

Tisdagen den 18 januari

Kl. 13.00–14.58

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Anna Sibinska* (MP) avsagt sig uppdraget som suppleant i kulturutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Miljöpartiets partigrupp anmält *Anna Sibinska* som ledamot i kulturutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

ledamot i kulturutskottet
Anna Sibinska (MP)

Andre vice talmannen meddelade att följande skrivelse hade kommit in från konstitutionsutskottet:

Till riksdagen

Riksdagen väljer för valperioden riksdagens råd för Riksrevisionen som enligt 13 kap. 8 § riksdagsordningen består av en riksdagsledamot från varje partigupp som avses i 3 kap. 5 § riksdagsordningen samt suppleanter. Val bereds av konstitutionsutskottet och finansutskottet (tilläggsbestämmelse 13.8.1).

Konstitutionsutskottet föreslår enhälligt att riksdagen för tiden fr.o.m. dagen för kammarens beslut till dess nya val förrättats under början av nästa valperiod till ledamot i riksdagens råd för Riksrevisionen väljer *Marie Granlund* (S).

Utskottet föreslår vidare, under förutsättning att kammaren valt *Marie Granlund* som ledamot i riksdagens råd för Riksrevisionen, att riksdagen bland de valda ledamöterna i rådet, för tiden fr.o.m. dagen för kammarens beslut till dess nya val förrättats under början av nästa valperiod, till ordförande i riksdagens råd för Riksrevisionen väljer *Marie Granlund* (S).
Stockholm den 16 december 2021
På konstitutionsutskottets vägnar
Karin Enström

Kammaren biföll konstitutionsutskottets förslag och utsåg därmed *för tiden från och med den 18 januari till dess att nytt val förrättats under början av nästa valperiod* till

ledamot i riksdagens råd för Riksrevisionen
Marie Granlund (S)

§ 3 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 20 januari kl. 14.00.*

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2021/22:252

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:252 Bodelning där lagstiftningen inte fungerar i praktiken

av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 18 februari 2022.

Stockholm den 14 januari 2022

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Konstitutionsutskottets betänkanden

2021/22:KU10 Granskning av statsrådets tjänsteutövning och regerings-
ärendenas handläggning

2021/22:KU5 Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritets-
principen

2021/22:KU11 Justitieombudsmännens ämbetsberättelse

Utbildningsutskottets betänkande

2021/22:UbU11 Etisk granskning av forskning – en övergångsbestäm-
melse som avser kliniska läkemedelsprövningar

Näringsutskottets betänkanden
2021/22:NU7 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordningar inom
sammanhållningspolitiken
2021/22:NU13 Krav på rapportering av betalningstider
2021/22:NU4 2021 års redogörelse för bolag med statligt ägande

Prot. 2021/22:54
18 januari

Civilutskottets betänkande
2021/22:CU4 Sjöfylleri

§ 6 Svar på interpellationerna 2021/22:185 och 244 om brister i vinterväghållningen

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att säkerställa en rimlig standard på vinterväghållningen gällande de större vägarna, och i så fall vilka åtgärder. Thomas Morell har vidare frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att säkerställa en god snöröjning i hela landet. Jag väljer att svara på frågorna i ett sammanhang.

Jag har så sent som den 7 december 2021 besvarat en skriftlig fråga om vinterväghållningen från Thomas Morell. I svaret redogör jag för hur vinterväghållningen genomförs och att regeringen har säkerställt att den för vinterväghållningen ansvariga myndigheten Trafikverket har de resurser som krävs för att kunna genomföra sitt uppdrag. Jag upprepar därför inte just detta här i dag.

Jag kan dock konstatera att Trafikverket har tillräckliga ekonomiska resurser, framtagna krav för vinterväghållningens standard samt rutiner och metoder för att följa upp entreprenörernas arbete så att det utförs på ett korrekt sätt. Det skapar förutsättningar för en fungerande vinterväghållning.

I egenskap av infrastrukturminister är en av mina viktiga uppgifter att skapa goda förutsättningar för våra expertmyndigheter att kunna genomföra de samhällsuppdrag som de har. Sedan är det upp till myndigheterna att planera och genomföra verksamheten. Det är Trafikverkets ansvar att ha en dialog med berörda aktörer för att säkerställa att rätt insatser görs i rätt tid men också att arbeta långsiktigt för att utveckla verksamheten tillsammans med branschen.

Anf. 2 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det här med vinterväghållning har vi ställt både skriftliga frågor och interpellationer om tidigare. Vi kan konstatera att vinterväghållningen i landet har allvarliga brister. Statsrådet säger att det finns tillräckligt med ekonomiska resurser för att klara en väl fungerande vinterväghållning. Om så är fallet måste det vara problem med hur man utför denna vinterväghållning.

Jag vill först och främst säga att det inte är hos dem som är ute på vägen, alltså utförarna, som problemet ligger. Det handlar snarare om hur systemet är uppbyggt och att Trafikverket i alltför stor utsträckning hänger

upp sig på vad ”meteorologerna i diket” säger, alltså de kameror som tittar ut över vägbanan för att se om det är halt eller inte. Dessa elektroniska meteorologer har en viss förmåga att sova över. De vaknar väldigt sent. När de väl larmar för att det är halt har det varit halt i flera timmar.

Detta har vi diskuterat tidigare. Det är nu dags att man gör ett omtag. Regeringen måste se till att Trafikverket ser över sina rutiner för hur man sköter vinterväghållningen.

Denna vinter inleddes ju dramatiskt när ett sextiotial lastbilar blev stående på E4:an uppe vid Sundsvall. Det var också två allvarliga olyckor där buss och lastbil var inblandade. En, vill jag minnas, var ute på Värmdö här i Stockholm, en annan uppe i Sundsvall. Lyckligtvis gick dessa olyckor bra. Visserligen blev människor skadade, men det var ingen som omkom.

Det är detta som är problemet. Jag var nu på morgonen, inför denna debatt, inne och tittade på Facebooksidan Vägen är vår arbetsplats. Där kan man följa yrkesförarna ute på vägen och se hur de upplever vinterväghållningen. Man kan konstatera att regeringen och Trafikverket lever i en parallell verklighet i förhållande till dem som faktiskt är ute på vägen. En förare skrev i morse att E4:an mellan Kolmården och Hölö-Mörkö i går var så hal att det var rena glansisen, ren skridskobana, trots att det var plusgrader och uppehåll. Det var många olyckor utanför Nyköping.

Nu pratar vi om en Europaväg, Europaväg 4, en av de viktiga pulsådor vi har i landet, som alltså inte håller en rimlig standard för att vara säker.

Att det kan vara svårt att upprätthålla en god standard just när ett vinterväder är väldigt intensivt och ligger på har jag full förståelse för. Det är inte så enkelt. Men när det har gått flera timmar, det är plusgrader och man ändå inte har lyckats göra vägen farbar på ett godtagbart sätt är det något annat som fallerar, och det är denna sagolika tilltro till elektronisk utrustning som står utmed vägkanten och som reagerar alldeles för saktfärdigt. Här måste det bli en annan tingens ordning.

Förr i tiden – jag är så gammal att jag har upplevt det – fanns det vägmästare som åkte ut och tittade hur vägarna såg ut i deras område. Sedan satte de in åtgärder för att säkerställa en god standard. De som var ute på vägen visste också att just i den här kröken eller i den här sänkan fryser det på lite hårdare, och så ökade de givan. Det får man inte i dag. Nu sitter det någon tjänsteman och tittar på en dataskärm och säger: Du får inte lägga på mer än så här. Detta trots att den som är operatör där ute vet att det krävs mer åtgärder för att klara halkan.

Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för engagemanget när det gäller våra vägar och halkbekämpningen! Jag tycker att det är viktigt att vi ständigt dels omprövar och ser hur Trafikverket styr och hanterar frågorna om vinterväghållningen, dels tittar på de entreprenörer som utför den. Det är ju viktigt att säga, för dem som följer den här debatten, att Trafikverket inte har någon egen flotta. Allting ligger utlagt på åkerier och andra som sköter vinterväghållningen.

Thomas Morell beskriver en tid när vägmästare och andra åkte ut och tittade på vägarna – de vägar de hade tid och möjlighet att titta på – med god lokalkännedom och kunskap, kände efter och hade det som utgångspunkt för halkbekämpningen. Nu har vi under decennier sett ett skifte till ett system som är mycket mer sofistikerat och digitaliserat men som å

andra sidan också täcker alla Sveriges vägar i större utsträckning än tidigare.

Det är klart att detta är en utmaning, men det är också därför jag har varit väldigt noga med att Trafikverket inte ska se någon resursbrist när det gäller halkbekämpningen. Det är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vi kan också konstatera att det faktiskt har varit en positiv utveckling sedan den tid som Thomas Morell beskriver som idyllisk. På det glada 70-talet hade vi kanske 1 300 döda per år i trafiken. I dag är vi nere kring 200. Vi har färre olyckor, säkrare fordon och i stor utsträckning effektivare trafik-säkerhetssystem.

Naturligtvis finns det dock alltid möjlighet att göra saker bättre. Jag gillar tanken på att Trafikverket pratar inte bara med åkerier utan också med yrkeschaufförer och andra för att få in synpunkter och tankar om hur halkbekämpningen kan göras bättre. Just nu pågår ett intressant utvecklingsarbete där man i stället för att ha 200–300 mätpunkter med konventionella mätningar där man kollar hur snödjupet, halkan eller vägtemperaturen är samlar in ungefär 200 miljoner mätpunkter.

Det är ett samarbete som man har med bland annat Volvo Cars där Volvos egna bilar levererar in hur halkan är och på vilka ställen det kan finnas risk för halka till en samlad databas. På det sättet kan man snabbare få en bild och kunna veta när man ska göra insatser. Det arbetet är intressant. Det ger oanade möjligheter att få en ännu effektivare halkbekämpning och möjlighet att kunna begränsa skadorna.

För dem som inte följt debatten, och jag vet att Thomas Morell känner till det, kan det vara bra att veta att det finns ganska tydligt upplagda kriterier för när insatser ska göras.

Standardklass 1 är till exempel 2 200 kilometer. Det är 14 procent av trafiken. När det har fallit en centimeter snö har plogbilen två timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det har slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom två timmar. Det är oftast halkbekämpning med salt.

Standardklass 4, som är 23 600 kilometer, är också 14 procent av trafiken. När det har kommit två centimeter snö har plogbilen normalt fem timmar på sig att ploga sträckan. Fem timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst två centimeter snö på vägen.

Det här är att sätt att försöka strukturera så att det på vägar med mycket trafik är snabba insatser. På vägar med mindre trafik kan det ta lite längre tid. Det är ett sätt att använda resurserna på bästa sätt.

Jag är ändå optimistisk när det gäller den tekniska utvecklingen. Jag inser att det fanns fördelar med den yrkeskunskap som fanns tidigare. Men jag tror att det är allra bäst att kombinera gedigen erfarenhet med att nu använda ny teknik, digitala mätpunkter och fordonens egna signaler för att få en effektivare halkbekämpning. Då blir det tryggare på våra vägar.

Anf. 4 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det vi diskuterar nu är en världsbild som regeringen och Trafikverket beskriver. Men vi har också en världsbild där ute där de som nyttjar vårt vägsystem har en helt annan uppfattning.

Prot. 2021/22:54
18 januari

Svar på
interpellationer

Det är människor som sitter och kör 8 000–10 000 mil om året och kanske har 20–30 års yrkeserfarenhet bakom sig. Många av dem sitter just i denna stund och tittar på den här debatten. Att säga att deras intryck av väghållningen inte stämmer är direkt att undervärdera deras kunskap.

Trafikverket slår ifrån sig. Deras presschef vill inte ens kännas vid den kritik som finns där ute. Det har varit åtskilliga inlägg där både yrkesförare och andra har påtalat att det inte fungerar.

Man hänger upp alltihop på den elektroniska meteorologen som står i diket. Den är oftast alldeles för sen. Det må vara att man är teknikintresserad. Men det hjälper föga när den som sedan tar till sig informationen vid en dataskärm inte förstår att läsa ut vad som faktiskt händer.

Som statsrådet säkerligen förstår får jag många kommentarer från yrkesförare där ute som ser hurdant det är, och det får jag även från dem som utför jobbet. Det är inte de som sitter i plogbilen som är problemet, utan problemet är styrningen från Trafikverket och hur man har lagt upp det. Det är där felet sitter. Att de sedan får ekonomiska resurser för att klara detta är fine. Det är jättebra. Men det är alldeles uppenbart att de inte reder ut det rent praktiskt för att hålla en god standard.

Så här skriver en av dem som plogar, och det var kvällen före julafton: Cirka klockan 18.00 ringde jag till jourhavande gällande plogning då jag ville gå ut och börja inför snöfallet som skulle starta på natten till den 24 december. Jag var orolig för att få isbottnar på grund av den fallande temperaturen som skulle komma på morgonen. Till svar på mitt samtal fick jag att preventivsaltarna var ute på sin runda, och vi diskuterade hur vi skulle gå till väga. Vi kom överens om att vi skulle åka ut vid midnatt så att jag hann köra ett varv innan temperaturen föll till cirka minus nio grader. Men de ringde inte ut förrän klockan 03.00, alltså tre timmar senare. Då hann jag bara att köra en tredjedel av mitt varv. Det resulterade i att allt frös till is på vägen. Vi var chanslösa till att lösa bra körbara vägar innan jul.

Det är så det går till där ute. Det är den verkligheten som utförarna tampas med varje dag. Det är något som inte fungerar hos Trafikverket. Här måste regeringen peka med hela handen och säga: Vi måste få en bättre ordning på vinterväghållningen.

Vi talar om människor där ute som riskerar att dö. Yrkesförare som har vägen som sin arbetsplats måste ha rimliga villkor. Vägen ska ha en friktion som är godtagbar så att det verkligen går att styra och bromsa. De ska inte beskriva sin arbetsplats – för det är en arbetsplats – som en skridsko-bana.

Det hjälper inte att sätta på alldeles nya vinterdäck, för det biter inte på ett sådant underlag. Man kan säga: Fine, då ställer vi bilarna. Hur skulle det fungera för Sveriges industri?

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Faktum är att det är så ibland att man ställer bilarna. Det gör ansvarsfulla åkeriägare. Vid mitt senaste besök på ett åkeri i södra Sverige frågade jag precis om detta. Han sa: Så är det. Jag vill inte att man ska äventyra liv och hälsa för våra viktiga yrkeschaufförer för att köra ut när det är svartis.

Ibland är det ett väglag som till och med den mest sofistikerade halkbekämpning har stora utmaningar med. Så är det när vi lever i ett nordligt land som Sverige. Vi får ibland lyssna på Trafikverkets signaler som säger: Håll er borta från vägarna just nu!

Det är en oro jag kan känna när vi talar om arbetsförhållanden för landets yrkeschaufförer. Med alltmer slimmade tider, kör- och vilotidsregler och tuff konkurrens inom åkeribranschen finns risk att man stressas att ändå köra för att hinna fram i tid eftersom leverantörerna ska ha fram godset.

Jag har själv jobbat med godsleveranser på ett industriföretag hemma i Småland. Jag kommer ihåg hur ivrig jag själv var. Godset måste fram. Vi har ju lovat att det ska komma till Läreda i Hässleholm. Och så skjutsade vi i väg det.

Det är viktigt att vi inser att det ibland finns begränsningar och att liv och hälsa måste komma främst. Det synsättet har lett till utvecklingen från den tid som Thomas Morell refererar till på 70-talet. Då hade vi 1 300 döda i trafiken. I dag är antalet nere i under 200 enligt de senaste siffrorna.

Det har varit ett framgångsrikt arbete. Det är i kombination med mer resurser för halkbekämpning och användning av modern teknik. Men det handlar också om att göra rätt prioriteringar.

Jag säger inte att man inte ska ta till vara den gedigna erfarenhet som finns. Man ska lyssna in inte minst erfarenheter från yrkeschaufförer och åkerier. Det är viktigt att Trafikverket har en väldigt bra dialog.

Men vi ska akta oss för en ordning där riksdagen eller regeringen börjar gå in i detalj och tala om hur halkbekämpningen ska vara. Vi tillskjuter resurser och är tydliga med vilka krav som ska finnas.

Det finns tydliga krav på vilka mål som ska finnas för alla olika typer av vägsträckor. Det uppdraget har man. Det är till och med så, för att det inte ska vara en tveksamhet om hur relationen mellan Trafikverket och de enskilda åkeriföretagen är, att det finns tredjepartskontroller.

Där går en helt oberoende aktör in och kontrollerar: Hur ser det ut? Har man gjort rätt avvägningar? Det är mycket pengar vi talar om. Nu senast var det ungefär 1,8 miljarder kronor, eller 1 696 miljarder år 2020. Det är lite beroende på hur mycket snö, is och halka det är.

Det viktiga är att vi har en så bra halkbekämpning som möjligt. Den ska vara väl fungerande i hela landet och särskilt på de stråk där det är mycket trafik.

Den här vintern har det varit flera tillfällen med temperaturer kring 0 grader och ganska svårbedömt. Vi har också alla, som Thomas Morell beskriver, ett ansvar. Jag har lagstiftat om att nu ska även de tunga fordonen och lastbilarna ha vinterdäck. Sådana krav fanns inte förr i tiden.

När vi drev fram det från regeringens sida vad det flera som var motståndare. De tyckte att vi nu lade på ekonomiska bördor. Det var för att sätta yrkeschaufförernas hälsa främst men också tryggheten för alla andra trafikanter. Det innebär att det är krav även på utländska lastbilar som kommer på svenska vägar. De ska ha vinterdäck för att köra.

Det finns säkert mer att göra. Det är ett fantastiskt utvecklingsarbete som Trafikverket har. Jag förutsätter att det gör det tillsammans med åkerinäringen och de företag och entreprenörer som hanterar halkbekämpningen så att vi får den allra bästa halkbekämpningen och en så trygg situation som möjligt för både yrkeschaufförer och alla oss andra.

Anf. 6 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Självklart kan riksdag och regering ha synpunkter om vinterväghållningen inte fungerar. När en hel bransch berättar hur illa ställt det är ute på vägarna, och när till och med de som utför jobbet åt Trafikverket har synpunkter på att verket inte har en korrekt styrning, vore det väl märkligt om vi inte skulle ha synpunkter på det. Vi pratar ju ändå om människors liv och hälsa ute på vägen.

Att det sedan var betydligt fler människor som omkom i trafikolyckor på 70-talet är inte så konstigt; då hade vi ju just infört bälteskrav, och det fanns inte airbag i bilarna. Konstruktionen var långt ifrån på samma nivå som i dag. I dag ska det mycket till för att man ska omkomma i en trafikolycka så länge hastigheten inte är över 70 kilometer i kollisionsoögonblicket – förutsatt att man har bälte på sig. De förutsättningarna fanns inte på 70-talet och inte heller in på 80-talet förrän ungefär i mitten av det.

Det innebär inte att vi på något sätt ska tycka att vi nu har kommit så långt att vi inte behöver göra mer. Jag tycker att det är allvarligt när vi har en situation där en hel bransch och de som utför jobbet på vägen säger att vinterväghållningen inte fungerar. Då måste man agera.

Man måste ta de yrkesförare som är där ute och berättar hur deras vardag är på fullaste allvar. Man kan inte säga som Trafikverkets presschef: Nej, det upplever inte vi! Nej, men det upplever alla de som nyttjar vårt vägsystem. Lyssna på dem! Ta vara på den kunskap som finns där ute! Släpp den blinda tilltron till elektronisk utrustning i dikeskanten, för den vilseleder mer än den gör nytta. Man kan utveckla den – fine. Men nu är det dags att agera.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror att vi båda, Thomas Morell, har utgångspunkten att det ska vara en så bra halkbekämpning som möjligt. Det tycker jag är viktigt, och jag tror att det är viktigt att vi fortsätter att arbeta med att främja trafiksäkerheten. Vi ska vara stolta över det starka engagemang som finns i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Det är därför jag tycker att det är bra när nu Trafikverket har projekt tillsammans med Volvo. Jag vet att också Scania har lastbilar som producerar en mängd data som talar om hur situationen är på vägarna. Det gör att vi får fantastiska möjligheter att i realtid få reda på hur vägarna faktiskt ser ut. Det är helt andra mätmöjligheter än vad vi någonsin tidigare har haft.

Jag tror att man ska akta sig för att idyllisera hur det var förut, när en vägmästare åkte ut och kände på vägen och gjorde sin bedömning. Det är en gedigen yrkeskunskap och erfarenhet som också är väldigt viktig. Men det är inte helt fel att också använda ny teknik för att kunna mäta på de vägar som en vägmästare kanske inte har tid att resa till. Det är lite grann detta det handlar om: att så effektivt som möjligt använda både ny teknik och beprövad erfarenhet för att göra en bra halkbekämpning.

Jag är optimist. Jag är optimist utifrån att det faktiskt är färre döda i trafiken än tidigare. Det är en tryggare trafiksituation. Det är inte bara bälteskrav, vintervägskrav och mobiltelefonförbud, utan det är också säkrare fordon numera. Det gör att väldigt mycket talar för att vi kommer att ha en

fortsatt positiv utveckling. Trafikverket ska ha de resurser som krävs för en bra halkbekämpning, och det har de.

Det kan säkert finnas olika synpunkter på i vilken utsträckning och hur mycket man ska använda digitala mätstationer. Jag har ändå stor tilltro till teknik och tror att det är viktigt för att vi ska få en ännu säkrare trafiksituation. Men jag förutsätter självklart att Trafikverket ständigt överväger om det är tekniska modeller eller andra metoder man ska ha för halkbekämpning. Det ligger i deras ansvar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2021/22:54
18 januari

Svar på
interpellationer

§ 7 Svar på interpellation 2021/22:199 om färdtjänst som rättighet

Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Bengt Eliasson har ställt flera frågor till mig om reglerna för rätten till färdtjänst.

Jag vill inledningsvis påpeka att ett statsråd inte bör uttala sig om en domstols bedömning av tillämpningen av en lag.

En färdtjänst av god kvalitet är ett kommunalt och regionalt ansvar. Färdtjänstlagen ställer inte upp något hinder för en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen från kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten svarar gentemot invånarna för att färdtjänst av god kvalitet anordnas.

Jag noterar dock med viss oro de rapporter som inkommit gällande nekad rätt till färdtjänst för synskadade, och jag följer mycket noga frågan om blinda och synnedstas rätt till färdtjänst. Jag utesluter inte att ytterligare åtgärder kan komma att behövas för att stärka de funktionshindrades tillgång till transportsystemet.

Anf. 9 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret! Enligt färdtjänstlagen beviljas tillstånd till färdtjänst för personer som på grund av funktionshinder som inte endast är tillfälligt har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Det är just orden ”väsentliga svårigheter” som är grunden och kärnan i debatten i dag. Den handlar om en ung man som heter Vilmer Bäckman, som är 21 år och blind. Trots hans allvarliga svårigheter – väsentliga svårigheter – att resa med den allmänna kollektivtrafiken har hans region, Region Stockholm, nekat honom färdtjänstillstånd. Detta har man gjort trots att Vilmer Bäckmans syncentral understryker att det i vissa fall är förenat med livsfara för honom att röra sig ute i trafikmiljön.

Förvaltningsrätten påstår att det inte är uteslutet att han skulle kunna lära sig alla sträckor som han behöver utantill. Nu har målet gått ända upp till Högsta förvaltningsdomstolen, som nekar Vilmer Bäckman prövningstillstånd. Högsta förvaltningsdomstolen kommer alltså inte att ta upp fallet.

Jag instämmer helt och hållet i statsrådets bedömning att det inte är vår sak att recensera eller ha synpunkter på hur domstolar dömer och att i de fallen överpröva deras bedömning. Men det är vårt ansvar som lagstiftare att följa lagstiftningen och se till att den är funktionell och gäller det som

lagstiftaren, i det här fallet riksdagen, och regeringen som utförare har som intention. Det är detta som interpellationen gäller.

Vilmers fall har redan fått konsekvenser. En rad kommuner har tagit det till intäkt för att avslå ansökningar eller dra in färdtjänstillstånd. Domen har alltså fått orimliga konsekvenser.

I landet finns tusentals synskadade som redan nu är ganska rädda för att deras färdtjänstillstånd är i farozonen. Än så länge känner Synskadades Riksförbund till ett antal liknande ärenden med samma utgång. Jag har fått höra att det nu tyvärr också finns personer med andra funktionsvariationer som har blivit ifrågasatta av färdtjänsthandläggare med den här domen som bakgrund. Risken är alltså överhängande att en ny rätts- och beslutspraxis snabbt växer fram som allvarligt kan skada tilltron till systemet.

Frågan behandlas dessutom just nu i trafikutskottet, och där gör ett gott samarbete mellan riksdagens partier det möjligt att nå fram till ett beslut som är gynnande i de här delarna och att en översyn görs av lagstiftningen.

När jag hör statsrådets svar kan jag få intrycket att detta är kommuners och regioners fel och att de kan fatta vilka goda beslut de vill och alltid fatta bättre beslut än vad som görs. Men det är faktiskt lagstiftarens sak att följa lagstiftningen.

Därför ställer jag frågan återigen till statsrådet: Avser statsrådet att vidta åtgärder från nu gällande beslutspraxis, som ytterligare verkar hårdna?

Anf. 10 ANDRE VICE TALMANNEN:

Ledamoten påpekar det själv, men jag vill ändå uppmärksamma att innehåll i domstolars domar inte får kritiseras eller debatteras i kammaren.

Anf. 11 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Jag tackar ledamoten Bengt Eliasson för att han väckt denna väldigt angelägna interpellation om färdtjänsten och den rättspraxis som utvecklas.

Det är ju så att människor med funktionsnedsättning och då i synnerhet människor som har en synskada eller som är blinda är helt beroende av färdtjänsten för att de ska kunna ta del av samhället på ett sätt som vi andra tar för givet. Det kan handla om att ta sig till och från sitt arbete eller fritidsaktiviteter, gå och handla, besöka vänner – helt enkelt göra det som vi tar för givet och som berikar våra liv.

Det är precis så som statsrådet beskriver det i sitt svar – ansvaret ligger fördelat på kommuner och regioner. Samtidigt är det vårt ansvar som lagstiftare att se över rättspraxis. Om den driver åt ett håll som går emot intentionen, som strider mot möjligheten för människor med funktionsnedsättning att vara fullt delaktiga i samhället, menar jag att det är vår skyldighet att göra en översyn av detta.

Jag noterar att ministern säger att han är djupt orolig över situationen, och jag uppskattar det. Jag ser det som en möjlighet att hitta en väg framåt.

Jag kan bara föreställa mig hur det känns om man är blind att få höra att det inte går att utesluta att man kan lära sig alla sträckor utantill. Det är ofantligt svårt, skulle jag säga, att lära sig alla sträckor. Det innebär också att man till fullo måste planera sitt liv så att man bara har ett visst antal sträckor som man ska ta sig. Det är enorma begränsningar av människors liv.

Jag menar också att inlärningsprocessen blir svårare och svårare, fru talman, i och med att vi ser en rättspraxis inom ledsagning och andra delar som gör att man får inskränkningar också där. Jag har svårt att se framför mig hur man ska kunna lära sig sträckorna utantill om man kanske därtill inte får ledsagning under den processen.

Från Kristdemokraternas sida tycker vi att det är oerhört angeläget att se över den rättspraxis som nu håller på att utvecklas och som drabbar de här människorna hårt.

Utifrån svaret att regeringen inte utesluter att agera undrar jag om regeringen och statsrådet är villiga att ta initiativ till en översyn för att se hur den rättspraxis som nu har utvecklats påverkar människor med funktionsnedsättning och deras rätt till färdtjänst. Det gäller då i synnerhet människor med synskada eller grav synnedsättning eller som är blinda.

Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack till Bengt Eliasson och Pia Steensland! Inte minst Bengt Eliassons engagemang i de här frågorna är väl känt. Jag uppskattar det verkligen.

Det här är frågor som ligger också mig varmt om hjärtat. Det är så otroligt viktigt att det här är rättigheter som ska komma alla medborgare till del. Jag blir upprörd när det sker diskriminering i det som är grundläggande rättigheter till tillgänglighet och till rörlighet. Jag tror att det är viktigt att bära med sig. Det är ju denna grundsyn som vi är överens om i det svenska samhället och som vi ska vara stolta över. Här skiljer sig Sverige från många andra länder.

När de första domarna med den hårdare tillämpningen kom reagerade också jag. Det är ju inte en tillfällighet, om jag ska vara lite partipolitisk, att de kom i Stockholm och i Skåne. Det är moderatstyrda och borgerliga regioner där man har en mycket tuffare tillämpning än i andra delar av landet. Det finns delar av landet där man gör en generösare tillämpning av färdtjänstlagen. Det är ingen som förbjuder kommuner och regioner att till och med öppna ännu större möjligheter. Men i dessa två stora regioner har man valt en mycket tuffare tillämpning.

Det här är regioner där Liberalerna och Kristdemokraterna faktiskt är ansvariga. Jag hoppas att ni vid sidan av den diskussion vi nu för på nationell nivå om förutsättningarna för att eventuellt skärpa den nationella lagstiftningen väljer att ta den diskussionen med de partikamrater till er som styr i Skåne-regionen och i Stockholmsregionen, där man nu valt att göra en väldigt mycket tuffare tillämpning.

Vi ska också komma ihåg att det inte är pengar det handlar om här. Kommuner och regioner hade förra året ett överskott på 51 miljarder kronor till följd av de mycket generösa statsbidrag som den här regeringen har gett kommuner och regioner, inte minst under pandemin, så det handlar inte om stora pengar om man nu vill göra en generösare tillämpning.

Jag är orolig att det i stället handlar om en mycket njuggare syn på funktionshindrades rätt i samhället. Jag tycker att det är oroväckande. Det är därför den här diskussionen är bra. Det är därför jag är tydlig med att säga att jag om det skulle visa sig vara nödvändigt överväger att se på förutsättningarna för ytterligare insatser som stärker funktionshindrades tillgång till transportsystemet.

Med det sagt ska man också ge en annan bild. Jag tror att det är viktigt för dem som följer den här debatten. När vi tittar på hur färdtjänsten ser ut generellt ska vi komma ihåg att när det gäller färdtjänst och sjukresor är 92 procent av färdtjänstresenärerna och sjukresenärerna nöjda med beställningar och resor, och 96 procent av resenärerna kommer fram i tid. Det är viktigt. Det är inte så dåligt. Men det räcker ju att det är några, inte minst personer med synskador som i detta fall, som kanske får dåligt bemötande och inte får den grundläggande rätten till tillgänglighet.

Man kan ännu inte säga att det utvecklats en rättspraxis utifrån en enskild dom; det tror jag att alla här förstår. Men det är klart att det är det som är min utgångspunkt när jag från regeringens sida säger att jag inte utesluter att vi kan komma att behöva vidta ytterligare åtgärder för att förtydliga detta.

Jag tycker att det är beklagligt när det är så uppenbart tydligt att det är i två regioner som man går fram och har en striktare tillämpning. Jag tycker att det är olyckligt, och jag tycker att man måste ta en politisk diskussion i kommuner och regioner om vad detta står för. Det här är ju också samhällsmedborgare som har betalat skatt och vill ha sin plats i samhället och sina rättigheter. De ska inte ha det sämre för att de råkar bo i Stockholms län eller i Skåne-regionen, utan vi ska se till att man har en likartad tillämpning.

Jag uppskattar engagemanget och vill signalera tydligt till er att vi naturligtvis har beredskap att ytterligare stärka funktionshinderades rätt. Men jag tycker också att det är viktigt att vi nu tar tillfället i akt och sätter lite uppmärksamhet på den tillämpning som sker i Skåne och i Stockholmsregionen.

Anf. 13 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag kan försäkra statsrådet att i alla fall jag för en levande dialog med både kommunala och regionala företrädare från hela landet i dessa och andra viktiga frågor för människors väl och ve, så den interna partidebatten för vi.

Vi kan vara eniga, för jag märker ju att statsrådet håller med, om att den utveckling som är på väg att ske faktiskt går på tvärs mot regeringens och riksdagens funktionshinderspolitiska mål.

Den går också emot FN:s konvention för människor med funktionsnedsättning, som formulerar just det vi diskuterar nu – rätten till rörlighet, att kunna röra sig fritt. Det är artikel 20 i FN-konventionen som rör detta. Den beskriver att människor med funktionsnedsättning ska kunna röra sig fritt och så oberoende som möjligt kunna förflytta sig på det sätt och vid den tid som de själva väljer. De ska ha tillgång till bra och användbara hjälpmedel, assistans och personlig service.

Här är färdtjänsten en pusselbit, och man kanske har färdtjänst som är funktionell. Man kanske till och med har kollektivtrafik som är bra, och det är den i många delar av landet – tillgänglig och universellt utformad så att den är funktionell och bra för väldigt många, kanske till och med de allra flesta.

Men så kommer de andra pusselbitarna: att man ska ta sig till och från, att man ska ha möjlighet att ha ledsagning, som kollegan Pia Steensland tog upp, och så vidare. Och det är där vi brister. Drar man då bort mellan-

delen, möjligheten till särskild kollektivtrafik, som det hette förr, eller färdtjänsten, blir bristerna ännu större för den enskilde.

Den verklighet som beskrivs i de avslagsbeslut som nu börjar komma in från flera platser i landet, inte bara i de två stora regionerna utan även andra platser, och som jag har tagit del av är väldigt märklig. Målsättningen att det ska finnas en tillgänglig kollektivtrafik är inte alltid verklighet. Det är här det brister.

Det har hänt väldigt mycket i form av universell utformning och tillgänglighetsarbete inom kollektivtrafiken som är väldigt bra; jag håller med om det. Men beslutsfattare ute i kommuner och regioner väljer helt klart att bortse från helheten, till exempel att personer behöver ta sig till och från kollektivtrafiken.

Att ta sig till okända platser på föränderliga vägar handlar återigen, fru talman, om lagtextens ”väsentliga svårigheter”. Därför menar jag att det är vår sak, som lagstiftare och som regering, att följa detta mycket noga och just i detta nu, när detta händer, vara på tå och följa utvecklingen extra nära för att kunna vara beredda att snabbt gripa in och bryta den utveckling som riskerar att sätta så många människor mer eller mindre i husarrest.

Anf. 14 PIA STEENSLAND (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag uppskattar verkligen att vi kan ha en dialog kring dessa väldigt angelägna frågor. Precis som min kollega från Liberalerna kan jag intyga att vi har ständiga kontakter med våra partivänner ute i regioner och kommuner i dessa frågor.

Men jag vill ändå understryka vårt ansvar. Just när det gäller extra sårbara människor med funktionsnedsättningar som synskador kan det vara förenat med livsfara att använda kollektivtrafiken. Då måste vi agera och se till att vi finns där för att trygga dem. Om det är lagen som brister i dessa delar menar jag att det är vår skyldighet att se över den. Ett första steg för att komma dit är att från regeringens sida ta initiativ till en översyn av den praxis som har utvecklats väldigt snabbt, menar jag, fru talman, på flera håll i landet.

Jag väljer att tolka statsrådets svar positivt och kommer att bevaka frågan noga. Precis som min kollega Bengt Eliasson sa har vi ett gott samarbete kring dessa frågor i trafikutskottet – ett samarbete som är partiöverskridande, så jag är hoppfull om att vi kanske kan få lite stöd därifrån.

Jag tar alltså med mig ett hopp från denna debatt och kommer att följa frågan noga. Det är min förhoppning att människor som är synskadade ska känna sig trygga, framför allt med att de har rätt till färdtjänst, så att de kan vara fullt delaktiga i samhället precis som alla andra.

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är som sagt otroligt viktigt att det kommer reaktioner. Jag tror att Bengt Eliasson sa att utvecklingen är på väg att ske, och jag tror att det är där skon klämmer. Vi kan faktiskt stoppa detta. Det är ingen naturlag att vi ska ha en hårdare tillämpning i kommuner och regioner, som dessutom hade ett överskott på 51 miljarder kronor föregående år. I huvudsak måste den första diskussionen hamna hos dem som har ansvar för färdtjänst och, för den delen, för sjukresorna. Det är kommuner och regioner. Om man inte tar det ansvaret utesluter jag inte att vi från statens

Prot. 2021/22:54
18 januari

Svar på
interpellationer

sida – riksdag och regering – måste agera och ytterligare skärpa lagstiftningen.

Men ibland kan jag tycka att det vore otroligt mycket mer värt om man i regionerna och kommunerna, där man har ansvaret för färdtjänsten, hade en ordentlig diskussion och ställde de ansvariga till svars. Det gäller Stockholmsregionen, där ändå Liberalerna, Kristdemokraterna och Moderaterna styr tillsammans med Centerpartiet och något parti till. Man kunde fråga: Är det politikernas önskan i regionen att synskadade ska nekas rättigheter? Måste ni in i minsta detalj göra den striktaste tillämpningen?

Det är nämligen detta vi sett de senaste åren: en skärpning i tillämpningen som jag har väldigt svårt att förstå. Det grundläggande borde vara vår gemensamma inställning, som vi har haft i Sverige under lång tid, som går ut på tillgänglighet för alla. Jag tycker att det vore synd – jag ska inte säga ett nederlag – om vi behöver gå så pass långt att vi i detalj måste skärpa lagstiftningen på alla områden där moderatledda regioner prövar regelverket. Det borde i stället komma till en folklig opinion för att tillförsäkra grundläggande rättigheter.

Men, som sagt, för mig och regeringen är detta otroligt viktiga frågor. Det är också därför jag har tagit emot synpunkter från Synskadades Riksförbund och andra aktörer, som handlar om att möta detta. Jag utesluter absolut inte ytterligare åtgärder som innebär att vi även på nationell nivå får stärka de synskadades eller funktionshinderades tillgång till transportsystemet.

Men jag tycker också att vi som nationella politiker här har ett ansvar att se till att man i de regioner där man har utmanat regelverket ställs till politiskt ansvar. Varför sker detta? Har det skett utifrån politiska signaler, eller handlar det om något annat slags tillämpning, som är striktare?

I grunden handlar detta inte bara om ett enskilt fall eller ärende eller om en person har rätt till färdtjänst eller inte. I grunden handlar det om vår människosyn och om möjligheten till tillgänglighet i hela samhället. Där har Sverige gjort en resa som är fantastisk.

Jag utredde själv funktionsfrågorna en gång i tiden, på 90-talet, och kan bara se hur långt vi har kommit i samhället sedan dess och vara otroligt stolt över den frihetskänsla det innebär för personer med funktionshinder att nu faktiskt ha tillgänglighet när det gäller arbetsliv, bostad och samhälle. Men det är en lång resa kvar att göra, och vi måste vara noga med att reagera när det sker en förändring i tillämpningen.

Därför är jag också glad över debatten och hoppas att den som sådan påverkar diskussionen i kommuner och regioner, där man har ansvaret för färdtjänsten. Men återigen – skulle det visa sig nödvändigt utesluter jag inte alls ytterligare åtgärder.

Anf. 16 BENGT ELIASSON (L):

Fru talman! Tack återigen för svaret, statsrådet! Icke förty är det precis som statsrådet säger: Det är beklämmande att se en så lång rad olika statliga myndigheter men också kommuner och regioner, oavsett färg – detta har, menar jag, inte något som helst med partifärgerna på styrande i kommuner och regioner att göra – ägna ganska mycket tid och kraft åt att överklaga beslut och gå emot sina invånare i olika former av beslut. Inte minst drabbar detta funktionsnedsatta över hela landet på ett hårt sätt. Detta är

något som i allra högsta grad kräver en särskild debatt och inte direkt hör hit, men det påverkar detta. Precis som statsrådet säger är Vilmer's fall inte bara ett enskilt fall, utan detta handlar om ett mycket större, systempåverkande problem som är på väg att växa fram.

Att kommunerna har beslutsansvaret innebär inte att vi undgår ansvaret som lagstiftare. Det är vi som ska se till att vi har en fungerande lagstiftning. Det är inte beslutande kommuner och regioner som har sett till att Vilmer inte beviljas sitt tillstånd, utan det är en dom, som sagt. Den påverkas direkt av lagstiftningen. Det går inte, menar jag, att skylla på kommunerna. Man måste titta på lagstiftningen.

Fru talman! Att få sin tillvaro inskränkt genom beslut om neddragning eller rädsla för att själv drabbas innebär en stressande livssituation för många människor som är helt eller delvis beroende av stöd från samhället. Då måste vi som lagstiftare gripa in.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Bengt Eliasson, för en bra interpellationsdebatt!

Jag vill bara invända mot det sista som Bengt Eliasson sa. I väldigt mycket delar vi uppfattning här, det känner jag. Men skälet till att det blir ett avgörande i domstol är ju att de som är ansvariga för verksamheten – kommuner och regioner – väljer att agera på ett sätt som gör att frågan måste prövas i domstol. Som jag sa i mitt interpellations svar finns det ingenting som hindrar att man tillämpar nuvarande regelverk mer generöst. Det är en ganska ny företeelse att man har börjat pröva regelverken mer restriktivt än tidigare.

Jo, ansvaret vilar alltså på kommuner och regioner, för det är de som har ansvaret för färdtjänsten. Det var ju riksdagen som en gång tog ställning till detta och slog fast att kommuner och regioner ska ha ansvaret, alltså att vi inte har statlig färdtjänst. Jag tror inte att någon skulle vilja ha en sådan utveckling. Skulle det visa sig att kommuner och regioner inte klarar av det ansvaret får vi naturligtvis vara beredda att gå fram med än mer detaljerad lagstiftning. Men det borde inte vara behövligt. Med det ansvar som kommuner och regioner har och med de resurser som står till förfogande bör man ställa sig frågan: Varför sker det nu en striktare tillämpning och prövning? Vilka politiska signaler ligger bakom?

Även om vi kan önska, hoppas och tro att alla partier står bakom den syn på funktionshindrade som vi har kommer vi inte ifrån det faktum att det, framför allt i två borgerligt styrda regioner, sker en mycket tuffare tillämpning när man prövar regelverket. Då handlar det om politiskt ansvarsutkrävande. Det ansvaret ska tas. Det ansvarsutkrävandet ska ske i kommuner och regioner, i Stockholmsregionen och i Skåne regionen. Visar det sig att politikerna där inte tar det ansvaret ska vi ha beredskap att agera på nationell nivå. Naturligtvis har jag beredskap för att i så fall gå fram med ytterligare åtgärder.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2021/22:200 om väg 70 Särnaheden–Idre

Anf. 18 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Ulrik Bergman har frågat mig om jag kommer att ta några initiativ för att länsplaner som haft god framdrift i sitt förverkligande inte drabbas, som det heter här, i påföljande planperiod genom att anslag räknas av i den nya planperioden. Ulrik Bergman har vidare frågat mig om jag avser att agera för ett extra tillskott till länsplanen så att väg 70 Särnaheden–Idre kan breddas och bli trafiksäkrare under planperioden 2022–2033.

Det finns många viktiga och angelägna åtgärder i transportinfrastrukturen att genomföra runt om i landet. I våras presenterade regeringen en infrastrukturproposition med den största ekonomiska ramen någonsin. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag. Sammanlagt beräknas ramen uppgå till 881 miljarder kronor under den kommande planperioden 2022–2033.

När regeringen gav Trafikverket och de nationella länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan och länsplaner bedömde regeringen att den preliminära ramen för länen 2022–2033 ska uppgå till drygt 42 miljarder kronor. Det är en ökning med 8 procent jämfört med nuvarande planperiod.

Regeringen beslutar om ramarna till länen, och Trafikverket har i uppdrag att genomföra justeringar i samband med revidering av planerna beroende på verkligt utfall av upparbetade medel under de senaste fyra åren. Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut i nationell plan nu i vår.

Prioriteringen av åtgärder på väg 70 mellan Särnaheden och Idre är en fråga för Region Dalarna. Det handlar om vilka prioriteringar som görs i länsplanen.

Anf. 19 ULRIK BERGMAN (M):

Fru talman! Bakgrunden till interpellationen är det faktum att de beslutade medlen till länsplanerna är en tunn strimma i totalen. Länsplanernas förverkligande är grundade i prioriteringar som görs på regional nivå.

Näringsliv och boende måste funka i hela landet, och då har staten ett stort ansvar för att säkerställa att förutsättningarna blir någorlunda jämlika. Fordonsägare beskattas tungt genom fordons- och bränsleskatter. En del av detta går tillbaka till infrastrukturinvesteringar, men långt ifrån allt. Konkurrensen om medlen är stora, men vad det i slutändan handlar om är att se problemet med gigantprojektet höghastighetsjärnväg, som fanns med i Löfvenregeringens infrastrukturplan. Det är ett mastodontprojekt som beräknas kosta flera hundra miljarder kronor.

Väg 70 Särnaheden–Idre är ett konkret exempel som nu riskerar att inte genomföras under kommande planperiod. I området är det stor aktivitet med ökat bostadsbyggande, arbetspendling och turism. Satsningar görs i storleksordningen 20 miljarder kronor i Idreområdet, vilka förväntas generera ett fördubblat besöksantal och skapa 1 200–1 500 nya jobb. Det fattas i sammanhanget futtiga 197,4 miljoner kronor, som det hela är kostnadsberäknat till.

Väg 70 är mycket smal på det aktuella avsnittet, och tunga fordon har svårigheter att mötas på ett säkert sätt. Den 16 december inträffade en mycket allvarlig händelse på väg 70. Åtta gymnasieelever och två lärare från Älvdalens utbildningscentrum var på väg tillbaka efter en skoldag i Idre, när en olycka inträffade, som Dalarnas Tidningar rapporterade om. Anneli Gunnars, skolchef på Älvdalens utbildningscentrum, berättar i artikeln: ”Mötande lastbil smällde av backspeglarna på vår buss vars sidorutor vid föraren krossades. Det var fullt med glassplitter inne i bussen. Tack och lov skadades ingen allvarligt men en elev fick en rispa i kinden.” Anneli Gunnars hoppas att händelsen är en väckarklocka för beslutsfattarna. En förälder till en av de ungdomar som var med i olyckan säger: ”Det är märkligt att beslutsfattarna inte tar situationen på allvar, med all byggtrafik och den ökade turistströmmen.”

Fru talman! När vi får väckarklockor serverade är det dags att vakna. Min fråga är: Kommer statsrådet att dra några slutsatser av detta och ompröva den tidigare fördelningen av anslag till länsplanerna?

Anf. 20 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Som jag avslutade mitt tidigare inlägg med är prioriteringarna inom länsplanens ram – den omfattar över 1 miljard – något som görs av Region Dalarna. Regeringen går inte in och omprioriterar medlen där.

I förslaget har nu regeringen höjt anslagen med 8 procent, så att Region Dalarna får över 1 miljard i anslag. Då har man möjlighet att inom ramen för det göra omfördelningar om man vill. Det är ett regionalt ansvar där staten inte går in och pekar.

När det gäller resurserna totalt har vi aldrig någonsin tidigare lagt så mycket pengar på vägar och järnvägar i det här landet. Totalt är det närmare 900 miljarder. Satsningen på vägunderhåll är 197 miljarder. Det är en ordentlig satsning, vida överstigande de resurser som fanns på den tiden då vi hade en moderatledd regering.

Jag noterar att Ulrik Bergman ger en släng åt höghastighetstågen och menar att pengarna går dit. Det är ju inte sant! Jag tycker att det är viktigt att man ändå håller sig till sanningen här. Det är 107 miljarder i nationell plan som går till sträckorna Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm och Ostlänken, som är järnvägen från Linköping och Norrköping upp till Järna.

Det är sträckor som har stark förankring hos Moderaterna i Väst-sverige, i Skåne och i Östergötland. Jag måste i så fall fråga Ulrik Bergman om han tycker att vi ska säga nej till satsningen på järnväg mellan Göteborg och Borås och mellan Lund och Hässleholm eller för den delen Ostlänken.

Vi ser till att ge utrymme för de viktiga satsningarna för att de regionerna ska kunna stärkas och få bättre järnvägstrafik, eftersom det är fullt på spåren. Samtidigt skapar vi ett utrymme för att lägga mer pengar än någonsin på vägar. Vi ökar då länsplaneanslagen med 8 procent.

Regeringen och jag som infrastrukturminister har en utmaning i att prioritera mellan alla de önskemål som finns i hela landet, från Malmbanan i norr till Sydostlänken hemma i Småland och i Blekinge. Det är naturligtvis också en tuff uppgift – jag har respekt för det – för politikerna i Dalarna att prioritera mellan alla de önskemål som finns.

Jag önskar att vi tidigare hade haft regeringar som hade skjutit till mer pengar till vägarna så att bristerna i Dalarna inte hade varit så stora. Men under den tid som vi har haft socialdemokratiskt ledda regeringar har vi kraftigt ökat anslagen till vägarna, inte minst vägarna på landsbygden. Utöver länsplanemedel skjuter vi till särskilda statliga medel till det som kallas BK4. Vi höjer bärigheten och tjälsäkringen på vägarna på landsbygden så att skogsindustrins tunga transporter kan komma fram.

Sedan kan man i och för sig ställa sig frågan om vi inte skulle behöva ännu mer pengar. Och det finns ett förslag om en vägslitageavgift, som Moderaterna dessvärre avvisar. På den aktuella vägen körs det en hel del tunga lastbilstransporter av utländska åkerier. Det är rumänska, litauiska och polska lastbilar som kör i så kallad cabotagetrafik eller för den delen internationell trafik.

Vi socialdemokrater har tidigare tyckt att vi kan ha en vägslitageavgift så att de också får vara med och betala. Sverige är nämligen det enda land i Europa, tror jag, där man inte kräver att utländska lastbilar ska betala för att de sliter på landets vägar. Skälet till att det är så är att Moderaterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har sagt nej till vägslitageavgift. Varför det, Ulrik Bergman? Vore det inte en poäng att de utländska lastbilar som sliter på väg 70 också får vara med och betala för det, så att det inte bara är svenska åkerier eller de boende i Dalarna som är med och betalar för standarden på vägarna?

Anf. 21 ULRIK BERGMAN (M):

Fru talman! Tack för det svaret, infrastrukturministern! I Trafikverkets förslag till nationell plan, sidan 12, blir det tydligt för alla och envar att projektet höghastighetsjärnväg riskerar att bli en gökunge som äter upp mängder med projekt som bedöms som samhällsekonomiskt lönsamma. Kostnadsutvecklingen för höghastighetstågen de två närmaste decennierna ökar kraftigt i den här planeringen. Den bedömda kostnaden för de nya stambanorna enligt nuvarande systemutformning är 325 plus minus 55 miljarder. Det är alltså uppemot 400 miljarder kronor. Det är en svindlande summa i sammanhanget. Samtidigt är länsplanernas andel nära nog oförändrad. Det är en tunn strimma, som jag sa.

Visst, man kan argumentera för höghastighetsjärnväg. Frågan är om man inte ska lyfta ut detta och finansiera det i särskild ordning.

Med det sagt är detta mycket beklagligt. Det är ett höghastighetsprojekt som ska underlätta resande för boende i Stockholm, Göteborg och Malmö, där det faktiskt redan finns ganska goda förbindelser med tåg och flyg. Eventuellt kan detta projekt vara klart efter 2040. De som får stå för notan är resten av Sverige, som får se nödvändiga projekt försenas och befintlig infrastruktur bli allt sämre.

Trafikverket konstaterar följande i sin plan: ”Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det betyder att vägsystemet, trots anslagsökningen, kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa.”

Det är mycket allvarligt att vårt gemensamma kapital gradvis förstörs och blir sämre vid utgången av planperioden. Anser statsrådet att detta är en rimlig prioritering av våra skattemedel och en önskvärd utveckling?

I det aktuella fallet handlar det om de nya länsplaner som har tagits fram. Det konstateras att Dalarna har haft en väldigt hög uppbyggnadsgrad under innevarande planperiod 2018–2021, delvis beroende på ett höjt kostnadsläge. Den ökade uppbyggnaden av medel räknas då av från kommande planperiod, 2022–2033, vilket innebär att Dalarnas länsplan i ett slag minskar med 246 miljoner de fyra första åren, vilket i sin tur gör att det blir en kraftigt minskad ram, vilket gör att planperioden blir baktung 2026–2033, eftersom inte alla projekt kan inrymmas i den planen.

Fru talman! Nollvisionen firar 25 år i dagarna. Att bygga säkrare vägar har varit prioriterat, och vi har fått se allt färre allvarligt skadade och dödade längs våra vägar. Det är mycket glädjande. Nu hotas den utvecklingen. I länsplanerna runt om i landet har man stora önskemål som kan betyda stora förbättringar i nollvisionens anda – de är även samhällsekonomiskt lönsamma. Dalarna får inte ens de anslag som befolkningsstorleken och andelen av bnp motiverar. Dalarna subventionerar därmed infrastruktur i storstäderna. Anser statsrådet att Dalarna inte är värt att satsa på?

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan försäkra Ulrik Bergman om att det nog inte finns någon region, vare sig det gäller Dalarna, Småland, Norrbotten eller Stockholm, som tycker att man har fått för mycket pengar. Alla säger att just de är särskilt missgynnade för att de har mer vägar eller mer trafik eller större andel av bnp.

Utgångspunkten är naturligtvis att vi har sett till att skjuta till mer resurser än någonsin, så att alla får ordentliga ökning. Det är det första. Sedan kommer det ändå att vara ett tufft prioriteringsarbete.

När det gäller just nollvisionen och trafiksäkerheten ska vi ändå konstatera att det verkligen går åt rätt håll. På 70-talet hade vi kanske 1 300 döda årligen i trafiken. Ni är vi nere kring 200. Det är en fantastisk utveckling. Så är det bland annat för att vi i den förra nationella planen, som jag bland annat fattade beslut om i föregående regering, såg till att staten hjälpte just regioner som Dalarna eller andra delar av landet att finansiera mitträcken på länsvägarna. Vi såg nämligen att det var viktigt. Vi sköt till resurser så att man kunde sätta upp mitträcken. Då slapp man hastighets-sänkningar. I stället kunde man öka hastigheten och få en säkrare trafik.

På samma sätt tror jag att jämförelsen med hur resurserna fördelas kan halta lite, för Dalarna är också ett av de län där det görs satsningar på BK4. Där är det en omfördelning av nationella medel till län som Dalarna, Jämtland, Västerbotten och Västernorrland. Det är pengar som vi nationellt fördelar ut till län och regioner där vi behöver öka bärigheten och tjälsäkeringen för till exempel skogsindustrins transporter. Det sker alltså en viktig omfördelning.

Men i grunden handlar det naturligtvis om att se till att skjuta till resurser. Då konstaterar jag att det är under socialdemokratiskt ledda regeringar som vi skjuter till mer resurser än någonsin, inte minst till vägarna.

Jag noterar att Ulrik Bergman inte svarar på frågan om vägslitageavgift. Jag tycker att det är lite besvärande att Sverige ska vara det enda landet där utländska lastbilar kan köra och slita på vägarna – tung trafik – utan att betala en krona. När svenska åkare åker till Tyskland eller till Frankrike får de betala. Men i Sverige är det fritt. Det är bara svenska åkerier och de boende i Sverige, på landsbygden, som betalar för vägarna eftersom Moderaterna, bland annat, har bestämt sig för att det inte ska tas ut någon vägslitageavgift.

Fru talman! Avslutningsvis ska jag säga något om höghastighetståg och stambanor, eftersom Ulrik Bergman nämner den frågan. Jag vill säga att det blir en felaktig beskrivning när man säger att detta bara ska underlätta mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Det handlar om tågtrafik i Lund, i Hässleholm, i Borås, i Linköping, i Jönköping, i Norrköping, i Nyköping och i Värnamo. Listan är lång över de orter som kommer att gynnas av att vi nu får nya stambanor.

Men detta innebär också att trycket minskar på andra delar av järnvägsnätet – Södra stambanan och Västra stambanan. Det innebär att vi faktiskt kan få bättre fungerande regional pendlingstrafik men också nationell tågtrafik. Det blir mer utrymme för att lägga gods på järnväg och minska trycket på vägarna.

Ett bekymmer vi har är att det är ett ganska tungt tryck på vägarna. Jag har här i kammaren tidigare tagit upp exemplet väg 40 mellan Göteborg och Borås, där det är mycket tung trafik. Det är klart att alla inser behovet av att bygga en järnväg som avlastar mellan Göteborg och Borås. Det tycker Moderaterna regionalt, men nationellt är det uppenbart så att Moderaterna inte tycker detta.

Jag tycker att det är olyckligt. Sverige behöver satsa både på vägar i hela landet, inte minst i Dalarna, och naturligtvis också på järnväg i hela landet.

Anf. 23 ULRIK BERGMAN (M):

Fru talman! Statsrådet kan naturligtvis peka på att regionerna har ett ansvar att göra egna prioriteringar, vilket även görs. Men det är för lite medel anslagna. Sverige har en större befolkning, trafikmängderna ökar och då är det inte okej att vi har så små resurser till förfogande.

Dalarna har ett näringsliv som tar marknadsandelar och växer på världsmarknaden. Exempelen är många på företag som är med och bidrar till att höja bnp och skatteinkomsterna till staten. Hitachi i Ludvika är ett. Det växer så det knakar och bidrar med teknik i elöverföringssystem som hela världen ropar efter. Storordrar kräver nyanställningar på i runda slängar 500 högt utbildade personer. Där krävs det också viktiga infrastruktursatsningar, bland annat på väg 66. Tycker statsrådet att vi ska svika dessa satsningar genom att inte växla upp infrastrukturen?

Avslutningsvis vill jag peka på de vädjanden som kommer från lärare och föräldrar i norra Dalarna. Vi måste agera när vi ser att infrastrukturen inte håller måttet. Vi måste lyssna och se att detta är en ohållbar utveckling som måste brytas. Bryt därför ut planerna på höghastighetståg, säkra upp finansieringen så att vår infrastruktur inte förstörs och anslå mer medel till länsplanerna så att vi kan bygga tryggare vägar! Gör något nu!

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):
Fru talman! Tack, Ulrik Bergman, för engagemanget! Jag uppskattar det.

Jag noterar att ledamoten sa att det är för lite resurser. När vi hade en moderatledd regering var det 522 miljarder kronor i nationell plan. Nu är det närmare 900 miljarder. Den första nationella planen som jag hade för månen att presentera för landet 2018 innehöll 100 miljarder mer. Nu är det ytterligare 200 miljarder mer.

Vi satsar mer än någonsin på infrastruktur. Moderaterna vill däremot i sitt förslag till infrastrukturpropositionen dra bort 30 miljarder kronor på utvecklingsanslaget och minska resurserna till nya vägar och ny järnväg. Här har Moderaterna en hemläxa att göra.

Sedan måste man inse att det är tuffa prioriteringar i Region Dalarna precis som i alla regioner och i hela landet, eftersom önskemålen är väldigt stora till följd av år av underinvesteringar på vägsidan. Det är därför vi satsar mer än någonsin på inte minst vägunderhåll.

Om man vill tillföra mer resurser blir frågan om vägslitageavgift lite speciell, och jag noterar att Ulrik Bergman inte kommenterar den frågan. Jag vill ändå säga att det blir besvärande när utländska lastbilar kan köra på väg 70 och slita på den utan att behöva betala en enda krona medan de som bor där eller en svensk åkare som kör där ska betala för att finansiera detta. Låt oss erbjuda bulgariska, rumänska, polska och litauiska åkerier att också få vara med och betala för infrastrukturen, precis som svenska åkare får göra i Tyskland och Frankrike när man åker ute i Europa.

Vi höjer som sagt länsplaneanslagen med 8 procent i den proposition som riksdagen ställer sig bakom. Det är en ordentlig ökning, men det kommer ändå att innebära tuffa prioriteringar. Den diskussionen får naturligtvis Ulrik Bergman ta på hemmaplan med sina länspolitiker.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2021/22:214 om Trafikverkets förslag till infrastrukturplan

Anf. 25 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig hur jag avser att agera utifrån Trafikverkets förslag till infrastrukturplan gällande hur nödvändigt underhåll av befintligt väg- och järnvägsnät ska genomföras och hur satsningar i norra Sverige finansieras.

Regeringen har systematiskt satsat på underhåll av vägar och järnvägar både i nu gällande infrastrukturplan, i infrastrukturpropositionen som presenterades i april och i ett flertal budgetar, bland annat genom att öronmärka pengar till vägar på landsbygden. Det innebär att över 30 miljarder kronor årligen föreslås att gå till vidmakthållande av vägar och järnvägar kommande år. Jag kan konstatera att Trafikverket aldrig tidigare har haft så mycket pengar till järnvägsunderhåll.

Transportsektorn står inför stora utmaningar. Utsläppen av växthusgaserna från transporter behöver minska. Regeringen har under flera år arbetat aktivt för att främja överflyttning av transporter från väg- och flygtransporter till järnväg och sjöfart. För att nämna några exempel har regeringen infört den så kallade ekobonusen för sjöfarten och miljökompensation för järnvägen.

Regeringen arbetar också med att öka transporteffektiviteten. Regeringen har till exempel satsat på att öka vägnätets bärighet, och cirka 3 000 mil av det statliga vägnätet är nu öppet för transporter med den högsta bärighetsklassen BK4. Regeringen arbetar även med att främja elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg.

Klimatomställningen måste fortsätta i ett högt tempo, både i Sverige och globalt. Omställningen måste ske utifrån de förutsättningar som råder för de olika trafikslagen och på ett sådant sätt att hela landet ges möjlighet att ställa om.

Anf. 26 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Jag satt och lyssnade på den förra interpellationsdebatten, som handlade om riksväg 70 i Dalarna. Riksväg 70 är inte den enda vägen som behöver investeringar för att klara transporterna i framtiden.

I slutet av svaret på min interpellation säger statsrådet att det är viktigt att klimatomställningen fortsätter i oförminskad takt. Men klimatomställningen kan väl ändå inte genomföras på bekostnad av att vi ska kunna leva och verka över hela landet? Att vi ska ställa om fordon till att vara miljövänliga är det ingen som har ifrågasatt, men vi kan ju inte låta vägarna eller för all del järnvägarna förfalla.

Statsrådet säger också i svaret att det aldrig tidigare har varit så mycket pengar till underhåll av väg och järnväg. Det är ändå uppenbart att pengarna inte räcker, eftersom Trafikverket själva säger att statusen både på järnväg och på väg kommer att vara sämre 2033 än i dag. Många av vägarna är knappt farbara under vissa perioder på året i dagsläget, och då kommer det att vara ännu värre 2033.

Vi har utvecklat vårt samhälle. Ända sedan vi uppfann hjulet har rörligheten varit viktig för att mänskligheten ska kunna utveckla vad som har lett fram till vårt moderna samhälle. Det har varit en förutsättning för att kunna ha industriell verksamhet där vi kan flytta varor och gods så att också människor kan förflytta sig. Det är oerhört viktigt.

En gång i tiden var det järnvägen som innebar den stora utvecklingen i samhället. Där järnvägen drogs fram utvecklades städerna. Nu är infrastrukturen betydligt mer komplex än bara en järnväg. Nu måste vi ha järnväg och ett fungerande vägsystem liksom sjöfart och flyg. Alla dessa olika former av infrastruktur måste fungera.

Då blir det lite märkligt att se den infrastrukturplan som Trafikverket lägger fram där man med berätt mod gör så att vi kommer att ha ett sämre läge 2033 än vad vi har i dag. Då spelar det ingen roll om vi pratar om järnväg eller väg; det kommer att vara lika illa i vilket fall.

Samtidigt hör vi statsrådet säga att vi måste utveckla järnvägen för att minska miljöpåverkan. Det är precis rakt motsatt det som Trafikverket själva skriver: Man kommer inte att kunna upprätthålla en god standard på järnvägen. Någonstans äts pengarna upp, och det är, precis som diskuteras innan, höghastighetståget som är den gökunge i boet som kommer att äta upp framtida investeringar och framtida underhåll i den infrastruktur vi redan har. Det är jätteviktigt att både järnvägen och vägen fungerar tillsammans.

En gång i tiden var de svenska åkarna järnvägens utan jämförelse största kunder. I dag flyttas godset i stället över på olaglig trafik på våra vägar. Här säger statsrådet att vägslitageavgift ska införas. Det vore mycket bättre om Socialdemokraterna hänger på vårt förslag så att det blir samma typ av system som Tyskland har med Mauten. Då får varenda en som kommer in i landet vara med och betala på de vägar de kör på.

Statsrådet och hans partikamrater är välkomna att ansluta sig till vår motion.

Anf. 27 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Thomas Morell för redovisningen av Sverigedemokraternas syn på infrastruktursatsningarna.

Jag har respekt för att man kan ha olika viktning av hur man prioriterar. Trafikverket utgår från det riksdagsbeslut som finns när de tar fram sitt förslag till nationell plan. Där finns 197 miljarder till vidmakthållande av infrastrukturen, och det har aldrig varit fråga om så mycket. I den förra planen kunde vi lägga 47 procent mer på järnvägsunderhåll. Nu ökar både järnvägs- och vägunderhållet.

Ibland blir det så att ju mer pengar vi lägger fram, desto mer satsningar görs. Men jag tycker också att det är viktigt att både riksdagen och regeringen tar tillfället i akt att syna om resurserna används på rätt sätt. När det gäller vägunderhåll har kostnaderna ökat med 60–70 procent, enligt Riksrevisionen, och jag är bekymrad över den kostnadsökning vi ser på vägunderhållssidan och på järnvägsunderhållssidan. Det är därför regeringen har gett ett särskilt uppdrag till Trafikverket att granska vari den kostnadsökningen består. Det får inte vara utmaningar i upphandlingen, bristande konkurrens eller något annat som gör att vi inte får rätt valuta för de resurser vi satsar på vägunderhåll. Och vi har aldrig satsat så mycket som nu.

Låt mig ändå ställa en fråga till Thomas Morell. Han nämner svepande höghastighetstågen, på samma sätt som tidigare debattörer i interpellationsdebatter har gjort.

Det vi talar om i nationell plan är 107 miljarder kronor, som i huvudsak handlar om Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm och Ostlänken. Det är alltså järnväg mellan Göteborg och Borås, där nuvarande järnväg går med 40 kilometer i timmen. Kust-till-kust-sträckan är riktigt dålig. Vidare är vägen mellan Göteborg och Borås mycket hårt belastad. Sträckan Lund–Hässleholm behövs verkligen för att öka kapaciteten eftersom det är trångt på Södra stambanan. Vidare är det Ostlänken, det vill säga järnväg mellan Norrköping, Linköping och Nyköping.

Är Sverigedemokraterna mot dessa satsningar? Tycker ni att vi inte ska bygga? Det finns ju en stark regional uppslutning. Näringslivet, företagen i Linköping, Norrköping och Borås, säger att detta är jätte viktigt för personalförsörjningen, för att pendla, och för att transportera mer gods.

Vi får återkommande rapporter om att det är trångt på spåren. När alla regioner vill ha ännu mer regiontrafik, SJ vill trafikera med Green Cargo och Hector Rail, och godsföretagen säger att de vill utföra fler godstransporter, är Trafikverkets utmaning att det är trångt på spåren eftersom järnvägsåskandet har ökat dramatiskt i Sverige. Men det har inte byggts så mycket ny järnväg. När ny järnväg skulle byggas 2006 på Norrbotniabanan – alla inser i efterhand hur fantastiskt viktig den satsningen hade varit då – var det en moderatledd regering som faktiskt stoppade bygget av Norrbotniabanan. Man ville inte satsa så mycket på infrastruktur.

Nu gör vi det. Nu moderniserar vi Sverige. Vi renoverar och reparerar, men vi bygger också nytt. Vi bygger nya järnvägar, men vi bygger också nya vägar. Vi ser till att underhålla på ett sätt som ska vara så effektivt som möjligt och som skjuter till resurser i en utsträckning vi inte har varit med om tidigare.

Det är en utmaning, och det är helt rätt att både riksdagen och regeringen har uppmärksammat ansvaret att se till att de resurser som avsätts också går till förbättrat vägunderhåll. Jag arbetar hårt med detta, och jag vet att Riksrevisionens rapport också är en viktig del i detta.

Anf. 28 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar för statsrådets svar.

I den förra interpellationsdebatten räknade statsrådet upp ett antal orter som skulle ha nytta av höghastighetståg. Jag noterade att inte en enda av de orterna ligger ovanför Stockholm. Det är ovanför Stockholm, i de nordligare länen, som den stora delen av industriproduktionen finns. Här måste vi förstärka både väg och järnväg så att industrin kan utvecklas så att människor kan leva, bo och verka i dessa områden.

Det är lite lustigt när vi exempelvis pratar om sträckan Borås–Göteborg. Vi är inte alls emot att bygga en järnväg där, men det vi är emot är att bygga en höghastighetsjärnväg som enbart tillåter höghastighetståg. Vi vill att både regionaltåg och godståg ska kunna nyttja järnvägen, annars kommer likväl den tunga trafiken att köra ute på riksväg 40. Västsvenska Handelskammaren tycker att man ska lyfta ut höghastighetståget ur planen och ha en annan finansiering. Annars äter det upp de investeringar som är nödvändiga för den befintliga infrastrukturen. Jag tycker att statsrådet ska ta en diskussion med Västsvenska Handelskammaren. Då kanske det blir en lite mer saklig diskussion.

Låt oss titta på Västra stambanan. De största problemen på Västra stambanan finns på sträckan Alingsås–Göteborg. Problemen där fortplantar sig upp i hela järnvägssystemet. Med ytterligare ett dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg skulle trafiken i hela järnvägssystemet i södra Sverige förbättras. Dessutom skulle det vara möjligt att ta sig från Stockholm till Göteborg med direkttåg – en vanlig X2 – på två och en halv timme. Det kostar inte på långa vägar de pengar som det kostar för höghastighetståget.

Detta kommer inte att stanna vid de 107 miljarder man tänker investera i höghastighetstågen. Då blir det bara små snuttar av höghastighetjärnväg lite här och var. Det finns en tanke att fortsätta, och då landar vi någonstans vid 400 miljarder eller mer.

Vad som oroar mig är det som står i den plan som Trafikverket upprättat. Där framgår att risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Trafikverket kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas.

Nu pratar vi alltså om personbilar och mindre lätta lastbilar. Men hur ska man då klara industriproduktion och jordbruksproduktion i de områdena om den tunga trafiken inte får komma fram? Mjölkbilen ligger ingalunda och kör på E4 fram och tillbaka, utan mjölkbilen åker på småvägar ut till gårdarna. Likadant är det med skogsproduktionen som tas ut ur skogen till industrin. Om Trafikverket inte kan hålla vägen framkomlig för annat än lätta fordon kommer det att bli allvarliga problem med matförsörjning och industriell verksamhet ute i det finmaskiga vägnätet.

Jag tvivlar inte ett ögonblick på att E4 och E20 kommer att hållas trafikdugliga, men problemen uppstår på länsvägarna. Det är där som en stor del av den industriella verksamheten finns.

Det är dags att agera även i denna fråga.

Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det blir lite fånigt när Thomas Morell säger att det inte sker några satsningar norr om Stockholm. Det är för att vi talar om stambanor som går mellan Stockholm, Göteborg och Malmö via Norrköping, Linköping, Lund, Hässleholm och så vidare.

Då nämner inte Thomas Morell Norrbotniabanan, Ostkustbanan, Malmbanan, Mittbanan och Ådalsbanan. Det görs satsningar på järnväg även i norra Sverige i en utsträckning vi aldrig har varit med om tidigare. Det är poängen, nämligen att vi lägger mer resurser än någonsin på att utveckla infrastrukturen inte minst också i norra Sverige. Vi kan dessutom lägga till Malmporten. Det har kommit klartecken och blivit byggstart för fördjupningen av hamnen i Luleå, vilket gör att vi verkligen är väl rustade med de satsningar som görs för alla de investeringar som nu sker i norra Sverige. Det gäller den gröna industriella revolutionen när Northvolt, Hybrid, Green Steel, LKAB och andra satsar på framtidens industriella produktion i norra Sverige.

Det är därför jag beklagar att Norrbotniabanan stoppades av en moderatledd regering 2006. Om man inte hade gjort det hade banan varit byggd nu. Tänk vilken betydelse det hade haft för personalförsörjningen i norra Sverige och för godstransporterna. Det hade varit mycket mindre trafik på E4 eller på existerande järnvägssystem om det hade funnits en norrbotniabana. Det är så jag tycker att vi måste fundera också här. Järnvägen har den fördelen att den är kapacitetsstark. Flyttar vi över gods till järnvägssystemet, och även persontransporter, minskar också trycket på våra vägar. Det är en viktig del.

Sedan har jag väldigt svårt att förstå argumentet från Thomas Morell och Sverigedemokraterna om att man gärna ska bygga järnväg mellan Göteborg och Borås men att tågen inte får gå för fort på den. Jag har lite svårt

att se poängen med det. Det viktiga är att det byggs ny järnväg, och om tågen sedan kan gå fort på den är väl det också bra. Det viktiga är att den fungerar och skapar en fungerande avlastning av nuvarande infrastruktur och att detta ger möjlighet till bra persontrafik mellan Göteborg och Borås – gärna då förbi Landvetter.

Från Sverigedemokraterna och många andra förs det ibland fram tankar om att lyfta ur detta ur den nationella planen, som om det skulle innebära att det på något magiskt sätt blev gratis. Så är det inte. Skulle vi lyfta ur dessa 107 miljarder minskar den nationella planen med 107 miljarder, för de pengarna måste ju tas någonstans ifrån. Poängen är att vi gör en nationell plan som omfattar närmare 900 miljarder kronor, så att vi inrymmer och finansierar åtaganden. Det är det jag tycker åligger alla partier i Sveriges riksdag.

Vill man då inte, som Sverigedemokraterna säger, finansiera Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm eller en järnväg mellan Norrköping, Linköping och Nyköping får man väl göra så som jag ändå tycker att Moderaterna ärligt och hederligt gjort i riksdagen, nämligen tala om att man vill ta bort 30 miljarder kronor. Kristdemokraterna tar bort 50 miljarder kronor. Jag har inte sett någon summa från Sverigedemokraterna. Det är bättre att redovisa detta och stolt stå upp för att man inte vill att Ostlänken ska byggas eller att man säger nej till Lund–Hässleholm eller Göteborg–Borås. Det tycker jag vore ärligare än att lite svepande säga: ”Ta bort en satsning på höghastighetståg i allmänhet, så blir det mer pengar till vägar!” Så är det inte.

Det finns mer pengar till vägar och vägunderhåll än någonsin, men det finns också mer pengar till nyinvesteringar i både väginfrastruktur och järnvägsinfrastruktur. Det är för att den här regeringen väljer att prioritera infrastrukturen, inte minst för att klara klimatomställningen och skapa klimatsmarta transporter. Det handlar om elektrifiering av vägarna och en satsning på järnväg och sjöfart. Så småningom hoppas vi också på elektrifiering av flyget, men det är en annan fråga och en annan debatt.

Anf. 30 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Jag sa aldrig att vi inte ska bygga järnväg mellan Göteborg och Borås, och jag sa heller inte att det var ett problem om tågen går fort. Det jag sa var att det är ett problem om man bygger en järnväg som bara får trafikeras av höghastighetståg. Det är ungefär som att bygga en motorväg där man bara släpper fram Ferraribilar och där inget annat får åka. Det blir ju lika tokigt. Bygg en järnväg mellan Göteborg och Borås, men se till att den kan trafikeras av de tåg som behöver gå där – snabba tåg, regiontåg eller möjligen godståg!

Det blir ändå lite märkligt när man fokuserar debatten på höghastighetstågen och släpper allt annat runt om i landet. Trafikverket skriver själva att den mindre trafikerade banan kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd med försämrade robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Då är det alltså järnvägsfrågan vi talar om. De som bor i områden som har de lägre trafikerade banorna får ju stå tillbaka och vara med och finansiera ett projekt som kommer att vara

exklusivt för dem som har bråttom mellan Stockholm och Malmö eller Stockholm och Göteborg.

Man måste se till att hela Sveriges infrastruktur fungerar. Den ska fungera oavsett var jag bor och oavsett om jag åker på väg eller järnväg. Vi har inte mer pengar än dem vi har i skatteintäkter, och därför får man fördela dem klokt och inte bygga ett prestigeprojekt som äter upp alla möjligheter att ha en väl fungerande infrastruktur runt om i landet.

Man ska också vara klar över att en stor del av vår industriella verksamhet sker ute på landsbygden. Det är inte enbart Volvo, ABB eller de stora drakarna det handlar om, utan vi har massor av företag ute i landsbygden. De måste också kunna fungera.

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker ändå att det är sorgligt att Thomas Morell i detta läge inte håller sig till sanningen. Det är faktiskt så att det görs infrastruktursatsningar i hela landet, alltifrån nya stambanor till Norrbotniabanan och Sydostlänken hemma i Småland och Blekinge – eller Mittbanan eller Ådalsbanan. På samma sätt är det med vägar: Vi ser till att förstärka vägnätet både i högtrafikerade delar av landet och i lågt trafikerade delar.

I den senaste budgetpropositionen var det också så att vi öronmärkte 1 ½ miljard kronor till vägar i landsbygd, just för att säkerställa att det mindre vägnätet ska ha en bra standard. Satsningen på BK4, där vi ökar bärigheten och tjälsäkerheten för tunga transporter, går inte alls till storstäderna. Den satsningen går i huvudsak till Dalarna och kanske till Kronoberg, alltså hemma hos mig i Småland. Den går till Jämtland, Västernorrland och Västerbotten – till skogslänen. Det är nämligen där den här typen av vägar finns. Det är där jobben finns och där industrin växer fram. Det är därför vi satsar. Utgångspunkten är alltså att vi gör satsningar i hela landet.

Sedan har jag bara en kort passus om det där med renodling. Jag noterar att Thomas Morell vill att vi ska blanda trafik i stor utsträckning – godståg, regiontåg och fjärrtåg. Jag tänker ändå att många som lyssnar på den här debatten någon gång har åkt tåg och hört konduktören säga: ”Vi får nu sakta ned farten, för vi har ett långsamtgående fordon framför oss.” Det kan vara ett regiontåg eller godståg som ligger framför – och själv sitter man på ett X2000 och vill kanske komma fram. Detta är en av utmaningarna när det är trångt på spåren: Då ska godstågen, regiontågen och fjärrtågen samsas, och det är trångt. Alla vill nämligen åka mer.

Genom att öka kapaciteten – men kanske också genom att i större utsträckning renodla och skapa mer utrymme för persontrafik på stambanorna – ger vi mer utrymme för godstrafik också på Södra stambanan. Det blir mer utrymme även för regiontrafik. Det är det som är utgångspunkten. Det handlar om att öka kapaciteten i hela det svenska järnvägssystemet, i hela landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2021/22:54
18 januari

Svar på
interpellationer

§ 10 Svar på interpellation 2021/22:223 om finansiering av nya isbrytare

Anf. 32 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig hur jag ska införliva de tillkännagivanden som riksdagen beslutat rörande finansiering av nya isbrytare och Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform.

Förnyelsen av isbrytarflottan är ett arbete som pågått under ett antal år. Regeringen har både 2016 och 2020 gett Sjöfartsverket i uppdrag att inkomma med främst kostnadsberäkningar när det gäller förnyelsen av den svenska isbrytarflottan. Sjöfartsverket genomför nu tillsammans med finska Trafikledsverket ett designarbete för nya isbrytare som ska vara klart under första kvartalet i år. Jag ser fram emot Sjöfartsverkets slutredovisning av detta arbete, och regeringen avser att först därefter återkomma till hur denna investering ska finansieras.

Anskaffning av isbrytare ingår i Sjöfartsverkets investeringsplan för 2022–2024, som riksdagen har godkänt. Dessutom har ändamålet för utvecklingsanslaget på utgiftsområde 22 utvidgats i budgeten till att även omfatta investeringar i isbrytarflottan.

Vad gäller tillkännagivandet om att utreda Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform kommer regeringen i närtid att återkomma med besked om hur detta ska hanteras.

Anf. 33 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Så många som 130 dagar om året kan det finnas behov av isbrytning från Gävle och norrut. Redan i dag går mycket gods både ut och in med fartyg i norra Sverige, och behoven av transporter kommer att öka med alla de spännande industriinvesteringar vi ser i norra Sverige. Luleå hamn hanterar till exempel redan i dag 8–9 miljoner ton per år, och man räknar med att bara H2 Green Steels etablering kommer att göra att volymen ökar till 16 miljoner ton per år. I fartyg räknat innebär det en ökning från mellan 600–700 fartyg upp till 1 000 fartyg per år.

De isbrytare som i dag är i tjänst har många år på nacken och borde enligt ursprungskalkylen från när de inköptes vara uttjänta i dag, men tack vare renoveringar har man förlängt deras livstid. Nu börjar dock tiden rinna ut för de isbrytare vi har i drift i dag. Går isbrytarna sönder och behöver reparation finns det inte längre reservdelar på grund av att fartygen är så gamla. Skulle det behövas reservdelar måste dessa specialtillverkas, vilket tar tid. Då ligger isbrytarna stilla.

Frågan om nya isbrytare är ju inte ny, precis som infrastrukturministern tog upp i sitt anförande. Den 30 oktober 2017 presenterade Sjöfartsverket en förstudie för omsättning av isbrytarna; man hade tidigt insett att detta är helt nödvändigt. Där satte man upp en tydlig målsättning om att den första nya isbrytaren skulle levereras vid årsskiftet 2020/21. Det var ett år sedan. I dagsläget finns det inte några beslut om finansiering, vilket skapar osäkerhet och oro hos transportköpare, hos sjöfarten och hos företag.

Fru talman! De investeringar vi ser i norra Sverige är fantastiska och spännande ur många aspekter, men de är naturligtvis också utmanande, inte minst för infrastrukturen, i och med att mängden transporter av både människor och gods kommer att öka där uppe. Alla transportslag kommer att behövas, och om företag ska våga lita på sjöfarten för viktiga transporter måste de vara säkra på att isbrytningen fungerar.

När företag står inför stora investeringar är en viktig faktor att logistiken fungerar. I dagsläget har transportköpare och näringsliv vid ett flertal tillfällen signalerat att de är oroliga för hur isbrytningen ska lösas i framtiden.

Med de högt ställda klimatmål som vi är överens om i Sverige är investeringar i nya och betydligt mer klimatvänliga isbrytare viktiga när det gäller de bränslen som isbrytarna drivs med. De nya isbrytarna kommer också att bryta bredare rännor, vilket möjliggör för större fartyg.

Det svar jag fick från statsrådet gav fortfarande inget tydligt besked om hur finansieringen av nya isbrytare ska lösas. Vad är regeringens svar? Näringslivet behöver verkligen ett svar – eller rättare sagt hade man behövt ett svar för länge sedan för att kunna känna tillförsikt när det gäller sjöfarten i norra Sverige.

Anf. 34 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller näringslivets tillförsikt får jag säga att den är väldigt god. Man hade inte investerat närmare 1 000 miljarder i norra Sverige om det hade funnits en väldigt stor oro i den här frågan.

Faktum är att det nu görs investeringar i en utsträckning vi inte sett motstycke till tack vare att regeringen har bedrivit en nyindustrialiseringsstrategi. Detta är fjärran från den tid då vi hade en moderat statsminister som sa: In Sweden, the industry sector is basically gone. Jag kommer ihåg hur arg jag var den dagen och hur frustrerad jag var när en moderatledd regering struntade i den industriella produktionen i Sverige och tusentals arbetslösa inom bilindustrin.

Sedan dess har vi, efter regeringsskiftet 2014, systematiskt satsat på att utveckla Sveriges industriella kapacitet. Nu har vi den gröna industriella revolutionen på plats, med över 1 000 miljarder i investeringar i norra Sverige och med investeringar även i övriga Sverige. Detta är bra; det skapar jobb, hopp och framtidstro.

Då är infrastrukturförutsättningarna förstås jätteviktiga. Det handlar till exempel om Norrbotniabanan, som en moderatledd regering en gång i tiden plockade bort men som vi nu bygger därför att den är viktig. Jag förutsätter att vi i nationell plan behöver titta extra på hur vi kan utveckla Malmбанan och annan infrastruktur.

Vi har nyligen gett klartecken för byggstart för Malmporten i Luleå hamn, som nu i samarbete med Luleå kommun och LKAB blir en fördjupad hamn med bättre kapacitet tack vare att den här regeringen valt att prioritera en sådan investering vid sidan av satsningarna i Göteborgs hamn.

Kvar finns naturligtvis frågan om isbrytarkapaciteten, där vi sedan länge har gett tydliga besked: Vi ska förnya isbrytarflottan. Vi är tydliga i uppdraget till Sjöfartsverket, och vi inväntar nu deras slutrapport.

Detta är också ett samarbete med Finland. När arbetet med designfasen är klart får vi se vilka kostnadsberäkningar som ska ligga till grund för finansieringsmodellen.

I det här läget har en del uttalat sig tvärsäkert om hur finansieringsmodellen ska vara – pengarna ska tas från nationell plan eller genom att vi lånar upp dem. Jag tycker att det viktiga är det tydliga besked som regeringen ger: Vi ska förnya isbrytarflottan. Det är ingen tvekan om detta.

Jag har själv färdats med en av de äldre isbrytarna, och även om det är fascinerande att åka och se hur isen bryts inser man att detta är fartyg som börjar bli ordentligt daterade. Det är också skälet till att vi nu behöver förnya isbrytarflottan.

Tack och lov finns det ett väl fungerande samarbete med Finland och Estland, så det har hittills – vad vi känner till – inte uppstått några brist-situationer. Men det är klart att alla inser att vi behöver förnya isbrytarflottan.

En viktig del är att hålla kostnadskontrollen och att se till att det är rätt kvalitet och rätt underlag som gäller för de beställningar som sedan ska göras. Här finns ett flertal olika intressenter som vill vara med och bidra.

Jag kan försäkra Maria Stockhaus om att det här är ett arbete som pågår för fullt. Vi väntar nu på slutunderlaget från Sjöfartsverket för att sedan kunna gå vidare. Självklart ska isbrytarflottan kunna förnyas.

Anf. 35 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Infrastrukturministerns eventuella tydlighet verkar inte ha gått fram, för det har ju kommit ett antal skrivelser från många oroliga transportköpare och större företag gällande hur isbrytningen ska lösas. Det är ingen idé att investera en massa pengar i Luleå hamn om man inte kommer att kunna köra båtar dit på grund av att isbrytningen inte fungerar.

Det finns som sagt ett tillkännagivande, och det finns en majoritet i riksdagen som tycker att det är rimligt att isbrytarna finansieras inom nationell plan. Det hade varit ett tydligt besked om detta hade lagts in när Trafikverket lade fram sitt förslag. Nu har ju inte regeringen kommit med sitt slutgiltiga förslag än, så hoppet är väl inte ute om att man ska kunna lösa finansieringen på det här sättet.

Fru talman! Vi är överens om att vårt transportsystem behöver utnyttjas mer effektivt. Där finns det mycket att göra, till exempel att bygga så att det går att köra längre tåg på järnväg och längre och tyngre lastbilar på våra vägar.

Sjöfarten är ett underutnyttjat trafikslag. Vi har alla förutsättningar att utnyttja allt det vatten som omger oss på ett mycket bättre sätt, inte minst därför att det skulle kunna avlasta väg och järnväg. Detta är ett både klimatsmart och effektivt sätt att transportera gods på.

Här i riksdagen är det tydligt att en majoritet av partierna ser sjöfartens potential, men man kan undra hur det ser ut på andra sidan vattnet i Rosenbad. Sverige har höga farledsavgifter och höga kostnader för lotsning, och trots kapitaltillskott aviserar Sjöfartsverket höjningar av farledsavgifterna för nästa år. Det kommer tydliga signaler från både branschen och Sjöfartsverket själva om att situationen inte är hållbar, särskilt inte om man vill flytta över transporter till sjöfarten.

Sjöfartsverket finansieras i dag helt och hållet av avgifter. Det har gjort att vi i dagsläget har höga avgifter som riskerar att avskräcka från överflytt av godstransporter från land till sjö och hav.

Fru talman! En majoritet i den här kammaren har slagit fast att Sjöfartsverkets organisation och finansiering behöver ses över. Vi ser att det behövs förändringar på detta område om sjöfarten ska uppnå sin fulla potential. Jag får ärligt säga att regeringens hantering av tillkännagivanden, det vill säga majoritetsbeslut i den här kammaren, på infrastrukturområdet inte imponerar. Detta tillkännagivande om Sjöfartsverkets finansiering beslutades det om i här kammaren för cirka två år sedan.

Fru talman! I ärlighetens namn upplever jag att Socialdemokraterna i synnerhet bortser från det faktum att den här regeringen, liksom den förra, inte har majoritet här i riksdagen.

Många har fått till svar att de tillkännagivanden som finns om Sjöfartsverket bereds på Regeringskansliet, trots att tillkännagivandet kom för snart två år sedan. Det har inte ens kommit så mycket som direktiv till en utredning.

Sverige skulle kunna ha en ljus framtid som sjöfartsnation och ännu bättre utnyttja potentialen i allt vatten som redan finns på plats. Detta verkar dock förutsätta en annan regering, som lämnar besked och tar tag i de problem som branschen och transportköpare lyfter.

Nu sa infrastrukturministern i sitt svar att han ber att få återkomma i närtid med besked kring Sjöfartsverket. Det är ju alltid något jämfört med att bara säga att ärendet bereds.

Jag och många med mig väntar på besked, och jag undrar därför när infrastrukturministern avser att återkomma. Vad menas med närtid?

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Maria Stockhaus för engagemanget och för ständigt bra diskussioner och debatter. Jag är övertygad om att Maria Stockhaus och jag är överens om vikten och behovet av att förnya isbrytarflottan. Detta är viktigt.

Närtid är närtid. Det råder ju en pandemi, men vi arbetar så intensivt vi kan i Regeringskansliet med ett flertal olika insatser, alltifrån att skjuta till mer resurser än någonsin till infrastrukturen till att titta på de olika förutsättningar som finns för att förnya isbrytarflottan. Vi lyssnar naturligtvis också på de olika tillkännagivanden som finns. Jag har ju lång erfarenhet av riksdagen och är väldigt mån om att hålla en god relation med riksdagen och följa de tillkännagivanden som finns. För mig är detta väldigt viktigt.

Låt mig däremot säga att jag blev förvånad när företrädare i riksdagen så tydligt sa att finansieringen ska ske i nationell plan. Jag utesluter inte att det blir så, men man måste vara medveten om att det innebär att anskaffning av nya fordon ska ske i stället för en investering i vägar, hamnar eller järnvägar. Det är ändå så att det är ett ställningstagande. Jag utesluter inte att detta kan bli ett faktum, men finansiering i nationell plan kommer att innebära att det som konsekvens blir mindre utrymme till annat. Ibland finns möjligheten att anskaffa till exempel nya fordon med andra finansieringsmodeller.

Det viktigaste – och det är väl det som är regeringens utgångspunkt – är att vi behöver se till att vi får ett ordentligt underlag från Sjöfartsverket

som talar om hur stora isbrytarna ska vara, hur mycket stål det går åt och hur framdriften ska ske, inte minst med tanke på minskad klimatpåverkan. Det här är ju fartyg som ska finnas under väldigt lång tid, och det är en ganska tuff utmaning att se till att så pass starka motorer samtidigt kan drivas på hållbara bränslen.

Naturligtvis handlar det också om vilka funktionskrav som ska finnas givet klimatförändringarna. Jag vill vara tydlig. En del tror att klimatförändringarna innebär ett minskat behov av isbrytare. Jag tror inte att det är så. Den kunskap jag har inhämtat visar att det snarare är så att de skiftningar vi ser i klimatet åtminstone de kommande 10–15–20 åren kan komma att innebära större utmaningar för isbrytning, när isen både smälter och fryser lite tuffare än tidigare. Det talar för vikten av att ha en bra isbrytarkapacitet.

Detta är självklart. Inte skulle regeringen lägga så stora resurser som vi nu gör, inte minst på fördjupningen i Luleå hamn och Malmporten, om det inte vore så att vi kraftigt vill öka användningen av sjöfarten. Det är därför vi har en ekobonus som även har breddats. Det är därför vi har gjort stora insatser för sjöfarten. Den behövs ur klimatsynpunkt. Det är ett väldigt klimatsmart och effektivt transportsätt. Det är också så att det finns utrymme på sjön. I ett läge när det är trångt på spåren och fullt på vägarna är sjöfarten en fantastisk resurs.

Därför gläds jag åt det starka engagemang som har funnits för sjöfarten under ett antal år. Från regeringens sida har vi gjort en ordentlig kraftsamling med Godstransportrådet, inbjudan till möte med alla Sveriges hamnar och den nationella samordnaren för sjöfart. Vi har flerdubblat forskningsinsatserna på sjöfarten och kan se hur både Stena och Wallenius nu investerar mer än någonsin i att skapa en hållbar sjöfart. Under COP 26-mötet i Glasgow alldeles nyligen kunde vi anta Clydebank-deklarationen, som innebär gröna korridorer i Europa för sjöfarten. Låt oss fortsätta det engagemanget!

Jag har all respekt och förståelse för att det ibland är frustrerande att vara i opposition och inte i regeringsställning. Men jag är också angelägen om att både ha en bra dialog och vara tydlig med att isbrytarflottan ska förnyas. Vi inväntar det underlag som Sjöfartsverket arbetar med. Sedan kommer regeringen att ge besked.

Anf. 37 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tycker att det är intressant att infrastrukturministern försäkrar att han är mån om en dialog med riksdagen och trafikutskottet. Jag kan tycka att det är ganska skralt med det. Det är min erfarenhet från mina dryga två år i trafikutskottet. Jag upplever inte att vi har haft några diskussioner på den nivå som infrastrukturministern hänvisar till.

Det vi delar är ett engagemang för sjöfarten. Det är väl en bra utgångspunkt, för potentialen är stor. Vi har väldigt mycket vatten, och vi skulle kunna utnyttja det bättre och ge tydligare besked till sjöfarten om man kände att det finns en plan för finansiering av isbrytarna. Jag tror att just behovet av en tydlig markering var anledningen till att vi lade in det här och fick ett tillkännagivande om att det skulle finansieras via nationell plan.

På Näringslivets Transportråds vårmöte 2021 diskuterades isbrytarna. Då var Miljöpartiets representant ärlig med att Miljöpartiet i förhandlingarna kring den nya infrastrukturpropositionen och planen var tydligt med att partiet ville att isbrytarna skulle finansieras inom ramen för infrastrukturplanen men att det var något som Socialdemokraterna inte var intresserade av.

En majoritet här i riksdagen har varit tydlig med att vi anser att de nya isbrytarna ska finansieras i den nationella planen. Tyvärr struntade regeringen i detta när man gav Trafikverket direktiv till den nya planen. Jag får erkänna att det inte är ofta jag håller med Miljöpartiet, men just i det här fallet hade jag önskat att infrastrukturministern valt att lyssna på dem.

Vid samma tillfälle fick infrastrukturministern frågor kring detta med isbrytarna i plan. Då sa han att riksdagen bara tar ställning till ramarna och att det är regeringen som bestämmer innehållet. Det är sant. Nu har regeringen chansen att visa att man lyssnar på riksdagen och därför lägger in finansieringen av isbrytarna i den nationella planen när man kommer med sitt förslag.

Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag noterar att Moderaterna vill lyfta ur stambanorna men lyfta in isbrytarna. Det är ju ett intressant ställningstagande. Återigen: Det viktiga är att vi får en förnyelse av isbrytarflottan – låt oss då återkomma till vad som är en lämplig finansieringsmodell när vi har underlaget! Med all respekt för vad ledamoten Stockhaus säger tror jag att det djupt inne i Näringslivets Transportråd, Moderaterna och många andra inte är finansieringsmodellen som är det viktigaste utan det faktum att vi har ett bra underlag och att vi förnyar isbrytarflottan. Det är det som är viktigt.

Jag har själv varit och tittat på det som jag tror är den modernaste isbrytaren i världen, den finländska Polaris. Det är en fantastisk isbrytare, må jag säga. Jag hoppas att vi får se något liknande byggas snart, så att vi kan förnya den svenska isbrytarflottan. Men vi ska ändå ha respekt för att det är ett åtagande i mångmiljardklassen. En ny isbrytare kostar kanske 1 ½, 2 eller fler miljarder beroende på vilka krav och specifikationer vi har, och vi ska förnya ett flertal isbrytare. Då måste man vara väldigt noggrann. Man kan inte bara höfta fram ett ställningstagande, utan man måste veta alla kostnadsberäkningar. Det är viktigt.

Jag tar detta som ett erbjudande från Maria Stockhaus och Moderaterna om en än tätare samverkan i ett antal frågor. Jag har inga bekymmer med att ha ett närmare utbyte i viktiga infrastrukturfrågor. Arlanda–Bromma är någonting som ligger i närtid, men det finns naturligtvis också ett antal andra frågor. Låt oss hitta ett tillfälle och ses! Jag tycker att det är viktigt i långsiktiga frågor för Sverige. Vare sig vi pratar försvaret, pensioner, energi eller för den delen infrastruktur hade det varit bra att få ett bredare samråd i Sverige. Tyvärr har vi haft en polariserad tid. Min uppfattning efter alla mina år i politiken är att vi snarare behöver mindre konflikter och mer samling, inte minst när det gäller infrastruktur.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet

2021/22:85 En ny konsumentköplag

2021/22:86 Extra ändringsbudget för 2022 – Ersättningar på sjukförsäkringsområdet, stöd till företag, medel för testning och smittspårning samt andra åtgärder med anledning av coronaviruset

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för prop. 2021/22:86 skulle förkortas till sex dagar. Motionstiden skulle gå ut *måndagen den 24 januari*.

EU-dokument

COM(2021) 706 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppande på unionens marknad och export från unionen av vissa råvaror och produkter som är förknippade med avskogning och skogsförstörelse och om upphävande av förordning (EU) nr 995/2010

COM(2021) 756 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en samarbetsplattform för gemensamma utredningsgrupper och om ändring av förordning (EU) 2018/1726

COM(2021) 757 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1727 och rådets beslut 2005/671/RIF vad gäller digitalt informationsutbyte i terrorismärenden

COM(2021) 759 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om digitalisering av rättsligt samarbete och tillgång till rättslig prövning i gränsöverskridande civilrättsliga, handelsrättsliga och straffrättsliga frågor och ändring av vissa rättsakter inom området för rättsligt samarbete

COM(2021) 760 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 2003/8/EG, rådets rambeslut 2002/465/RIF, 2002/584/RIF, 2003/577/RIF, 2005/214/RIF, 2006/783/RIF, 2008/909/RIF, 2008/947/RIF, 2009/829/RIF och 2009/948/RIF och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU vad gäller digitalisering av rättsligt samarbete

Motioner

med anledning av prop. 2021/22:77 Handläggande myndighet för ärenden om stöd vid korttidsarbete

2021/22:4365 av Lars Hjälmered m.fl. (M)

med anledning av prop. 2021/22:81 Anpassning av svensk rätt till EU:s nya in- och utresesystem

2021/22:4356 av Ludvig Aspling m.fl. (SD)

2021/22:4359 av Hans Eklind m.fl. (KD)

2021/22:4360 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M)

med anledning av skr. 2021/22:63 Riksrevisionens rapport om att bygga nationell försvarsförmåga – statens arbete med att stärka arméstridskrafterna

2021/22:4352 av Per Söderlund m.fl. (SD)

2021/22:4357 av Allan Widman m.fl. (L)

2021/22:4364 av Daniel Bäckström m.fl. (C)

2021/22:4370 av Pål Jonson m.fl. (M, KD)

med anledning av skr. 2021/22:70 Integritetsskydd vid signalspaning i försvarsunderrättelseverksamhet

2021/22:4369 av Pål Jonson m.fl. (M, KD)

med anledning av skr. 2021/22:73 2021 års redogörelse för tillämpningen av lagen om särskild utlänningskontroll

2021/22:4368 av Johan Forssell m.fl. (M, KD)

Socialutskottets betänkande

2021/22:SoU9 Fortsatt beredskap genom förlängd giltighet av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

§ 12 Meddelande om slutdatum för åttaveckorsfrist

Andre vice talmannen meddelade att det tidigare angivits ett felaktigt datum för utgången av åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande om EU-dokumenterna COM(2021) 570, COM(2021) 663, COM(2021) 664 och COM(2021) 780. Andre vice talmannen meddelade att det korrekta datumet var *tisdagen den 8 mars*.

§ 13 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 14 januari

2021/22:274 Elförsörjningens betydelse för jobb och företagande

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)

2021/22:275 Situationen i Hongkong

av *Joar Forssell* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

den 16 januari

2021/22:276 Tillkännagivanden för att underlätta för jägare och sportskyttar

av *Sten Bergheden* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2021/22:54
18 januari

Prot. 2021/22:54
18 januari

2021/22:277 Stängda gränser
av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

den 17 januari

2021/22:278 Sexualisering av flickor i tidig ålder genom slöja
av *Alexandra Anstrell* (M)
till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister Eva Nordmark (S)

§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 14 januari

2021/22:758 Ett fördjupat partnerskap mellan Sverige och Nato
av *Hans Wallmark* (M)

till statsminister Magdalena Andersson (S)

2021/22:759 En ny könstillhörighetslag

av *Barbro Westerholm* (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:760 Det humanitära lidandet i Afghanistan

av *Anders Österberg* (S)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2021/22:761 Fria och oberoende medier i Hongkong

av *Anders Österberg* (S)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2021/22:762 Jordförvärvslagen

av *Magnus Oscarsson* (KD)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

2021/22:763 Efterlevnad av jordförvärvslagen

av *Daniel Bäckström* (C)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

2021/22:764 Tillämpning av jordförvärvslagen

av *Staffan Eklöf* (SD)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

2021/22:765 Protester i Kazakstan

av *Håkan Svenneling* (V)

till utrikesminister Ann Linde (S)

den 16 januari

2021/22:766 Skrivelse angående förnyad ANDTS-strategi 2021–2025

av *Pia Steensland* (KD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:767 Lucka i jordförvärvslagen

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

2021/22:768 Möjlighet till digitala bolagsstämmor
av *Mikael Eskilander* (SD)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2021/22:769 Jämlig vård för patienter med Parkinsons sjukdom

av *Michael Anefur* (KD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:770 Mer planerbar elproduktion

av *Mattias Bäckström Johansson* (SD)

till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)

2021/22:771 Subvention av dyra läkemedel

av *Karin Rågsjö* (V)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:772 Framtida godstransporter genom Skandinavien

av *Niels Paarup-Petersen* (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:773 Strategiska hot inom cyberområdet

av *Per-Arne Håkansson* (S)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2021/22:774 Hälsa- och samhällsrisker med nedgrävda telefonkablar

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

2021/22:775 Alternativ till blyammunition för jakt och sportskytte, skidskytte i synnerhet

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

2021/22:776 Uttalandet om att sportskytte bidrar till att bly förorenar livsmedel och dricksvatten

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

2021/22:777 Ministerns uttalande om att svensk jakt och sportskytte innebär svåra hälsorisker för jägarfamiljer

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till klimat- och miljöminister Annika Strandhäll (S)

den 17 januari

2021/22:778 Frihet att testamentera sin kvarlåtenskap

av *Alexandra Anstrell* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2021/22:779 Elprisets effekter för mindre företag

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson (S)

2021/22:780 Svårigheter för mindre företag med anledning av elpriserna

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)

2021/22:781 Smittsäkert val 2022

av *Hans Hoff* (S)

till kulturminister Jeanette Gustafsdotter (S)

Prot. 2021/22:54
18 januari

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 14.58.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

GERGÖ KISCH

/Olof Pilo

§ 1	Avsägelse.....	1
§ 2	Anmälan om kompletteringsval.....	1
§ 3	Meddelande om frågestund.....	2
§ 4	Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 5	Ärenden för bordläggning.....	2
§ 6	Svar på interpellationerna 2021/22:185 och 244 om brister i vinterväghållningen	3
	Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	3
	Anf. 2 THOMAS MORELL (SD).....	3
	Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	4
	Anf. 4 THOMAS MORELL (SD).....	5
	Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	6
	Anf. 6 THOMAS MORELL (SD).....	8
	Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	8
§ 7	Svar på interpellation 2021/22:199 om färdtjänst som rättighet.....	9
	Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	9
	Anf. 9 BENGT ELIASSON (L)	9
	Anf. 10 ANDRE VICE TALMANNEN.....	10
	Anf. 11 PIA STEENSLAND (KD)	10
	Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	11
	Anf. 13 BENGT ELIASSON (L)	12
	Anf. 14 PIA STEENSLAND (KD)	13
	Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	13
	Anf. 16 BENGT ELIASSON (L)	14
	Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	15
§ 8	Svar på interpellation 2021/22:200 om väg 70 Särnaheden–Idre.....	16
	Anf. 18 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	16
	Anf. 19 ULRIK BERGMAN (M).....	16
	Anf. 20 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	17
	Anf. 21 ULRIK BERGMAN (M).....	18
	Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	19
	Anf. 23 ULRIK BERGMAN (M).....	20
	Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
§ 9	Svar på interpellation 2021/22:214 om Trafikverkets förslag till infrastrukturplan	21
	Anf. 25 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
	Anf. 26 THOMAS MORELL (SD).....	22
	Anf. 27 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
	Anf. 28 THOMAS MORELL (SD).....	24
	Anf. 29 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25
	Anf. 30 THOMAS MORELL (SD).....	26
	Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27
§ 10	Svar på interpellation 2021/22:223 om finansiering av nya isbrytare.....	28
	Anf. 32 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	28

Anf. 33 MARIA STOCKHAUS (M)	28
Anf. 34 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	29
Anf. 35 MARIA STOCKHAUS (M)	30
Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	31
Anf. 37 MARIA STOCKHAUS (M)	32
Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	33
§ 11 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid.....	34
§ 12 Meddelande om slutdatum för åttaveckorsfrist.....	35
§ 13 Anmälan om interpellationer	35
§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar	36
§ 15 Kammaren åtskildes kl. 14.58.	38