrastruktursatsningarna genom sitt uppdrag att ansvara för planering, byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Just genom själva bildandet av Trafikverket har förutsättningar nu skapats för en ökad effektivisering. Till exempel kan Trafikverket i kraft av sin storlek spela en viktig roll för att genom sina upphandlingar driva på produktivitetens utvecklingen inom anläggningsbranschen. Metoder håller nu på att tas fram för att bättre följa upp att anläggningsbranschen blir mer effektiv.

Till exempel har Statskontoret i början av förra månaden redovisat sitt regeringsuppdrag om olika metoder för att mäta produktivitet och

innovationsgrad i anläggningsbranschen. Vidare har regeringen tillsatt en kommitté, Produktivitetskommittén, som löpande ska följa upp Trafikverkets åtgärder med avseende på att förbättra produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen. De effektiviseringsvinster som successivt uppstår innebär att tillgängliga medel kan räcka till fler angelägna åtgärder inom Trafikverkets verksamhetsområde.

Regeringen har även i en proposition till riksdagen i oktober 2010 föreslagit åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet. Syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ekonomiska incitament att förebygga störningar i järnvägstrafiken. Genom förbättrat underhåll på fordon och infrastruktur ska driftstörningar i järnvägssystemet förebyggas.

Vad gäller drift och underhåll har regeringen för avsikt att inleda en större samlad genomlysning av underhållet av vägar och järnvägar, med utgångspunkt i Riksrevisionens nyligen gjorda granskningar.

Anf. 14 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att hälsa vår nya infrastrukturminister, Catharina Elmsäter-Svärd, välkommen, och jag vill också tacka för svaret.

Den värsta vintern i mannaminne slog till med full kraft i mitten av december i fjol. Det var snö, is och kyla. Termometern visade på minusgrader ända in i april. Det värsta tågtrafikkaoset i mannaminne uppstod under denna fruktansvärda vargavinter. I 83 000 timmar fick resenärerna vänta på försenade tåg. Det är mer än dubbelt så mycket som under en normalvinter.

Vad var det då som orsakade detta totala haveri, där varken tåg, spår eller information fungerade? Det var spårväxlar som upphörde att fungera på grund av snö och is. Skador på lok och vagnar uppstod på grund av snö, is och kyla. Det uppstod skador på signalutrustning på grund av snö, is och kyla. Men det var också problem i den operativa planeringen hos järnvägsföretagen och Trafikverket. Mitt i detta kaos fick människor stå och vänta i 83 000 timmar på försenade tåg, för att inte tala om alla avgångar som ställdes in.

Fru talman! Regeringens insats så här långt har varit att utse Per Unckel att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar. I uppdraget ingick även att ge förslag till att förbättra vinterberedskapen. Utredningen är nu klar, och förslagen presenterades i mitten av oktober.

I väntan på utredningens remissvar drar snöoväder in över landet, men ministern tycks inte ha bråttom. Hon vill försäkra sig om att det verkligen finns någon grund för "eventuella nödvändiga åtgärder". Vad betyder det? Tror inte ministern att det behöver vidtas några nödvändiga åtgärder?

Ministern tycks mena att det nu är upp till järnvägsaktörerna att se till att vinterberedskapen förbättras. De har vidtagit åtgärder – det vet både Catharina Elmsäter-Svärd och jag – för att vara bättre rustade.

Min fråga var: Vilka åtgärder tänker ministern vidta? Ansvaret faller tungt på regeringen.

Per Unckel har identifierat ett antal olika anledningar till det kaos som uppstod. Det är allt från för få snöplogslök till bristande kommunikation. Men det stora problemet är en sliten infrastruktur och ett järn-

vägssystem som har slagit i kapacitetstaket och saknar förmåga att hantera störningar.

Fru talman! Per Unckel hävdar att en utbyggnad av spårkapaciteten är det som krävs för att kunna klara av de förväntningar som finns på tågtransporter för både gods och persontrafik. Jag delar hans uppfattning till fullo.

Underhållet är en annan viktig faktor för att stärka vinterberedskapen. Något svar om infrastrukturministern kommer att ta initiativ till att utöka underhållet har jag inte fått. Ministern verkar nöjd med att resurserna till underhållet har ökat med 38 procent, som hon påstår, i löpande prisnivå sedan 2006. Men hur stor är den reella ökningen i förhållande till resandeutvecklingen? Persontrafiken har ökat med 18 procent under den här tiden och godstrafiken med 19 procent.

Fru talman! Det mest beklämmande är att i det budgetförslag som regeringen har lagt fram föreslås minskade resurser till både investeringar och underhåll av järnvägar de kommande fyra åren. Per Unckels utredning pekar tydligt ut behovet av ökade investeringar i såväl underhåll som nya spår, men regeringen har valt att göra tvärtom. Järnvägsaktörerna har ett stort ansvar, och infrastrukturministern likaså. Hur många timmar ska resenärerna behöva vänta den här vintern?

Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Visst är det fascinerande, Pia Nilsson, att en gång om året blir det vinter, och tänk så förvånade alla blir när den väl kommer. Visst var det så – och jag är fullt medveten om det – att förra året var det nog många som togs på sängen.

Vad man har konstaterat för var och en som på något sätt är aktör inom till exempel järnvägssidan är att man oftast har väldigt bra konkreta förslag till åtgärder för både hur man ska hålla sig i beredskap och vad man ska göra när det väl slår till. Det kom inte minst efter den vinter vi hade 2001/02. Men sedan var det mildvinter, och man tänkte väl att det inte händer så mycket igen.

Det är oerhört viktigt att jag från min sida gör det som Per Unckel har föreslagit och låter Trafikverket årligen få återkomma med åtgärder i en redovisning till regeringen så att man ligger på för varje år och stämmer av hur man står i sin beredskap. Det var också därför vi hade krisövningen, för att se på vilket sätt aktörerna har tagit lärdom av den vinter som var nu senast och få veta hur pass på tå man står just nu.

Fru talman! Det är självklart, som Pia Nilsson säger, att det ligger någonting i att problemen som vi såg förra vintern hör samman med att det finns för lite spår och för slitna spår. Det är ett problem. Detta är ingenting som har uppstått de två senaste åren. Vi har ett eftersläpat underhåll, som man nog kan säga sträcker sig både 15 och 20 år tillbaka i tiden.

Det är lätt slå sig för bröstet och säga att regeringen gör för lite. Vad regeringen gjorde redan när alliansregeringen tillträdde år 2006 var att konstatera att anslaget för drift och underhåll då låg på under 4 miljarder per år, 3,8. Man höjde anslaget, och för den planperiod som sträcker sig fram till 2021 ligger det på nästan 5,3 miljarder per år. Det är 1 ½ miljard mer per år.

Prot. 2010/11:14
12 november

*Svar på
interpellationer*

Låt oss vara realistiska. De åtgärder som behöver göras och som det finns ett historiskt behov av kan vi inte se färdiga i morgon fast vi skulle behöva dem redan i dag. Det är problemet med infrastruktur. Det är just därför det är oerhört viktigt att jag ser till att de pengar som är avsedda kommer till och används effektivt och att vi gör rätt saker.

Det är viktigt att vi också månar om människors tid. Är det någon utmaning som jag tycker känns oerhört angelägen tillsammans med aktörerna är det detta. Pia Nilsson nämnde till exempel information. Eftersom det är flera olika aktörer som samarbetar är detta en utmaning som vi måste lösa och hantera.

En resenär som kliver på ett tåg bryr sig egentligen inte om vem det är som kör tåget eller på vems bana det åker. När man kliver av på en perrong förväntar man sig att den vintertid är både skottad och sandad. När man kliver in genom dörrarna på en stationsbyggnad förväntar man sig att stationen är öppen, i synnerhet om det blivit en försening en sen vinternatt.

Här har vi olika aktörer. Det är självklart att dessa måste jobba mer och bättre tillsammans. Det är också en del av den krisövning som var i går och som jag ser fram emot att se utvärderingen av. Det finns en hel del som vi tar till oss om vi tittar på hur man investerar och jobbar bättre med underhållet.

Det gäller inte minst Riksrevisionens kritik och den genomlysning som vi håller på med under december. Vi kommer inte att komma i kapp med allting detta år. Men om var och en gör det man har sagt att man ska göra blir denna vinter åtminstone bättre än den förra.

Anf. 16 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Anslaget för underhållet, Catharina Elmsäter-Svärd, är mindre 2011 än vad det var 2010. Det ligger på ungefär samma nivå 2012, och sedan minskar det igen 2013 och 2014. Det går stick i stäv med vad Trafikverket önskar. Man vill ha ett högre anslag för underhåll. Att det har ökat sedan 2006 är rätt givet med tanke på resandeutvecklingen. Antalet resor har ökat med 18 procent vad gäller persontrafik och 19 procent för gods. Den reella ökningen är egentligen väldigt liten.

Infrastrukturministern menar att det största ansvaret för en förbättrad vinterberedskap åvilar samtliga aktörer inom järnvägsbranschen. Självfallet ska ansvar utkrävas av dem. Vi vet att Trafikverket, SJ och Jernhusen redan sjösat ett antal förbättringsåtgärder, och du nämnde lite grann om det. Men det är väldigt oroande när personer som arbetar med banunderhåll på fullaste allvar menar att det inte finns förbättrad beredskap inför vintern.

Både snöskottare och maskiner saknas, påstås det. Antalet snöskydd till spårväxlarna är mindre. De 400 miljoner som avsatts till förbättringsåtgärder har man inte märkt av. Tvärtom tror man att kaoset kan bli ännu värre detta år, mest på grund av att det är så många olika entreprenörer inkopplade och att samordning inte existerar.

Kompetens och resurser saknas, hävdas det. Dessutom finns det uppgifter som gör gällande att flera kontrakt mellan Trafikverket och snöröjningsentreprenörer ännu inte är omförhandlade. Har infrastrukturministern någon kännedom om detta? Finns det anledning att tro att de 400 miljoner kronor som är avsedda för Trafikverkets konkreta förbät-

ringsåtgärder inte kommer att få avsedd effekt? Om så är fallet, vad tänker ministern göra åt det?

Ministern nämnde lite kort att man var missnöjd med trafikinformationen. Det går bara inte att ta miste på. Felaktig eller helt utebliven information var det som skapade mest missnöje hos resenärerna i samband med vinterstörningarna, vilket sannolikt har påverkat förtroendet för tågtransporter negativt.

Trafikinformationen måste förbättras. Det är en helt avgörande förtroendefråga för järnvägen som transportsystem. Tänker ministern agera för att en tydlig och pålitlig kommunikation kommer att upprätthållas mellan järnvägssystemets olika parter? Vilket ansvar har ministern?

Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Resandet ökar, och det är vi säkert glada för både Pia Nilsson och jag. Det är klart att ju fler tåg som åker, desto större blir slitaget. Det brukar hänga ihop.

Pia Nilsson säger att anslaget för underhåll minskar, inte minst mellan 2010 och 2011. Det är riktigt. Men kom också ihåg att regeringen tillförde extra mycket resurser 2009 och 2010.

Man kan inte bara jämföra år från år, utan man måste titta över hela planperioden – det är ju så vi budgeterar. Ibland kan man tycka att det är ett problem när det gäller infrastruktur, där den fysiska planeringen och den ekonomiska planeringen inte alltid går hand i hand. Men det är så riksdagen har beslutat, och då ligger underhållet i snitt på 5,3 miljarder per år. Därutöver har också Trafikverket möjligheter att inom sina anslagskrediter använda åtgärder för till exempel extra insatser, och därav de 400 miljoner som man nu har valt att sätta in.

Jag tror att vi ska vara så pass öppna, ärliga och medvetna om att förra vintern inte var okej på något sätt. Alla var inte på tå, och man var inte så förberedd som man borde ha varit. Den lärdomen har alla dragit.

Det gäller också tekniken. Jag har själv varit i Hallsberg, där den stora bangården fick stängas tidigt i våras med stora konsekvenser för hela godstrafiken. Där har man problematiken med att det är så mycket tekniska signalsystem som ligger i spåren på 27 000 olika ställen. Man har förbättrat och byggt upp tekniken sedan 2004. Men snöplogsutrustningen är anpassad för det gamla systemet, och om man plogar där förstör man signalsystemen.

Därför har man nu kommit på att man ska beställa nya maskiner, men de kommer inte till den här vintern utan till våren. Man hinner inte i kapp i tiden. Jag tror inte att allting kommer att lösas denna vinter, men man har i alla fall gjort sina beställningar. I Hallsberg lägger man till exempel ned värmeslingor för att hålla vissa delar av banan mindre sårbara. Det blir inte heller riktigt färdigt före jul, utan det kommer senare. Det är inte helt okej – det är klart att man hade kunnat beställa tidigare. Men nu har man i alla fall beställt.

Det är likadant om man pratar om underhåll, där vi kommer att se var det finns brister. Men det görs också investeringar, med fler mötesplatser och dubbelspår på sina håll. Trots allt är det problematiskt att köra om ett försenat tåg om det bara finns ett spår. Det är naturligtvis inte möjligt.

Jag tror att det är en kombination av vilka investeringar som vi gör på lång sikt och hur vi underhåller. Men det som många människor och

Prot. 2010/11:14
12 november

*Svar på
interpellationer*

resenärer eller de som är beroende av varutransporter och gods funderar på år: Vad händer den här vintern? Nu har snöflingorna börjat falla, och man står redan där och funderar om den här vintern ska bli likadan.

Det är då som jag säger: På kort sikt, just nu, är det upp till varje aktör att göra det som man har sagt att man ska göra. Bara i det förväntas den här vintern kunna bli bättre än den förra. Men det innebär inte – det ska man ha med sig i förväntningarna – att allt kommer att vara helt klart och färdigt. Vi kommer att behöva komma i kapp till nästa säsong också, inte minst för att inköp, upphandlingar och sådant som har gjorts inte ger resultat detta år utan först nästa år.

Anf. 18 PIA NILSSON (S):

Fru talman! Det är upp till varje aktör, upprepar infrastrukturministern inte bara en gång utan flera gånger. Men fortfarande saknar jag självkritiken från regeringen och det ansvarstagande som även infrastrukturministern måste känna i det här avseendet. Jag har inte fått något svar, och det känns otillfredsställande.

Sverige har inte råd med fler tågtrafikkaos motsvarande det som hände i vintras. De samhällsekonomiska förlusterna blev enorma, och trovärdigheten för vårt järnvägssystem har fått sig en rejäl törn. Resenärer ska inte behöva vänta i 83 000 timmar på försenade eller inställda tåg. Det här är helt oacceptabelt. Frågan är vilka åtgärder som då måste vidtas för att undvika samma katastrof en gång till.

Att vintern kommer kan inte ens regeringen förhindra, som sagt, men regeringen kan däremot se till att nödvändiga förbättringsåtgärder verkställs. Det ansvaret har infrastrukturministern.

Per Unckels utredning visar med tydlighet vikten av att bygga ut spårkapaciteten. Det är den mest avgörande insatsen för att man ska kunna hantera störningar i trafiken.

Därför gör det mig bekymrad när regeringen i sitt budgetförslag nu föreslår sänkta anslag, både till investeringar och till underhåll, de kommande fyra åren. De 400 miljoner som Trafikverket förfogar över för förbättringsåtgärder märks inte, påstår personalen, och kaoset kan bli ännu värre. Det här låter horribelt.

Frågan kvarstår, fru talman: Vad tänker ansvarig minister Catharina Elmsäter-Svärd göra konkret för att säkerställa att en förbättrad vinterberedskap blir verklighet inom järnvägssystemet?

Järnvägsaktörerna har självklart ett stort ansvar. Det har även ministern.

Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tror att även Pia Nilsson är högst medveten om att både kortsiktighet och långsiktighet är viktigt och att det långa också tar tid. Nu står vi inför vintern, och snön har fallit här. Det innebär – jag upprepar det – att de aktörer som har sitt ansvar, var de än är, ska ta det även den här vintern. Jag kommer att följa, också via Trafikverket, att Trafikverket gör det de ska. Det ingår naturligtvis i våra dagliga kontakter.

Det som jag också gör – jag tycker inte att man ska negligera det – är att titta på effektivitet och produktivitet: Hur gör vi med det underhåll som ska göras? Där inväntar vi just nu de utredningar som tittar över det

här, inte minst efter Riksrevisionens kritik. Det blir vi inte klara med denna vinter, utan det är förslag som kommer framöver som är minst lika viktiga för att vi inte ska tappa ytterligare tid och kraft.

Pia Nilsson tar upp att Per Unckel säger att det var för lite spår. Ja, det är för lite spår. Det kan vi konstatera – det är chokat på vissa tåglägen vissa delar av dygnet. Det måste vi naturligtvis göra någonting åt.

I början var det väldigt framtungt på investeringssidan. Då tillförde regeringen pengar till i stort sett allting som det gick att över huvud taget sätta spaden i backen för. Pia Nilsson vet säkert också att det är långa ledtider när det gäller tillstånd, miljökonsekvensbeskrivningar och så vidare.

I och med att vi nu har många stora projekt i gång som snart är klara kommer nästa puckel när allting drar i gång från 2015, för då är vi i kapp i tiden igen med projekt som går att starta. Det är ingen mening att låtsas, fru talman, att man tillför pengar i en investeringsbudget om det inte ens en gång finns färdiga planer. Det är därför som det ser ut på det sättet. Men det är historiskt många satsningar som ändå görs på både väg och spår, och jag tycker att det är viktigt för framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
2010/11:36 till skatteutskottet

Skrivelse
2010/11:37 till trafikutskottet

Motioner
2010/11:C3 till civilutskottet
2010/11:Fi1 till finansutskottet
2010/11:T6–T9 till trafikutskottet
2010/11:C4 till civilutskottet

5 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Socialförsäkringsutskottets utlåtande
2010/11:SfU5 Grönbok med sikte på tillräckliga, långsiktigt bärkraftiga och trygga pensionssystem i EU

Konstitutionsutskottets betänkande
2010/11:KU11 Godkännande av EU:s regler om övergångsåtgärder avse-
ende Europaparlamentets sammansättning

Prot. 2010/11:14
12 november

*Svar på
interpellationer*

Finansutskottets betänkande
2010/11:FiU9 Granskning av interna modeller för att beräkna riskkänsligt kapitalkrav för försäkringsföretag

Socialförsäkringsutskottets betänkanden
2010/11:SfU3 Ändringar till följd av nya EU-bestämmelser om social trygghet och vissa andra följdändringar
2010/11:SfU4 Följdändringar med anledning av införandet av socialförsäkringsbalken

Socialutskottets betänkande
2010/11:SoU2 Redovisning av fördelning av medel från Allmänna arvsfonden under budgetåret 2009

Näringsutskottet betänkanden
2010/11:NU4 Ny lag om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden
2010/11:NU5 Vertikala konkurrensbegränsande avtal

Kulturutskottets betänkande
2010/11:KrU4 Handlingsplan för att förebygga och förhindra att unga blir gifta mot sin vilja

6 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 11 november

2010/11:51 Bevarandesorter och amatörsorter av köksväxter
av *Tina Ehn* (MP)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

2010/11:52 Regelverket för arbetskraftsinvandring och kontroll av arbetskraftsinvandringen

av *Sven-Olof Sällström* (SD)

till statsrådet Tobias Billström (M)

2010/11:53 Nationella mål för fortsatt vindkraftsutbyggnad

av *Johan Andersson* (S)

till närings- och energiminister Maud Olofsson (C)

den 12 november

2010/11:54 Arbetskraftens villkor på den svenska arbetsmarknaden

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 november.

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 11 november

2010/11:58 Bevarande av svensk livsmedelslagstiftning för tillverkning av svenskt snus

av *Johan Löfstrand* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

den 12 november

2010/11:59 Krig i Västsahara

av *Bodil Ceballos* (MP)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

2010/11:60 Jämställdhet med hjälp av sänkta arbetsgivaravgifter

av *Gunvor G Ericson* (MP)

till statsminister Fredrik Reinfeldt (M)

2010/11:61 Privata jobbcoacher och kontrollfunktionen i arbetslöshetsförsäkringen

av *Josefin Brink* (V)

till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

2010/11:62 Hanteringen av Europadomstolens ställningstagande om utvisningar till Bagdad

av *Christina Höj Larsen* (V)

till statsrådet Tobias Billström (M)

2010/11:63 Umeå hamn och utebliven järnvägssatning

av *Jonas Sjöstedt* (V)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2010/11:64 Kronofogdemyndigheten

av *Jasenko Omanovic* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

2010/11:65 Odling av lök i Sverige

av *Suzanne Svensson* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

2010/11:66 Växtskyddsmedlen Stomp och Totril

av *Suzanne Svensson* (S)

till miljöminister Andreas Carlgren (C)

2010/11:67 Skärpta regler för kemikalier i vardagsprodukter

av *Matilda Ernkrans* (S)

till miljöminister Andreas Carlgren (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 16 november.

Prot. 2010/11:14
12 november

8 § Kammaren åtskildes kl. 10.07.

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

1 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
2 § Svar på interpellationerna 2010/11:26, 29 och 32 om nattåg till Norrland	1
Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	1
Anf. 2 SIV HOLMA (V)	2
Anf. 3 ISAK FROM (S)	3
Anf. 4 KATARINA KÖHLER (S)	4
Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	5
Anf. 6 SIV HOLMA (V)	6
Anf. 7 ISAK FROM (S)	7
Anf. 8 KATARINA KÖHLER (S)	8
Anf. 9 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	8
Anf. 10 SIV HOLMA (V)	9
Anf. 11 ISAK FROM (S)	10
Anf. 12 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	10
3 § Svar på interpellation 2010/11:31 om förbättrad vinterberedskap och underhåll inom järnvägen	11
Anf. 13 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	11
Anf. 14 PIA NILSSON (S)	12
Anf. 15 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	13
Anf. 16 PIA NILSSON (S)	14
Anf. 17 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	15
Anf. 18 PIA NILSSON (S)	16
Anf. 19 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	16
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	17
5 § Bordläggning	17
6 § Anmälan om interpellationer	18
7 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	19
8 § Kammaren åtskildes kl. 10.07	20