

Riksdagens protokoll

2007/08:98

Torsdagen den 17 april

Kl. 12.00 – 15.02
16.00 – 16.10



Protokoll
2007/08:98

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 11 april.

2 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan

Andre vice talmannen meddelade
att interpellationssvar *fredagen den 18 april* skulle utgå,
att interpellationssvar skulle lämnas *tisdagen den 22 april kl. 13.00*,
inte kl. 13.30 som tidigare aviserats och
att votering skulle äga rum *tisdagen den 17 juni kl. 15.30*, inte kl.
16.00 som tidigare aviserats.
Meddelandet hade delats ut till riksdagens ledamöter.

3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2007/08:550

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:550 Falska examensbevis och bluffuniversitet
av Patrik Björck (s)

Interpellationen kommer att besvaras den 25 april 2008.

Skälet till dröjsmålet är att jag vid tidigare svarstillfällen har redan
inbokade engagemang och resor.

Stockholm den 15 april 2008

Utbildningsdepartementet

Lars Leijonborg

Interpellation 2007/08:552

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:552 Utveckling av turistnäringen
av Börje Vestlund (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 6 maj 2008.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang och tjänsteresor.

Stockholm den 7 april 2008

Näringsdepartementet

Maud Olofsson (c)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Departementsråd

Interpellation 2007/08:556

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:556 Oberoende mellanhand för införande av
alkohol från annat EU-land

av Egon Frid (v)

Interpellationen kommer att besvaras den 22 april 2008.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 3 april 2008

Socialdepartementet

Maria Larsson (kd)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2007/08:557

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:557 Biogas
av Aleksander Gabelic (s)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 maj 2008. Miljöministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 4 april 2008

Miljödepartementet

Andreas Carlgren (c)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2007/08:559 Hiv och aids i Sverige

av Börje Vestlund (s)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 21 april 2008.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 4 april 2008

Socialdepartementet

Maria Larsson (kd)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditions- och rättschef

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

2007/08:138 till socialutskottet

2007/08:139 till justitieutskottet

Skrivelser

2007/08:101 och 102 till finansutskottet

5 § Kommittéberättelse 2008

Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande 2007/08:KU19

Kommittéberättelse 2008 (skr. 2007/08:103).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under 12 §.)

6 § Utlåtande om mobil-tv

Utlåtande om mobil-tv

Föredrogs

konstitutionsutskottets utlåtande 2007/08:KU23

Utlåtande om mobil-tv (KOM[2007]409).

Anf. 1 HELENE PETERSSON i Stockaryd (s):

Fru talman! Utskottet har i detta utlåtande behandlat ett meddelande från EU-kommissionen om att stärka den inre marknaden för mobil-tv och ett meddelande om maximal nytta av den digitala utbildningen i Europa samt ett arbetsdokument rörande mediemångfalden i EU:s medlemsstater. Jag vill speciellt beröra det sista, arbetsdokumentet rörande mediemångfalden.

Det är inte bara oppositionen i Sveriges riksdag som känner sig oroad över den utveckling som sker på mediemarknaden med bland annat ökad ägarkoncentration. Det finns flera faktorer som påverkar möjligheter till mångfald. Europaparlamentet har vid upprepade tillfällen uttryckt sin oro och uppmanat kommissionen att vidta åtgärder.

Kommissionen har nu presenterat ett arbetsdokument och lanserat en tredelad strategi för att öka kunskapen om situationen i medlemsstaterna. Detta arbetsdokument är steg ett. Att ta fram mätbara indikatorer är steg två. Som ett tredje steg kommer kommissionen att presentera ett samrådsdokument om indikatorerna som sedan kan användas i studier för att mäta mediemångfalden.

Mångfalden i medier är av central betydelse för den demokratiska processen. Det är viktigt att det finns tillgång till olika informationskällor för medborgarna så att medborgarna kan bilda sig en egen uppfattning utan otillbörlig påverkan av en dominerande ägare eller en opinionsmakt.

Ett enigt utskott ställer sig positivt till att följa denna strategi och att ta fram indikatorer. Riksdagen beslutade, kanske lite överraskande, för ett par veckor sedan att regeringen skulle göra en översyn av mediekonstellationen i vårt land. Det är bra. Vi behöver öka kunskapen om hur det ser ut i vårt eget land. Av det tillsammans med de indikatorer som kommissionen tar fram kan vi säkert få en bra uppfattning om hur marknaden ser ut och utifrån det överväga om det behövs någon lagstiftning eller ytterligare stimulanser för att öka mediemångfalden och säkra att medborgarna har god tillgång till information och samhällsdebatt.

Mångfald i medier är en otroligt viktig kugge i det demokratiska samhället.

Med detta, fru talman, ställer vi oss bakom konstitutionsutskottets utlåtande.

Anf. 2 PER BILL (m):

Fru talman! Jag kan fatta mig väldigt kort eftersom vi är överens om detta betänkande. Mobil-tv kan vara en av de stora framtidsfrågorna, det vet vi inte riktigt. Vi vet inte hur stora våra mobiltelefoner kommer att vara, om vi ska titta på tv i dem eller om vi ska gå runt med några andra typer av stora pojkars leksaker.

Det som är viktigt i det här, och där delar jag Helene Peterssons åsikt, är att vi försöker göra en uppdelning av spektrumet och att vi gör samordningen inom EU så god som möjligt. Vi har en viss fördel jämfört med många andra länder. Om man är ett litet land som ligger inklämt mellan flera andra stora länder mitt i centrala Europa är naturligtvis risken för störning mycket större än vad den är i Sverige som ligger en bra bit ifrån många av de andra länderna. Men det här är naturligtvis en viktig fråga.

Jag tänkte, fru talman, inte ta upp mer tid än att säga att vi är överens om del ett. Del två och del tre kommer senare.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 12 §.)

Föredrogs

utbildningsutskottets betänkande 2007/08:UbU13

Nya skolmyndigheter (prop. 2007/08:50).

Nya skolmyndigheter

Anf. 3 PETER HULTQVIST (s):

Fru talman! Jag ska inleda med att yrka bifall till den reservation som s, v och mp har presenterat i det nu aktuella ärendet.

Såväl Myndigheten för skolutveckling som Nationellt centrum för flexibelt lärande föreslås avvecklas. I betänkandetexten uttalar utskottets majoritet fullt förtroende för att regeringen vidtar adekvata åtgärder för att säkerställa att värdefull verksamhet och viktiga uppgifter tas till vara hos de mottagande myndigheterna.

Såväl Myndigheten för skolutveckling som Nationellt centrum för flexibelt lärande är av stor betydelse för utvecklingsarbetet i skolan. Myndigheten för skolutveckling utgör stöd och bollplank i det pedagogiska utvecklingsarbetet i en lång rad skolor och kommuner runt om i landet. Nationellt centrum för flexibelt lärande har en viktig roll när det gäller att introducera IT och vuxnas lärande samt koppla vuxnas lärande till regional utveckling och tillväxt.

Båda dessa myndigheter har en viktig roll att stödja just skolutvecklingen och förbättra pedagogiken. Därför kommer en nedläggning och inrangering av delade verksamheter i Skolverket inte att gå spårlöst förbi. Det har skapats nätverk och stödfunktioner som man nu river upp även om man säger att delar av det hela ska leva vidare i ny form.

Vår uppfattning är att förslaget inte vuxit fram från grundliga analyser som fört regeringen fram till ståndpunkten att det finns utbildningspolitiska, pedagogiska eller skolutvecklingsvinster att göra med att lägga ned dessa myndigheter.

I stället handlar det om att på ytan ge intryck av en politisk handlingskraft när man föreslår nedläggning och sammanslagning. Det är mer yta än djup bakom denna åtgärd. Det kan till och med i en framtid visa sig vara ett felgrepp som lett till att påbörjat och etablerat utvecklingsarbete på många håll stannar av. Därför bör regeringen visa ödmjukheten att ta till sig de kritiska farhågor och synpunkter som riktas mot förslaget.

När det gäller Myndigheten för flexibelt lärande pågår regionala utvecklingsprojekt i cirka hälften av landets kommuner. I ett 40-tal kommuner har det handlat om projekt som är direkt kopplade till folkbildande insatser. Nationellt centrum för flexibelt lärande är i dag den enda privata eller offentliga organisation som med ett helhetsansvar arbetar med sådant som *e-learning*, *e-government* och *e-commerce*. Myndighetens kompetens har varit avsedd att användas för att stimulera projekt och långsiktigt arbete i regioner och kommuner. När den nu läggs ned och går upp i Skolverket finns en tydlig risk för att utvecklingsarbetet försvagas.

Myndigheten för skolutveckling har genom åren arbetat med en mängd både generella och direkt riktade skolutvecklingsuppdrag som bottnat i regerings- och riksdagsbeslut. Det handlar i grunden om att stödja kvalitets- och utvecklingsarbete. Myndigheten har genom sina fem lokalkontor kunnat utgöra en viktig stödfunktion direkt riktad till förskolor och skolor. Det handlar om verksamhet som når ut direkt till personal

som arbetar i förskolans och skolans vardag. Särskilt viktig är den del av myndighetens arbete som riktas till de skolor som betraktas som värst utsatta i olika former. Sådant arbete pågår i ett 30-tal kommuner, och det är en verksamhet som inte får gå förlorad.

Ett grundläggande problem med regeringens ambitioner är att staten med den nya Skolinspektionen ytterligare markerar den renodlat inspekterande rollen. Det är en helt annan roll än den stödjande, utvecklande och coachande roll som Myndigheten för skolutveckling intagit.

Regeringen markerar också att det är det generella uppdraget som ska gälla i framtiden. Vi tolkar det som att det inte inom ramen för Skolinspektionen finns utrymme för de riktade insatser som i dag finns i Myndigheten för skolutvecklings verksamhet. Det är bekymmersamt eftersom det riskerar att få direkt bäring på verksamheter i kommuner med en bekymmersam situation.

Det som är en mycket tydlig skillnad mellan den tidigare, socialdemokratiska regeringen och den nuvarande regeringen är just synen på möjligheten att rikta insatser dit problemen är som störst. Nu är risken stor att kommunerna lämnas åt sitt eget öde på denna punkt och att kraften att göra något åt problem orsakade av segregation eller sociala faktorer minskar. Att från statens sida enbart följa upp med inspektioner i stället för med stödjande utvecklingsarbete anser vi vara för passivt. Vem ska ta det ansvaret nu?

Propositionen ger inget klart besked om vilka verksamheter som staten fortsatt ska ha ansvaret för. Men tydligt är att statens insatser ska vara generella, att de ska stramas upp, begränsas och renodlas. Ansvaret för kvalitetsutvecklingen läggs tydligt på kommunerna. Där ligger självfallet ett huvudansvar, men det är också så att i en alltmer flexibel och föränderlig värld måste staten ta ett ansvar för utvecklingsarbetet på den nationella nivån. I annat fall abdikerar i praktiken riksdag och regering när det gäller viktiga delar av skolutvecklingen.

Det är också anmärkningsvärt att detta beslut nu drivs igenom utan att Myndigheten för skolutvecklings mångfaldsuppdrag har utvärderats. Det blir klart först i höst. Genom det skulle en klar bild ha kunnat ges av effekterna av myndighetens riktade insatser. Beslut fattas nu utan att en väsentlig kunskap som skulle ha kunnat tillföra beslutsunderlaget viktiga fakta finns på bordet. Det tycker jag är beklagligt, och det inte minst mot bakgrund av att det har lagts ned hundratals miljoner kronor i skattepengar på utvecklingsarbete under de år som har gått.

Vi vill från Socialdemokraterna understryka vikten av att regeringen nu tar ett starkt ansvar för att mindre kommuner och segregerade områden inte drabbas negativt när CFL och Myndigheten för skolutveckling läggs ned.

Det är också viktigt att utvecklingen av läromedel för personer med teckenspråk som förstaspråk inte prioriteras ned när detta ansvar flyttas från Nationellt centrum för flexibelt lärande till Specialpedagogiska myndigheten.

Regeringen har med anledning av alla de förändringar man nu genomför ett mycket stort ansvar att se till att en lång rad farhågor inte infrias. Detta är inte minst viktigt mot bakgrund av att efterfrågan på både CFL:s och Myndigheten för skolutvecklings tjänster aldrig har varit så stor som just nu.

Slutligen vill jag understryka de viktiga effekter som ett målinriktat utvecklingsarbete kan ha inom skolans område.

Nationellt centrum för flexibelt lärande startade 2001. I samband med Kunskapslyftet drev denna myndighet hårt en lång rad utvecklingsprojekt med IT i undervisningen. Sverige gick rejält framåt som nation när det gällde att använda IT och interaktiva medier i undervisningen. Det bekräftades också av en OECD-rapport som kom på våren 2006. År 2005 fick CFL utnämningen European e-Learning Award, vilket bekräftade rollen som Europabäst. Inte minst mot bakgrund av den tid som det tar att introducera ny pedagogik och nya tekniska metoder i skolarbetet är det roligt att kunna redovisa den typen av framgångar.

Risken är nu stor att trycket minskar i de här frågorna. Jag vill särskilt peka på vikten av att CFL:s verksamhet verkligen matchar den typ av nya arbetstillfällen som vi behöver i framtiden. Vi måste bli mer offensiva i stället för att riskera att inta en mer defensiv hållning, vilket det kan bli när man försöker visa upp en skenbar handlingskraft genom att slå ihop myndigheter. Det är viktigare med långsiktighet och en genomtänkt strategi än att på ytan göra förändringar som man inte fullt ut kan överblicka konsekvenserna av.

Anf. 4 MATS PERTOFT (mp):

Fru talman! Vi ska här diskutera nedläggningen av Myndigheten för skolutveckling och Centrum för flexibelt lärande. Jag tycker att det är beklagligt att denna fråga inte verkar intressera alliansen mer än att de annålt en talare. Det här handlar om kunskapsutveckling, skolutveckling, och jag trodde ändå att alliansen gick till val på att det skulle vara en kunskapsutveckling och skolutveckling.

Det handlar för mig inte om den ena myndigheten eller den andra. Sammanslagningar av myndigheter kan man alltid diskutera. De ska vara så effektiva som möjligt enligt min uppfattning. Men det handlar om en annan sak: Hur prioriterar man? Jag har i två interpellationer försökt få svar från utbildningsministern på frågan om Myndigheten för skolutveckling, men han svarar inte.

När man tittar lite närmare på de siffror och planer som finns för Myndigheten för skolutvecklings arbete ser man att det inte bara handlar om nedläggning. Det handlar också om att man minskar resurserna med 25 procent.

Vad är det då som ska bort? Är det nätverksarbetet? Man kan miss-tänka det, eftersom det i skrivningarna finns väldigt mycket om att staten bara ska koncentrera sig på det som absolut är statens uppdrag. Vi kan känna igen sådana skrivningar från ett antal debatter och beslut i kommuner och landsting där alliansen styr och där till exempel ofta kulturlivet blir lidande. Men vilka är det som drabbas i så fall? Myndigheten för skolutveckling, vars verksamhet jag känner bäst till, är en myndighet som har arbetat väldigt nätverkande.

Man kan naturligtvis diskutera om det är statens uppgift att se till att forskningsresultat sprids till kommuner, att man får veta vilken kommun som har varit framgångsrik i olika avseenden och att inte varje kommun måste uppfinna hjulet på nytt. Man kan diskutera om detta är statens uppgift. Men ur ett nationellt perspektiv är det naturligtvis effektivast om den centrala myndigheten tar på sig ansvaret att sprida kunskapen. Och

så har det varit ganska länge. Mig veterligen har man till exempel inte tillfört motsvarande resurser till Sveriges Kommuner och Landsting för att ta över den uppgiften. Jag tror inte ens att det har diskuterats. Jag är inte helt säker på det.

Det här handlar om huruvida vi i Sverige fortfarande ska en tydlig skolutveckling som inte bara är myndighetsstyrd utan där det finns nätverksarbete. Och nätverksarbetet är det som Myndigheten för skolutveckling har varit otvetydigt bra på.

Man kan säkert kalla dessa strukturer det ena eller det andra; det kan kallas Skolverket eller ett eget verk. Men det är om själva saken jag skulle vilja ha ett svar från allianspartierna i dag när man nu så envist bestämt sig för att lägga ned detta. Tänker man behålla att staten fortfarande har ett ansvar för att nätverka mellan kommunerna? Tänker man se till att kunskapsöverföring sker och att man identifierar de goda exemplen och förmedlar dem vidare? Om man gör så, var ska man ta de 25 procenten? Vad ska bort? Vilka uppgifter är det som inte får finnas kvar? Det svaret är i alla fall utbildningsministern mig skyldig.

Jag undrar om det finns någon i alliansen som vet vad som ska bort. Om inte, är det ännu värre. Då tar man bort 25 procent och vet inte vad som ska ske. Jag hoppas att man har en bättre styrning och planering än så.

En fråga som berör mig starkt och som jag är engagerad i är hållbar utveckling. I dag är det Myndigheten för skolutveckling som arbetar med frågan om lärande för hållbar utveckling, förmedlar de goda exemplen och ser till att lärare inte måste uppfinna hjulet på nytt. Detta är en fråga som dessutom oroar många lärare. De får många frågor i dag från sina elever som de har svårt att svara på, inte minst eftersom detta ämne knappast förekommer inom Lärarlyftet. Av 343 kurser handlar fem om miljö. Det svarar knappast mot att det är den fråga som oroar Sveriges befolkning nästan mest i dag – om man ska tro vissa undersökningar.

Min fråga ställs direkt till alliansens företrädare i dag. Jag hoppas få svar i denna debatt. Ni verkar ointresserade av skolutveckling. Ni lägger ned skolutvecklingen. Vad ska bort? Vilka delar av Myndigheten för skolutvecklings uppdrag ska bort för att finansiera neddragningen med 25 procent? Det skulle jag vilja ha svar på.

Anf. 5 MARGARETA PÅLSSON (m):

Fru talman! UbU13 är ett bra betänkande. Jag har fått äran att företräda alliansen i dag. Vi har samma uppfattning, och därför tycker vi att det är onödigt att stå och säga samma sak fyra gånger.

Genom förslagen i betänkandet får vi först och främst Statens skolinspektion. Det är en ny myndighet som med utökade resurser ska ansvara för tillsyn över och kvalitetsgranskning av skolväsendet. Alliansregeringen visar genom sitt beslut att fördubbla antalet inspektioner vid landets kommunala och fristående skolor sin avsikt och vilja att höja kunskapsnivån. Sex år är nämligen en mycket lång tid för den sjuåring som börjar i en skola som har inspekterats året före. Han eller hon har hunnit komma till årskurs 6 innan det är dags för en ny inspektion. I en dålig skola kan det vara förödande för elevens hela framtid.

En effektiv statsförvaltning är en viktig faktor för tillväxt och sysselsättning. Dagens myndighetsstruktur på skolområdet är splittrad och ineffektiv. Vi tar genom detta betänkande ett rejält kliv på vägen till förbättring.

Oppositionen protesterar naturligtvis. Man protesterar mot att staten tar ett steg tillbaka när det gäller nationella utvecklingsinsatser. Man framför att dagens skola behöver mer sådana insatser för att kunna garantera en likvärdig skola.

Vi förstår inte och delar inte den uppfattningen. Men vi är helt överens med oppositionen om att vi inte har en likvärdig skola. Under tiden som Myndigheten för skolutveckling har funnits har kunskapsresultaten försämrats i Sverige. Klyftorna i skolan har aldrig varit större än de var efter tolv års socialdemokratisk regering. Det pekar verkligen inte mot att vi ska låta allt vara som det är.

Den statliga rektorsutbildningen och viss kompetensutveckling för lärare övertas av Skolverket. Vi fördubblar dessutom rektorsutbildningen. Statens ansvar i det mål- och resultatstyrda skolsystemet behöver förtydligas och renodlas. Kvalitetsutvecklingen på lokal nivå är först och främst ett ansvar för varje huvudman. Det är genom decentralisering och modet att ge professionen ökad frihet som skolutvecklingen främjas, inte genom mer nationella insatser.

Myndigheterna Specialskolemyndigheten och Specialpedagogiska institutet läggs ned. Uppgifterna övertas av Specialpedagogiska skolmyndigheten. Dit förs även uppgifter från Socialstyrelsens institut för särskilt utbildningsstöd och Nationellt centrum för flexibelt lärande. Specialpedagogiska skolmyndigheten ska hantera de viktiga frågorna om funktionshindrades rätt till utbildning, valfrihet och läromedel.

Det är frågor som oppositionen och vi länge haft olika uppfattning i. Inte minst slogs vi här i kammaren för de multifunktionshindrade elevernas rätt att behålla Ekeskolan i Örebro som Socialdemokraterna, trots våra starka protester, valde att delvis lägga ned.

Frågan som vi ställer är varför Socialdemokraterna slog sönder de väl fungerande skolorna med specialistkompetens för elever med multihandikapp. När Socialdemokraterna stängde Ekeskolan och Hällsboskolan fick vi till svar här i kammaren att alla barn och ungdomar ska integreras i den ordinarie skolan. Den uppfattningen delar inte vi. Barn och elever är olika. Därför kan aldrig en lösning passa alla.

Fru talman! Myndigheternas upplägg och konstruktion är inte i sig självt en lösning på de problem som den svenska skolan har, men det är en god hjälp på vägen. Jag yrkar därför bifall till förslaget i betänkandet.

I detta anförande instämde Sofia Larsen (c) och Gunilla Tjernberg (kd).

Anf. 6 PETER HULTQVIST (s) replik:

Fru talman! Det var intressant att höra konstaterandet att man var så överens i alliansen att man skulle företrädas av en person. Det ska bli intressant att se om det blir så även i fortsättningen i de andra skolfrågorna, nämligen att det blir en som företräder hela alliansen. Jag ser fram emot hur det kommer att hanteras.

Margareta Pålsson hade ett rätt allmänt hållet anförande som innehöll ganska lite substans i förhållande till alla de tvivel och funderingar som jag framförde i mitt inledande anförande.

Rent konkret har Myndigheten för skolutveckling i dag 32 så kallade dialogkommuner med utvecklingsstöd. Kommunerna har valts ut utifrån att man har minst 18 procent elever med utländsk bakgrund och en måluppfyllelse som är 75 procent eller mindre. Arbetet handlar om kompetensutveckling för lärare och rektorer, andraspråksinlärning, mångfaldskunskap, skolbibliotekarier, läsutveckling, förhållningssätt och nätverk för kommunala processledare. I exempelvis Olofström driver man projekt med språkutveckling och matematik. I Västerås arbetar man med modersmålets roll i förskolan, familjestöd, läs- och skrivprocessen och matteverkstäder.

Man kan inte bara i allmänna ordalag svepa över detta så att det låter som att denna typ av projektverksamhet och konkreta arbete inte har något värde.

Då tycker jag inte att man riktigt känner respekt för allt det jobb som läggs ned och som jag också uppfattar upplevs som meningsfullt och framåtsyftande av samtliga inblandade.

Detta är sådant som man måste titta på när man i den nya myndigheten överför resurser och kompetens. Hur driver man den här typen av projekt vidare? Där har vi inte sett något svar. Hur ser åtgärdsplanen ut? Hur ser strategin ut? Det måste ni kunna svara på.

Anf. 7 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Det är möjligt att mitt anförande var allmänt hållet. Det var också meningen, nämligen. Jag skulle prata allmänt om detta betänkande. Om Peter Hultqvist inte uppskattar det gör det mig mindre.

Däremot svarar jag gärna på det här med Myndigheten för skolutvecklings dialogkommuner. Det de kommunerna behöver är precis det samma som alla andra kommuner behöver. Deras elever behöver kvalitetskontroller, nationella prov, tidigare betyg och i fler steg, bättre utbildade lärare och rektorer med högre kompetens. Det är inte så att barn som är födda av föräldrar som har vuxit upp i ett annat land på något sätt skulle undantas från alliansens skolutveckling. De behöver i allra högsta grad det som vi nu genomför på bred front i landet.

Jag skulle vilja replikera till Peter Hultqvist när jag läser i reservationen att ni kritiserar myndighetskoncentrationen till Stockholm. Det är klart att man i den bästa av världar kanske skulle vilja se alla myndigheter – hur många de nu är – utspridda över Sverige. Men hur effektivt är det att ha myndigheter över hela Sverige? Hur mycket får det lov att kosta? Och hur blir det för miljön med alla utsläpp? Alla myndigheter jag har varit på som har blivit utlokaliserade talar om alla resor mellan den orten och Stockholm.

Ni kräver också uppföljning på nationell nivå i er reservation. Jag undrar: Uppföljning av vad då?

Anf. 8 PETER HULTQVIST (s) replik:

Fru talman! Det här sista om de regionala myndigheterna var mycket intressant. Det ska jag verkligen ta fasta på, och notera utifrån protokollet vad Margareta Pålsson har sagt. Det kommer definitivt att vara en mycket negativ signal i exempelvis hela skogslänen. Det bryter av en regionalpolitik man har försökt slå vakt om i hela landet. Jag lovar att jag ska återkomma till detta mycket rejält i ett annat sammanhang eftersom det inte riktigt hör till dagens ämne.

Det finns en skillnad i synsätt här. Vi är inte så okänsliga att vi inte ser att man kanske är tvungen att vidta riktade åtgärder när problemen är större på vissa ställen än på andra. Ni backar tillbaka och säger att det går bra med generella åtgärder. Man behöver inte bry sig även om man ser problemen, tycker ni.

Det är i och för sig ett retoriskt knep att fråga vad det är för skillnad på dem i Olofström och Västerås och andra. Men det har kommit fram uppgifter som säger att det behövs extra stöd och extra insatser. Vi är beredda att göra det, och vi tycker att Myndigheten för skolutveckling gör ett bra arbete tillsammans med de skolor den samarbetar med. Om Margareta Pålsson tycker att de gör ett dåligt jobb ska du säga det rent ut här i dag. Det skulle vara mycket intressant att få ett besked i den frågan.

Vi tror att man kan komma långt med coachning, förebyggande arbete och utvecklingsarbete och genom att göra jobbet innan inspektionen ska göras. Ni är så fixerade just vid inspektioner och kontroll. Vi ser att det visst behövs inspektioner och kontroll, men det behövs också uppbyggnadsarbete, coachning, ömsesidig dialog och annat i ett modernt samhälle, Margareta Pålsson. Jag tycker på något vis att ni i synsätt och metodik vrider klockan tillbaka. Ni lever inte riktigt i den värld som ni i dagsläget bör leva i.

Anf. 9 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Vi lever i en värld där 25 procent går ut grundskolan utan att vara godkända i ett eller flera ämnen. Vi lever i en värld där en lika stor procentandel inte klarar gymnasiet. Vi lever i en värld där avhoppet från gymnasiets yrkestekniska linjer blir fler och fler. Den världen lever vi i, och det är detta vi är satta att åtgärda. Det gör vi också genom omfattande reformer.

Jag räknade upp att vi har för avsikt att införa kvalitetskontroller, nationella prov, tidigare betyg, bättre utbildade lärare och rektorer med högre kompetens. Jag sade inte ett ord om inspektionen i det replikskiftet. Visst är det viktigt med inspektioner. Det är därför vi fördubblar dem. Men det är klart att det arbete som görs ute på varje skola är viktigare, och det är det alla våra reformer syftar till.

Anf. 10 MATS PERTOFT (mp) replik:

Fru talman! Jag vet inte om jag blev så mycket klokare av Margareta Pålssons inledande anförande. Hon svarade ju inte på min fråga. Den fråga jag ställde var: Vad ska bort av Myndigheten för skolutvecklings olika uppdrag?

Däremot noterade jag att Margareta Pålsson pratade om att det ska vara effektivare och att man ska vara kostnadsmedveten. Jag håller helt med. Jag håller också med om att det är bra med en skolinspektion – tydligare och oftare. Det är någonting vi i Miljöpartiet länge har arbetat för. Det finns bra saker när det gäller problemsökande och problemidentifikation från alliansens sida.

Det ni däremot säger nej till är kunskapsöverföringen. Det blir allt tydligare att det som Sveriges skolledare, kommunpolitiker, föräldrar och elever inte kommer att se längre i framtiden är nätverksbyggandet – att man lär sig från en kommun till en annan. Det får kommunerna sköta själva. Det vore mycket effektivare om man hade ett nationellt centrum som överförde kunskap från den ena kommunen till den andra.

Jag kommer själv från en av de kommuner ni diskuterar – Södertälje. Vi tar emot fler invandrare och flyktingar procentuellt än någon annan kommun i hela Sverige, nämligen 1,6 procent. Vi lär oss mycket om hur man effektivt och bra kan föra in dem i skolan.

Men ni kommer att ta bort möjligheterna att överföra denna kunskap till andra kommuner i Sverige. Ni kommer att ta bort möjligheterna för lärare att lära sig av andra kommuners skolor. Därför frågar jag: Är det detta ni tar bort? I så fall undrar jag om Centerpartiet, Kristdemokraterna och så vidare verkligen står bakom att man ödelägger dessa nätverksbyggen? Det är ju partier som annars gillar nätverksbyggen.

Anf. 11 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Det låter lite väl bra att det bara skulle vara staten som kan lära kommuner att lära av varandra. Så tror jag inte att det är. Som jag har sagt tidigare är jag själv lärare. Jag har lärt mig mycket av vad andra lärare gör i andra kommuner. Då fanns inte Myndigheten för skolutveckling, och det gick bra ändå.

Jag tror säkert att Södertälje har massor att lära till exempel Landskrona och Malmö när det gäller glädjeämnen och bekymmer tack vare och på grund av sina många invandrare. Men jag tror att det också kan ske på andra sätt och genom att bygga nätverk på andra vis.

Jag vill gärna fråga Mats Pertoft vad han säger om myndighetskoncentrationen till Stockholm. Det är ju inte någon stor myndighetskoncentration i detta avseende. Tycker Miljöpartiet och Mats Pertoft att det är bra att splittra myndigheterna, som vi i hög grad har gjort, med tanke på detta enorma resande som alla som jag har besökt under våren vittnar om?

Anf. 12 MATS PERTOFT (mp) replik:

Fru talman! Vi kan diskutera var myndigheten ska vara lokaliserad en annan gång. Det är inte det denna fråga handlar om, och Margareta Pålsson vill ju gärna undvika den.

Vad jag tog upp var effektivisering och kostnadsmedvetande. Det är effektivare om det finns en nationell myndighet som kan *samordna* – jag sade inte styra – kunskapsutvecklingen på olika skolor runt om i landet. Det är den samordningen som ni nu tar bort. Jag undrar om alla partier i alliansen verkligen gillar detta. Ta bort samordningen! Ta bort kunskapsöverföringen! Ta bort detta att man ska lära sig av varandra! Det är tydligt det ni vill.

Det är faktiskt lättare om det finns en plats i landet där man vet att man kan fråga om det finns någon annan kommun som har gjort detta tidigare, och om det finns någon kommun som har utvecklat kunskaper, i stället för att man ska ringa runt till Sveriges alla 290 kommuner och fråga om detta. Det är ganska ineffektivt.

Det är denna samordning och detta utvecklingsansvar som ni abdikerar från genom att skära ned 25 procent av resurserna. Om ni inte hade gjort det utan bara hade överfört uppdraget för Myndigheten för skolutveckling till Skolverket hade jag faktiskt från Miljöpartiets sida inte alls protesterat lika mycket. Det hade varit en bisak. Men ni abdikerar från ert ansvar att överföra kunskap mellan Sveriges skolor. Det tycker jag är ganska horribelt från partier som säger att de vill främja kunskapsutveckling.

Än en gång ställer jag frågan: Vad konkret tänker ni ta bort från ansvarsområdet för Myndigheten för skolutveckling?

Anf. 13 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Att säga att vi abdikerar från kunskap är att ta stora ord i munnen, Mats Pertoft. Är det någonting som vi sätter i högsätet så är det just kunskap. Kunskap för oss är i första hand det som sker ute i varje klassrum, i varje skola, i varje kommun.

Vi behöver en uppföljning och andra strategier, vi behöver andra mål, och vi behöver bättre utbildade lärare för att eleverna ska nå upp till denna kunskap som är så viktig för dem och deras framtid och som är så viktig för Sverige som kunskapsnation för att trygga vår välfärd. Det behöver vi.

Vi ser att det inte fungerar i dagens skola, och det är en massa saker som behöver göras. En av de saker som behöver göras är att effektivisera myndighetsförvaltningen, och det gör vi genom dagens betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 12 §.)

8 § Kollektivtrafik och trafikupphandling

*Kollektivtrafik och
trafikupphandling*

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2007/08:TU7
Kollektivtrafik och trafikupphandling.

Anf. 14 STEN BERGHEDEN (m):

Fru talman! I dag ska vi debattera trafikutskottets betänkande som handlar om vår kollektivtrafik och trafikupphandling. I betänkandet behandlas ökade satsningar på kollektivtrafiken, samordningen, prissättning och miljöanpassning, ansvarsfrågor och regelverk, tillgängligheten för funktionshindrade, färdtjänstupphandling och Gotlandstrafiken samt möjligheten att ta med sig sin cykel när man reser med kollektivtrafiken.

Det är många som har skrivit motioner om dessa frågor, och det finns många motioner från ledamöter från riksdagens alla sju partier.

Fru talman! I betänkandet behandlas sammanlagt 26 motioner med 37 yrkanden. De fyra allianspartierna är överens om innehållet i betänkandet, men oppositionen har tolv reservationer.

Jag hoppas att vi får en bra och konstruktiv debatt där eventuella frågetecken kan rätas ut.

Anf. 15 MARIE NORDÉN (s):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation 1. Vi står naturligtvis bakom samtliga våra reservationer, men av tidsskäl väljer jag att yrka bifall till just den.

Miljömålsrådet konstaterar i sin utvärdering att miljömålen inte kommer att uppnås inom de tidsramar som vi tidigare har beslutat om. Det är klart att det är allvarligt och mycket oroväckande. Vi måste se det som vårt gemensamma ansvar att se till att målen nås.

Vi måste komma till rätta med växthusgasutsläppen om vi ska kunna lämna efter oss en värld i balans till våra barn. Många säger, med all rätt, att situationen är akut. Transporterna står för ca 30 procent av utsläppen i Sverige, och de ökar i storleksordningen 1 procent per år. Hela transportbranschen har ett gigantiskt arbete och en stor miljöutmaning framför sig för att minska påfrestningarna på miljön.

Det räcker inte längre med tekniska förbättringar och andra drivmedel. Vi måste också se över vårt sätt att resa. Kollektivtrafiken är en viktig och stor nyckel till en mer hållbar värld. Om fler valde att åka tillsammans med buss eller tåg i stället för med egen bil vore mycket vunnit. Mer och bättre kollektivtrafik är ett av de absolut bästa och snabbaste sätten att möta den utmaning som klimatförändringarna innebär. Men då krävs det också krafttag från regeringen, något som hittills helt har lyst med sin frånvaro.

Vi socialdemokrater vill öka resandet med kollektivtrafik som ett led i arbetet till mer miljömässigt hållbara transporter. Vägverket och Banverket har nyligen överlämnat en rapport som heter *Koll framåt*. Det är en huvudrapport i ett längre arbete som ska vara ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Den har tagits fram tillsammans med kollektivtrafikbranschen.

Kollektivtrafikbranschen är inte nöjd med rapporten. Man tycker att man kan gå mycket längre. Man har nu träffat Näringsdepartementet just för att visa vad man vill göra. Man vill fördubbla kollektivtrafikåkandet. De som står bakom det förslaget är Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Branschföreningen Tågoperatörerna. Man måste beundra deras initiativ och deras stora vilja att ta sitt ansvar. Men nu väntar vi på regeringen, och vi vill veta vad den vill i dessa frågor. Vad ska regeringen göra för att ta sitt ansvar för att öka kollektivtrafikresandet?

Vi har utrett kollektivtrafiken på längden och tvären, och många initiativ har tagits under åren. Ändå har kollektivtrafikens andel av trafikarbetet inte ökat. Nu krävs det krafttag från regeringen. Vi socialdemokrater ser framför oss en bred satsning på kollektivtrafiken med nya smarta idéer om hur logistiken ska utformas för att öka det kollektiva resandet. Vi ser framför oss hur de investeringar som Sveriges tidigare regering och riksdag har fattat beslut om ska bli verklighet och komma till stånd.

Vi måste förändra attityderna och synen på kollektivtrafiken. Vi måste få männen att lämna bilen, att släppa ratten, och välja ett annat alternativ. Men vi måste också öka insikten och kunskapen om samhällsnyttan i satsningar på kollektivtrafiken. Därför vill vi att regeringen tar initiativ till att utveckla ett bättre mått på kollektivtrafikens samhällsnytta än vad som finns i dag.

Klimatberedningen satte tydligt fokus på kollektivtrafikens och tågets roll för att klara av miljömålen. Nu är det upp till den borgerliga regeringen att visa att tillsättandet av beredningen inte var ett spel för galleriet, att den är beredd att ta ett ordentligt grepp i miljöfrågan och att den är beredd att tänka nytt, smart och brett för att klara miljön.

Men vad har då hänt? Man kan se på den senaste tilläggsbudgeten att man valde att föra över 120 miljoner från tågen till vägarna. I stället för att minska pålagorna och få bättre förutsättningar för bussbranschen och övriga branscher inom kollektivtrafiken har man ökat dem i form av ökade bränsleskatter, fordonsskatt och skatt på trafikförsäkringen. Vi anser att branschen måste kompenseras om man på allvar vill se ett ökat kollektivt resande.

Det duger inte med fagra tal. Det måste synas i politiken, och hittills har politiken talat för sig själv. Miljön och de lösningar som kan vända utvecklingen har inte prioriterats.

Vad som behövs är nytänkande och politiskt mod. Det handlar om allt från avdragsrätt och upphandling till trafikeringsförutsättningar.

Mycket kan göras innan regeringen presenterar den infrastrukturproposition som det ryktats om. Det finns ingen anledning att vänta; förslagen finns ju.

Kollektivtrafikens aktörer är beredda att ta sitt ansvar för att dubblera antalet resenärer om den politiska viljan finns. Vi socialdemokrater vill satsa mer på kollektivtrafiken. Men vad vill den moderatledda regeringen?

Fru talman! Det måste bli lättare och smidigare att resa kollektivt genom landet. Precis som när du flyger ska du kunna boka hela resan trots att du börjar med buss, byter till tåg och sedan kanske tar en taxi sista sträckan. I dag är det allt annat än smidigt.

Tekniken finns, och det behövs inte mer av statliga investeringar för att göra olika biljettsystem enhetliga, och det krävs inga nya statliga pengar för att göra den regionala tågtrafiken smartare så att tidtabellerna passar ihop. Men det krävs en tydlig vilja från regeringen.

Rikstrafiken är den myndighet som bland annat har att arbeta med samordning av trafikslagen. Den borgerliga majoriteten hänvisar i betänkandet till att regeringen i regleringsbrevet för det här året har gett Rikstrafiken i uppdrag att jobba med just de här frågorna.

Men i den årsberättelse som vi i veckan fått i våra brevlådor kan vi titta på hur man har jobbat under det år som gått. Man har över huvud taget inte arbetat med samordning vare sig när det gäller biljetthantering eller när det gäller information. Orsaken ligger naturligtvis, som man skriver i årsberättelsen, i förändringen i uppdraget från regeringen.

Samma situation gäller för en samordning för funktionshindrade. Rikstrafiken har inte alls arbetat med frågan under 2007. Jag måste säga att det känns allt annat än tillfredsställande att regeringen har gjort den här prioriteringen. Ett helt år har gått förlorat. Det har vi inte råd med.

År 2010 är ju det år då vi ska ha uppnått målen i handlingsplanen för handikappolitiken. Den EG-förordning som man i betänkandet hänvisar till och som ska träda i kraft 2009 handlar endast om tågresor. I dag har du om du är synskadad och reser med flyget möjlighet att få hjälp. Det måste också kunna gälla på tåg och bussar. Det handlar om att hela resekedjan måste fungera.

Strategin avseende målen för handikappolitiken säger man ska presenteras hösten 2008. Då har regeringen ungefär ett år på sig för att kunna uppnå de mål som finns i vår handlingsplan. Varför väntar man? Varför ska det ta sådan tid? Tror man verkligen att man ska hinna uppnå de mål som vi har kommit överens om?

Fru talman! Kollektivtrafiken har en avgörande roll för vårt miljöarbete. Likaså har kollektivtrafiken en stor betydelse för regioner, för näringslivets utveckling och för människors möjligheter att ta sig till och från jobbet, skolan, bion, vänner och barnbarn. För många är kollektivtrafiken det enda alternativet. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som det enda resealternativet, och hälften av alla invånare är beroende av kollektivtrafiken vid längre förflyttningar.

Nu har två år gått sedan den moderatledda regeringen tog över makten. Tongångarna har förändrats. Miljön blev till slut en fråga som i talen är viktig för statsministern och även för hans partikamrater. Men i den konkreta politiken har ingenting hänt. Hittills har vi inte kunnat se några som helst satsningar på kollektivtrafiken och inte en enda ny krona. Därför är det inte konstigt att vi fortfarande undrar. Vad vill regeringen med kollektivtrafiken? Tar regeringen miljöfrågan på allvar, och när det ska börja synas i regeringens politik?

(Applåder)

Anf. 16 PETER PEDERSEN (v):

Fru talman! Vänsterpartiet står bakom sju reservationer i betänkandet, men för tids vinnande nöjer vi oss med att yrka bifall till reservation 5 om kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning.

Fru talman! Vänsterpartiet menar att trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var i landet de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem – klimatförändringar, hälsoproblem, buller och annat – lösas på ett tillfredsställande sätt. En av de absolut viktigaste åtgärderna för att kunna lyckas med detta är att tillskapa en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla utifrån de förutsättningar som ges beroende på var man bor – i storstad, i glesbygd och så vidare.

I olika sammanhang pekas det på det önskvärda i att kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka. Det påpekas i propositionen *Modernta transporter* från 2005/06 och också i andra sammanhang. Men det blir mest allmänna proklamationer.

Trots alla våra välvilliga synpunkter och ställningstaganden när det gäller kollektivtrafiken kan vi konstatera att den ligger på en alldeles för låg nivå. Ungefär 10–15 procent av det totala antalet personresor sker kollektivt. Det är en alldeles för liten andel om vi ska klara de klimatmål som vi har satt upp.

För att lyckas öka andelen kollektivresor av det totala antalet resor krävs det att det kollektiva resandet stimuleras samtidigt som det ställs tydliga krav på att framför allt bilismen bär sina samhällsekonomiska kostnader och på att de miljöförstörande utsläppen minimeras.

Vi anser att det nu sannolikt största hotet mot att klara uppsatta klimatmål är den tilltagande trafiken. Det krävs både morot och piska för att komma till rätta med detta, inte bara allmänt snack – att vi nog tycker att det vore bra om fler reste kollektivt. Faktiska åtgärder måste vidtas för att det ska kunna bli möjligt.

Fru talman! Kollektivtrafiken i sig är mer miljövänlig och trafiksäker än andra alternativ. Genom att satsa på ett ökat kollektivt resande som andel av det totala resandet gynnas jämlikheten genom att till exempel pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster då får tillgång till en väl utbyggd kollektivtrafik som till ett rimligt pris fungerar även för dem.

En förbättrad kollektivtrafik stärker också jämställdheten inom transportsektorn som i alla avseenden minst sagt kan anses vara manligt dominerad. Eftersom kvinnor i högre grad dessutom använder sig av kollektiva färdmedel kommer detta även att gynna och stärka kvinnors tillgång till transporter, vilket vi anser vara mycket positivt.

Hållbara transporter måste bli billigare, medan mindre hållbara transporter måste bli dyrare. Det måste skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet underlättas, prioriteras och värdesätts.

Kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande för att det av riksdagen fastställda transportpolitiska målet ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” ska kunna uppnås.

Vi föreslår en transporthierarki där det klart och tydligt anges vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska kunna nås. Det ska också fullföljas till exempel i budgetsammanhang.

Fru talman! Det är ett faktum att vi redan i dag, i nuläget, gemensamt betalar för stora delar av kollektivtrafiken med våra skattepengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur en del av den grundläggande samhällsservicen enligt Vänsterpartiets syn på detta.

Avreglering, bolagisering, konkurrensutsättning och liknande har under en lång tid varit ledord. Det synsättet har tvingat fram förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken.

I stället för att fortsätta på den vägen vill vi att samhället i vid mening återtar kontrollen över kollektivtrafiken eftersom vi ser den som en strategiskt viktig och grundläggande samhällsservice. Därför ska kollektivtrafiken i huvudsak bedrivas i samhällets regi.

För att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska ha möjligheter att utvecklas måste den ges långsiktigt stabila förutsättningar till exempel vad gäller ekonomin. Man måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill att människor ska ta tåget, bussen eller något annat kollektivt transportmedel till och från jobbet eller till och från utbildningen. Om det inte fungerar är det svårt att få allt fler att resa kollektivt.

Vi har inte pratat om det här. Men i olika sammanhang, till exempel i våra budgetförslag, har vi med kraftfulla satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik både i våra större städer och i landsbygd och glesbygd. Vi kommer att fortsätta på den inslagna vägen.

Dessutom föreslår vi en försöksverksamhet med en klimattaxa i två län. Hittills har ingen velat ta den diskussionen, utan det har varit något slags allmän synpunkt om att det inte är bra att saker inte kostar. Om människor i ett län tillåts ta sig fram på bussar och tåg utan att behöva betala för det kommer man, heter det, att sluta cykla och gå. I stället kommer man att åka runt med bussen därför att man tycker att det är så kul. I avsaknad av andra aktiviteter kommer man att okynnesåka och så vidare.

Vi tror att det senare är ett övergående problem. Vi som reser mycket till och från jobbet längtar väl inte direkt efter att sitta ytterligare några timmar på tåget eller på bussen. Däremot kan det vara en bra åtgärd om vi verkligen vill få en kraftig överströmning.

Det blir ett något märkligt resonemang när man diskuterar som om det vore enorma kostnader som skulle vara förknippade med det hela. I en vision för kollektivtrafiken, *Målbild för 2015–2030 för kollektivtrafiken i Örebroregionen*, som jag kommer ifrån, framgår det tydligt av regionförbundets eget material att skattefinansieringen är hög för kollektivtrafiken. Om man räknar in allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik ser man att vi redan i dag betalar nästan 70 procent av kostnaderna via skatten. Resten betalas via biljettintäkter. Då är det inte så jättelångt kvar till den fulla finansieringen, så att säga.

Vi är övertygade om att full subventionering skulle leda till en kraftig överströmning. Då får man höra, och kan också läsa i utskottets ställningstagande, att undersökningar visar att priset inte har så stor betydelse. Det är jättekonstigt. I alla andra sammanhang och bland alla, till och med resursstarka grupper, har priset en jättestor betydelse. Om man till exempel inför en trängselavgift i Stockholm på 10–20 kronor får det en kraftigt dämpande effekt på trafiken i Stockholm. Och jag törs hävda att de som tar sig fram med bil i regel är något mer resursstarka än de som inte gör det.

Det är ett märkligt ställningstagande att säga att man inte gillar att höja priset på bilåkandet, för det slår så hårt, det kommer att påverka det ena och det andra och det blir svårt att ta sig fram. Då borde man kunna säga att om vi gör motsvarande sänkning i kollektivtrafiken så fyller man det positiva syftet att fler kan resa, men den slutsatsen kan man tydligen inte dra.

Det är klart: Finns det ingen buss eller inget tåg att hoppa på och resa med är det inte intressant vad det kostar. Men om vi nu förutsätter att det faktiskt finns busslinjer och tågförbindelser som tar sig fram i landet så tror vi nog att det har en viss betydelse vad saker och ting kostar. Fråga inte minst de ungdomar som ska ta sig från Värmland till Stockholm! De väljer det transportslag som är billigast, och tyvärr väljer de ofta bort till exempel tåget eftersom det finns andra alternativ som är billigare.

Jag skulle vilja ha en diskussion och att vi vågar ta den här debatten om varför det är så dåligt med klimattaxa. Kostar det ingenting att vi har den miljöpåverkan från bilismen som vi har i dag? Måste vi inte då vidta vissa åtgärder? Kan vi inte åtminstone på försök pröva det här i ett eller

två län och se vad det får för konsekvenser för miljön, för arbets- och utbildningspendling och så vidare? Varför är ni så rädda för att göra ett försök som skulle vara av stort intresse, både för hela landet och faktiskt för hur vi skulle kunna komma till rätta med miljöproblemen i Europa?

Fru talman! Jag ser att tiden rinner ut. Jag vill bara kort säga att Vänsterpartiet också i sina reservationer, som jag inte yrkar bifall till här, lyfter fram frågan om funktionshindrades rätt och tillgång till kollektivtrafik. Det är samma sak där: Det duger inte att bara i allmänna ordalag prata om vad bra det här vore eller att vi önskar att det vore klart. Vi har faktiskt ett beslut om att funktionshindrade 2010 ska kunna ha tillgång till kollektivtrafik. Det funkar ju inte! Det kommer inte att ske! Det krävs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med detta missförhållande, som jag skulle vilja kalla det.

Vi tycker också, när det gäller de människor som är hänvisade till färdtjänst, att man skulle kunna vara lite mera öppen och vidsynt och faktiskt erkänna att det vore en klar fördel om de människor som behöver färdtjänst också i ett beslut kan få tillgång till medresenär eller ledsagare. Vi borde sluta med den ekonomiska exercisen om vem som ska betala och vad det får för konsekvenser, för det är ganska självklart att många av de som faktiskt använder färdtjänst också behöver medresenär och ledsagare både under och efter sin resa.

Slutligen, fru talman, vill jag bara påpeka om Gotlandstrafiken att vi fortfarande står fast vid vår uppfattning att vi i princip borde betrakta färjeförbindelsen mellan fastlandet och Gotland som vilken väg som helst. Det finns ingen anledning att gotlänningarna med jämna mellanrum ska leva i ovisshet om vad som kommer att ske. Ska någon köra båten eller inte? Vi tycker att detta borde ligga på Vägverket. Kostnaden för den överfarten borde ungefär motsvara kostnaden för att ta sig fram om det vore fråga om en vanlig väg.

Anf. 17 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Med anledning av den debatt som hittills varit känns det angeläget att börja mitt inlägg med att betona att det i grunden ändå finns en stark samsyn över alla partigränser om vikten av att främja en bra kollektivtrafik.

Jag vill lite stillsamt påpeka att på åtta av de tio punkter som vi ska besluta om har den socialdemokratiska oppositionen liksom Vänstern och Miljöpartiet avlämnat reservationer. De är egentligen en ganska skarp vidräkning med de kvarstående brister inom kollektivtrafiken som den tidigare regeringen faktiskt får ta ansvar för.

Marie Nordén ville ge den här regeringen två år, men det har faktiskt bara gått ett och ett halvt. Vi ska nog åstadkomma en hel del på de två och ett halvt år som är kvar av den här mandatperioden. Låt oss då summera vad den här regeringen är ansvarig för.

Under flera år har kollektivtrafiken paradoxalt nog fått allt tuffare villkor. Vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn är det därför väsentligt att kollektivtrafiken inte förfördelas. Den tidigare regeringen misslyckades med detta. Det är sanningen. Nu är det viktigt för den här regeringen att inte fortsätta i samma hjulspår.

Den snabbt växande insikten i alla läger om miljö- och klimatfrågorna ställer särskilda krav på att anpassa transportsystemet så att det blir långsiktigt hållbart. Vi måste göra mer i alla länder, också i Sverige, på det här området. De olika transportslagen måste vara beredda på att det kan bli betydande förändringar om vi menar allvar med miljöanpassning. Trängselskatten i Stockholm, höjd koldioxidskatt och miljöbilspremier är tre exempel på vad den här regeringen har arbetat med hittills.

Genom sin storlek, tillgänglighet och potential att transportera fler människor än i dagsläget utgör kollektivtrafiken en viktig länk i det här miljöarbetet. Kollektivtrafiken är också viktig för att vi ska närma oss målet om ett jämställt transportsystem. Kom ihåg att av kollektivtrafiken utgör bussarna på våra vägar och gator den klart dominerande andelen. Som klart framgår av vårt betänkande här i dag svarar bussen för nära tre fjärdedelar av kollektivtrafikutbudet. 74 procent är busstrafik i kollektivtrafiken. Tunnelbanan står för 14 procent, tåget för 10 procent och spårvägen för 2 procent. Det är så lätt att glömma bort detta. Man pratar om spårbinden trafik som kollektivtrafik, men det är faktiskt 74 procent som bussarna svarar för. Vi har inte t-bana, pendeltåg eller spårvagnar över hela Sverige. Det finns i våra storstadsområden. Men i huvuddelen av vårt land är vägarna och busstrafiken en förutsättning också för kollektivtrafiken, därför att där är det bussen som är stommen i kollektivtrafiken.

Genom en fortsatt användning av trängselskatter, genom att ge bussarna företräde i särskilda bussfiler och genom att ställa tydliga krav på miljöfordon vid upphandlingar går det att få till stånd en snabbare utveckling av kollektivtrafiken.

Fru talman! Den allra största potentialen för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2020, från 20 procent till 40 procent – Peter Pedersen var inne på nödvändigheten av att verkligen öka den här andelen – finns inom samt mellan de medelstora och stora städerna. För att denna målsättning, som jag tycker borde vara realistiskt ska kunna bli möjlig, krävs att kollektivtrafikens konkurrensförmåga prioriteras. Jag ska ge några exempel: Ge bussen grönt ljus genom separata körfält och genom att trafikljusen alltid ger bussen företräde framför bilen. Ge bussen företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning, inte minst vid byggande av hållplatser och terminaler.

För att de företag som i dag kör bussar och tåg i kollektivtrafiken ska locka fler att resa måste det vara lönsamt att driva buss- och tågtrafik. Där finns många intressanta försök på gång. Apropå försöken med nolltaxa, Peter Pedersen, varför genomförde ni dem inte under de tolv år ni hade möjlighet att påverka politiken?

Ett intressant försök som i dag pågår är de så kallade incitamentsavtalen, som bland annat finns i mina hemtrakter i Gävle. Det har visat sig vara ett effektivt sätt att även få bussbolaget att aktivt engagera sig för att fylla bussarna med passagerare, till skillnad från tidigare när avtalen inte alls tog upp den frågan.

En ökad användning av kollektivtrafik är enligt min mening helt nödvändig men leder ändå bara till en mycket måttlig dämpning av bilismen – det ska vi vara medvetna om. Det blir ingen revolution över en natt.

Nu förefaller alla vara ense om angelägenheten av att höja ambitionerna för kollektivtrafiken i största allmänhet, inte minst mot bakgrund av de klimatrappporter som kommit under senare tid och som bekräftar att det är helt nödvändigt att förändra våra transportsystem. Transportsektorn späder på klimatpåverkan, det är väl känt. Vi vet att den svarar för upp emot 40 procent av koldioxidutsläppen.

Inom den nyligen avslutade Klimatberedningen fanns det också en bred samsyn om att satsningar på kollektivtrafiken är avgörande för att åstadkomma de förändringar av människors sätt att färdas som vårt klimat behöver. Och vi kan glädjas över den offensiv för mer kollektivtrafik som allt fler nu talar om.

Det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, benämnt *Koll framåt*, som Vägverket och Banverket i samverkan med berörda myndighet och övriga aktörer tagit fram är ett annat glädjeämne. Programmet, som överlämnades till regeringen i december 2007, är brett och omfattar hela kollektivtrafiken – och man sätter resenären i centrum.

Nu pågår ett arbete inom branschen med att konkretisera den gemensamma målsättning som redovisades i rapporten *Koll framåt*. Det ska bli en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik, och resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas. I mitten av maj kommer enligt uppgift en redovisning av detta arbete. Det ska bli spännande att se vad det innehåller.

Ett annat glädjande exempel är den rapport, *Miljöfördel bussen*, som presenterades för ett par veckor sedan av branschen. Det är en utmaning till oss politiker att våga gynna bussen framför bilen och få fler att välja kollektivtrafiken framför privatbilen. Klarar vi den utmaningen kan vi starkt bidra till både de nationella klimatmålen och ambitionerna att reducera koldioxidutsläppen.

Fru talman! Låt mig också säga några ord om ett annat viktigt område, nämligen de funktionshindrades tillgång till kollektivtrafiken. Ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling har berörts tidigare. Ett av de fem prioriterade områdena i det programmet är en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade.

Regeringen har beslutat att ta fram en strategi för hur målen i handlingsplanen ska nås till år 2010. Strategin avses bli redovisad i samband med att budgetpropositionen och infrastrukturpropositionen kommer i höst, hösten 2008 alltså.

Därmed, fru talman, har jag gjort slut på min talartid. Det finns många viktiga områden i betänkandet som jag inte hunnit ta upp. Ett sådant gäller cykelfrågorna, som vi alltid brukar beröra, även om de kanske inte formellt kan räknas till kollektivtrafiken. Det är ett viktigt område som tas upp i betänkandet, och där har vi glädjande nog inte några reservationer, utan vi är eniga.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 18 MARIE NORDÉN (s) replik:

Fru talman! Sven Bergström säger att det finns en stark samsyn. Jag skulle vilja säga att det fanns en samsyn och att det finns en stark önskan från Sven Bergström att den samsynen fortfarande finns kvar.

Jag kan börja med trängselskatten och fråga Sven Bergström om han inte tycker att det var ett svek mot stockholmarna att de fick ta ställning till trängselskatten utifrån att det skulle bli satsningar på kollektivtrafiken. I dag, efter valet och med en annan majoritet i Stadshuset, kan vi se att den satsningen i stället går till vägar. Man har inte förtätat busstrafiken, och priserna har höjts. De som inte har ett månadskort har dessutom fått det bra mycket knepigare att köpa biljett när de ska åka buss.

Sven Bergström talar om bussarna och säger att man inte får glömma hur viktiga de är. Det håller jag med om, men det är bussarna som fått de största pålagorna. Jag tycker att det nästan är lite magstarkt att tala om fördel bussen när vi vet att bränsleskatten ökat, fordonsskatten ökat och skatt på trafikförsäkringen gjort det dyrare för bussbranschen.

Det finns i Sven Bergströms anförande en stark storstadsfixering som jag inte hade väntat mig från hans sida. Därför undrar jag: Vad gäller för resten av landet? Har Sven Bergström någon koll framåt?

Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det där var en rätt fyndig formulering. Det kan behövas. Om substansen är tunn får man spetsa retoriken, som det heter. Nyss gav Marie Nordén regeringen till och med ett halvår extra när hon skulle beskriva läget med att två år har gått. Men det har bara gått ett och ett halvt år.

Stark önskan om samsyn – ja, inte vet jag. Karin Svensson Smith, som nu anslutit sig till debatten efter att ha varit och debatterat ute på stan, och jag skrev en artikel i Dagens Samhälle, den tidning som Sveriges Kommuner och Landsting ger ut, där vi gav vår gemensamma syn på detta. Jag hade inga som helst problem att komma överens med henne om hur man dels kan se på utvecklingen hittills, dels kan se på utvecklingen framåt.

Om inte Marie Nordén, som är ny i riksdagen sedan 2006, kan vidimera det kan väl någon annan på oppositionsbänken vidimera hur det var under den förra mandatperioden. Även då höjde man bränsleskatten. Även då höjde man fordonsskatter och gjorde det besvärligare. Man till och med höjde mer för kollektivtrafiken än ökningen av konsumentprisindex. Att man gick så hårt fram utlöste ett ramaskri bland länstrafikbolagen landet runt.

I mitt parti, Centerpartiet, anslog vi i våra budgetalternativ 100 miljoner mer till kollektivtrafiken eftersom vi tyckte att den dåvarande regeringen var så njuugg. Nu ställer ni stora krav, men ni glömmer hur det var fram till för ett och ett halv år sedan, när ni hade regeringsmakten.

Vad gäller trängselskatten och stockholmarna tycker jag att man kan glädjas åt att en del partier, som intensivt hade bekämpat tanken på trängselskatt, bet huvudet av skammen och gick med på att ha trängselskatt i Stockholm eftersom det kan bidra till trafikutvecklingen. Man kan satsa på såväl vägar som tåg och bussar; jag sade i en tidigare debatt att det är fråga om kommunicerande käril. Om man enbart använde träng-

Anf. 20 MARIE NORDÉN (s) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att rätta Sven Bergström. Jag kom in i riksdagen 2002.

Beträffande två år eller ett och ett halvt år – det sägs att tiden går fort när man har roligt. Då gäller väl det motsatta när man inte har roligt, när det stundvis känns rätt bedrövt. Då känns ett och ett halvt år som två år.

Sven Bergström säger att hans parti ville anslå 100 miljoner mer när de satt i opposition. Nu sitter Sven Bergström, som en del av den borgerliga alliansen, i regeringsställning, och inte en krona har den regeringen tillfört kollektivtrafiken, trots att man säger sig vilja satsa på den. Om vi tittar på betänkandet ser vi att satsningarna består av en utredning som den tidigare regeringen fattade beslut om, en grönbok om stadstrafiken som vi bara har att säga ja till samt en klimatberedning som statsministern, efter att beredningen jobbat klart, avfärdar. Vad vill denna regering med kollektivtrafiken? Tar man frågan på allvar?

Vad gäller trängselskatten och att det inte spelar någon roll hur man använder intäkterna för trängselskatten vill jag säga att det självklart spelar roll. Det handlar om att förstärka kollektivtrafiken så att den blir ett alternativ som gör att bilägaren, den vana bilföraren, låter bilen stå för att han eller hon tycker att det är smidigt, enkelt och bekvämt att i stället åka buss eller tunnelbana.

Om man väljer att lägga pengarna på vägar blir det ingen förstärkning. Då gör man inte kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ. Det tycker jag är ett svek mot väljarna. Samtidigt väljer man att höja priset. Vad tycker du om det, Sven Bergström?

Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag ska börja med att rätta mig själv. Marie Nordén är ny i trafikutskottet sedan 2006. Att hon suttit i riksdagen sedan 2002 är naturligtvis väl känt.

När det gäller trängselskatten vet jag inte om Marie Nordén lyssnade aktivt på det jag sade. Jag försökte alltså betona att all kollektivtrafik inte går på spår i form av tåg, pendeltåg och spårvagn. 75 procent av kollektivtrafiken rullar på våra vägar i form av bussar.

I Stockholm är det en något mindre andel. Det är sant. Men i landet som helhet är det 74 procent, som vi ska vara alldeles exakt på decimalen, av kollektivtrafiken som går i buss. Därför behövs det naturligtvis bra vägar och väl utbyggt vägunderhåll för att kollektivtrafiken ska fungera.

När jag säger kommunicerande kärll menar jag att det måste vara ett samhällsansvar att kollektivtrafiken blir väl tillgodosedd. Det gäller vägar, spår, cykelbanor och annat som kan vara viktigt för att få kollektivtrafiken och hela trafiken att flyta bra.

Det kan därför kanske vara lite pedagogiskt att säga att vi lägger trängselskatterna som bilisterna betalar på både dem som åker bil och dem som åker buss och tar andra pengar till Citybanan som vi har bestämt att vi ska förverkliga. På det sättet är det kommunicerande kärll.

En annan sak som jag inte hann kommentera tidigare var att det är knepigt att köpa biljetter. Visst kan det vara det. Det tycker jag också. Man måste gå till Pressbyrån och köpa remsorna om man inte har sitt månadskort.

Men regering och riksdag kan inte sitta och bestämma hur Storstockholms Lokaltrafik organiserar sin biljettförsäljning. Man kan ha önskemål och synpunkter. Men det är ändå det som måste ta ansvar för att biljettförsäljningen fungerar på ett klanderfritt sätt i Stockholmsområdet.

Anf. 22 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Sven Bergström frågade här varför vi inte hade infört en massa saker under den tidigare regeringen. Det är ett väldigt enkelt svar på den frågan som dessutom går att kontrollera i andra källor. Vänsterpartiet och Miljöpartiet ingick inte i den regering som föregick den borgerliga. Det är ett enkelt svar. Det är ingen hemlighet. Vänsterpartiet är tyvärr fortfarande det enda parti som för fram förslaget om klimattaxa. Jag har inte hört att någon tar den riktiga diskussionen.

Jag har fortfarande inte fått något svar på att man kan ha synsättet att det tydligen inte har någon som helst betydelse för kollektivtrafiken vad det kostar. Däremot har det jättestor betydelse för bilisterna om man till exempel inför en trängselavgift. Då påverkar det resandet med minus 20 procent eller någonting i den storleksordningen, vilket är positivt.

Kan man inte tänka sig att det skulle ha någon som helst betydelse? I vår utfrågning om kollektivtrafiken för ganska länge sedan sades det att under förutsättning att man kan upprätthålla tillgängligheten och turtätheten är det självklart positivt om man har ett lågt pris. Lägre pris än avgiftsfritt går det inte att få. Någonstans i det härade borde man kunna tänka sig priset.

Tyvärr går det i motsatt riktning. Det blir relativt sett dyrare att resa kollektivt än att resa med egen bil. Är det en lämplig åtgärd om man vill uppnå målet att en större andel av det totala antalet resor ska ske kollektivt? Är det då bra att vidta åtgärder som gör att det blir relativt sett dyrare att åka kollektivt jämfört med att åka med den egna bilen? Är det ett bra sätt att få fler att strömma över?

Jag vill ändå ha lite svar på frågorna. Är det något fel på uppgifterna jag nämner? Det kanske har påverkats med någon procentgrad. Jag tog förut exemplet Örebro. Men om vi tittar på hela riket betalar vi biljettintäkter som motsvarar ungefär 42–43 procent av de totala intäkterna av all kollektivtrafik.

Kan inte Centern tänka sig att vi på något ställe skulle kunna vidta kraftfulla, nyskapande åtgärder och se vad det får för konsekvenser? Det kanske kan leda till att fler reser kollektivt.

Anf. 23 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är en rad olika faktorer som styr om människor väljer kollektivtrafik eller inte. Framför allt måste vi se till att den bli tillgänglig, attraktiv och går rätt och tätt, snyggt och tryggt, som Socialdemokraterna brukar säga. Det är en bra slogan. Det avgör mycket mer än om det kostar 10 eller 15 kronor. Det är jag alldeles övertygad om. Det har vi fått vittnesmål om också från andra.

Jag är precis som Peter alldeles övertygad om att det har betydelse vilken nivå priset ligger på. För oss som är övertygade om marknadsekonomins fördelar är det elementärt att priset har betydelse. Därför ska man naturligtvis eftersträva ett så lågt pris som möjligt i de olika länstrafikbolag som reglerar kollektivtrafiken runt om i Sverige.

Är det något länstrafikbolag som vill pröva en avgiftsfri taxa, en nolltaxa, får de väl komma in med en ansökan som prövas i vederbörlig ordning. Men jag hör inte till dem som tror att det är framgångsvägen.

Det gäller att se till att kollektivtrafiken blir attraktiv, att den kommer fram snabbt och att den är förutsägbar. Då väljer människorna det framför den egna bilen.

Jag är övertygad om att det finns väldigt mycket kvar att göra på detta område. Det visade också översynen *Koll framåt*, som jag hoppas att vi har koll på allihop. Det finns väldigt mycket att göra.

Man ska sätta kunden i centrum. Det är då inte frågan om nolltaxan som är det viktigaste. Det säger inte ens branschen själv. Det handlar om hur attraktivt vi kan göra det.

Kan vi använda incitamentsavtal, som man gör i Gävle, för att få bussbolagen att anstränga sig extra att fylla bussarna med resenärer? Det är vad som avgör om vi får framgång med en bra kollektivtrafik.

Anf. 24 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Det är vissa problem att leka marknad om man redan i dag till stor del är beroende av offentliga medel. Det är över 40 procent och i vissa fall upp till 70 procent, som i mitt fall i Örebro län, som betalas med offentliga medel. Då är det tveksamt om man kan säga att marknadskrafterna fungerar fullt ut.

I mitt fall handlar det inte om 15 kronor. Om jag ska åka buss en mil från Degerfors till Karlskoga kostar det nästan 30 kronor. Det kan man tycka är billigt eller dyrt. Jag tycker det är dyrt jämfört med andra alternativ, inte minst om man kan cykla, vilket är fullt möjligt den vägen.

I *Koll framåt* för man fram vissa bra saker som Klimatberedningen också gör. Det handlar om att man ska kunna göra reseavdraget oberoende av färdmedel. Det skulle gynna kollektivtrafiken.

Min fråga är: Om det är på det sättet, varför gör gynnar det kollektivtrafiken? Jo, det gynnar kollektivresandet att man får göra ett motsvarande avdrag som man gör för bilen. Det gör det billigare att resa kollektivt.

Man föreslår också att man skulle kunna ändra förmånsbeskattningen så att om man får ett kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare blir det en skattefri förmån. Man utgår från att det också skulle öka kollektivresandet kraftigt. Varför skulle det göra det? Jo, därför att priset för den enskilde som reser minskar kraftigt.

Varför har priset så stor betydelse i det fallet men inte om vi talar om att vi redan från början sätter en lägre avgift? Om man nu inte vill gå ned till noll kan man väl åtminstone gå i den riktningen att man sänker priserna.

Faktum är att det flesta länstrafikbolag gör tvärtom. Om de ser att resandet minskar ökar de priset för att upprätthålla volymen. De ser till att få ut betalningen av dem som måste resa kollektivt. Men det tillkommer inte några nya hågade kollektivresenärer på det sättet.

Man går fel väg. Kan vi åtminstone vara överens om att målsättningen ska vara att kollektivtrafikens kostnader bör minska relativt sett jämfört med att ta den egna bilen?

Anf. 25 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag invänder inte mot grundprinciperna i Peters resonemang att priset har betydelse. Självklart är det så. Tillsammans med en rad andra faktorer har det betydelse.

Vi tror inte att nolltaxa är rätt modell och att vi ska öka skattesubventioneringen ytterligare mot i dag. I de allra flesta länstrafikbolag är det 50–50. I några andra, till exempel i Skåne, är det större finansiering av resenärerna.

Peter för en mängd resonemang om reseavdrag, förmånsbeskattning och annat. Det finns anledning att göra det. Jag utgår från att vi får ta en ny omgång om detta i höst när vi får förslagen från regeringen.

Flera av de förslagen fanns med i *Koll framåt* och finns med i en arsenal av olika förslag för att just främja ett ökat resande med kollektivtrafik. Låt oss återkomma till det när vi har de konkreta förslagen på bordet.

Till dess är jag glad över att det ändock finns en sådan samstämmighet. Det är mycket angeläget att på alla möjliga sätt främja en bättre kollektivtrafik i landet.

Anf. 26 NINA LARSSON (fp):

Fru talman! Jag är en sådan person som ”multitaskar”, som det heter. Samtidigt som jag reser vill jag kunna läsa tidningen, äta frukost, sms:a, tala i telefon eller kanske bara rent av bara stirra ut genom fönstret och sitta djupt filosoferande.

Denna form av ”multitaskande” passar sig inte riktigt om jag skulle framföra egen bil om jag hade haft det. Därför gillar jag kollektivtrafik. Faktum är att jag gillar det skarpt.

För vissa är det en total omöjlighet att transportera sig själv med hjälp av kollektivtrafiken och för andra en nödvändighet.

Vad det borde vara är förstås en reell valmöjlighet att transportera sig. Det ska vara en valmöjlighet så att människor själva kan välja om och hur de vill transportera sig – från A till B eller planlöst så länge man har kronor till det.

Jag skulle vilja att de som anser att kollektivtrafiken är en omöjlighet blev färre. Jag skulle vilja att de som anser att kollektivtrafiken är en riktig valmöjlighet blev fler.

Kollektivtrafiken är inte och kommer inte att vara någon fullständig valmöjlighet för vissa delar av vårt glest befolkade land. För alla de människor som bor i tätorter med omnejd borde den vara det.

I dag behandlar vi trafikutskottets betänkande *Kollektivtrafik och trafikupphandling*. Hela 26 motioner tar upp frågor inom detta viktiga område.

Jag börjar med frågan om tillgänglighet för funktionshindrade. Den lyfts också fram i några av motionerna. Det är ett otroligt viktigt område som jag tycker att man inte kan prioritera tillräckligt högt. Några positiva delar vill jag dock lyfta fram.

I december förra året antogs en EG-förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Den reglerar bland annat resenärers rätt till ledsagning. Den träder i kraft nästa år. Det är bra.

Regeringen ska till hösten också ta fram en strategi för hur målen i handlingsplanen för handikappolitiken ska nås. Våra förhoppningar är att detta ska synas även i den närtidssatsning som regeringen planerar i samband med höstens budget. Det är också bra.

Jag har förståelse för att de människor som berörs av detta kan känna frustration och tycka att det går sakta. Saker kommer att falla på plats, och tillgängligheten för funktionshindrade inom transportsektorn är en prioriterad fråga för oss i alliansen.

Vi förutsätter att frågan om parkeringstillstånd för funktionshindrade tas upp av regeringen och behandlas med prioritet eftersom detta har poängterats även tidigare av eniga utskott.

För att kollektivtrafiken ska kunna vara den klimatvänliga valmöjlighet som vi hoppas på måste den ständigt utvecklas. Det är som med allt annat: Antingen är man under utveckling eller också är man under avveckling.

Denna utveckling måste staten och branschen själva ansvara för tillsammans. Alliansregeringen har tagit ansvar för detta och ett gediget arbete har pågått, så även i branschen. Rapporten *Koll framåt* har presenterats och man arbetar nu för högttryck med att konkretisera detta för att i maj kunna presentera hur vi tillsammans ska komma vidare. Jag ser med spänning fram emot detta.

Det finns ett stort engagemang inom branschen för en utveckling av kollektivtrafiken, för här finns också pengar att tjäna. Det finns exempel på att bussbolag möjliggör Internetuppkoppling, ger mer plats för benen eller installerar kaffeautomat. Det är ypperliga exempel.

Även lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet ska ses över och regeringen förbereder för fullt direktiven till denna. Konkurrensutredningen för persontrafik på järnväg är en annan utredning som också kommer att ha stor betydelse för kollektivtrafiken.

I höst kommer också en infrastrukturproposition att läggas fram. Där läggs ramarna fast för de planer som ska gälla till ca 2020. Även denna har som vi alla vet mycket stor betydelse för kollektivtrafiken. Vi behöver fler och bättre underhållna banor för tågen och fler vägar som förkortar resor.

Som ni förstår är det mycket på gång som rör kollektivtrafiken. Det är glädjande.

I går lyssnade jag till en debatt på ett seminarium där den ena parten hävdade att gratis kollektivtrafik skulle ta bort allt bilresande. Detta är en vansinnig vanföreställning och den är i grunden felaktig.

Vi behöver få bort utsläppen av växthusgaser. Utvecklingen av fordon som inte bidrar till dessa utsläpp pågår för fullt, men det är en annan debatt. Möjligheten till kollektivtrafik är för allt fler ett mer klimatsmart alternativ.

Priset är inte avgörande för att få bilresenärer att välja kollektivtrafiken. Det handlar om tillgänglighet, komfort, tid och flexibla transportlösningar. Att göra kollektivtrafiken gratis kommer bara att få folk att sluta gå och cykla för att i stället ta bussen. Det, mina vänner, är varken klimatsmart eller särskilt hälsosamt. Jag tycker att vi kan lägga de mil-

jarder som en sådan satsning skulle kosta på andra mycket angelägna infrastruktursatsningar.

För att kollektivtrafiken ska bli den reella valmöjlighet som vi vill krävs att utvecklingen går vidare. Jag har tagit upp rapporten *Koll framåt* och det pågående arbetet med den, det kommande arbetet med översynen av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet, strategin för att nå målen med handikappolitiken och EG-förordningen och behovet av ökad konkurrens. Vi kommer att få anledning att återkomma till samordning, standard, mer konkurrens och upprustade banor. Jag kan konstatera att det händer en massa saker, och det är bra.

Fru talman! I eftermiddag ska jag bege mig till T-centralen och åka kollektivt monopol hem till Värmland. Jag ser fram emot att ha fler konkurrensutsatta alternativ att välja mellan. Än så länge åker jag med det alternativ som finns.

Jag yrkar avslag på samtliga motioner och de reservationer som har lämnats in och bifall till förslagen i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 27 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Jag hörde Nina Larsson prata om funktionshindrade och deras möjligheter och rättigheter att ha tillgång till kollektivtrafiken 2010. Det riskerar att bli ungefär som med kärnkraften. Vi fattade beslut 1980 om att den skulle avvecklas. När det började närma sig slutmålet kom man på att man måste sätta in kraftåtgärder för att det skulle lyckas. Vi har inte lyckats ännu. Det kanske inte Nina Larsson är så ledsen för – jag har hört synpunkter i den riktningen.

När det gäller den här frågan tycker jag att det är anmärkningsvärt att man sätter upp ett mål för ett beslut i riksdagen med inriktning på 2010 och står här 2008 och diskuterar, har visioner, vill införa program och ha seminarier. Det är för sent. Alla klutar måste sättas in för att alla människor ska känna sig delaktiga och ha möjlighet att resa kollektivt.

Jag vädjar om att man vidtar kraftåtgärder.

När det gäller klimattaxa sade någon att alla skulle sluta åka bil om kollektivtrafiken var gratis. Det tror inte jag. Det har jag aldrig sagt. Men jag tror att det vore en klar fördel för kollektivresandet, inte minst i våra större städer. Som jag också sade ska det finnas tillgång till kollektivtrafik, den ska ha hög turtäthet och helst ett mycket lågt pris. De tre sakerna tror jag kommer att leda till att vi kan öka kollektivreseandelen.

Att det skulle vara ett vansinnigt förslag har jag svårt att se. Det vansinniga är det som vi håller på med just nu, nämligen att vi skitar ned vår gemensamma jord och i allmänna ordalag pratar om att vi har jättestora problem. Vi har en regering som kan säga det i allmänna ordalag men sedan säger att man ska satsa mer på vägar än på järnväg och att man drar ned på Banverket och satsar på Vägverket i stället.

Man pratar med kluven tunga. Det är inte trovärdigt.

Om jag ska åka kollektivt måste jag gå 500–600 meter. Andra måste gå betydligt längre. Jag vill hävda att om fler reste kollektivt skulle fler gå längre. Det bortfall man får för att någon slutar cykla när det är snöglöpp kompenseras av att man går eller cyklar till kollektivtrafiken.

Anf. 28 NINA LARSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag instämmer och jag håller med om att tillgängligheten för funktionshindrade har prioriterats på tok för dåligt. Jag kan inte säga annat än att det är så. Det är också därför som alliansregeringen nu prioriterar det. Förhoppningarna är att vi ska hinna nå målen till 2010. Vi har ju haft majoritet bara de sista åren så det är svårt att uppfylla det under alliansregeringens tidsperiod. Där får man väl rikta en viss kritik mot tidigare regeringar också. Men det finns också all anledning för alliansregeringen att vara självkritisk även här.

Jag har med mig en studie från Karlstad universitet om arbetspendling. Den heter *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar*. Det är en ypperligt bra avhandling.

I denna, under slutsatserna, står det att ett lågt biljettpris sannolikt inte är något som har potential att locka över bilpendlare till färdmedlet, det vill säga kollektivtrafiken. Bilpendlare har en högre pristolerans. Vad de i stället prioriterar är kortare restider och flexibla transportlösningar.

Det finns andra undersökningar som också visar detta. Det är så mycket annat som spelar roll. Priset spelar roll, men det har inte alls en övergripande roll. Tillgänglighet, komfort och en massa andra saker kommer före. SL:s undersökning visar att priset kommer på åttonde plats.

Jag menar att det är betydligt mer angeläget att satsa alla dessa miljarder på angelägna åtgärder inom infrastrukturen i stället för att subventionera detta fullt ut.

Anf. 29 PETER PEDERSEN (v) replik:

Fru talman! Om vi fullföljer resonemanget kan vi säga att vi gör tvärtom. Jag är inte ironisk. Det här är inte mitt förslag. Men om man säger att det inte har någon betydelse kan man ta bort alla subventioner så får folk betala vad det kostar att resa. Då får vi se vilket utslag vi skulle få på kollektivresandet. Jag är övertygad om att det skulle bli ett påtagligt negativt resultat. Ännu färre skulle välja att resa kollektivt.

Vi ska också beakta trafiksäkerhetssynpunkter. Om någon stockholmare till exempel väljer att ta tunnelbanan, pendeltåget eller bussen en dag i november när det är snöglopp ute i stället för att ta den traditionella cykelturen kan det ju vara en fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Jag tror inte att man ändrar livsstil om priset på bussen eller tåget går ned, men man hävdar om och om igen att det saknar betydelse. Det kanske är så många som är desperata när de vill resa att priset kommer långt ned därför att man inser att turtäthet och tillgänglighet inte funkar, och då går det inte att diskutera prisfrågan. Det kanske är det som är orsaken att det kommer längre ned.

Fortfarande kvarstår att *Koll framåt* och andra instanser tar upp reseavdrag och att man ska se över skattesystem. Allt det syftar till att det relativt sett ska bli billigare att resa kollektivt. Då håller inte resonemanget att det inte ska ha någon betydelse. Om det helt saknar betydelse ska man inte komma med den typen av förslag när det gäller skattelagstiftningen heller.

Fortfarande gäller följande. Det brukar bara vara några meter ut till den egna bilen, men de flesta får faktiskt gå eller cykla åtminstone några hundra meter och kanske upp till någon kilometer om de ska ta sig till det

kollektiva resande, inte minst i de trakter där jag och Nina bor. Det skulle leda till att fler går och cyklar kortare sträckor varje dag, vilket skulle vara positivt för folkhälsan, inte negativt.

Anf. 30 NINA LARSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag har aldrig hävdad att priset inte skulle ha någon som helst betydelse, för det har det. Det ska vara en prisvärd nivå som läggs fram på en decentraliserad nivå. Det ska inte vi här i riksdagen besluta om. Det sker ute i våra regioner och kommuner. Det tycker jag är en rimlig hållning att ha.

Jag tror att det är viktigt att man har någon form av pris däremot. Jag kan tycka att det är rimligt att det är subventionerat med ungefär 50 procent i dagsläget. I dag har vi inte den konkurrensen som vi kanske skulle önska att vi hade. Det skulle kanske driva ned priset på vissa håll. I dagsläget kan jag tycka att en subventionering är rimlig.

Men att helt frånga någon som helst form av betalning för någonting som man utnyttjar och som också i många fall genererar utsläpp eller andra påfrestningar på vägnät och sådant tycker jag är helt orimligt. Det är väldigt viktigt att människor själva får göra det valet och göra den prioriteringen utifrån sin egen ekonomi. Jag tycker att det är fullt rimligt att kollektivtrafiken ska vara billigare, mer prisvärd, än mer klimatovänliga alternativ som att ta egen bil till exempel. Det är fullt rimligt. Men att helt vara utan någon form av prissättning på en sådan tjänst leder bara till att man slutar cykla och gå, och det tror jag inte på.

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! För Miljöpartiets räkning yrkar jag bifall till reservation nr 1 och reservation nr 6.

Det finns många välvilliga formuleringar i det här betänkandet när det gäller kollektivtrafik. Men hur mycket den välviljan är värd fick vi ett bra besked om när vårpropositionen lämnades. Man flyttar pengar från Banverket till Vägverket. Det är så man mäter det reella intresset.

Det är fortfarande så att majoriteten och regeringen står bakom Förbifart Stockholm, en gigantisk satsning på minst 25 miljarder som kommer att öka kapaciteten för den trafik som förstör klimatet och som gör att man inte har resurser till den kollektivtrafik som behöver byggas ut.

Jag kom lite för sent till den här debatten. Det beror på att jag har varit och debatterat möjligheten att använda bil i framtiden. I den debatten konstaterade vi från alla håll att det är problem med de flesta bränslen. Problemen med fossila bränslen är väl kända. Trafiken är till 96 procent beroende av fossila bränslen i Sverige. Det har en klimateffekt som inte är acceptabel, vare sig i vårt land eller i något annat land.

Men även förnybara bränslen har problem. Det finns en etisk konflikt mellan att använda marken för att odla mat till människor och att använda marken för att odla bränslen till våra bilar.

Det finns också annan teknik. Många vurmar för plugin. Det finns säkert någon funktion i detta, men då är man beroende av mer el och batterier som är gjorda av litium. Och hälften av allt litium finns i Bolivia och tillverkas eller tas fram under omständigheter som inte är särskilt humana.

Slutsatsen av hela den här diskussionen är egentligen att vi måste använda mycket mindre energi för att förflytta oss själva. Hur gör vi det bäst? Jo, genom att vi åker tillsammans.

Då kommer man in på detta med kollektivtrafik. Menar vi politiker allvar när vi säger att vi gynnar kollektivtrafik? Jag tror att det är dåligt beställt med det. Väldigt mycket av klimat- och miljöanpassningen har handlat om miljöbilar. Jag tror att det är dags att flytta över fokus till kollektivtrafiken om vi någonsin ska nå våra klimatmål. Det finns en tidsaspekt på detta. Vi har kanske max åtta till tio år på oss att vända ökningen av växthusgaser till en minskning. Då måste man se till att järnvägen byggs ut men också att busstrafiken, som redan har befintlig infrastruktur, får plats på bilens bekostnad. Man måste prioritera den i gatutrymmet och trafiksignalerna och prioritera en kollektivtrafiknorm i stället för en p-platsnorm.

Det är också viktigt att man tar bort avkastningskravet på SJ så att SJ får en reell möjlighet att konkurrera med inrikesflyget. Vilket av dem som är klimatsmartast tror jag inte att vi behöver ta någon diskussion om.

Det är också viktigt för att man ska kunna ta jämställdhetsmålet på allvar. Kvinnor är i mycket större utsträckning beroende av kollektivtrafiken för sina transporter än vad männen är. När man frågar kvinnor vad som är viktigt att politiker satsar på är det en större andel av oss som svarar kollektivtrafik jämfört med om samma fråga ställs till männen.

Det är också viktigt att kollektivtrafiken blir tillgänglig för så många som möjligt. Här är ledsagningen ett väldigt viktigt problem. Den har blivit allt viktigare ju fler tågbolag och bussbolag som trafikerar i kollektivtrafiken. Det är just övergångarna mellan olika kollektivtrafikslag som är besvärliga för funktionshindrade. Då är det viktigt att det finns ledsagning som är någorlunda rimlig i sammanhanget.

Sverige har tillverkning av bilar, och det har haft stor betydelse för den trafikpolitik som har presterats här i Sveriges riksdag, men det tillverkas också bussar. Jag tror att vi borde fundera smartare över hela branschen och inte bara i de miljöorganisationer som är kloka nog att inse att kollektivtrafiken är en viktig ingrediens i miljöanpassningen av transportsystemen. Alla, hela branschen, Sveriges Kommuner och Landsting och andra, borde samlas och enas. Därför är det bra att det här med *Koll framåt* har lett till någon sorts samling.

Men det krävs också att man vidtar radikala åtgärder och vågar stå upp för dem. Vägverket måste få ett ordentligt krav på sig att ta det sektorsansvar man i dag har men som man i väldigt liten utsträckning har visat några konkreta exempel på att man klarar av jämfört med att förbättra för biltrafiken.

Jag tror att det behövs en uppräckning i många kommuner och regioner där man prioriterar och bygger ut kollektivtrafikinfrastruktur. Det är mycket billigare än att bygga ut till exempel Förbifart Stockholm. Då tror jag att Vägverket måste samarbeta med kommuner och regioner på ett bra sätt.

Nu kan inte kollektivtrafiken klara all klimatanpassning som är nödvändig för att vi ska nå klimatmålen, men den är bra mycket mer strategisk och långsiktig just genom att det är så lite energi som går åt när man transporterar sig tillsammans.

Prot. 2007/08:98
17 april

*Kollektivtrafik och
trafikupphandling*

Vi måste också planera i samhället så att kollektivtrafiken är det naturliga sättet att förflytta sig, att bilen bara är ett komplement och att bilen framför allt används i de områden som är så glest befolkade att kollektivtrafiken inte kan ha någon stark försörjning.

Den här frågan är jag övertygad om kommer att bli mycket viktigare i framtiden. Då är det en poäng att vi i riksdagens trafikutskott tar de här frågorna på allvar, för att förflytta sig tillsammans är det energieffektivaste sättet att ta klimatmålen på fullt allvar.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 12 §.)

9 § Lagändringar med anledning av den nya Strålsäkerhetsmyndigheten

Föredrogs
försvarsutskottets betänkande 2007/08:FöU10
Lagändringar med anledning av den nya Strålsäkerhetsmyndigheten
(prop. 2007/08:71).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 12 §.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.51 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

Frågestund

10 § Frågestund

Anf. 32 TALMANNEN:

Vi går över till dagens frågestund. Vi hälsar statsråden välkomna. Det är näringsminister Maud Olofsson, statsrådet Lars Leijonborg, statsrådet Maria Larsson, jordbruksminister Eskil Erlandsson och statsrådet Åsa Torstensson.

Anf. 33 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Herr talman! Jag vill rikta min fråga till näringsminister Maud Olofsson.

Under valrörelsen talades det om att småföretagen skulle få sänkt skatt. Detta har resulterat i att företag med två tre anställda får betala högre skatt med 37 000 kronor om året.

Senast i går kunde vi läsa att det kommer ett nytt utredningsförslag från regeringens egen utredare när det gäller a-kassan. Småföretagare som inte ser någon nytta i att vara med i en a-kassa ska ändå tvingas betala en extra skatt på 5 196 kronor om året för att vara ansluten till detta obligatorium. Tycker Maud Olofsson att detta är rimligt gentemot småföretagarna?

Anf. 34 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Tack för frågan.

Låt mig börja med regeringens inställning till jobbskaparpolitiken. När vi tog över var det över en miljon människor som inte gick till jobbet en vanlig dag. Vi tycker inte att det är ett välfärdssamhälle om människor ställs i utanförskap. Därför riktade vi våra skattesänkningar och sänkningar av arbetsgivaravgifter mot de grupper som hade det svårast att ta sig in på arbetsmarknaden – långtidsarbetslösa, långtidssjuka, unga, invandrare. Det är också därför som vi har styrt om den generella arbetsgivaravgiftssänkningen mot de grupperna.

Vad har detta lett till? Jo, 165 000 färre i utanförskap – 165 000 färre som tvingas till utanförskap trots att de inte vill det. Det är 165 000 fler som får arbetskamrater, som får lön, som får känna att de behövs. Det ska ställas mot den politik som Socialdemokraterna visar upp, där ni i stort sett säger nej till alla de åtgärder som vi vidtar för att förenkla för företagen.

Vi har riktat sänkningarna av arbetsgivaravgifterna mot de grupper som stod utanför, just därför att vi vill minska utanförskapet. Det har gett resultat, och det är vi otroligt stolta över. Företagen ser att vi vidtar också en massa andra åtgärder för att minska kostnaden. I valet mellan oppositionen och regeringen ser vi också i opinionsmätningarna att man väljer regeringen.

Anf. 35 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Herr talman! Om detta ska vara meningsfullt ska det här vara en frågestund. Jag ställde en fråga till statsrådet, men det hon sade öppnar för en ny debatt. Jag är just nu förhindrad att debattera i kammaren, men jag vill ha svar på en fråga. Är det rimligt att ge småföretagarna extra skatt på drygt 5 000 kronor i ett a-kassesystem?

Frågestund

Hela a-kassesystemet är underminerat. 450 000 personer har lämnat a-kassan eftersom de har fått en tre gånger så dyr försäkring som är hälften så bra. Många anser sig inte ha råd att vara med i detta system. Nu kommer obligatorieförslaget som gör att alla som tidigare inte har haft råd att vara med tvingas in i ett obligatorium. Nu får löntagarna en extra skatt på 5 196 kronor. Till exempel deltidsanställda som inte anser sig ha haft råd får denna extra skatt. Ge ett svar nu: Är det inte dags, Maud Olofsson, att skrota detta obligatorium? Det är bara ett tricksande med en a-kassa som ska vara en del i välfärdssystemet.

Anf. 36 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Vår grundläggande inställning är att det ska finnas ett skydd för alla som är arbetslösa – företagare och anställda. Det är därför vi utreder ett obligatorium. De konkreta förslagen till det obligatoriet kommer vi att återkomma till.

I grunden vill både företagare och anställda ha trygghet. Det gäller både vid sjukdom och vid arbetslöshet. Det vi har kritiserat tidigare har handlat om att företagare inte har haft samma rätt till dessa försäkringssystem som anställda har haft, men de har varit med och betalat. Det är också därför som vi har tillsatt en utredning om obligatoriet och sjukförsäkringen för att minska skillnaden mellan att vara anställd och vara företagare.

Det kommer aldrig att bli likvärdigt att vara anställd och vara företagare, men vi kan åtminstone se till att vi har ett försäkringssystem som ger en större trygghet och ett större skydd. Det är därför som obligatoriet är viktigt. Alla som drabbas av arbetslöshet ska också veta att det finns en trygghet.

Ungt företagande

Anf. 37 CECILIA MAGNUSSON (m):

Herr talman! Min fråga går också till näringsminister Maud Olofsson.

Hur ska vi få ett ökat företagande i landet? Sverige är det land som har lägst andel företagare. Den skrivelse som kom här i veckan om regel-förenklingsarbete med målet 25 procent färre statliga regler om företagande kommer att underlätta för företagare i Sverige.

Min fråga gäller ungt företagande. Om vi ska få en ökad andel företagande måste vi också få fler unga som blir företagare. Hur tänker sig näringsministern att förenkla för unga människor att starta och driva företag i landet?

Anf. 38 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Tack så mycket för frågan. Det här är en viktig fråga.

Vi kan titta på vårt grannland Norge, som har varit framgångsrikt med att få fram ändrade attityder bland unga när det gäller företagsamhet. De har en nationell strategi för entreprenörskap i skolan, som vi tittar på för att se vad vi kan lära av och göra här hemma. Vår ambition är att kunna presentera en nationell strategi för entreprenörskap i skolan.

Redan nu gör vi dock en del insatser. I förra veckan fattade jag beslut om att ge pengar till Ung Företagsamhet. De får sammanlagt 7 miljoner kronor. Näringslivet har sagt att man är beredd att satsa lika mycket. Syftet med detta är dels att fler unga ska få en chans att prova på Ung Företagsamhet, dels att verksamheten ska tas med in i de praktiska yrkesutbildningarna och dels att sprida verksamheten ännu mer över hela Sverige. De som har gått igenom Ung Företagsamhet har också en mer positiv inställning till entreprenörskap. Jag välkomnar alla landets ungdomar att haka på de satsningar som vi kan göra tack vare dessa pengar till Ung Företagsamhet.

Anf. 39 CECILIA MAGNUSSON (m):

Herr talman! Tack, näringsministern, för svaret. Ung Företagsamhet gör en fantastisk insats för att intressera ungdomar för företag och för företagande. Det kommer att bära frukt, och har redan gjort det.

Ett problem är kortsiktighet. Man startar, genomför och avvecklar företag. Det beror bland annat på att när man är under 18 år inte kan starta företag.

Kommer man att titta på förutsättningar för unga människor under 18 år att starta företag? Anledningen till min fråga är Gustaf Göthberg som går i åttonde klass i Göteborg. Han är prao i riksdagen. Han vill gärna ställa denna fråga och få svar från näringsministern.

Anf. 40 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det är väl underbart att det finns ett sådant driv i många ungdomar att de vill starta företag i unga år.

Vi har dock sagt att det är viktigt att man är myndig när man ska ta ett sådant ansvar som ett företag innebär. Vi ser över möjligheterna att göra det enklare att få F-skattsedel. Det kommer att göra det enklare också för många unga.

Ung Företagsamhet är ett praktiskt sätt att få prova på företagande. Det som gläder mig är att det finns ett stort intresse och att många tjejer är med. Vi ska komma ihåg att vi ligger på 23:e plats när det gäller kvinnors företagande i Europa. Jag vill att fler kvinnor ska vilja starta och driva företag. Ung Företagsamhet och annan verksamhet som andra organisationer bedriver är ett bra sätt att få prova på. Den oftast positiva erfarenheten tar man med sig i företagsamheten när man har möjlighet att starta på egen hand. Uppmuntra till företagande och använd Ung Företagsamhet som ett sätt att träna inför den stora dagen då man får en egen F-skattsedel!

Finansieringen av äldreomsorgen

Anf. 41 EVA OLOFSSON (v):

Herr talman! Jag vill ställa min fråga till statsrådet Maria Larsson som ansvarig för äldreomsorgen.

Nyligen publicerade Sveriges Kommuner och Lansting en undersökning bland allmänheten om finansieringen av välfärden.

Nio av tio föredrar ökad kvalitet inom äldreomsorg, skola, hälso- och sjukvård före sänkt skatt. 93 procent föredrar ökad kvalitet i äldreomsorgen, företrädesvis genom mer personal, före att man sänker skatten när utrymme finns i kommunen. 83 procent kan tänka sig att betala mer skatt för att förbättra äldreomsorgen för alla.

Den solidaritet som man ser här gör mig glad, för det behövs mer personal både i hemtjänsten och på våra äldreboenden.

Just nu aviserar regeringen i vårpropositionen försämrad ekonomi i kommuner och landsting. Samtidigt drar regeringen ned på statsbidraget till kommunerna med 4,6 miljarder. Jag vill då ställa frågan till statsrådet: Känner inte statsrådet en oro för att det här i stället för mer personal inom äldreomsorgen kommer att innebära besparingar i äldreomsorgen ute i kommunerna?

Anf. 42 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Vi har varit med om någonting historiskt. Samtidigt som vi satsar väldigt mycket på att utveckla kvaliteten i äldreomsorgen har vi sänkt skatterna, och genom det har många fler kommit i arbete, vilket ger mer intäkter både till statskassan och till kommunkassorna. Det är anledningen till att staten kanske inte i samma utsträckning behöver vara bidragsgivare till kommunerna.

Låt mig säga något om vad vi har gjort för att stärka kvaliteten, för det har varit en prioriterad fråga för regeringen.

Vi tillför nu minst 8 miljarder inom ramen för den här mandatperioden. Det är det största tillskott som staten någon gång har givit till kommunerna riktat till äldreomsorgen. Det här är naturligtvis tänkt som en kvalitetsförstärkning när det gäller både att bygga nya platser inom äldreomsorgen och att utveckla kvaliteten inom exempelvis demensvården, snabbare rehabilitering och så vidare.

Ett starkt kvalitetsarbete har varit en prioriterad fråga för regeringen, och vi har stöttat kommunerna i att göra detta arbete.

Anf. 43 EVA OLOFSSON (v):

Herr talman! Som gammal kommunpolitiker och ansvarig för äldreomsorgen i Göteborg vet jag att när statsbidragen krymps och blir mindre i tider när kommunerna har dålig ekonomi drabbas också de kommunala verksamheterna. De stora kommunala verksamheterna är äldreomsorg, förskola, skola och gymnasieskola, och det är där de stora pengarna ligger.

I Göteborg skulle den här frysningen av statsbidraget, som kommer samtidigt som kommunernas överskott vänds i ett negativt underskott enligt regeringens egen vårproposition, innebära 248 miljoner mindre och 570 heltidsjobb mindre.

Vi har varit överens om de satsningar som nu görs på äldreomsorgen, som började redan under den förra regeringen, men Vänsterpartiet har också sagt att i stället för att sänka skatten ska man satsa på välfärden. Jobben kan likaväl komma inom äldreomsorg, hälso- och sjukvård, skola och förskola. Inom äldreomsorgen vill vi ha 25 000 nya jobb, och det ger också skatter och intäkter till kommuner och ger människor jobb, viktiga och värdefulla jobb.

Anf. 44 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Jag har i dag varit på äldreriksdagen och träffat massor med politiker. Det är intressant att se vilken ambitionsnivå man har när det gäller äldreomsorgen och vilket kvalitetsarbete som bedrivs ute i äldreomsorgen i dag. Man har naturligtvis noterat att regeringen bidrar till denna.

Det Eva Olofsson inte riktigt vill se är sambandet mellan att öka arbetskraftsutbudet genom sänkta skatter och att gynna välfärdsarbetet på lång sikt. Det är bara genom att fler kommer i arbete som vi kan trygga både bra pensioner och en bra äldreomsorg framöver. Det är den insikten som jag hoppades att Eva Olofsson skulle ha, för vi har diskuterat det här några gånger.

Sambandet är så tydligt. Vi garanterar välfärden på kort sikt genom att tillföra stimulansmedel men också på lång sikt genom att se till att fler kommer i arbete.

Regelförenklingsarbetet

Anf. 45 PER ÅSLING (c):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till näringsminister Maud Olofsson.

Regelförenklingsarbetet har varit en fråga som har diskuterats ganska mycket genom åren. Olika regeringar har vidtagit åtgärder. Vad som har varit signifikativt är väl att resultatet så här långt har uteblivit. För mig som aktiv i näringslivet är utgångspunkten att det är viktigt att entreprenörer som vill utveckla företag inte begränsas av regler och sådant som kan upplevas som hindrande.

Jag vet att regeringen har målet att de statliga administrativa kostnaderna ska minska med 25 procent, lika med 25 miljarder, fram till 2010. Riksdagen fick en skrivelse på bordet häromdagen som stipulerar ungefär 10 miljarder.

Min fråga är: Hur kommer det fortsatta arbetet att bedrivas? Hur ser huvuddragen ut i det kommande arbetet?

Anf. 46 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det där är en mycket viktig fråga. Vi har sagt att vi ska minska regelbördan med 25 procent fram till 2010. Men vi har också sagt att vi ska göra skillnad i företagets vardag, och det tror jag är den viktigaste utgångspunkten.

När vi nu lämnar handlingsplaner och åtgärder för detta ser vi att så här långt – det är inte vi som har räknat ut det, utan det är Näringslivets Regelnämnd – har vi med de åtgärder vi har genomfört och de som ligger i pipeline sparat ungefär 10 miljarder. Det är ungefär 10 procent av totalen som vi vill få bort. 25 miljarder är målet därför att den totala kostnaden är 100 miljarder.

Det är ett rätt bra resultat efter ett och ett halvt år. Det är alltifrån generella åtgärder, där vi har förlängt momsinsbetalningsperioden, gjort det lättare att säsonganställa, tagit bort förmögenhetsskatten och en massa annat. Men det är också en del detaljförslag som enskilda branscher och enskilda företag har genomfört.

När vi nu har Regelrådet som kommer på plats, uppföljningar och utvärderingar samt handlingsplanen har vi kraftfulla verktyg för att fortsätta det här väl påbörjade arbetet.

Anf. 47 PER ÅSLING (c):

Herr talman! Tack för det svaret! Förväntningarna från svenskt näringsliv är stora, och jag tror att det som görs nu får ses som ett första steg. Det är väldigt bra.

Låt mig också säga att vi från företagsidan i Jämtland har tagit initiativ och bildat ett regionalt regelråd för att både fokusera på vad som upplevs som hämmande för utvecklingen när det gäller det statliga regelverket och jobba med lokala och regionala frågor mot myndigheter som är hämmande för entreprenörskapet och företagens utveckling.

Låt mig avslutningsvis bara ställa frågan till ministern: På vilket sätt kommer uppföljningen att ske? Hur kommer regeringen att fokusera så att målen verkligen uppnås?

Anf. 48 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Först och främst är det viktigt att göra det här på ett systematiskt sätt. Vi har sett bland annat i Storbritannien att man jobbar med utvärderingar så att man vet vilka regler som tynger mest, jobbar med konkreta uppföljningar och har regelråd som granskar de förslag som kommer fram. Vi har en förordning som säger att vi ska titta på alla förslag utifrån ett småföretagarperspektiv. Det krävs att vi har statsråd och myndighetschefer som tycker att det här är en prioriterad åtgärd. Jag är helt övertygad om att det kommer att leda till resultat, i synnerhet när jag ser hur långt det har kommit redan.

Det är viktigt att alla känner det här ansvaret, därför att reglerna kommer från så många olika håll. Låt mig nämna en sak, och det är statistikuppgiftslämnandet. Vi ser i dag att väldigt många småföretag får en massa frågor från SCB, Jordbruksverket, Livsmedelsverket och andra verk och myndigheter. Nu har vi sagt att de måste se över detta så att de inte skickar hur mycket blanketter som helst utan att de får veta om varandra innan de skickar ut dem till den enskilde företagaren.

Det är, som sagt, ett långsiktigt arbete och ett mödosamt arbete. Men nu har vi verktygen på plats och handlingsplanen i gång. Jag förutser att vi med det kommer att klara det mål som vi har satt upp.

Vattenfalls planer på ett kolkraftverk i Hamburg

Anf. 49 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Min fråga är till näringsminister Maud Olofsson.

Energibolaget Vattenfall, som till hundra procent ägs av svenska staten, planerar att bygga ett nytt stort kolkraftverk i Hamburg som skulle ge koldioxidutsläpp på 8 ½ miljon ton per år.

Den nya politiska majoriteten i Hamburg, där De gröna ingår, diskuterar nu att avbryta kolkraftsplanerna av miljöskäl. Vattenfalls reaktion är då att hota den styrande majoriteten i Hamburg med att stämna dem på 12 miljarder kronor om man prioriterar klimatskyddet före Vattenfalls kolkraftsintressen.

För Miljöpartiet är internationella insatser för klimatet mycket viktiga, men det krävs också drivande politiker runt om i världen som tar ett ledarskap för att stoppa klimatförändringarna. Vi anser att Vattenfalls agerande hotar båda dessa ambitioner.

Min fråga till ministern är då: Ställer sig regeringen bakom Vattenfalls planer på att stämma Hamburgs politiska majoritet om man inte går med på planerna att bygga ett nytt kolkraftverk?

Anf. 50 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Tack så mycket för frågan! Låt mig börja med att säga att vi styr våra bolag genom två delar. Det ena är genom ägardirektiv, och det andra är genom tillsättandet av styrelser.

Jag tror att det är väldigt viktigt att vi skiljer på det och tydliggör vad som är ägarens roll. Om jag som statsråd ska gå in och agera i enskilda sakfrågor tror jag nämligen inte att jag får särskilt många som ställer upp i den här styrelsen. Det är väldigt viktigt att jag överlåter det ansvaret.

De ägardirektiv som Vattenfall har handlar om att de ska vara ledande i omställningen till det förnybara, men de ska också stå för ett värdeskapande, det vill säga leverera tillbaka intäkter från bolaget Vattenfall, så att vi får avkastning på vårt kapital.

De enskilda sakfrågorna, som gäller Vattenfall, får alltså Vattenfalls styrelse ta ansvar för. Det tänker inte jag ha någon offentlig debatt om, utan det är deras ansvar. De får också ta ansvar för de förhandlingar som de har haft i Tyskland med olika parter. Sedan får jag styra med ägardirektiv och styrelsetillsättning.

Anf. 51 PER BOLUND (mp):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret, även om jag tolkar det som att hon ställer sig bakom planerna. Om regeringen inte agerar för att styra Vattenfall, till exempel på bolagsstämman den 29 april, innebär det de facto att man ställer sig bakom de planer som Vattenfall har.

Vi har noterat många gånger att regeringen pratar väldigt mycket om internationellt arbete mot klimatförändringarna, men vi hade aldrig kunnat drömma om att det var utbyggd kolkraft som låg bakom de orden.

I regeringens senaste verksamhetsberättelse för företag med statligt ägande skriver näringsministern själv i förordet:

Att vara en tydlig och professionell ägare innebär att ta ansvar för frågor som rör miljö, etik, jämställdhet och mångfald. Det är alla företags ansvar, men de statligt ägda företagen förväntas vara föredömen och ligga i framkant.

Min fråga är då: Hur avser ministern att regeringen ska ta sitt ägaransvar när det gäller styrning av Vattenfall på bolagsstämman nästa tisdag?

Anf. 52 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Låt mig först påminna om den strategi som Vattenfall nu arbetar efter. Det var den strategi som man lade fast under den förra regeringens tid. Vi har inte haft några diskussioner om ändrade strategier med Vattenfall på det sättet, även om vi kommer att behöva ha det.

De investeringar i kolkraft och annat som sker i Tyskland skedde ju under den förra regeringens maktinnehav.

Det vi gör, strukturellt, för att få ordning på hur våra statliga bolag agerar är att vi säger att alla statliga bolag ska genomföra hållbarhetsredovisningar. Vi är det första land i världen som säger till våra statliga bolag att de ska göra det. Vi hoppas på efterföljd.

Vad innebär det? Jo, det innebär att man måste redovisa för aktieägarna, det vill säga svenska medborgare, hur man jobbar med hållbarhetsfrågorna. Det kommer att ske en öppen redovisning. Det blir transparent. Vem som helst kan granska det, och vem som helst kan diskutera det. Det är ett sätt att få ett bra ägande som också gör det möjligt för våra aktieägare, medborgarna, att granska vad Vattenfall och andra bolag gör.

Fordonsforskningen

Anf. 53 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Herr talman! Jag vill rikta min fråga till statsrådet Leijonborg.

Fordonsindustrin med sidonärings svarar för 300 000 arbetstillfällen i Sverige. De flesta av de svenska fordonsföretagen ingår i globala koncerner som förlägger verksamheten och forskningen till länder med de bästa förutsättningarna.

Vad de tittar efter när de ska investera är att det finns ett starkt stöd från staten, att det finns starka kompetenscentrum runt våra universitet, att det finns en långsiktighet och att det finns en konkurrenskraftig fordonsindustri.

Fordonsindustrin vill skapa ett nytt samfinansierat forskningsprogram från 2009 med fokus på klimat, energi, säkerhet och nya jobb.

Statens medverkan i fordonsforskningen har avgörande betydelse och är en viktig signal till den globala koncernen. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att möjliggöra en fortsättning från statens sida för de fordonsforskningsprogram som nu står inför en förlängning?

Anf. 54 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Denna fråga hade också kunnat besvaras av näringsministern, men hon har svarat så mycket ändå, så jag kan svara för oss båda. Näringsdepartementet har hand om den mer företagsnära, tillämpade forskningen.

Vi har sagt att i forskningspropositionen i höst kommer klimatfrågan att tillhöra de prioriterade. På alla sätt ska vi främja ny teknik som hjälper oss att lösa klimatfrågan, och vi vet alla att transportsektorn svarar för en stor del av de koldioxidutsläpp som förekommer från svenskt territorium.

Vi har också den unika situationen att vi i ett ganska litet land har fyra biltillverkare: Volvo Personvagnar, Volvo Lastvagnar, Scania och Saab. Alla är ganska tekniskt avancerade. Det är alltså en mycket klok tanke som frågeställaren är inne på, att vi tillsammans med fordonsindustrin ska utveckla ny teknik som hjälper oss till mer miljövänliga fordon.

Vi har redan en mycket bra dialog. Det har skett satsningar redan tidigare. Detta ska vi fortsätta med, både direkt i samverkan med branschen och riktat till universiteten, så att de får resurser att forska på de här områdena.

Anf. 55 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Herr talman! Tack, statsrådet, för den positiva signalen!

Det nuvarande branschavtalet upphör någon gång under 2008. Jag vet att regeringen har inbjudit fordonsindustrin till en diskussion den 23 april. Jag tror att de signaler som statsrådet nu gav är väldigt positiva. De visar att vi vill ha en inriktning. Vi vill behålla vår industri, och vi vill att fordonsforskningsprogrammet ska ske i samverkan med staten.

Jag tackar för det svaret.

Anf. 56 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Jag kan säga att vi har mycket bra kontakter med branschen. Vi har en löpande dialog. Sanningen är den att den nuvarande regeringen har givit ytterligare pengar, utöver när det gäller det branschprogram som Annelie Enochson nämner. Det visar vår inriktning.

Nu är det ju så, på olika forskningsområden, att även om vi i alla sammanhang talar om att vi vill ha bästa möjliga samarbete med näringslivet finns det också behov av att påminna om att fri grundforskning ibland kan ge nya insikter som forskning som branschen vill initiera inte ger. Det är alltså viktigt att ha båda sakerna. Men vi har det bästa samarbetet med branschen, och vi ska fortsätta att tillsammans med branschen finansiera forskning på det här området.

Basindustrin och energipriserna

Anf. 57 SOLVEIG HELLQUIST (fp):

Herr talman! Jag har också en fråga till näringsministern.

Vi lever i ett samhälle som har många namn. Det är IT-samhället, tjänstesamhället, informationssamhället och så vidare.

Jag kommer från Västernorrland. Där har basindustrin fortfarande stor betydelse och är själva livsnerven. Jag kan då konstatera att till exempel Utansjö bruk lägger ned på grund av höga energipriser.

På Kubal tillverkas aluminium som kräver stora mängder el. Kubals årskonsumtion av el motsvarar en halv Barsebäcksreaktor. Kostnaden för elen är alltså mångdubbelt större än för arbetskraften, och det är typiskt för många basindustrier. Utan den här energin kan verksamheten inte överleva; den tvingas då kanske utomlands.

Min fråga till ministern är: Vilka tankar har ministern om hur basindustrin ska få rimliga och stabila energipriser för att vi ska förhindra att verksamheterna flyttar utomlands?

Anf. 58 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Tack så mycket för frågan! Jag förstår om svensk basindustri känner av utmaningarna. Jag kan rapportera från konkurrenskraftsrådet i går i Ljubljana att även europeisk basindustri funderar över hur framtiden ska se ut. Där är energipriserna men också klimatkostnaden frågor som man tar upp.

Jag tycker att det är viktigt att vi jobbar för globala överenskommelser på klimatsidan som ger svensk basindustri och europeisk basindustri samma globala konkurrenskraft som andra har. Det är den första delen.

Den andra delen, när det gäller energisidan, handlar om att vi nu ser att det investeras i ny energi i Sverige. Det är vindkraftverk, kraftvärmeverk och många andra saker. Om vi tittar framåt ser vi att energibalanserna ser bra ut. Vi har inte brist på energi, om vi tittar framåt till 2010–2015, utan vi kommer snarare att ha ett överskott.

Det jag har uppmuntrat till är att fler ska investera, så att vi får en ökad konkurrens. Det är nämligen också bra för svensk basindustri som ska köpa att det finns många som producerar. Glädjande nog har vi, genom att snabba på tillståndsprocesser och annat, sett att det kommer nya investeringar. Därför är jag rätt optimistisk när det gäller energisituationen framöver, sett ur basindustrins perspektiv.

Anf. 59 SOLVEIG HELLQUIST (fp):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret. Det låter lite optimistiskt. Jag vidarebefordrar det gärna till företrädarna för basindustrin. För det som de ändå har framhållit är att de avvaktar med investeringar just på grund av energipriserna. Ortviken hade tänkt satsa i en pappersmaskin, men de gör det inte på grund av detta.

Man tycker att det är svårt att konkurrera, till exempel med Norge och Frankrike, när det gäller elpriser. Där kan man göra upp om produktionsavtal direkt med regeringen.

Min nästa fråga till ministern är: Är det möjligt att införa en liknande modell i Sverige, det vill säga att basindustrin förhandlar om elpriset direkt med regeringsföreträdare, precis som i Norge och Frankrike?

Anf. 60 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Nu ska vi komma ihåg att vi har beslutat om i rätt stor enighet att vi ska ha en alleuropeisk elmarknad. Denna europeiska elmarknad ska vara avreglerad. Den svenska marknaden är ju avreglerad sedan en bra tid tillbaka. Det har vi också haft enighet kring.

Att ha en avreglerad elmarknad innebär en ökad konkurrens mellan dem som producerar. Jag tror att vi ska passa oss för att staten ska gå in och prisreglera någonting. Från liberala utgångspunkter tycker jag inte att det är någon bra väg.

Däremot vill jag säga till svensk basindustri att om vi tittar på prisnivån i Sverige jämfört med övriga Europa ligger vi bättre till än många andra länder, möjligen Norge undantaget. Men även i Norge sker en prisökning.

Jag tror att vi kommer att se framför oss en utjämning av priserna över hela Europa, därför att vi har större överföringskapacitet. Då blir energieffektivisering något viktigt. Det är också ett av målen när vi nu har energi- och klimatöverenskommelser på EU-nivå. Om priset stiger på energi måste vi lägga mer insatser på att spara och effektivisera. Vi har ett program tillsammans med svensk basindustri, där man bidrar till detta.

Anf. 61 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Något förvånad konstaterar jag att i den tilläggsbudget som regeringen presenterade i tisdags finns det ett förslag om att ta 120 miljoner kronor från järnväg till väg. Regeringen vill med andra ord omfördela pengarna och lägga dem på väghållning i stället för banhållning. Förvånad blir jag, herr talman, på grund av statsrådet Åsa Torstenssons massiva kritik mot den tidigare regeringen som hon menar inte har satsat tillräckligt på drift och underhåll av järnvägar.

Menar statsrådet Åsa Torstensson nu att det inte längre finns något ytterligare behov av att underhålla våra järnvägar? Anser statsrådet att det inte finns utrymme i statens budgetöverskott att anslå nya pengar till väghållning i stället för att ta från banhållning? Eller är det helt enkelt så att förslaget om att ta 120 miljoner kronor från järnväg till väg är en politisk markering från den moderatstyrda regeringen av vad man vill prioritera inom infrastrukturen?

Anf. 62 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag tackar Pia Nilsson för frågorna så att jag ges möjlighet att beskriva de stora resurser som den här regeringen har lagt just på Banverket. I budgetpropositionen som lades fram hösten 2007 inför 2008 tillförde vi 330 miljoner till Banverket, en ökning på 8 procent till drift och underhåll för Banverket. Det är jag oerhört stolt över, eftersom det har skapat förutsättningar för Banverket att minska förseningar och stärka träsäkringarna så att godset kan komma fram bättre i till exempel Småland.

Anf. 63 PIA NILSSON (s):

Herr talman! Det är sant, det Åsa Torstensson säger om satsningen på 330 miljoner kronor. Dessutom fick vi för ett år sedan 125 miljoner kronor, framför allt riktat till Mälardalen för att försöka råda bot på de värsta förseningarna. Då vet jag att statsrådet Torstensson sade att det inte räcker, att mer pengar fanns att vänta i den infrastrukturproposition som skulle komma, som aldrig kom men som kanske kommer till hösten.

Jag undrar om svenska folket kommer att få se ännu större omfördelningar av pengar från järnväg till väg när eller om infrastrukturpropositionen kommer. Är det så vi ska tolka den inriktning som regeringen slår an i sin tilläggsbudget, att man tar från järnväg och ger till väg?

Anf. 64 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Den riksdagsledamot som hade valt att läsa den budgetproposition som lades fram under hösten såg, ser och kan läsa att det har tillförts 330 miljoner till Banverket, en ökning på 8 procent, vilket den tidigare socialdemokratiska regeringen inte prioriterade. Siffrorna överensstämde inte i budgetunderlaget i själva sifferstatistiken. Därav kommer justeringen i den tilläggsbudget som nu har lagts fram.

Banverket är väl införstått med att det är 330 miljoner. De 330 miljonerna har Banverket att hantera, precis som det står i höstens budget.

Jag kan ha respekt för att man inte på djupet kan följa upp eller jämföra de olika budgetarna, men så är det. Det är en justering av just sifferdelen i tilläggsbudgeten.

Fjälljakten för utländska jägare

Anf. 65 HELEN PETTERSSON i Umeå (s):

Herr talman! Jag har en fråga till jordbruksminister Eskil Erlandsson. Förra året fattade regeringen ett ganska kontroversiellt beslut om att öppna fjälljakten för utländska jägare och inte ha några restriktioner för dem.

I tidigare debatter har jordbruksministern bedyrat att man noggrant ska följa vad som sker under den första säsongen med de nya reglerna och utvärdera vad den förändringen har inneburit. Det skulle redovisas den 1 april.

På skärtorsdagen inledde Jordbruksverket samråd med de berörda organisationerna som då fick fyra dagar på sig att komma med synpunkter på ett underlag som många ansåg vara mycket bristfälligt. Jag undrar om jordbruksministern anser att detta är ett seriöst sätt att noggrant följa upp och utvärdera en sådan genomgripande förändring.

Anf. 66 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr talman! Förändringen vad beträffar fjälljakten gjordes utifrån att den ansågs strida mot direktiv som vi har gemensamt inom den europeiska unionen. Den förändring som vi tvingades göra ska självklart, precis som alla andra förändringar, följas upp. Min bedömning är att det kommer att behövas kontinuerliga uppföljningar för att följa utvecklingen så att vi vårdar viltstammarna och också värnar lokalbefolkningens intressen i de här områdena. Det gör man inte under ett år.

Vi kommer, som svar på frågan, att behöva göra ytterligare uppföljningar år efter år.

Anf. 67 HELEN PETTERSSON i Umeå (s):

Herr talman! Jordbruksverket hävdar nu att det inte har skett någon ökning av jakttrycket från utländska jägare som man kan sätta i samband med ändringen av § 3 i rennäringsförordningen. Men samtidigt har andelen utländska jägare ökat från 15 till 50 procent i Norrbotten under den här säsongen. Så det är många som tittar på de siffrorna och inte riktigt förstår hur Jordbruksverket har kommit fram till den slutsatsen. Därför är också kritiken stor mot rapporten.

Jag undrar om regeringen kommer att ta kritiken på allvar och hur man i så fall kommer att fortsätta utvärderingen. Kommer man att göra det i djupare samråd med berörda organisationer och människor än tidigare? Det finns ganska många skäl till att den här förändringen kanske inte fick fullt genomslag under den första säsongen utan att vi kommer att se större förändringar längre fram.

Anf. 68 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr talman! Frågeställaren, tycker jag, svarar själv på sin fråga. Vi måste göra uppföljningar varje år, för jakttrycket förändrar sig, människors preferenser ändrar sig, också vilttillgången förändras. Därav kommer nödvändigheten att ständigt följa upp vilka förändringar som sker av nyttjandet av den här naturresursen.

Jag utgår från att man i det här fallet såväl som i andra fall använder sig av objektiva mätmetoder. Det kan inte vara någon konst att räkna antalet jaktdagar. Det kan inte vara någon konst att få en bra och tillförlitlig statistik på varifrån de här människorna kommer.

Samtidigt vill jag påtala och poängtera att det är glädjande att den här naturresursen kan glädja människor från andra håll i världen än bara svenskar. Vi kan dessutom i det lokala näringslivet dra nytta av den turistström som det här innebär.

Utbildning i entreprenörskap för forskare

Anf. 69 HANS ROTHENBERG (m):

Herr talman! Min fråga riktar sig till utbildningsminister Lars Leijonborg. En av nycklarna till framgångsrik tillväxt är att kunna utveckla forskningsresultat från idé till fungerande innovationer. Det är därför en viktig utmaning för de moderna innovationssystemen att tiden från idé till utvecklad produkt ska vara så kort som möjligt. Flera faktorer spelar in för att göra denna process lyckosam, och många forskare är med stor entusiasm med under hela resan när deras produkter kommersialiseras.

Trots att deras kunskaper är goda inom den egna verksamheten saknas många gånger insikter om hur kommersialiserings- och affärsprocesser fungerar i praktiken – kunskaper som är värdefulla för att på bästa sätt göra resan framgångsrik hela vägen. Kort sagt: Kunskap om och färdigheter i affärsmannaskap är många gånger avgörande för framgång.

Därför är min fråga: Anser utbildningsministern att det är värdefullt att bereda utrymme för ökade inslag av utbildning inom entreprenörskap och affärsmannaskap även i de högre utbildningar som inte primärt är ekonomiskt inriktade?

Anf. 70 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Jag skulle kunna inleda som förra gången – även denna fråga kunde näringsministern ha många synpunkter på!

Vi har ambitionen att i höstens forskningsproposition ha en hel del tankar och förslag om hur det man brukar kalla innovationsverksamheten, alltså bron från forskningsgenombrott till produktion och jobb i Sverige, ska bli effektivare. Där samverkar Utbildningsdepartementet och Näringsdepartementet.

På denna bro, om jag fullföljer metaforen, är just entreprenörsutbildningar ett intressant inslag. Det är inte så många människor som har alla kompetenser. Jag brukar påpeka att Alfred Nobel var både en duktig uppfinnare och en duktig affärsman, och tack vare det har vi nu Nobelpriset. Men de flesta människor är inte så multikompetenta, så delvis handlar det om att gifta ihop kompetenser. En bra forskare ska träffa en bra riskkapitalist, och tillsammans åstadkommer de något som är bra för Sverige och kanske bra för dem själva.

Men naturligtvis är det också väldigt värdefullt att ingenjörer, medicinare och många andra själva har en entreprenörskompetens. Därför är vi inne på precis det spår som Hans Rothenberg frågar om, nämligen att ha mer entreprenörutbildning i högskolan.

Anf. 71 HANS ROTHENBERG (m):

Herr talman! Tack så mycket för svaret! Tyvärr blir många personer med akademisk bakgrund avskräckta av byråkrati och regelverk när det blir aktuellt att kommersialisera sina produkter och uppfinningar.

Men det är inte bara på den höga nivån som den här kunskapen behöver komma till, utan detta är en kedjeprocess. Vi har många ungdomar i dag som börjar skolan och som om 20 år kanske kommer att vara färdiga att förverkliga sina forskningsresultat. Detta är en hel process. Därför vill jag skicka med denna fråga som ånyo är formulerad av Gustav Göthberg som började veckan som praktikant och avslutade den som talskrivare.

Hur anser utbildningsministern att kunskap om entreprenörskap och affärsmannaskap kan integreras i hela utbildningskedjan på ett naturligt sätt, från att leka affär till att kommersialisera sina idéer?

Anf. 72 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Jag citerar näringsministern igen: Det är en viktig fråga. Den har varit uppe tidigare under frågestunden, och regeringen har i budgetpropositionen sagt att vi ska återkomma till och redovisa en rad insatser för att stärka utbildningen i entreprenörskap i hela skolsystemet.

En del av oss har säkert kommit i kontakt med både Ung Företagsamhet och den verksamhet som riktar sig till lågstadiel elever. Det är få saker som är så roliga och inspirerande som att se vad de här barnen och ungdomarna kan åstadkomma. De yngsta leker affär och uppfinnare, men de lite äldre, och uppenbarligen den unge man som har inspirerat till den här frågan, kan faktiskt utforma affärsidéer som är riktigt intressanta och spännande.

Vi har alltså i hög grad identifierat detta, inte som ett problem i första hand, utan som en fantastisk möjlighet för Sverige, och vi ska återkomma med ytterligare förslag för att stärka undervisningen i entreprenörskap i hela utbildningssystemet.

Kilometerskatt på lastbilstrafik

Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Vägverket har nyligen redovisat hur trafiken utvecklades förra året. Man noterar två positiva saker: dels att andelen miljöbilar är större än tidigare, dels att energianvändningen per nyförsåld bil är lägre. Men man noterar också att lastbilstrafiken har ökat mycket, och ökad lastbilstrafik och ökad vikt och last gör att det är 660 000 ton mer koldioxid från lastbilstrafiken. Detta förtar de positiva effekterna från personbilssidan.

Därför undrar jag hur infrastrukturminister Åsa Torstensson tänker hantera det här problemet. Tänker ministern ansluta sig till Klimatberedningens helt eniga förslag från sju partier om att införa kilometerskatt för lastbilar för att komma till rätta med klimateffekterna av lastbilstrafiken?

Anf. 74 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Det som är oerhört viktigt och även drivande i den kommande inriktningen för planering av både väg och järnväg är naturligtvis klimatutmaningen. Därtill är naturligtvis Klimatberedningens underlag en viktig proposition att kroka arm med när vi lägger fram inriktningsmålen till 2020.

Därav följer att det är ett oerhört viktigt arbete som nu pågår med anledning av remissarbetet kring de olika förslag som ligger i klimatberedningen, allt i syfte att begränsa koldioxidutsläppen och också se till att transportsektorn, vilket transportslag som än väljs, används på det miljöoptimala sättet.

Inriktningen på det kommande arbetet är mycket tydligt att alla olika transportslag på ett mycket bättre sätt måste kroka arm med varandra så att varje transport som eventuellt går på väg har en smidighet när det gäller att gå över till järnväg och i nästa led också använda sjöfarten.

Anf. 75 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Herr talman! Jag fick inget svar på frågan om ministern planerar för införande av kilometerskatt för lastbilstrafik som Schweiz, Tyskland, Österrike och Tjeckien redan har gjort och som många andra länder planerar att göra.

Det finns en stor skillnad mellan det slitage och övriga kostnader som uppkommer för samhället och vad lastbilstrafiken betalar in. Det glappet är mycket större än för sjöfart och järnväg som är alternativ för gods-transporter.

I dag är det faktiskt billigare att åka en 40-tons lastbil än att åka taxi, och det är anledningen till att vägtrafiken ökar väldigt mycket mer än vad järnvägstrafiken och sjöfarten gör. Vi kommer aldrig att kunna nå klimatmålen om det inte blir ekonomiskt intressant. Vi kan bygga all infrastruktur i världen, men är det billigast att köra lastbil hela vägen kommer det att bli så i fortsättningen, och det kommer inte att stämma överens vare sig med regeringens eller med någon annans klimatambitioner.

Anf. 76 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Tack, Karin Svensson Smith, för frågan som sådan! Jag tror att det är viktigt att vi alla är införstådda med att när vi arbetar med ett flertal mycket viktiga politiska prioriteringar måste naturligtvis Klimatberedningens olika skatteförslag hanteras i sin ordning. Den klimatpropositionen är dock inte isolerad från infrastrukturplaneringen eller det långsiktiga vägvalet. Det hör i allra högsta grad samman med på vilka nivåer man lägger sig och med vilka skatter man väljer. Kilometerskatten är *en* sådan fråga som nu är ute på remiss.

Jag vill ändå bara ta en parentes kring kilometerskatten. Vi har haft ett flertal diskussioner och debatter om den, med anledning av att jag är noga med att poängtera att nya skatter, om vi inför sådana, inte får slå negativt mot vår näring och vår industri. Skogsindustrin är en sådan industri som vi är mycket starkt beroende av i vårt land. Sverige är ett avlångt land, och skogsindustrin har inte så många transportalternativ. Därför får vi inte skapa skatter som slår ut vår egen industri.

Söderhamns kommuns kostnader för eventuell flygskola

Anf. 77 ÅSA LINDESTAM (s):

Herr talman! Jag vill rikta min fråga till näringsminister Maud Olofsson. Det gäller den europeiska flygskolan.

I september 2004 beslutade regeringen att Söderhamn var den enda orten i Sverige som skulle vara kandidat för den europeiska flygskolan. Söderhamn fick regeringens uppdrag att utreda det. Det är en liten kommun, och man har lagt ned mycket arbete. Det har inte varit gratis att ta emot besök, svara på frågor och delta i utredningar och andra sammankomster. Notan ligger i dag på 24 miljoner.

I slutet av 2007 skrev våra kommunalråd, socialdemokrat och centerpartist, till regeringen och bad att få veta när pengarna skulle utbetalas till Söderhamns kommun. Fortfarande i dag har man inte fått något svar. Fortfarande i dag har man inte fått några pengar.

Jag skulle vilja veta: Är det god ton av regeringen att inte svara på en sådan här allvarlig fråga för en liten kommun?

Anf. 78 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det är en högst berättigad fråga som Åsa Lindestam ställer. Dock skulle jag vilja säga att den gång en regering ger löften av olika slag är det rätt bra att man också ser till att det finns pengar. Vi har sett rätt många exempel på mitt departement och på många andra departement där man från den förra regeringen har lovat allehanda saker men tyvärr glömt att skicka med pengarna. Det är det som Söderhamns kommun har hamnat i. Jag vet att min kollega Åsa Torstensson har rätt många som tror att de ska få en del vägbyggnader som det inte finns pengar till. Det finns en massa järnvägssträckningar som det också getts löften om.

Det är ett otyg när politiker, framför allt i regeringsställning, ger löften om vissa saker och säger att man kommer att få betalt. Fakturan har nu överlämnats till den nya regeringen, och vi måste bereda ärendet.

Det är också fråga om vad som händer med det konkreta förslaget, och den beredningen pågår just nu i Regeringskansliet. Jag kommer att återkomma när den beredningen är klar.

Anf. 79 ÅSA LINDESTAM (s):

Herr talman! Den här frågan är fortfarande högaktuell. I min senaste debatt med försvarsminister Tolgfors sade han att arbetet fortsätter och att det är ett land som inte har skrivit på än. Det kommer att dra ut på tiden väldigt mycket, och kanske så småningom går hela projektet om-

kull, fast Europa är beroende av piloter. Men det kostar oerhörda summor, så jag förstår att det är en svår fråga.

Trots allt fanns det ett avtal med den förra regeringen, och det finns fortfarande med den här regeringen

Tillbaka till utgångspunkten: Söderhamn är en liten kommun. 24 miljoner är oerhörda summor för oss där hemma. De pengarna skulle vi behöva ha till annan verksamhet. Det är ett svårt läge hos oss. Vi förväntade oss att det här skulle ha gett oss jobb. Det har det inte gjort – jo, en massa jobb men ingenting betalt för det och inte det antal arbeten som vi hade räknat med.

Jag skulle fortfarande vilja ha ett svar på när pengarna kommer.

Anf. 80 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Jag upprepar det jag sade. Det är otroligt tråkigt om den förra regeringen lovade en massa pengar till kommunen utan att skicka dit några pengar. Det är ett löftesbrott, tycker jag. Det är också otroligt underligt att man ger löften men inte avsätter några pengar i budgeten. Möjligen skulle man ha behövt syna detta så kallade avtal med regeringen lite tidigare.

Vi tycker att det är bra att olika kommuner försöker ha olika strategier för att skapa jobb och tillväxt. Det har naturligtvis också en nationell betydelse.

Det jag har gjort är att fördela de resurser som vi har till regional utveckling ut till länen. Vi har strukturfonderna som vi jobbar med, vi har medfinansiering från de regionalpolitiska medlen och ytterligare medel. I första hand är det de medlen som ska användas för den här typen av åtgärder runt om i landet. Annars är det många kommuner som med rätta skulle kunna vända sig till regeringen och säga att man behöver pengar. Vi har försökt trycka ut det på länen så att det finns ett regionalt ansvar nära de kommuner som tar fram de olika idéerna.

Just det här ärendet bereds nu i regeringen, och jag kommer att återkomma i frågan.

Lärarytbildningen

Anf. 81 THOMAS STRAND (s):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till statsrådet Lars Leijonborg.

Förra veckan kom Högscoleverkets granskning av lärarytbildningen, och två bilder blev tydliga. Den positiva bilden visar att kvalitetsutvecklingen går framåt, åt rätt håll, och att lärarytbildningen utvecklas i ett väl fungerande program. Den negativa bilden är att allvarlig kritik riktas mot tio lärosäten, framför allt därför att man saknar forskarytbildade lärare.

Högscoleverkets chef Anders Flodström säger i ett pressmeddelande: Det är oförsvarbart att det avsätts så pass lite forskningsresurser till landets största grundutbildning.

Jag undrar vad statsrådet avser att göra för att vi ska få fler forskarytbildade lärare i lärarytbildningen.

Anf. 82 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Anders Flodströms kritik riktade sig väl i första hand mot de här lärosätena, för det finns fler än tio lärosäten som inte fick kritik. Där har man uppenbarligen gjort en prioritering och avsatt sådana resurser att man har kunnat betala forskarutbildade lärare.

Men alla vet att den här regeringens huvudmål på högskoleområdet är att höja kvaliteten. Till kvaliteten hör att det i lärarkåren finns åtskilliga med egen forskarerfarenhet. Vi har avsatt mer pengar, 120 miljoner förra året, 240 miljoner det här året, av vilka huvuddelen har gått till det humanistiska och samhällsvetenskapliga området, bland annat lärarutbildningar. Jag tycker nog att regeringen har gjort vad den kunnat för att öka möjligheterna till det.

Nu ska man väl säga att Rom ju inte byggdes på en dag. Det är klart att det tar en viss tid att rätta till sådana här brister. För mig är det oerhört viktigt att vi har en lärarutbildning av högsta kvalitet. Jag sade den dag jag tillträdde som statsråd att jag ser det som min kanske viktigaste uppgift att höja kvaliteten i lärarutbildningen, och det håller jag fast vid.

Anf. 83 THOMAS STRAND (s):

Herr talman! Ordförandena för lärarfacken sätter fingret på den ömma punkten i en debattartikel häromdagen. De skriver: Att det finns för få forskare på lärarutbildningarna beror på att det inte finns några pengar till att bedriva forskning.

Nu säger statsrådet att ni har gett mer pengar till grundutbildningen i högskolan. Ni ger med ena handen och tar tillbaka med den andra. Rektorer ute på högskolorna säger att de inte upplever några kvalitetsförstärkningar.

När det gäller andra utbildningsprogram är det vanligt att forskningsresurserna uppgår till ca 40–50 procent av grundutbildningsanslaget. Så är det inte inom lärarutbildningen. De når upp till knappt 10 procent.

Därtill noterar jag att statsrådet inte ger några löften om mer forskningsresurser till lärarutbildningar. Därför återkommer jag till frågan: Är statsrådet beredd att avsätta mer resurser till forskning i lärarutbildningen?

Anf. 84 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp):

Herr talman! Jag ska be att få återkomma till det exakta svaret på frågan i forskningspropositionen. Där ska vi behandla högskolornas och universitetens forskningsresurser.

Jag vill också påminna om att regeringen har tillsatt en utredare, Sigbrit Franke, som ska komma med förslag på uppläggning av lärarutbildningen. Om jag känner henne rätt – hon är ju själv professor i pedagogik – kommer kvalitet och forskningsanknytning för henne att vara en viktig del av den lärarutbildning hon föreslår.

Jag kan ge ett mycket tydligt svar i princip: Ja, jag anser att det är viktigt att lärarutbildningen har en hög grad av forskningsanknytning. I detalj måste jag be att få återkomma i forskningspropositionen.

Anf. 85 MARIA STENBERG (s):

Herr talman! Socialstyrelsen har i sin rapport konstaterat att staten borde vidta åtgärder för att höja yrkeskompetensen hos omvårdnadspersonalen. Det är alltså dags för regeringen att gå från ord till handling och presentera något konkret om hur just yrkeskompetensen för personalen ska höjas. Äldreminister Maria Larsson brukar vara snabb att berätta för kammarens ledamöter att kompetens är svaret på hur kvaliteten inom äldreomsorgen ska förbättras.

Därför var det både ologiskt och obegripligt när regeringen tog bort Kompetensstegen för personalen inom äldreomsorgen som den förra, socialdemokratiska regeringen införde. Dessutom har regeringen försämrat möjligheten till vuxenutbildning och fullkomligt strypt pengarna till arbetsmarknadsutbildningar.

Frågan som går till äldreminister Maria Larsson är därför enkel: När tänker den borgerliga regeringen avsätta medel i budgeten för kompetenshöjande åtgärder för omvårdnadspersonalen?

Anf. 86 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Tack för frågan! Jag tror att det är oerhört viktigt att vi hittar långsiktiga lösningar på kompetensfrågorna i äldreomsorgen. Det är att bygga för framtiden, och det är precis det vi försöker göra.

Kompetensstegen har varit jättebra. Den har gett en injektion och varit väldigt bra ute i verksamheten. Den har fortsatt precis som planerat, och den fortsätter även nu när SKL har tagit över hemsidan där ett fortsatt erfarenhetsutbyte sker. Men den har inte löst det långsiktiga problemet. Den har inte ändrat förhållandet att bara sex av tio inom äldreomsorgen har en vårdutbildning.

Därför gör vi saker som har betydelse för det långa perspektivet. Jag har tillsatt en utredning som nu ska titta på yrkesbenämningar och yrkeskrav, så att det blir likartat i hela Sverige. Utredaren ska vidare titta på möjliga vägar in i vården – och jag är övertygad om att det behövs många olika vägar – och dessutom titta på karriärvägar, så att man kan vara i vårddyrket hela livet.

Anf. 87 MARIA STENBERG (s):

Herr talman! Tack så mycket för svaret! Det är faktiskt ganska roligt att det finns åtminstone ett statsråd som kan ge den förra regeringen lite kredit för de insatser som den faktiskt gjorde.

Jo, det fungerar ganska bra att berätta om kvalitet, kvalitetshöjning och metodutvecklingar. Men det är faktiskt så att verksamheten och personalen ute i verksamheten behöver pengar för att kunna höja sin kompetens. Därför blir frågan fortfarande: När kommer äldreministern att avsätta en påse pengar för just denna kompetenshöjning hos personalen?

Anf. 88 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Vi tar det långsiktiga perspektivet med oss, för det är oerhört viktigt och försummat. Men vi gör också saker kortsiktigt. Vi tillför mer pengar just nu för att utveckla kvaliteten inom äldreomsorgen.

När det handlar om en förbättrad demensvård är det självklart kompetenshöjning hos personalen som är en viktig del. Det finns sju olika förbättringsområden inom ramen för stimulansmedlen. Och jag vet att en hel del nya kompetenser har tillförts äldreomsorgen genom dessa medel. Det är det som vi gör konkret i pengaform just nu. Men jag skulle vilja säga att det är än mycket viktigare att göra det där långsiktiga som har fattats och försummats förut och som vi nu har tagit tag i.

Anf. 89 TALMANNEN:

Därmed är dagens frågestund avslutad. Vi tackar deltagande statsråd och ledamöter.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.02 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

11 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 16 april

MJU14 Biologisk mångfald

Punkt 2 (Spansk skogssnigel)

1. utskottet

2. res. 1 (s)

Votering:

176 för utskottet

98 för res. 1

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 79 m, 22 c, 20 fp, 19 kd, 19 v, 17 mp

För res. 1: 98 s

Frånvarande: 32 s, 18 m, 7 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Punkt 3 (Marina skyddsområden)

1. utskottet

2. res. 2 (v, mp)

Votering:

239 för utskottet

36 för res. 2

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 s, 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd

För res. 2: 19 v, 17 mp

Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Punkt 6 (Miljökvalitetsmålen)

1. utskottet

2. res. 3 (mp)

Votering:

239 för utskottet

17 för res. 3

19 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 s, 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd

För res. 3: 17 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

KU19 Kommittéberättelse 2008

Kammaren biföll utskottets förslag.

KU23 Utlåtande om mobil-tv

Kammaren biföll utskottets förslag.

Utskottets utlåtande lades till handlingarna.

UbU13 Nya skolmyndigheter

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Statliga utvecklingsinsatser på skolområdet m.m.)

1. utskottet

2. res. (s, v, mp)

Votering:

141 för utskottet

134 för res.

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd

För res.: 98 s, 19 v, 17 mp

Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

TU7 Kollektivtrafik och trafikupphandling

Punkt 1 (Ökade satsningar på kollektivtrafiken)

1. utskottet

2. res. 1 (s, mp)

Votering:

141 för utskottet

115 för res. 1

19 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd

För res. 1: 98 s, 17 mp

Avstod: 19 v

Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Punkt 3 (Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning)

1. utskottet

2. res. 5 (v)

Votering:

256 för utskottet

19 för res. 5

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 s, 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd, 17 mp

För res. 5: 19 v

Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Punkt 5 (Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken)

1. utskottet

2. res. 6 (s, mp)

Votering:

141 för utskottet

115 för res. 6

19 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 79 m, 23 c, 20 fp, 19 kd
För res. 6: 98 s, 17 mp
Avstod: 19 v
Frånvarande: 32 s, 18 m, 6 c, 8 fp, 5 kd, 3 v, 2 mp

Prot. 2007/08:98
17 april

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

FöU10 Lagändringar med anledning av den nya Strålsäkerhetsmyndigheten

Kammaren biföll utskottets förslag.

13 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 17 april

2007/08:594 Värdig äldreomsorg för homo- och bisexuella

av *Eva Olofsson* (v)
till statsrådet *Maria Larsson* (kd)

2007/08:595 Skatteverkets personalminskningar

av *Lars Johansson* (s)
till finansminister *Anders Borg* (m)

2007/08:596 Regeringens jobbpolitik

av *Sven-Erik Österberg* (s)
till arbetsmarknadsminister *Sven Otto Littorin* (m)

**2007/08:597 Riksrevisionens kritik av regeringens arbetsmarknads-
politik**

av *Sven-Erik Österberg* (s)
till arbetsmarknadsminister *Sven Otto Littorin* (m)

2007/08:598 Polisens möjlighet att utreda arbetsmiljöbrott

av *Eva-Lena Jansson* (s)
till justitieminister *Beatrice Ask* (m)

2007/08:599 Utbildning för landets åklagare i arbetsmiljölagen

av *Eva-Lena Jansson* (s)
till justitieminister *Beatrice Ask* (m)

2007/08:600 Tillsyn i konkurs

av *Yvonne Andersson* (kd)
till justitieminister *Beatrice Ask* (m)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 april.

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 17 april

2007/08:1108 Formerna kring Bo Bylunds avgång

av *Peter Hultqvist* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1109 Lundin Petroleums verksamhet i Sudan

av *Peter Hultqvist* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2007/08:1110 Möjlighet till skuldsanering och kommundillhörighet

av *Ameer Sachet* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:1111 Villkoren för de deltidsarbetslösa

av *Inger Jarl Beck* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1112 Fackligt förtroendevalda och a-kassan

av *Ann-Christin Ahlberg* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:1113 Kultur i arbetslivet

av *Gunilla Carlsson* i Hisings Backa (s)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 april.

15 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 17 april

2007/08:1071 Inre Mongoliet och mongoler i Kina

av *Birgitta Eriksson* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2007/08:1072 Uigurererna i Kina

av *Birgitta Eriksson* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 april.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen
kl. 13.51,
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.02 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om ändringar i kammarens sammanträdesplan.....	1
3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	3
5 § Kommittéberättelse 2008	3
Konstitutionsutskottets betänkande 2007/08:KU19	3
(Beslut fattades under 12 §.)	3
6 § Utlåtande om mobil-tv	3
Konstitutionsutskottets utlåtande 2007/08:KU23	3
Anf. 1 HELENE PETERSSON i Stockaryd (s)	3
Anf. 2 PER BILL (m).....	4
(Beslut fattades under 12 §.)	4
7 § Nya skolmyndigheter.....	5
Utbildningsutskottets betänkande 2007/08:UbU13	5
Anf. 3 PETER HULTQVIST (s).....	5
Anf. 4 MATS PERTOFT (mp).....	7
Anf. 5 MARGARETA PÅLSSON (m).....	8
Anf. 6 PETER HULTQVIST (s) replik.....	9
Anf. 7 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	10
Anf. 8 PETER HULTQVIST (s) replik.....	11
Anf. 9 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	11
Anf. 10 MATS PERTOFT (mp) replik	11
Anf. 11 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	12
Anf. 12 MATS PERTOFT (mp) replik	12
Anf. 13 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	13
(Beslut fattades under 12 §.)	13
8 § Kollektivtrafik och trafikupphandling	13
Trafikutskottets betänkande 2007/08:TU7	13
Anf. 14 STEN BERGHEDEN (m).....	13
Anf. 15 MARIE NORDÉN (s).....	14
Anf. 16 PETER PEDERSEN (v).....	16
Anf. 17 SVEN BERGSTRÖM (c)	19
Anf. 18 MARIE NORDÉN (s) replik.....	22
Anf. 19 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	22
Anf. 20 MARIE NORDÉN (s) replik.....	23
Anf. 21 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	23
Anf. 22 PETER PEDERSEN (v) replik	24
Anf. 23 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	24
Anf. 24 PETER PEDERSEN (v) replik	25
Anf. 25 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	26
Anf. 26 NINA LARSSON (fp).....	26
Anf. 27 PETER PEDERSEN (v) replik	28
Anf. 28 NINA LARSSON (fp) replik	29
Anf. 29 PETER PEDERSEN (v) replik	29

Anf. 30 NINA LARSSON (fp) replik.....	30
Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (mp).....	30
(Beslut fattades under 12 §.).....	32
9 § Lagändringar med anledning av den nya	
Strålsäkerhetsmyndigheten.....	32
Försvarsutskottets betänkande 2007/08:FöU10.....	32
(Beslut fattades under 12 §.).....	32
Ajournering.....	32
Återupptagna förhandlingar	32
10 § Frågestund.....	32
Anf. 32 TALMANNEN.....	32
<i>Villkoren för småföretagare.....</i>	<i>33</i>
Anf. 33 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	33
Anf. 34 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	33
Anf. 35 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	33
Anf. 36 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	34
<i>Ungt företagande.....</i>	<i>34</i>
Anf. 37 CECILIA MAGNUSSON (m)	34
Anf. 38 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	34
Anf. 39 CECILIA MAGNUSSON (m)	35
Anf. 40 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	35
<i>Finansieringen av äldreomsorgen.....</i>	<i>35</i>
Anf. 41 EVA OLOFSSON (v)	35
Anf. 42 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	36
Anf. 43 EVA OLOFSSON (v)	36
Anf. 44 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	37
<i>Regelförenklingsarbetet.....</i>	<i>37</i>
Anf. 45 PER ÅSLING (c)	37
Anf. 46 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	37
Anf. 47 PER ÅSLING (c)	38
Anf. 48 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	38
<i>Vattenfalls planer på ett kolkraftverk i Hamburg.....</i>	<i>38</i>
Anf. 49 PER BOLUND (mp)	38
Anf. 50 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	39
Anf. 51 PER BOLUND (mp)	39
Anf. 52 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	39
<i>Fordonsforskningen.....</i>	<i>40</i>
Anf. 53 ANNELIE ENOCHSON (kd)	40
Anf. 54 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp).....	40
Anf. 55 ANNELIE ENOCHSON (kd)	41
Anf. 56 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp).....	41
<i>Basindustrin och energipriserna</i>	<i>41</i>
Anf. 57 SOLVEIG HELLQUIST (fp).....	41
Anf. 58 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	41
Anf. 59 SOLVEIG HELLQUIST (fp).....	42
Anf. 60 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	42
<i>Om fördelning av resurser från järnväg till väg.....</i>	<i>43</i>
Anf. 61 PIA NILSSON (s)	43

Anf. 62 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	43
Anf. 63 PIA NILSSON (s)	43
Anf. 64 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	43
<i>Fjälljakten för utländska jägare</i>	44
Anf. 65 HELÉN PETTERSSON i Umeå (s)	44
Anf. 66 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c)	44
Anf. 67 HELÉN PETTERSSON i Umeå (s)	44
Anf. 68 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c)	45
<i>Utbildning i entreprenörskap för forskare</i>	45
Anf. 69 HANS ROTHENBERG (m)	45
Anf. 70 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	45
Anf. 71 HANS ROTHENBERG (m)	46
Anf. 72 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	46
<i>Kilometerskatt på lastbilstrafik</i>	46
Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	46
Anf. 74 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	47
Anf. 75 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	47
Anf. 76 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	47
<i>Söderhamns kommuns kostnader för eventuell flygskola</i>	48
Anf. 77 ÅSA LINDESTAM (s)	48
Anf. 78 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	48
Anf. 79 ÅSA LINDESTAM (s)	48
Anf. 80 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c)	49
<i>Läroarbildningen</i>	49
Anf. 81 THOMAS STRAND (s)	49
Anf. 82 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	50
Anf. 83 THOMAS STRAND (s)	50
Anf. 84 Statsrådet LARS LEIJONBORG (fp)	50
<i>Omvårdnadspersonalens yrkeskompetens</i>	51
Anf. 85 MARIA STENBERG (s)	51
Anf. 86 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	51
Anf. 87 MARIA STENBERG (s)	51
Anf. 88 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	52
Anf. 89 TALMANNEN	52
Ajournering	52
Återupptagna förhandlingar	52
11 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 16 april	52
MJU14 Biologisk mångfald	52
12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde	53
KU19 Kommittéberättelse 2008	53
KU23 Utlåtande om mobil-tv	53
UbU13 Nya skolmyndigheter	53
TU7 Kollektivtrafik och trafikupphandling	54
FöU10 Lagändringar med anledning av den nya Strålsäkerhetsmyndigheten	55
13 § Anmälan om interpellationer	55
14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	56

15 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	56	Prot. 2007/08:98
16 § Kammaren åtskildes kl. 16.10.....	57	<u>17 april</u>

Tryck: Elanders, Vällingby 2008