

Torsdagen den 1 juni

Kl. 12.00–18.47

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 11 maj justerades.

§ 2 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Anders Forsberg* (SD) av sagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 juni 2017.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 3 Anmälan om faktapromemoria

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2016/17:FPM87 Kommissionens handlingsplan för naturen, människorna och näringslivet *KOM(2017) 198* till miljö- och jordbruksutskottet

§ 4 Norden

Norden

Utrikesutskottets betänkande 2016/17:UU3
Norden (skr. 2016/17:90 och redog. 2016/17:NR1)
föredrogs.

Anf. 1 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Låt mig som första talare, men också som svensk delegationsledare i Nordiska rådet, tacka de riksdagskollegor som genom intresse och engagemang deltar i vårt viktiga gemensamma arbete! Den svenska delegationen är synnerligen aktiv, kan jag bekräfta för herr talmannen. Den är aktiv i de olika utskotten, i det opinionsbildande arbetet och i talarstolen vid våra sessioner. Ett samfällt tack över parti- och blockgränser!

Ett av de områden som måste prioriteras i det nordiska samarbetet är att på alla sätt undanröja gränshinder – de bumlingar i terrängen som förhindrar att människor kan arbeta, plugga, njuta av kultur eller finna någon

att älska i ett annat nordiskt land än det egna. I takt med ökat utbyte upptäcker vi hur regler och bestämmelser krockar med varandra, försvarar och ibland rent av förhindrar. Försök görs att undanröja gränshinder, och det måste ske kontinuerligt. Inte minst i samband med ny lagstiftning eller när EU-direktiv ska tillämpas i de olika länderna borde harmonisering vara det naturliga. Följdfrågan som vi som parlamentariker borde ställa är: Hur påverkar detta förslag, denna lagstiftning eller detta direktiv den nordiska integrationen? Nordisk nytta måste vara ledmotivet.

Då, herr talman, är det svårt att inte beröra de id- och gränskontroller som införts och hur dessa har kommit att påverka Öresundsregionen. Strömmen av människor till Norden, och särskilt till Sverige, nådde sin kulmen 2015, då över 160 000 kom till bara vårt land för att söka asyl. Detta ledde till att vi var tvungna att införa gräns- och id-kontroller för att inte vårt mottagande helt skulle kollapsa.

Från Socialdemokraternas sida har det varit tvekan och ett hattande. Tack vare att Moderaterna drivit på har åtgärder vidtagits. Ett förslag som mycket väl kunde ha stöttats var det danska förslaget om att samordna de nordiska ländernas kontroller och försöka förlägga dem vid gränsen mellan Danmark och Tyskland.

Norden har utsatts för ett stresstest. Slutsatserna som kan dras visar tyvärr att det finns mycket att lära sig och åtskilligt som riskerar att ha gått förlorat. Regeringen har inte visat prov på ledarskap.

Herr talman! I samband med Nordiska rådets session i Köpenhamn skrev min partiledare Anna Kinberg Batra och jag en debattartikel där vi lyfte fram säkerhetsfrågor och specifikt Nord Stream 2 som av stor betydelse för Norden. Glädjande kom också dessa två viktiga teman att präglade mycket av debatten och mötena under sessionen vecka 44 förra året.

Säkerhetsfrågorna har blivit allt viktigare i Nordiska rådets arbete de senaste åren i takt med att omvärlden blivit mer orolig. Situationen i vårt närområde har försämrats i och med att Ryssland blivit alltmer aggressivt och auktoritärt. Utöver annekteringen av Krim och krigföringen i Ukraina har vi sett utplaceringen av Iskanderrobotar i Kaliningrad och flytten av två korvetter, med kapacitet att bära kärnvapen, till Östersjön. En av de största ubåtarna med uppgift att bära kärnvapen är nu på väg in i Östersjön.

Herr talman! En ny försämrad normalbild har etablerats. I ljuset av detta är det också naturligt att tala om behovet av ett svenskt Natomedlemskap, något som många gånger berörs just i de nordiska samtalen.

I både Sverige och Finland diskuteras värdet av medlemskap. I Finland har på regeringsnivå tagits fram så kallade vitböcker kring säkerhets- och försvarspolitik. En specifik Natostudie har gjorts. Som en del av 2015 års försvarsuppgörelse gavs ambassadör Krister Bringéus uppgiften att utreda Sveriges försvars- och säkerhetspolitiska samarbeten och medlemskap, inklusive Nato. I september förra året lades rapporten fram. Den fick mycket beröm för att vara både gedigen och välskriven. Tillsammans med försvarsutskottets ordförande i Finland, Ilkka Kanerva, lanserade vi två tanken på att Sverige och Finland bör låta dessa rapporter analyseras gemensamt för att se om det finns förutsättningar för en färdplan framåt. Det försvars- och säkerhetspolitiska läget i Östersjöområdet är delat. Natomedlemskap är ett rimligt steg att ta.

Men Socialdemokraterna har gjort allt för att distansera sig från Bringéus utredning. I stället för att läsa och lära har man duckat. Det är inte heller prov på ledarskap.

Herr talman! Den partigrupp Moderaterna tillhör i Nordiska rådet har på svenskt initiativ lagt fram ett förslag som går ut på att de nordiska regeringarna kritiskt ska granska de planerade gasledningarna Nord Stream 2 ur miljö-, säkerhets-, försvars- och utrikespolitiska aspekter. Tyvärr har Socialdemokraterna, och även mittengruppen, röstat nej till detta. Den vänstergröna gruppen var däremot för det. En sak är vad man säger offentligt, herr talman, men det är något helt annat hur man agerar när man verkligen har chansen. Den chansen tog man inte.

Nord Stream 2 är ett projekt som om det blir verklighet ökar beroendet av rysk gas i Europa, vilket går emot principerna i EU:s energiunion om att minska beroendet av en leverantör. Det är fel att i dagens försämrade säkerhetsläge ge Ryssland ytterligare möjligheter att använda tillgången på energi som politiskt påtryckningsmedel. Europa behöver inte mer rysk gas utan mindre.

Tyvärr har den svenska regeringen inte agerat resolut i fråga om Nord Stream 2. I mars 2016 kunde regeringen ha agerat genom att underteckna ett brev från flera EU-länder till EU-kommissionen. I brevet krävdes att man agerade mot byggandet av gasledningarna. Löfvens regering tog inte den möjligheten utan tackade nej till att underteckna, utan att bereda ärendet med Försvarsdepartementet eller konsultera oppositionen. Det var ännu en missad chans.

Det nordiska samarbetet har nämligen en viktig roll att fylla genom att vi likasinnade stater i norra Europa kan samla oss kring bra förslag som vi kan driva gemensamt i andra internationella forum, som EU och FN. Inte minst är en nordisk samsyn viktig i EU-samarbetet i svallvågorna efter Storbritanniens kommande utträde.

Extra viktigt är också att utveckla samarbetet mellan Norden och Baltikum, både på regeringssidan och på den parlamentariska sidan. Vi i Norden och Baltikum delar historia, kultur och värderingar. Det finns all anledning att synliggöra detta. Vi skulle behöva en regering som visar ledarskap – i Norden, i Östersjöregionen och i Europa. Det har vi inte.

Herr talman! Låt mig avsluta med att peka på ett helt annat område: nordic brand. Vi ska vara stolta över hur Norden och vår del av världen uppfattas och uppskattas. Vi är med och sätter avtryck, inte minst genom kulturen. Tv-serier som *Bron* och *Skam* har nog gjort mer för att binda samman nordbor än aldrig så många proklamationer, festtal och riksdagsanföranden.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 9 under punkt 4, Nordiskt samarbete inom försvar. Jag vill avsluta på samma sätt som jag inledde: med ett stort och varmt tack till den svenska delegationen i Nordiska rådet för aktivitet och arbete under 2016.

(Applåder)

Anf. 2 ARON EMILSSON (SD):

Herr talman! Jag instämmer i det som Hans Wallmark, ordförande för den svenska delegationen, uttryckte om en god och konstruktiv samarbetsanda och anda i den svenska delegationen inom Nordiska rådet. Där bedriver vi alla ett väldigt konstruktivt arbete, skulle jag vilja säga.

Vi debatterar i dag utrikesutskottets betänkande om det nordiska samarbetet. Vi i Sverigedemokraterna står bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till nr 2 och 10.

På vårt norra halvklot, i det nordligaste av Europa, bildar de nordiska länderna en familj med djupa relationer och gemensamma referenspunkter. Norden är i storleksordningen världens tionde största ekonomi. Våra grannländer är några av våra viktigaste handelspartner och vi deras. Norden är den nordiska modellen, de gemensamma kulturyttringarna och det gränsöverskridande samarbetet. Norden är den skandinaviska språkförståelsen och gemensamma värderingar kring välfärdsstaten och sociala skyddsnet. Norden är gemensam historia och kulturarv, men också pulserande gränsöverskridande arbetsmarknadsregioner och ideellt idéutbyte i dag.

Det nordiska samarbetet är i många avseenden starkare och tydligare på tapeten än på många år. I en osäker omvärld står vi inför nya prövningar men också sjudande möjligheter. Allt fler röster höjs om en nordisk union eller förbundsstat, eller åtminstone ett kraftigt fördjupat nordiskt samarbete. Vi har såväl potential som anledning att sträva efter ett starkare mellanstatligt nordiskt samarbete och ett svagare överstatligt EU. Nordens tid är nu.

Herr talman! Regeringen beskriver att världen under 2016 präglats av nationalistiska och protektionistiska strömningar, i jämförelse med 2015 som präglades av bilaterala samarbeten kring grön omställning och klimat. Vi instämmer i regeringens mening att det nordiska samarbetet är viktigare än någonsin tidigare. Däremot anser vi inte att demokratiska omröstningar för frihet och självständighet är skäl till oro. Det är inte i ljuset av dessa händelser som vi förespråkar ett starkare nordiskt samarbete.

Vi anser att försvars- och säkerhetssamarbetet och den nordiska kultursamverkan bör prioriteras i det nordiska samarbetet. I ett oroligt läge i Östeuropa och inte minst Östersjöregionen är det av stor vikt att vi fördjupar och förstärker det nordiska försvars- och säkerhetssamarbetet. En nordisk kultursamverkan med bredd och spets å sin sida är nödvändig för att vårda och stärka den nordiska kulturgemenskapen, tilliten och identiteten.

Norden är sedan länge en gemensam marknad för varor, tjänster och kapital, men regelverken är i stort fortfarande utformade utifrån att medborgare och företag rör sig inom ett och samma nordiska land. Arbetet med att avlägsna onödiga gränshinder och att arbeta förebyggande för att motverka att nya hinder uppstår är ett högt prioriterat mål i det nordiska samarbetet.

Sverigedemokraterna ser positivt på arbetet med att avlägsna onödiga hinder i vår nordiska gemenskap. Att arbeta för att undanröja hinder som hämmar gränsöverskridande sysselsättning, tillväxt, utbildning och besöksnäring är positivt, och Gränshinderrådets insatsområden är viktiga för den nordiska integrationen. Samtidigt är det utifrån vår utgångspunkt centralt att alltid balansera avlägsnandet av gränshinder mot den nationella kontrollen, det nationella självbestämmandet och subsidiaritetsprincipen. Därtill är det, för att avlägsnandet av gränshinder ska fungera, nödvändigt att de nordiska länderna känner tillit till varandra och att de yttre gränskontrollerna gentemot Europa och världen fungerar tillfredsställande. Så har dessvärre inte varit fallet.

SD välkomnade tidigt Danmarks avisering att man överväger långsiktiga gränskontroller gentemot Tyskland. För Norden öppnar sig med det fortsatt en möjlighet att arbeta för en gemensam nordisk strategi för en långsiktig gemensam nordisk gränsbevakning. Det är en nordisk yttre gräns där vi genom gemensamma resurser tar ansvar för Norden i ett läge då EU:s yttre gräns inte varit tillförlitlig.

Med en gemensam nordisk yttre gränskontroll uppnår vi många fördelar: ordning och reda i en orolig tid, avlastning för enskilda länder och myndigheter, fördjupad samverkan på riktigt och en möjlighet att slopa våra nationella gränskontroller internt för god mobilitet inom Norden, såväl för gränspendlare som för företag och handelsutbyte. Vi hade gärna sett att regeringen fortsatt att driva denna fråga och verkat för att de hinder som finns för ett sådant samarbete undanröjs.

Sverigedemokraterna välkomnar att frågan om radikaliserings, terrorism och den oroande utvecklingen mot att unga i Norden reser för att delta i terrorverksamhet i olika avseenden lyfts på dagordningen inom det nordiska samarbetet. När allt fler personer i nordiska länder radikaliserar, väljer att stödja terrorism, antingen genom aktiviteter inom Norden och Europa eller genom att resa utanför Europas gränser, krävs ett ökat samarbete mellan de nordiska länderna.

Det är viktigt att varje land tar sitt eget ansvar och genomför nödvändiga lagändringar för att stoppa terrorism och terrorresor. Även de gemensamma insatserna för att förebygga våldsbejakande extremism är i det här sammanhanget centrala. Samtidigt är jag övertygad om att det finns utrymme för fortsatt och fördjupat samarbete mellan våra nordiska länder för att effektivisera arbetet.

Vi menar att vi dels måste motverka en utveckling av radikaliserings bland unga i segregerade områden, dels måste verka för att de som reser från Norden för att ansluta sig till terrororganisationer inte ska få möjlighet att resa tillbaka till Norden utan konsekvenser. Detta är viktigt ur flera perspektiv, dels för att inte ytterligare bidra till att destabilisera regionen i framför allt Syrien och Irak, dels för att lindra det mänskliga lidande som pågår, dels för att värna säkerheten i Norden och för att minska risken för terrorbrott i Sverige och övriga världen.

Inom ramen för det nordiska samarbetet har man beslutat sig för att samverka kring integration av nyanlända. Det kan vara lovvärt om det i en konstruktiv riktning kan bidra till att nyanlända blir en del av den nordiska kultur-, språk- och samhällsgemenskapen. Samtidigt anser SD att budgetens integrationspost inte definierats tillräckligt tydligt, och eftersom satsningen är så pass ansenlig efterfrågar vi långsiktigt en tydligare beskrivning av hur arbetet ska bedrivas och vilka mål som ska uppnås.

Herr talman! Norden är ett starkt varumärke i världen och ses både som en politiskt stabil region, en region med långvarig demokrati och en region intressant att besöka. Sverigedemokraterna välkomnar därför den kultursatsning i London under 2017 kring internationell profilering och positionering som bygger vidare på erfarenheterna från Nordic Cool. Inte minst är det viktigt utifrån syftet att öka intresset för Norden som besöksmål och handelspartner och våra möjligheter att marknadsföra resurser som inte går att utlokalisera.

Utvecklingen i Ryssland och Baltikum och den begränsade närvaron i Ryssland är bekymmersam men får inte innebära en försämrad bevakning av nordiska intressen och närvaro i den delen av Östersjöregionen och i de baltiska staterna med vilka vi har – som påtalats tidigare – ett långvarigt och betydelsefullt samarbete. Av den anledningen bör regeringen inom Nordiska ministerrådet se över hur man ytterligare kan förstärka närvaron och samverkan i de baltiska länderna under tiden situationen i Ryssland ser ut som den gör. Det är glädjande att man tagit steg på vägen.

Nordens gemensamma historia går långt tillbaka, och från varje epok har dragits lärdomar och årssring lagts till årssring samtidigt som djupa likheter vuxit fram mellan de nordiska nationerna. Det nordiska samarbetet bygger på stabila fundament, och ett av de fundamenten är de kulturella likheterna. Sverigedemokraterna förespråkar ett förstärkt samarbete inom kultur- och utbildningsområdet där vi menar att den nordiska språkförståelsen kan förbättras, en nordisk kulturkanon införs som en naturlig utveckling av den litteraturkanon som finns, och ett tätare samarbete kring friluftslivet kan ske bland annat genom att ta ett nytt tag om satsningen för ett nordiskt friluftslivsår.

Det nordiska kultursamarbetet utgör hörnstenen i den gemenskap som binder samman de nordiska länderna. Kultursamarbetet återspeglar den grund av gemensamma värderingar som vi i de nordiska länderna vilar på. Den strategi som har tagits fram för det nordiska samarbetet kring kulturella frågor under de närmaste åren har positiva inslag, men den kan förstärkas och förbättras.

Vi ser gärna ett fördjupat nordiskt samarbete kring samiska frågor, bland annat genom att Sverige bidrar med resurser till det internationella samiska filminstitutet. Nordiska rådet har tidigare rekommenderat de nordiska länderna att samfinansiera filminstitutet, vilket vore positivt då det är en gemensam nordisk angelägenhet och institutet har en ambition att verka internationellt och i dag verkar i både Sverige och Norge.

Norden har tidigare haft ett lyckat samarbete kring främjandet av nya kulturformer såsom dataspel genom Nordiska dataspelsprogrammet. Det programmet beskrivs som ett av rådets mest framgångsrika samarbeten på kulturområdet och svarade för en stor del av den svenska kulturpolitikens spelpolitik. Vi anser att spelsamarbetet bör återupptas och kan sprida intresse för nordisk kultur och natur.

Herr talman! Språkförståelsen och möjligheten att kommunicera på de nordiska språken gentemot varandra är en nyckelfaktor i det nordiska samarbetet, och inte minst för det nordiska kultursamarbetet är det fundamentalt. Flera av de nordiska språken är nära besläktade och förstås relativt lätt av invånare i andra nordiska länder. Att Nordiska rådet också uppmanar och uppmuntrar till kommunikation på de nordiska språken under våra sessioner och sammanträden är väldigt positivt för språkförståelsen i stort.

Mot bakgrund av att språkförståelsen är så betydelsefull och central är det tråkigt att beskåda att språkförståelsen tenderar att försämrats. Det är allvarliga signaler som bör mötas med åtgärder. En försämrad nordisk språkförståelse kan i förlängningen hämma såväl en integrerad nordisk arbetsmarknad, handelsavtal och utbildningsutbyte som gemenskapen i den nordiska identiteten och kulturutbytet.

En förklaring till den försämrade språkförståelsen är globaliseringen och engelskans utbredning samtidigt som vi inte har samma grad av muntlig kommunikation i dag. En annan förklaring kan vara att undervisningen i grannspråken vid de nordiska universiteten är väldigt begränsad och att lärarutbildningarna för till exempel svensklärare inte innehåller adekvat undervisning i grannspråken eller ens något krav att studera nordiska språk. Kunskapskrav om grannspråk i examensbevisen kunde vara en åtgärd. Sverigedemokraterna anser att regeringen, Nordiska ministerrådet och Nordiska rådet bör ta denna fråga på allvar och presentera förslag på åtgärder för att stärka den nordiska språkförståelsen. Under våren höll vi i den svenska delegationen ett seminarium på temat. Det var informativt och inspirerande och kan tjäna som underlag för långsiktiga åtgärder.

Herr talman! Sverigedemokraterna vill, i likhet med vad som fördes fram i Stoltenberg rapporten 2009, stärka det nordiska samarbetet inom försvars- och säkerhetsområdet. Vi ser uppenbara förtjänster i att de nordiska länderna tar ett gemensamt ansvar för regionens säkerhet i likhet med vad som länge planerades under kalla krigets era.

Vi välkomnar därför att de nordiska länderna lanserade Nordefcosamarbetet 2009. Vi välkomnar också att det skett en nära samverkan i försvars- och säkerhetsfrågor mellan de nordiska och baltiska länderna under 2015 och 2016. Det är också positivt att det säkerhets- och försvarspolitiska samarbetet har tagit ordentliga kliv framåt de senaste åren. Det gäller särskilt det fördjupade försvarssamarbetet med Finland. Vi menar dock att mer kan göras för att uppnå ett fördjupat försvarssamarbete, och vi vill se ökade insatser i det nordiska samarbetet för att uppnå detta.

Herr talman! Sverigedemokraterna betraktar Sverige som, i fallande ordning, en del av en nordisk, europeisk, västerländsk och global gemenskap. I linje med detta vill vi särskilt arbeta för att stärka den nordiska identiteten och bredda och fördjupa det nordiska samarbetet. Nordens sak är vår.

Anf. 3 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Vi har inför den här debatten blivit uppmanade att lyfta frågan om gränshinder och hur de påverkar människor i Norden.

Vänsterpartiet vill se en mänsklig och välkomnande flyktingpolitik både i Sverige och i Europa. Alla ska ha möjlighet att söka skydd undan förföljelser och kunna få sina asylskäl prövade på ett rättssäkert sätt samtidigt som man ges goda möjligheter att starta sitt nya liv i sitt nya hemland. Det är genom ett utbyggt och välfungerande mottagningssystem vi hanterar det faktum att ett stort antal människor söker sig till Sverige och Europa, inte genom att stänga gränserna. Gräns- och identitetskontroller är dessutom dyra, både socialt och ekonomiskt. Polisens resurser är begränsade och behövs bättre på annat håll. Integrationen försämras, och människor hindras från att återförenas med sina nära och kära.

Vänsterpartiet var emot förslaget om att införa gräns- och id-kontroller när det antogs i riksdagen. Införandet av gräns- och id-kontroller har resulterat i inskränkningar i asylrätten som Vänsterpartiet inte kan stå bakom. Vi delar inte heller bilden av att den allmänna ordningen och den inre säkerheten var hotade.

Ett argument bakom införandet av gräns- och identitetskontroller var att det skulle tvinga fram övriga stater i EU att ta ett större ansvar. Vi å vår sida uttryckte en oro för att införandet av kontrollerna skulle leda till en dominoeffekt med stängda gränser genom hela Europa som följd. Och det är precis det som har skett. Införandet fick inte övriga EU att ta ett större ansvar utan fick direkt motsatt effekt. Gränserna mellan Europas stater är numera stängda nästan överallt för människor på flykt. Nya repressiva lagförslag läggs fram i hög takt, och avtal med Turkiet, Afghanistan och en rad afrikanska länder tecknas. Biståndsinsatser för att stoppa människor på flykt genomförs. Det är en farlig utveckling som äventyrar asylrätten och de mänskliga rättigheterna.

Införandet av gräns- och id-kontroller innebär en inskränkning av ett av de viktigaste framstegen i det nordiska samarbetet – den fria rörligheten och passfriheten mellan våra länder. Passfriheten, som har funnits sedan 1950-talet, har fördjupat och stärkt den nordiska gemenskapen. Den nordiska arbetsmarknaden hänger i dag tydligt samman tack vare passfriheten. Människor runt om i Norden har fått större möjligheter att studera, arbeta, resa, bosätta sig och mötas inom Norden. Det har starkt bidragit till att göra Norden rikare. Gränskontrollerna och id-kontrollerna försvårar vardagen för många i Norden men också för våra ekonomier. Borttagandet av id-kontrollerna har egentligen bara haft en marginell påverkan till det bättre. Skadan har redan skett.

När EU inte klarar av att hantera flyktingsituationen bör de nordiska länderna gå före och samarbeta för att ta emot människorna som flyr. I stället ser vi hur nordiska länder medvetet försvårar för människor att använda sin rätt att söka asyl. Det är en farlig utveckling som äventyrar asylrätten och de mänskliga rättigheterna.

Vi i Vänsterpartiet ser en stor potential i att utveckla det nordiska samarbetet över landgränserna. Vi har mycket gemensamt, och vi skulle tjäna på att utveckla vårt samarbete. Många gånger kan vi lösa problem med gränshinder, utveckla samverkan och ta fram strategier mot framtidens utmaningar på ett bättre sätt i Norden än att vi varje gång ska springa till EU, där andra medlemsstater ändå är osams, och försöka lösa frågan. Samtidigt glömmar vi då bort våra grannländer Norge och Island.

När beslutet om gräns- och id-kontroller fattades infördes en bestämmelse om karenstid för att inte göra regeringens befogenhet alltför omfattande. Det var ett centralt argument från regeringens sida i bemötandet av kritiken mot att lagförslaget var dåligt underbyggt och ändå så pass ingripande. Karenstiden togs sedan bort utan någon föregående tydlig analys av eller förklaring till på vilket sätt den allmänna ordningen och den inre säkerheten var hotad.

Riksrevisionen har nu granskat och utvärderat Polismyndighetens upprättande av gränskontroller under perioden november 2015 till maj 2016 samt de beslut om förlängning av gränskontrollen som fattades av regeringen. I sin granskningsrapport riktar Riksrevisionen allvarlig kritik mot regeringen. Riksrevisionen anser att regeringen borde ha tagit ett större ansvar för att säkerställa att det funnits fullgoda beslutsunderlag och tillräcklig uppföljning av insatsen. Riksrevisionen menar att bristerna i regeringens underlag gör att det i viss mån framstår som oklart på vilken grund regeringens beslut har fattats.

Riksrevisionens slutsats om att ingenting i granskningen tyder på att regeringen haft någon närmare kännedom om hur kontrollerna genomfördes eller vilket underlag som låg till grund för regeringens handlande och motiv är uppseendeväckande och bekräftar de farhågor som vi från Vänsterpartiet haft.

Riksrevisionen konstaterar att det faktum att regeringen beslutade om återinförande och förlängning av inre gränskontroller utan ordentlig styrning och uppföljning medförde stora risker eftersom det handlade om en större polisinsats i en polismyndighet som redan hade en ansträngd situation samtidigt som gränskontrollerna får stora konsekvenser för enskilda personer. Det är också viktigt att påpeka att Polismyndigheten inte bara avstod från att begära att gränskontroller skulle införas utan direkt motsatte sig att de skulle genomföras. Regeringen frångick därmed den ordning som regleras i utlänningsförordningen som innebär att det är polisen som ska lämna en framställning om att återinföra gränskontroller.

Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl som talar för att man bör lyssna på de rekommendationer som Riksrevisionen har och vidta åtgärder därefter.

Jag går nu över till några andra frågor som berör Nordensamarbetet. Sverige bör enligt Vänsterpartiets uppfattning verka för ett ökat samarbete i Norden och att detta även ska omfatta hbtq-frågorna. Ett sådant samarbete måste utformas tillsammans med representanter från hbtq-organisationerna i de berörda länderna.

Samtliga nordiska länder har i dag infört samkönade äktenskap, och Färöarna är på gång med den sista lilla ansträngningen. En gemensam konvention för partnerskap och samkönade äktenskap inom det nordiska samarbetet skulle garantera att partnerskap eller äktenskap ingånget i ett land också ska gälla i de andra nordiska länderna.

Det finns en förordning som handlar om internationella rättsförhållanden rörande äktenskap, adoption och förmyndarskap i Norden. Den gäller i dag inte för samkönade äktenskap och partnerskap. Förordningen bygger på en familjerättslig konvention mellan de nordiska länderna som skrevs redan 1931 och som förutsätter ömsesidighet. En överenskommelse i frågan borde därför träffas mellan de andra nordiska staterna. Regeringen bör därför inom det nordiska samarbetet verka för att förordningen om äktenskap, adoption och förmyndarskap även ska gälla för partnerskap och samkönade äktenskap.

Dagens lagstiftning får stora konsekvenser för vissa, som för makarna Kleiven, som har flyttat från Norge till Värmland. Nu gör luckan i lagstiftningen att de måste adoptera sina egna barn. Eftersom svensk lag inte automatiskt godkänner assisterad befruktning gjord i utlandet är makarna Kleiven rent formellt bara föräldrar till var sitt barn – de har två barn.

De blev folkbokförda som gifta med varandra. Det var okej. Men de blev ensamma vårdnadshavare till var sitt barn. Om olyckan skulle vara framme och någon av föräldrarna skulle dö blir inte den andra föräldern vårdnadshavare, utan det blir i stället en släkting till den person som har avlidit.

De nordiska länderna har i dag också ett utbrett samarbete med de baltiska staterna. Det skulle vara positivt om detta utbyte också omfattade frågor om sexuell läggning, könsidentitet och könsuttryck. Även om situationen för hbtq-personer har förbättrats de senaste åren i Baltikum, inte

minst i Estland, finns fortfarande stora utmaningar, framför allt i fråga om trakasserier, som är vanliga, och diskriminering, som är utbredd.

Också de nordiska ländernas industrikompetens kompletterar många gånger varandra. Snarare än att konkurrera med varandra finns fördelar med att samverka med hjälp av smart specialisering. Den norska industrin har starka kopplingar till oljeutvinningen i Nordsjön medan den svenska industrin har varit framgångsrik inom bland annat automation. De relativt korta transportsträckorna mellan länderna gör att det för många industrier är närmare att exportera och importera från grannlandet än att transportera varor inom Sverige.

Därför är en förbättrad infrastruktur över de nordiska gränserna viktig, särskilt när det gäller järnväg och bredband. De nordiska länderna skulle i en globaliserad värld snarare tjäna på samarbete och specialisering inom industrin än på konkurrens. Därför bör regeringen arbeta för att Nordiska ministerrådet ska tillsätta ett program för ett ökat industrisamarbete samt mer forskning och innovation i Norden.

I dag saknas information om de personer som rör sig över våra nordiska gränser för arbete. Det gör det svårt att greppa hur stor betydelse gränsöverskridande samarbete har. Regeringen bör därför arbeta för bilaterala avtal mellan de nordiska länderna om gränsstatistik så att de som arbetar i ett annat nordiskt land syns i det landets statistik. Då skulle också konsekvenserna av till exempel gränskontroller synas bättre i statistiken och förhoppningsvis leda till att politiken undviker den typen av allvarliga misslag igen.

Jag yrkar bifall till reservation 3.

Anf. 4 SOFIA DAMM (KD):

Herr talman! I dag debatterar vi utrikesutskottets betänkande rörande Norden. I betänkandet behandlas regeringens skrivelse *Nordiskt samarbete 2016* och Nordiska rådets svenska delegations verksamhetsberättelse från samma år.

Betänkandet tar dock utgångspunkt i de nordiska samarbetsområden som berör de motionsyrkanden som kom in under den senaste allmänna motionstiden. Även mitt bidrag till denna debatt kommer att utgå från tre av dessa områden: den övergripande synen på vårt nordiska samarbete, gränshinderarbetet och nordiskt samarbete inom hälso- och sjukvård. Jag kommer inte att beröra nordiskt samarbete inom försvar. Det är inte för att det inte är viktigt – det är tvärtom i den oroliga tid vi lever – men våra motionsyrkanden finns med i ett annat betänkande, och de lämpar sig bättre för den debatten.

Låt mig börja med den övergripande synen på samarbetet. Norden har ett samarbete som vilar på en stark folklig förankring, på gemensamma värderingar i fråga om demokrati, rättvisa, öppenhet och vikten av en rättsstat. På många sätt är det nordiska samarbetet unikt, särskilt i en internationell, global, jämförelse. Det nordiska samarbetet är politiskt och ekonomiskt väl förankrat. Den nordiska välfärdsmodellen, att ingen ska hamna utanför samhällets skyddsnet, är något som många andra länder ser upp till och i viss mån försöker ta efter.

Men samarbetet är också historiskt och kulturellt förankrat. I början av veckan besökte vice talmannen tillsammans med en delegation från södra Skåne Uppåkra Arkeologiska Center. Det är Skandinaviens största järnåldersbosättning, och här skrivs svensk-dansk historia när skatten långsamt grävs upp.

Här finns många integrationsmöjligheter när politiker möts över gränser och när skolungdomar tillsammans får gräva ut och utforska vår gemensamma historia.

Det nordiska samarbetet måste ha ett reellt mervärde. Det måste leda till att vi tillsammans kan ta oss an framtida utmaningar. Om vi inte lyckas med detta förlorar vår nordiska samverkan den legitimitet som den har i dag. Kristdemokraterna uppmanar därför regeringen att fortsätta att vara pådrivande för att reformera samarbetet till att bli så effektivt och relevant som möjligt. Det bör även tas i beaktande att våra länder möts på långt fler internationella arenor i dag än när samarbetet en gång initierades.

Jag tänker inte minst på FN-samarbetet. EU-ambassadörerna möts i dag en gång i veckan. Det kan ha att göra med att vi skiljer ut oss i att vi vill vara bland vänner i en värld där färre och färre länder står upp för mänskliga rättigheter. Men vi inser också att vi är små länder, och om vi kan göra saker gemensamt har vi större möjlighet att påverka också globalt.

Men de nordiska länderna kan inte mötas enbart av tradition, även om det är trevligt när vi kommer samman och inser att vi har mycket gemensamt. Därför måste vi våga släppa på samarbetsområden som inte längre har det reella mervärdet. Vi kristdemokrater har därför budgetmässigt lagt mindre pengar på det nordiska samarbetet i årets budget eftersom vi tycker att samarbetet bör kunna ske på ett mer effektivt sätt än i dag.

Samtidigt måste vi förstärka områden där länderna i Norden kan bli en bättre region tillsammans. Det gäller säkerhetspolitiken, förenklingar för arbete, företagande, forskare och vårdtagare. Detta, herr talman, leder mig in på gränshinderarbetet.

Många av oss som engagerar sig i de nordiska frågorna genom att vara med i Nordiska rådets svenska delegation eller driver frågorna, som jag gör, i utrikesutskottet gör så därför att vi kommer från regioner där vi inser hur viktigt det är att undanröja de hinder som finns mellan våra länder. Det är svårt att sätta sig in i en vardag där man dagspendlar mellan två länder om man inte har upplevt den själv.

Gränshinderrådet tillsattes 2014. Det är viktigt. Uppgiften är att avskaffa existerande gränshinder mellan nordiska länder och att förebygga att nya uppstår.

I regeringens skrivelse finns sammantaget tolv lösta gränshinder under 2016. Det är positivt med tanke på målet om att fem till tio gränshinder per år ska bort. Sverige har haft ansvar för två av dessa. Ett gäller behörighet för svenska snöskoterförare att köra i Norge. Det kan säkert vara nog så viktigt, även om jag själv inte berörs av detta. Vidare är det kommersiell passagerarbåttrafik över den norsk-svenska gränsen.

Gränshinderlösningen i Öresundsregionen har – som har påpekats tidigare när Norden har debatterats – försvårats av id- och gränskontroller. Detta är ett ämne som egentligen bara kort omnämns i regeringens skrivelse. Men det bedyras dock att relationerna med Danmark är mycket goda

och att man har haft täta kontakter med danska myndigheter med anledning av id- och gränskontrollerna. Men här måste vi ändå tillstå att relationen mellan våra länder har fått sig en törn och att fokus nu måste vara på att återfå ett förtroligt och gott samarbete framöver.

Herr talman! När det gäller nordiskt samarbete inom hälso- och sjukvård har Kristdemokraterna varit pådrivande inom ramen för Nordiska rådet. Förutom språkliga och kulturella likheter har alla de nordiska länderna små populationer med liknande sjukdomsmönster och klinisk praxis. Redan i dag pågår många bra samarbeten inom den högspecialiserade vården i Norden, men Kristdemokraterna anser att arbetet måste vidareutvecklas för att bidra till effektivitet, kvalitet och god användning av våra ekonomiska resurser.

Med hänvisning till de nordiska ländernas små populationer är det en utmaning att få ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att utveckla och upprätthålla expertisen om vad som gäller för den typen av sjukdomar. Därför finns det ett stort värde i att öka samarbetet. Till exempel anser vi att arbetet i fråga om sällsynta diagnoser måste intensifieras genom informationsutbyte via Rarelink.

Herr talman! Den årliga debatten om Norden är viktig. Jag tackar alla som engagerar sig i den. Oavsett gränshinderråd och annat som vi tillsätter kommer integrationen mellan våra länder att fortsätta. Däremot kommer takten att avgöras av hur villiga våra nationella regeringar i Norden är att hjälpa till att undanröja de gränshinder som återstår. Bara så kan fler medborgare och företag ta del av de positiva effekter som följer av en fortsatt integration. Färre orimligheter, färre hinder och mindre krångel skulle stärka förutsättningarna för vitala, spännande och växande gränsregioner.

Herr talman! Kristdemokraterna står givetvis bakom samtliga reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 4 under punkt 1.

Anf. 5 PHIA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag är vice delegationsledare och delar givetvis ordförandens uppfattning om att den svenska delegationen utgör en aktiv grupp. Det gör att arbetet är angenämt och viktigt.

Jag vill också passa på att tacka kansliet för det stöd som vi alltid får i vårt viktiga arbete.

Herr talman! Vi lever i en orolig tid. Det sker förändringar över hela världen, såväl socialt och ekonomiskt som politiskt. Jag tänker på Trump i USA, brexit, kriget i Syrien men även utvecklingen i Turkiet och Ryssland.

I dessa tider känns det nordiska samarbetet allt viktigare. Jag är glad över att vårt samarbete är konstruktivt och sker i en god atmosfär. Vårt samarbete har också stor folklig förankring. Det är en styrka. Våra samhällen är relativt lika och bygger på grundläggande värderingar som demokrati, jämlikhet och mänskliga rättigheter.

Våra länder kan tyckas små, men tillsammans är vi 27 miljoner människor. Norden som region är en av världens största ekonomier. Vi hamnar på topp tio i världen och på topp fem i Europa. När vi agerar samstämt får vi mer uppmärksamhet och inflytande. Det har vi noterat många gånger.

Vi har allt att vinna på att fördjupa vårt samarbete, för tillsammans blir vi starkare. Det blev också tydligt när vi under året diskuterade Nordens röst i världen. Ingångarna handlade bland annat om Norden och G20, Norden och USA – nya förutsättningar samt hur vi tillsammans kan uppnå FN:s världsmål.

Även Sveriges plats i FN:s säkerhetsråd är en möjlighet för oss i Norden att göra vår röst hörd.

På minisessionen i Oslo diskuterades id-kontroller, flyktingkrisen och integration. Det är fortsatt aktuella frågor. Världen står inför en av de största flyktingkriserna sedan andra världskriget. Många människor har sökt asyl i Norden, framför allt i Sverige. Vi har även tagit emot ensamkommande barn och ungdomar. Det är angeläget att vi arbetar tillsammans i Norden för att integrera de människor som får stanna i våra länder så att de får en plats i våra samhällen med framtidstro, bostad, arbete, studier och en meningsfull fritid. Här kan vi tillsammans hjälpas åt genom kunskapsutbyte och positiva exempel. Det är styrkan i det nordiska samarbetet.

Ända sedan 50-talet har våra medborgare kunnat resa fritt i Norden. Det har stärkt den nordiska gemenskapen. Det har även varit mycket gynnsamt för vår arbetsmarknad. Medborgare har kunnat gränspendla, och företag har kunnat rekrytera kompetens över gränserna. Det förändrades för omkring ett och ett halvt år sedan när gräns- och id-kontroller infördes mellan Sverige och Danmark.

Det var en nödvändig åtgärd i en svår situation. Vi vet att det påverkade rörligheten negativt, framför allt arbetspendlingen i Öresundsregionen. Det är dock glädjande att id-kontrollerna har kunnat tas bort i Öresundsregionen under maj månad i år. Vi hoppas att de inte behöver återinföras.

Gränshinder är en viktig fråga för oss socialdemokrater. Det är bra att den här debatten har utökats till en dialog om gränshinder. För att människor ska kunna bo, arbeta och studera fritt i våra länder är det angeläget att riva hinder. Regelverket är utformat utifrån att vi bor, arbetar och driver företag i samma land. Det är av största vikt att lösa upp gränshinder för att människor inte ska hamna utanför trygghetssystemen och för att företag inte ska hindras från att växa.

Vi socialdemokrater tycker att det är bra att Gränshinderrådet är på plats och arbetar systematiskt med dessa frågor. Jag går inte in på gränshinder mer än så. Men eftersom vi tycker att det är en viktig fråga kommer Pyry Niemi i sitt anförande att fördjupa sig i just den. Talmännen har nämligen också fått brev om att varje parlament i Norden ska debattera frågan.

Socialdemokraterna har varit en aktiv grupp, också som parti, i Nordiska rådet. Under året har vi lagt fram flera medlemsförslag och lämnat in ett antal skriftliga frågor. Vi har även skrivit artiklar och fått dem publicerade samt varit aktiva på sociala medier.

Vår grupp har arrangerat ett rundabordssamtal om Poul Nielsons rapport om arbetslivet i Norden. Vår målsättning var att utveckla tankegångarna. För oss socialdemokrater är det viktigt att värna och utveckla den nordiska modellen. Den är en garant för sjysta villkor på arbetsmarknaden, och den motverkar social dumpning.

Under rundabordssamtalet konstaterade vi socialdemokrater att det är viktigt med en stark fackföreningsrörelse i Norden, men även att utöka möjligheterna för kompetensutveckling och validering samt slå vakt om jämställdheten på våra arbetsplatser. Vår samhällsmodell är modern och

skapar ökad jämlikhet. Vi socialdemokrater vill värna och sprida modellen vidare till andra länder utanför Norden.

Jag ska avsluta där jag började. De nordiska länderna är kända över hela världen för hög grad av välstånd, personlig frihet, demokratiskt deltagande, trygghet och jämlikhet. Det är värden som vi måste hålla fast vid. De är satta under press på många håll i världen just nu.

Vi socialdemokrater i Nordiska rådet anser att våra länder bör koordinera och samarbeta ännu mer i internationella sammanslutningar, för att påverka samhällsutvecklingen åt det håll som vi tror på.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Lennart Axelsson, Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Pyry Niemi och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 6 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Det var bra att Phia Andersson påpekade att tacket inte bara var till delegationen i sin helhet utan också till vårt kansli. Det förtjänar att upprepas.

Herr talman! Möjligtvis kan Phia Andersson framföra till den nordiska samarbetsministern, Margot Wallström, att det hade varit önskvärt att se henne här i debatten. Hon ska delta i frågestunden om ungefär en timme och en kvart. Det är tråkigt att hon inte kunde börja här. Vi har Norden-debatt en gång om året, och den nordiska samarbetsministern är inte på plats. Det finns anledning att beklaga det.

Herr talman! Phia Andersson nämnde att Socialdemokraterna har varit aktiva. Jag kan vidimera att det finns en hög aktivitetsgrad. Jag vill understryka att det egentligen gör det hos alla partier och alla deltagare i den svenska delegationen till Nordiska rådet.

Dock var Socialdemokraterna synnerligen passiva i en fråga under sessionen i Köpenhamn, nämligen den om Nord Stream 2. De sa ingenting, hade ingen åsikt. Men här i Sveriges riksdag och i den svenska debatten har de haft mycket bestämda åsikter.

De säger att de också är tveksamma till Nord Stream 2 i grunden. Men när vi lägger fram ett konkret förslag om att man bör arbeta gemensamt utifrån ett nordiskt perspektiv på detta röstar de emot. Den vänstergröna gruppen röstade för. Det hedrar dem. Men Socialdemokraterna röstade emot. Och under debatten i Köpenhamn sa de ingenting. Det fanns ingen aktivitet.

Herr talman! Det är den här dubbla bokföringen som är så märklig. I den inrikespolitiska debatten är Socialdemokraterna väldigt bestämda och har en åsikt om Nord Stream 2. Men de kan inte övertyga sina partivänner i Karlshamn om att ryska rör inte ska lagras i Karlshamns hamn. Och de kan inte övertyga delegationen till Nordiska rådet att ha en bestämd uppfattning om synen på Nord Stream 2. Det är att beklaga.

Anf. 7 PHIA ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Frågan kom upp och diskuterades i Köpenhamn. Men vi tyckte att det krävdes en intern diskussion om en så viktig fråga i det egna

landet innan man hanterar en sådan fråga i ett större sammanhang, i Europa och Norden. Den är så pass viktig, och det finns många synpunkter på just den frågan.

Det är en hederssak för oss att inte stå i Köpenhamn och lova någonting utan att ha haft en rejäl diskussion på hemmaplan.

Anf. 8 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Frågan diskuterades i Köpenhamn, utan socialdemokratiskt deltagande. Den avgjordes i Stockholm, vid minisessionen här för ett par veckor sedan. Då röstade Socialdemokraterna emot och var inte speciellt aktiva i den debatten heller. Det var Erkki Tuomioja från Finland som möjligtvis förde det socialdemokratiska standaret.

Herr talman! Det är det som är så märkligt. Man har chansen och kan verkligen markera. Är det någon fråga som verkligen är nordisk är det dessa gasledning, med den ökade risken för rysk gas, som går förbi Finland, som går förbi Sverige, som går in på danskt territorium och sedan vidare in mot Tyskland.

Är det någon fråga som verkligen har en nordisk dimension är det väl en gasledning som berör åtminstone tre länder. Dessutom berörs inte minst relationen mellan Baltikum och de fem nordiska länderna.

Då är det märkligt att man inte har den aktivitetsgraden och framför allt att man inte röstade för att frågan borde behandlas som en nordisk fråga. Man röstade emot, och det, herr talman, tycker jag att det finns all anledning att beklaga. Man säger en sak i den svenska debatten, men när man har chansen att göra ett avtryck i den nordiska debatten avstår man från det. Det tycker jag är beklagansvärt.

Anf. 9 PHIA ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Det tycker Hans Wallmark för hans ställningstagande i den frågan är färdigt. Vi tycker att den är av större vikt och kräver en bredare diskussion, även på hemmaplan just på grund av alla de delar som finns i den frågan.

Anf. 10 PERNILLA STÅLHAMMAR (MP):

Herr talman! 25 miljoner invånare, världens mest jämställda ekonomi, världens bästa förutsättningar att uppnå samtliga av de 17 globala utvecklingsmålen, goda förutsättningar att vara självförsörjande, ja, till och med nettoexportör av förnybar energi före 2030 – låter det som en utopi? Nej, detta är ett axplock av vad Norden erbjuder i dag.

Norden består av fem länder och tre självstyrande områden som sträcker sig från det nordligaste Arktis till det kontinentala Europa. Man har i mångt och mycket en gemensam historia och en gemensam modell för hur vi kan och vill skapa en hållbar framtid.

Den nordiska välfärdsmodell som har utvecklats gemensamt efter det andra världskriget är i dag världsledande på i stort sett alla områden. Freden, jämställdheten, tryggheten, välfärden och inte minst det goda samarbetet har varit några av de viktigaste beståndsdelarna för att den nordiska regionen och gemenskapen har blivit vad den är i dag. Ser vi oss omkring finns det inte bara anledning att förvalta, utan också att utveckla den vidare.

När USA börjar svika och rucka på sina internationella löften, när det europeiska samarbetet utmanas från olika håll och kanter, och när grannen i öst skramlar och skrämmer är det nordiska samarbetet viktigare än någonsin.

Vi har också stora gemensamma utmaningar framför oss, från de smältande glaciärerna i Arktis och Grönland till årets rekordlåga vattennivåer i stora delar av Sverige. Klimatförändringarna påminner oss om vattnets stora inverkan på vårt välbefinnande. Vattenfrågorna är en god symbol för klimatets gränsöverskridande effekter som kräver en gemensam mobilisering av resurser för att vi ska nå de resultat som vi önskar.

Herr talman! Därför är våra prioriteringar inför det svenska ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet nästa år väldigt viktiga. Låt mig peka ut tre områden som vi gröna länge har arbetat för och där vi ser att ett utökat nordiskt samarbete kan få stor betydelse för den globala utvecklingen.

Det gäller först och främst havet. I nästa vecka inleder Sverige tillsammans med Fiji historiens första FN-konferens om havet, mål nr 14 i Agenda 2030. Det är inte för att utfästa nya löften utan för att se hur snabbt vi kan bli bättre på att uppfylla och förverkliga de löften som vi redan har avgivit. Blickarna kommer att riktas mot oss på gott och på ont.

Å ena sidan finns några av jordens renaste och bästa dricksvattenkällor i våra regioner, och engagemanget är stort på alla nivåer. Samtidigt har Östersjön blivit en skamfläck på den internationella vattenkartan. Vårt fiske är ännu inte ett hållbarhetsföredöme. Ska vi kunna vända utvecklingen krävs mer nordiskt samarbete och större press från de nordiska länderna för en offensiv politik mot utsläpp och nedskräpning.

Herr talman! Sedan har vi säkerheten. Hur vi gemensamt väljer att arbeta med den i vårt närområde får betydelse för långt fler nationer än våra egna. Viktiga aspekter på säkerhetssamarbetet är ett fördjupat samarbete kring hur vi gemensamt rustar och möter klimathot, säkrar våra vattentillgångar och tryggar vår livsmedelsförsörjning. Det gäller också hur vi arbetar med försvar, cyberhot och påverkanskampanjer.

Jag ser det som mycket positivt att Sverige kommer att delta i det planerade europeiska kunskapscentret i Helsingfors för att undvika hybridhot liksom utvecklingen av samarbetet Nordic Defence Cooperation, Nordefco. Här har vi nog bara sett början på ett alltmer samstämt säkerhets-samarbete i Norden.

Herr talman! Då kommer jag in på den hållbara utvecklingen. Som jag tidigare nämnde ligger alla nordiska länder i topp när det gäller förutsättningarna att nå de globala utvecklingsmålen i Agenda 2030. Vi ska vara stolta över det, men vi ska inte tro att detta försprång kan tas för givet. Med en offensiv politik ska vi nordiska länder fortsätta att ligga i den absoluta framkanten för att skapa en fossilfri, jämställd och ekologisk hållbar ekonomi som kan inspirera och engagera.

Vi har stora gemensamma naturtillgångar, omfattande forskningssamarbete och näringslivssamarbeten som har präglat utvecklingen sedan andra världskrigets slut. Hur vi skapar gemensamma riktlinjer för detta får betydelse för FN:s utveckling och för den internationella utvecklings-samarbetet.

Herr talman! Det nordiska samarbetet ska vara en grundbult och en stomme i vår säkerhets- och utrikespolitik liksom i vår politik för hållbar utveckling. Regeringar kommer och går, och vi delar inte alltid de ideologiska övertygelserna. Men sett ur ett internationellt perspektiv är vår nordiska modell både hyllad och beundrad.

För drygt hundra år sedan representerade de nordiska länderna ett tämligen eländigt och mörkt hörn av världen. Mörkret har vi kanske inte kunnat göra så mycket åt. Men vår resa ur fattigdom och marginalisering har varit fantastisk. Min förhoppning är att resan bara har börjat och att Sverige under nästa års ordförandeskap i Nordiska ministerrådet kommer att driva en progressiv och modig agenda.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i utrikesutskottets betänkande. (Applåder)

Anf. 11 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! När man lyssnar på den här debatten låter det som att det är ett stort och omfattande betänkande som vi diskuterar. Så är det inte, om man läser det.

Det handlar om det nordiska samarbetet, ett antal motioner, gränshinderarbete, hälso- och sjukvård samt nordiskt samarbete inom försvar utifrån motioner. Naturligtvis handlar det också om regeringens skrivelse om Nordiska ministerrådet under det gångna året.

För Centerpartiet är det väl känt att vi står upp för ett nordiskt samarbete. Nordiskt samarbete har varit till gagn för medborgarna i alla våra länder, men också för länder och människor bortom Norden. Det är naturligtvis viktigt. Vi ser inte gränser, vi ser möjligheter och friheter för människor. Exemplets makt har också här en stor betydelse.

Vi har löst konflikter, vi har samarbetat och vi har visat vägen genom fri rörlighet för människor och företag. Det har varit en möjlighet som har skapat nya jobb, ekonomisk utveckling och förutsättningar för vår välfärd i Norden. Därför är det naturligtvis viktigt för oss att vi slår vakt om och utvecklar grunderna för det nordiska samarbetet.

Vi ser gärna ett frihetligt och grönt Norden framför oss när vi tittar framåt där vi har rivit gränshinder och där vi har skapat möjligheter för medborgare och företag och underlättat för deras arbete. Vi ska vara goda grannar, och det har vi väl i allt väsentligt visat att vi har kunnat vara.

Det gränslösa Norden är verkligen en del av vårt kännetecken. Sedan 50-talet har vi jobbat för att ta bort hinder, ta bort krav på pass och underlätta och hyvla trösklar för människor och företag så att de kan utveckla sin verksamhet. Alliansregeringen medverkade till att ett särskilt gränshinderråd tillsattes våren 2014 med uppgift att riva hinder. Som tidigare har framgått angav man nivån fem till tio hinder per år.

Därför är det som hände 2015 naturligtvis tragiskt och djupt allvarligt. För första gången sedan 50-talet tvingades våra medborgare att legitimera sig när de passerade gränsen. Det gränslösa Norden, vårt kännetecken, kämpade vi ju för att upprätthålla när vi blev medlemmar i EU och Norge valde en annan väg. Vi kämpade för det gränslösa Norden och för den fria rörligheten i Norden, men helt plötsligt fick vi gränshinder på nytt.

I Öresundsregionen såg sig 85 procent av tågpendlarna som drabbade. Vi vet att företagen talar om miljardkostnader till följd av id-kontrollerna. Man kan lugnt säga att detta kraftigt har påverkat Öresundsregionen, men

påverkan finns även långt bortom den. Känslan av och tilltron till det gränslösa Norden har fått sig en knäck.

En av de viktigaste ekonomiska zonerna i Europa, Öresundsregionen, har haft en tydlig gräns införd inom sig. Detta är Nordens största sammanhängande arbetsmarknad. Skadan för tilltron tror jag att man måste ta på allvar. Det handlar om flera områden som har varit gränslösa där man känner eller misstror vår vilja att upprätthålla gränslösheten.

När vi nu har avskaffat id-kontrollerna, vilket var på tiden, är det viktigt att man tar krafttag för att återställa tilltron och reparera de skador som har uppkommit. Detta är något som Centerpartiet poängterar i ett särskilt yttrande. Jag hoppas att Nordiska rådet i alla dess funktioner, oavsett om det är den parlamentariska delen eller ministerdelen, kommer att arbeta för att göra verklighet av ett återställande av tilltron och att reparera skadorna efter det som varit.

Herr talman! Försvar och säkerhet är naturligtvis en ny del i det nordiska samarbetet, och det är en viktig del. Centerpartiet står bakom betänkandet vad gäller det som sägs om ett utvecklat samarbete med Nordefco. Där finns en bra beskrivning av detta.

Det råder inga tvivel om vad Centerpartiet vill, nämligen att arbeta för att hela Norden ska bli Natomedlem. Frågan har dock varken funnits med i de yrkanden som har gjorts och som vi har behandlat eller i texten i övrigt. Därför har vi valt att inte gå in i den diskussionen i detta betänkande. Men det är bara genom ett gemensamt Natomedlemskap och ett gemensamt EU-medlemskap som vi verkligen kan säkerställa att vi har en bra grund för ett gränslöst Norden i Europa.

Låt mig kort också säga något om det som inte berörs annat än i ett litet stycke, men som är viktigt. Det handlar om Arktis. Arktiska rådet har inte fått den uppmärksamhet som det förtjänar. Verksamheten i Arktis har inte redovisats av regeringen, trots att vi i utrikesutskottet och kammaren har påtalat detta tidigare. Vi beklagar att det inte har gjorts och förväntar oss att det kommer att finnas med kommande år.

Arktiska rådet är ett oerhört viktigt område att uppmärksamma, inte minst när vi talar om försvar och säkerhet. Därför förväntar vi oss att regeringen återkommer med skrivelser om den delen.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 12 PÅL JONSON (M):

Herr talman! Västtysklands förre förbundskansler Willy Brandt sa en gång om Berlins framtida öde att det som hör ihop växer ihop. Ibland går det snabbare och ibland långsammare, men precis så är det: Det som hör ihop växer ihop.

Så är det även med det nordiska samarbetet, som vilar på en historisk och språklig gemenskap. Vi ser också att det finner kraft i en stark värdegemenskap, i synen på demokrati, jämställdhet och marknadsekonomi. Vi har över tid sett en ökad rörlighet över de nordiska gränserna, ett alltmer integrerat näringsliv och en växande arbetspendling inom Norden.

Politikens kärnuppgift måste vara att underlätta för denna rörlighet och ytterst att förenkla människors vardag. När vi talar om gränshinder mot rörlighet diskuterar vi ofta tekniska och avgränsade frågor såsom momsavgifter, tullar och det nordiska skatteavtalet. Precis som utskottsbetänkandet tar fasta på är detta extremt viktiga frågor. Men jag tror att vi i

framtiden även kommer att behöva diskutera mer hur vi kan underlätta rörligheten genom en bättre infrastruktur mellan de nordiska länderna.

I detta sammanhang vill jag särskilt lyfta upp ett bättre och mer effektivt samarbete mellan Sverige och Norge. Vi har den längsta gemensamma landgränsen, det största handelsutbytet och den största gemensamma arbetsmarknaden. Under de senaste fem åren har handeln med Norge ökat med 30 procent, och i dag handlar vi faktiskt tre gånger så mycket med Norge som vi handlar med Kina.

Samtidigt vet vi att vi har haft svårt att få ihop infrastrukturplaneringen mellan Sverige och Norge. Det beror på att våra trafikmyndigheter inte är koordinerade, att vi inte har gemensamma beräkningsmodeller för infrastrukturprojekt och att vi inte genomför gemensamma åtgärdsvalsstudier. Även detta är viktiga hinder mot en bättre rörlighet för de nordiska medborgarna.

Det nordiska samarbetet måste också handla mer om att uppnå ökad säkerhet och trygghet, vad gäller både intern och extern säkerhet. Det operativa polisiära samarbetet mellan de nordiska länderna fördjupas nu genom det beslut som vi fattade här i kammaren förra veckan. Från och med den 2 juli kommer poliser från andra nordiska länder att ha möjlighet till så kallad tjänsteutövning i Sverige, och tvärtom. I sak handlar det om alltifrån ingripande verksamhet till sampatrullering. Detta kommer att förbättra den polisiära närvaron i gränslän som Dalarna, Värmland och Norrbotten, och det är också ett viktigt framsteg för att bekämpa den gränsöver-skridande brottsligheten i Norden.

Herr talman! De externa hoten mot Norden ökar. Vi upplever en ny säkerhetspolitisk normalbild i vårt eget närområde, främst genom Rysslands återkommande provokationer, folkrättsbrott och ovilja att acceptera andra länders gränser och säkerhetspolitiska vägval. Det är därför bra att det nordiska försvarssamarbetet nu faktiskt har fördjupats inom områden som internationella insatser, materiel, logistik och utbildning. Det här ökar försvarsmakternas operativa effekt.

Samtidigt ska vi också vara ärliga och säga att detta försvarssamarbete är ett fredstida samarbete. Så länge som vi har olika säkerhetspolitiska lösningar genom militär alliansfrihet kontra Natomedlemskap finns det starka inneboende begränsningar om hur djupt och effektivt försvarssamarbetet kan bli.

Jag har respekt för att det finns olika uppfattningar här i kammaren huruvida det är bra eller dåligt om Sverige och Finland blir Natomedlemmar. Däremot har jag ingen förståelse för dem som säger att det inte spelar någon roll för det nordiska försvarssamarbetet att vi säkerhetspolitiskt sett är så djupt splittrade när det gäller allianstillhörighet eller för dem som säger att en nordisk försvarsallians skulle ske på bekostnad av Natos närvaro i Norden. Det är bara Nato som kan upprätthålla en trovärdig krigs-avhållande förmåga i Norden. Allting annat är i mina ögon villfarelser och illusioner.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att om Norden som verkligen hör ihop också ska växa ihop bör vi reformera Nordiska rådet.

Kombinationen av många och stora möten, en omfattande byråkrati som omger dessa möten och, i ärlighetens namn, de i vissa avseenden begränsade politiska framstegen för den nordiska nyttan gör att Nordiska rådet har fått berättigad kritik.

För det första måste Nordiska rådets arbete förankras betydligt bättre i de nationella parlamenten om det ska vara framgångsrikt. Det finns många exempel på där man sitter i ett utskott i det egna parlamentet och ett helt annat i Nordiska rådet, och i många fall är detta olyckligt för effektiviteten i samarbetet.

För det andra finns det av kostnads- och legitimitetsskäl anledning att se över budgeten för Nordiska rådet och hur den kan användas effektivare, eftersom varje krona som används fel eller ineffektivt är en förlorad möjlighet för ett starkare nordiskt samarbete.

Det finns med andra ord starka skäl att hålla ett förändringstryck på Nordiska rådet så att det utvecklas med sin samtid, annars riskerar Nordiska rådet att bli en del av problemet snarare än lösningen för att uppnå ett starkare nordiskt samarbete.

Anf. 13 CASSANDRA SUNDIN (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi utrikesutskottets betänkande 3, om Norden, och som ledamot i Nordiska rådets välfärdsutskott tänkte jag prata lite om det högaktuella ämnet psykisk ohälsa.

Den 20 januari i år deltog jag på en konferens i Oslo anordnad av Nordens Välfärdscenter, som handlade om just detta och då med inriktning på barn och unga. Ett av fokusområdena handlade om en rapport som lämnats på uppdrag av projektet Unga in i Norden – psykisk hälsa, arbete och utbildning, som koordineras av Nordens Välfärdscenter och är ett samarbete med Nordlandsforskning.

Rapporten bygger på högkvalitativa intervjustudier genomförda på Island, Färöarna och i Norge runt unga som befinner sig i sårbara livssituationer med tanke på utbildning, arbetslivserfarenhet och psykisk hälsa. Rapporten analyserar och beskriver hur unga själva upplever situationen och hur myndigheter och tjänsteutövare inom välfärdssektorn i länderna beskriver utmaningar, insatser och åtgärder inom denna grupp.

Herr talman! Det här är ett komplext och väldigt stort område som rör de nordiska ländernas välfärdsområden i bred omfattning, det vill säga såväl välfärd som utbildning, arbete och hälsa. Syftet med uppdraget har varit att inhämta kunskap om hur aktörerna själva beskriver problematiken, särskilt med tanke på den praktiska vardagen i möten mellan unga och dem som jobbar med områdena.

De slutsatser som presenteras i rapporten är därför utvecklade med tanke på konkreta och praktiska lösningar som håller de större sektorsövergripande utmaningarna på myndighetsnivå utanför.

Bakgrunden till uppdraget har varit den ökande oron runt de unga som står i fara att falla utanför utbildning och inte kan kvalificera sig till arbetslivet till följd av psykiska hälsoproblem. Vi kan se att det finns ett tydligt samband mellan psykisk ohälsa, bortfall från vidareutbildning, svag anknytning till arbetslivet och så vidare, något som gäller alla de nordiska länderna. Den 137 sidor långa rapporten ställer många viktiga frågor och ger även många förslag på åtgärder som kan implementeras i hela Norden mot bakgrund av den forskning som bedrivits.

I debatten om psykisk ohälsa i dag är det av stor vikt att studier, forskning och åtgärdsförslag, likt detta, får möjlighet att lyftas fram för att berörda parter och yrkesutövare på området ska få ökade möjligheter att komma till rätta med de stora problem som finns.

Med detta sagt ser jag fram emot det fortsatta samarbetet på området, som är så otroligt viktigt för hela Norden.
(Applåder)

Prot. 2016/17:118

1 juni

Norden

Anf. 14 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! Det nordiska samarbetet är gott och naturligtvis också utvecklingsbart. Den nordiska passfriheten är en grund för att samarbetet fungerar så väl. Den fria rörligheten mellan länderna gör att vi kan flytta till, transporteras mellan, arbeta och studera i varandras länder som nordbor.

Det finns en grundläggande styrka i det nordiska samarbetet. Med närmare 28 miljoner invånare skulle vi om vi, rent hypotetiskt, gick samman vara världens tionde största ekonomi. Vi har export och import mellan länderna och en betydande arbetskraftsförflyttning som fluktuerar beroende av konjunkturer och efterfrågan. Vi har många likheter kulturellt, värdegrundsmässigt, socialt och inom välfärden.

Vi förenas till stora delar via språken. Skandinaviskan talas praktiskt taget i hela Norden, även om den är på nedgång i Finland och på Island. Det finns ett slags stolthet i det aningen kärva klimatet, och för det mesta håller vi samman även om det kan vara relativt stora skillnader i en del frågor.

Den nordiska modellen är ett föredöme, och den betraktas, analyseras och beundras dessutom av många andra länder. Våra olika samarbeten inom arbetsmarknad, energi, turism, forskning, kultur med mera är unika för vår region.

Herr talman! Nordens framgångar bygger mycket på viljan och modet att finna lösningar på dagliga problem och önskemål om att vi i den globaliserade världen kan förenas och stödja varandra när det behövs. Vi har ett utvecklat säkerhets- och försvarspolitiskt utbyte och samarbete inom Norden. I det rådande säkerhetsläget är det ändå en styrka att vi kan blicka till öster och väster och veta att det finns hjälp och stöd om det krävs, på samma sätt som vi i Sverige kan agera om frågan kommer till oss.

Jag är en sann Nordenvän, född i Finland och uppvuxen i Sverige. Jag behärskar finska och svenska, en fördel i Nordiska rådet, men jag är också en av de närmare 700 000 finländare som flyttat till Sverige. På samma sätt har svenskar – naturligtvis inte lika många – flyttat till Norge för att jobba eller färöingar flyttat till Danmark och så vidare.

Alla nordiska länder är inte med i EU, och ett antal länder är medlemmar i Nato. Men trots dessa beslut i de olika länderna kan det nordiska samarbetet flyta på relativt smidigt.

Herr talman! En av nyckelfrågorna handlar om tillgängligheten till hela Norden och att som nordbo kunna förflytta sig gränslöst mellan länderna utan att visa pass och samtidigt känna sig välkommen till respektive mottagarland.

Det är därför angeläget att belysa ett av Nordiska rådets och Nordiska ministerrådets mest angelägna beslutsområden: gränshinder. Dessa dyker upp hela tiden, allteftersom vår mobilitet och önskan att förflytta oss ökar i takt med att våra länder fortsätter att utvecklas.

Det kan handla om arbetsmarknad, permanent eller tillfällig flytt, att flytta tillbaka till sitt födelseland som pensionär, att studera på ett annat nordiskt universitet, att etablera en företagsfilial i ett nordiskt grannland, att exportera en produkt eller bedriva turism över landsgränser, polissamarbete och så vidare. Gränshindren är besvärande, många gånger riktigt svåra att lösa, många gånger enkla surdegar som bara blivit liggande på grund av ett alltför litet medborgerligt tryck.

Herr talman! Nordiska ministerrådet har infört ett gränshinderråd med representanter från de olika nordiska länderna och Nordiska rådet. Förra året löstes 12 gränshinder, och det är ett bra resultat. Två av dessa var kopplade till Sverige.

Jag har förmånen att vara en ledamöterna i rådet, och det finns ett sug efter att få bort hindren i samverkan med de olika nordiska regeringarna. Det har tagits många initiativ. Bara i år genomförs gränshinderdebatter i samtliga nordiska parlament. Det är bra!

Det finns ett starkt tryck från Gränshinderrådet och Nordiska rådet att de nordiska regeringarna ska ta nästa steg när ny lagstiftning införs nationellt så att det på sikt blir ett obligatorium att utvärdera om det kan leda till gränshinder mellan de olika nordiska länderna, precis på samma sätt som vi implementerar olika EU-direktiv och även förordningar.

Ambitionerna är höga. Vi är dock medvetna om svårigheterna. Det är inte alltid möjligt att ändra i nationella lagstiftningar. Det kan bli för stora kostnadsökningar eller skapa andra negativa bieffekter.

Det är en naturlig del av den nationella lagstiftningsintegriteten, men samtidigt är det helt grundläggande för det nordiska samarbetet att de nationella regeringarna och det nordiska ministerrådet ökar ambitionerna samt värdesätter det nordiska samarbetet än mer för att i nutid och i framtid kunna utöka möjligheterna för nordisk mobilitet – en unik modell som väcker beundran och nyfikenhet i vår omvärld, där allt fler eftersträvar ökad nationalism och protektionism.

Herr talman! I Nordiska rådet finns en gränshindergrupp med representanter från de fyra olika utskotten som därefter rapporterar vidare till Gränshinderrådet. Gruppens arbete är ambitiöst och målmedvetet med fokus på att följa upp existerande gränshinder och identifiera nya.

En utmaning är dock, och det här är också en signal tillbaka till vår svenska delegation, att få de olika utskottens ledamöter från de nordiska länderna och självstyrande regioner att agera i de olika parlamenten för att ställa frågor, följa upp och agera proaktivt för att förebygga kommande gränshinder samt kämpa för att ta bort de existerande.

Jag är säker på att vi i framtiden kommer att finna en ännu bättre process. Gränshinderfrågorna kräver vår uppmärksamhet, och vi har faktiskt tagit många steg för att motverka, ta bort och förebygga gränshinder.

Därmed yrkar jag också bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Phia Andersson, Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Jassenko Omanovic och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 15 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Jag begärde replik för att jag hörde Pyry Niemi tala om gränshinder och vikten av att slopa gränshinder, och jag hörde varmt tal om det gränslösa Norden – i ett förhoppningsvis gränslöst Europa, skulle jag vilja säga. Men jag hörde inte någonting specifikt om det stora gränshinder som vi återinförde under en tid mellan till exempel Sverige och Danmark, rätt igenom den största nordiska gemensamma arbetsmarknadsregionen, alltså den mellan Malmö och Köpenhamn.

Jag vill komma tillbaka till det, eftersom det har varit ett tydligt exempel på vad som händer när man inför kraftfulla gränshinder mot den fria rörligheten. Det har inneburit miljardkostnader för företag och för den ekonomiska utvecklingen, och det finns en kraftfull misstro hos människor som har berörts. 85 procent av pendlarna har ställt sig frågan om det här är hållbart eller om de måste byta arbetsplats, flytta och så vidare. Det är ett grundskott mot tilltron till det som har varit adelsmärket för Norden – gränslösheten.

Hur tänker Pyry Niemi och regeringssidan följa upp det som har hänt och återställa förtroendet?

Anf. 16 PYRY NIEMI (S) replik:

Herr talman! Vi känner alla väl till historien om varför de tillfälliga gränskontrollerna infördes. Det var helt nödvändigt i en tid då det var en hög belastning visavi Sverige. Under 2015 ville 163 000 personer söka sig till Sverige. Det var ett hårt tryck på polisen och tullen, på de svenska myndigheterna, att göra saker i en snabb och bråd takt för att få igenom beslut men framför allt göra det värdigt för människor att inträda i Sverige.

Det är klart att gränskontroller på det sättet var det sista steget i en process där vi var tvungna att agera för att också markera visavi våra kamrater inom EU-kretsen. Det var helt nödvändigt då, och det var en process som uppstod i ett läge som var kritiskt för hela Europa och där Sverige tog ett oproportionerligt stort ansvar. Ingen var glad i att införa gränskontrollerna, men de var nödvändiga då. Nu är de borttagna, och nu är det en annan process, en annan modell, som gäller.

Självklart utgår jag från att det kommer att ske en ordentlig uppföljning när det gäller hur och var och på vilket sätt vi ska agera i framtiden för att kanske slippa gränskontroller också, men vid det tillfället var det helt nödvändigt. Det fanns inga alternativ, och vi var nödgade att agera för att hela det svenska välfärdssystemet skulle fungera så praktiskt som möjligt för alla som bor i Sverige men också för dem som skulle komma till Sverige.

Jag utgår från att det finns en process för att följa upp och utvärdera det här så att vi vet för framtiden hur vi ska agera ännu bättre så att det inte drabbar resenärerna över Öresund eller liknande områden.

Anf. 17 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Det lät som en brasklapp: Härtill var man nödd och tvungen. Vi har sett sådana brasklappar förr genom historien i Sverige. Tvånget var tydligt, enligt Pyry Niemi. Sedan är det väl alltid så att man kan göra saker på olika sätt. Det finns inte bara *en* lösning. Åtminstone tillhör inte jag ett parti som tror att det bara finns *en* lösning eller *ett* sätt. Om det nu var tvång var det tvånget självpåtaget och dessutom väldigt

långvarigt. Men det låter bra om signalen är att det kommer att ske en uppföljning.

Då undrar jag: Kommer Pyyri Niemi, som är med i gränshinderdiskussionen, att säkerställa att de frågorna lyfts fram. För det handlar också om att diskutera hur vi återställer människors tilltro till att detta inte händer på nytt helt plötsligt i morgon dag. Hur återställer vi tilltron till det gränslösa Europa? Det måste vara en oerhört viktig fråga för det nordiska samarbetet framåt, för människors syn på Norden som en gemensam marknad i allt väsentligt.

Jag hoppas att det är någonting som Pyyri Niemi kommer att arbeta för i gränshinderdiskussionen, och jag utgår också från att man från regeringens sida kommer att försöka återställa ett förlorat förtroende i den här delen.

Anf. 18 PYYRI NIEMI (S) replik:

Herr talman! Under hela processen i Gränshinderrådet hade vi återkommande diskussioner om det här. Det genomfördes också seminarier i frågan, och vi har en fortsatt uppföljning i Gränshinderrådet. Även i de kontakter vi nu har med vår regering och den danska regeringen framförs synpunkter kring det.

Självklart handlar det om att återställa ett förtroende. Jag vet inte hur lågt det är eller om det är det – det tror jag inte att Kerstin Lundgren heller gör, utan jag utgår från att det är mer av ett antagande. Men visst finns det brister, och visst finns det frustration. Det håller jag med om. Det är vi helt överens om, för det har drabbat resenärerna och pendlarna. Där är vi helt överens. Men i det läget var vi tvungna att göra någonting. Beklagligtvis fick då resenärerna och pendlarna ta ett oproportionerligt stort ansvar. Kanske fick de också en del merkostnader och en del lidande av att byta tåg och så vidare.

Men visst är det väl också så, om man tittar framåt, att för att undvika det här ska vi titta igenom de modeller och processer som fungerar bra. Jag välkomnar alltid en diskussion över partigränserna för att hitta lösningar som är praktiskt tillämpbara. Men det här var en mycket akut situation, och jag tror inte att det fanns någon som helst realistisk och tydlig förberedelse för hur man skulle kunna ha gjort det annorlunda. Det är möjligt att det fanns andra lösningar, men just vid det tillfället, med frågorna som kom från Polismyndigheten, tullen, Migrationsverket och andra myndigheter i Sverige, var nog det här den bäst tillämpbara lösningen för att råda bot på den situation som rådde vid det tillfället.

Anf. 19 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman! Nordenvänner! Kerstin Lundgren har väl talat för Centerpartiet, och jag ska komplettera utifrån mitt arbete i Nordiska rådet, som består av 87 ledamöter från de fem nordiska länderna och de tre självstyrande områdena.

I en allvarsam och komplex tid med stora utmaningar globalt, i Europa och i Norden är det nordiska samarbetet en värdefull tillgång för att bidra med gemensamma lösningar. I kraft av bland annat vår ekonomiska styrka har de nordiska länderna en viktig roll.

Det framgångsrika samarbetet inför klimatavtalet i Paris är ett viktigt och lyckat exempel, liksom de nordiska ländernas utrikes- och säkerhetspolitiska samarbete, som fortsätter att utvecklas och fördjupas. De långvariga och nära nordiska relationerna bäddar för att Norden kan spela en allt viktigare roll i det europeiska och globala samarbetet i framtiden.

Vi har lagt en bra grund för det samarbete som vi har haft de sista 50–60 åren, men jag tror att det här kommer att ta nya språng framåt inom de närmaste åren och decennierna.

Det handlar också om gemensamma värderingar. Norden har möjlighet att vara en ledstjärna för andra länder när det gäller till exempel miljöinsatser och jämställdhetsfrågor. Internationellt växer en allt viktigare diskussion om hur en hållbar och inkluderande tillväxt ska kunna uppnås. I denna diskussion är det nordiska engagemanget en kraftkälla.

För mig som rätt ny ledamot i Nordiska rådet är det glädjande att se på nära håll hur mycket som faktiskt sker. Jag ska strax ge några exempel. Men det är också uppenbart hur mycket mer som kan göras i en tid med mycket stora utmaningar. Låt mig nämna Rysslands krig med Ukraina, Storbritanniens tilltänkta utträde ur EU och USA:s oberäkneliga väg under Donald Trump.

Det är, som Kerstin Lundgren sa, alldeles uppenbart att ännu mer behöver göras på försvarsområdet mellan de nordiska länderna. Ett kraftfullt och närmare samarbete talar väl alla väl för. Min och Centerpartiets uppfattning är, som också Pål Jonson sa, att om det ska kunna förverkligas fullt ut gäller det att det sker inom försvarsalliansen Natos ramar.

Hållbarhetsutskottet i Nordiska rådet, där jag sitter, fokuserar bland annat på klimatfrågor, ett hållbart bruk av naturresurser, miljö- och naturskydd, fiskeriförvaltning och biologisk mångfald – mycket viktiga frågor. Detta är utmaningar som berör länder såväl i Norden som i Europa och globalt.

De nordiska länderna kan bara bli ännu bättre på att utveckla och vara förebilder för en grön omställning. En grön omställning behöver innovationer, utveckling av förnybar energi baserad på till exempel bioråvaror, stora investeringar i energieffektivisering och en ny fossilfri infrastruktur. Med sina sammanlagda resurser och sin rika kompetens kan det nordiska samarbetet för forskning och utveckling öka takten i denna omställning.

För mig som talesperson för hållbarhetsutskottet var det en glädje att kunna lyfta fram att Nordens potential till en hållbar livsmedelsproduktion fullt ut måste tas till vara i framtiden, att matsvinnet måste reduceras samt att det behövs ett tätare nordiskt samarbete för att gemensamt påverka EU:s reform av vattenramsdirektivet.

Centerpartiet samarbetar i Nordiska rådet i Mittengruppen. Vi lyckades få med både Mittengruppen och Nordiska rådet på att rekommendera till de nordiska regeringarna att före eventuella åtgärder för att till exempel införa gränskontroller, som har diskuterats här, ska samråd ske med övriga nordiska regeringar – en stor framgång. Helst ska naturligtvis dessa försämringar av öppna gränser inte genomföras.

Mittengruppen har också drivit på för förbud mot mikroplaster i kosmetika och vissa plastpåsar. Det är en fråga som engagerar mycket i Nordiska rådet, med all rätt. Det är också glädjande att Nordiska rådet rekommenderat de nordiska regeringarna att arbeta för ett generellt förbud i EU

Prot. 2016/17:118
1 juni

Norden

mot fyra hormonstörande ftalater i produkter som barn kommer i kontakt med.

Detta var några exempel, herr talman, på vad som sker i Nordiska rådet. Många här har berört andra viktiga områden som till exempel gränshinderfrågor. Jag vill hänvisa den intresserade till Nordiska rådets svenska delegations berättelse om verksamheten under 2016 samt regeringens skrivelse om det nordiska samarbetet 2016.

Med detta, herr talman, vill jag avsluta denna dags – den 1 juni 2017 – viktiga debatt i Sveriges riksdag om Norden.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 9.)

§ 5 Vissa socialförsäkringsfrågor

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2016/17:SfU24
Vissa socialförsäkringsfrågor (prop. 2016/17:152)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 9.)

Cykelfrågor

§ 6 Cykelfrågor

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU16
Cykelfrågor
föredrogs.

Anf. 20 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! För ca 15 år sedan, när jag blev engagerad politiskt, skulle en politiker aldrig ha låtit sig fotograferas på cykel. En sådan bild skulle nämligen ha gett möjlighet till journalisterna att skriva artiklar med titeln ”XX är ute och cyklar”, oavsett vad frågan gällde.

Nu är det helt annorlunda – politiker tävlar med varandra i att framstå som mest cykelvänliga och vill gärna bli fotograferade med cykel och med cykelhjälm på, helst när de inviger nya cykelvägar.

Här i riksdagen ökar antalet motioner om cykling varje år. I årets betänkande behandlar vi inte mindre än ett fyrtiotal yrkanden om åtgärder som gör cykling lättare och tryggare. Utvecklingen går onekligen framåt.

Det är fler och fler som förstår att cykling är bra för både hälsan och plånboken. Dock är förbättringspotentialen fortfarande stor – enligt Trafikverkets rapport om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder görs endast 10 procent av alla korta resor med cykel.

En del väljer bort cykeln för att den upplevs som fysiskt utmanande – man vill inte komma till kontoret svettig och lägga tid på att duscha och byta om. Andra måste skjutsa morgontrötta barn till skolan. För dessa grupper kan elcykeln vara en bra lösning, då den elektriska motorn gör att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning.

I går organiserade riksdagens cykelnätverk en utflykt, där vi hade möjlighet att bland annat prova en svensk innovation: familje- och transportcykeln Livelo. Det är inget tvivel om att Livelo levererar många smarta lösningar och är oslagbar i urbana miljöer.

En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen även på längre pendlingsavstånd. Det behövs därför både satsningar på att anpassa infrastrukturen för detta och anpassningar av lagstiftning och regelverk.

Intresset för att arbetsgivaren tillhandahåller cykel som löneförmån ökar hos både arbetsgivare och anställda. Det kommer att bli än mer attraktivt i takt med att användandet av elcyklar ökar. Därför är det dags att se över reglerna för förmånsbeskattning för cyklar – något för regeringen att titta på om man på allvar vill öka cykelpendlandet.

Herr talman! För två år sedan gav riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om en nationell cykelstrategi. När vi krävde en cykelstrategi var huvudtanken att cykling ska bli ett så tillgängligt, funktionellt, säkert och attraktivt transportsätt att betydligt fler människor än i dag väljer att cykla.

Vi ska som politiker skapa förutsättningar för människor att göra kloka val och inte komma med pekpinna, förbud eller tvångsåtgärder. Genom att se cykling som ett eget, likvärdigt transportsätt med specifika behov i infrastrukturen – något som blivit uppenbart inte minst med tanke på det ökade antalet elcyklar och snabba cyklar – tar vi ett viktigt steg i den riktningen.

Att skapa bättre förutsättningar för cykling är ett utmärkt sätt att möta såväl den ständigt ökande mobiliteten i samhället som den fortgående urbaniseringen, som annars oundvikligen leder till ökad trängsel på gatorna i våra städer.

Frågan är hur denna strategi, som presenterades för några veckor sedan, motsvarar förväntningarna. Tja, som en beskrivning av cyklandet goda effekter och behovet av ökad och säkrare cykling är strategin bra. Men tyvärr brister den när det gäller såväl mål som konkreta förslag. Framför allt är det mål som saknas. Hur stor andel cykelresor ska vi ha om 10 år och om 15 år?

En strategi som saknar mål och konkreta förslag blir lätt en pappersprodukt utan betydelse, som ingen bryr sig om. Inte minst är risken att cykelorganisationerna, som var mycket hoppfulla under de två år som arbetet med strategin pågick, kommer att uppleva det så. Vidare saknas det ansvariga för att strategin genomförs och följs upp. Min förhoppning är att regeringen snarast utser en ansvarig myndighet för detta.

Herr talman! Frågan om det minskade cyklandet bland barn och unga förtjänar större uppmärksamhet. Alla vet hur viktigt det är för barn att röra sig, men likväl fastnar vi i en ond cirkel: Vi kör våra barn till skolan för att vi inte vill låta dem cykla när det är mycket trafik, för att de ska hinna i tid trots att det har blivit stressigt där hemma på morgonen eller av ren bekvämlighet. Då skapar vi den trafik som vi skyddar våra barn från.

Det behövs också en klart förbättrad trafikundervisning i skolorna, gärna utformad på så sätt att den är likvärdig i alla landets skolor och inte beror på vilken kommun skolan ligger i. Samhällets civila organisationer kan med fördel involveras i denna undervisning.

Herr talman! Cykelturismen är en stor näring i många europeiska länder medan den i Sverige fortfarande tar sina första stapplande steg. Naturligtvis är det Skåne som leder utvecklingen med Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden, som beräknas bli färdig 2020. Att koppla traditionella skånska näringar som mat- och dryckesproduktion till cykelturism kan locka många utländska turister och skapa välbehövliga arbetstillfällen.

Närheten mellan cykelstaden Köpenhamn och Sveriges två främsta cykelstäder Lund och Malmö gör Öresund till en attraktiv cykeldestination. En god nyhet är att trafik med en cykelfärja mellan Limhamn och Dragör inleds den 1 juni. Den ger möjlighet att återuppleva cykelromantiken på båda sidorna av Sundet och blir ett alternativ till att ta med sig cykeln på Öresundståget.

Herr talman! Slutligen vill jag säga att vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 13.

(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Jessica Rosencrantz (båda M).

Anf. 21 JIMMY STÅHL (SD):

Herr talman! I dag ska vi tala om TU16 *Cykelfrågor*.

Cykeln e nyckelen till friheten

Cykeln e nyckelen till allt

Visst ska det vara lättamt, glatt och härligt när man pratar cykel. Det inte bara stärker hälsan, utan man får ett glatt humör också, det vill säga om det inte regnar ute; det är lite tråkigare.

Hade jag haft bättre sångröst hade jag kunnat erbjuda kammaren hela låten av Danne Stråhed, men jag låter bli. Det är en låt som handlar om cykeln som en frihetsmaskin. Den är jättehärlig – lyssna gärna på den!

Som Boriana var inne på var vi i går ute och cyklade med riksdagens cykelnätverk. Jag fick möjlighet att provcykla den nya innovationen från Liveloo; de hade en cykel med sig. Som familjecykel i stadsmiljö är den helt underbar. Den har en låda fram så man kan ta två småbarn med sig eller ha den som en cykel att åka och handla med. Det var lite trångt i vissa passager. Hela tanken med cykelturen var just att man skulle märka var vi behöver göra skillnad. Hur ser gatorna ut i Stockholm?

Detta är ganska viktigt och något jag skulle vilja uppmana alla kommun- och landstingspolitiker att göra: Åk tillsammans ut och granska hur det ser ut! Jag tror att vi är ganska dåliga på det. Vi i riksdagens trafikutskott är ofta ute och tittar på verkligheten och får en helt annan känsla än man får om man bara får saker berättade för sig. Det är väldigt många cyklister och gående ute, så det är trångt.

Cykeln är kostnadseffektiv och ett smidigt sätt att transportera sig om man har den möjligheten. Just nu är cykeln på allas läppar. Man kan fundera på om den är en ny företeelse i Sverige. Nej, det är den absolut inte – den har funnits väldigt länge. Det är positivt att det tas ett järngrepp om cykeln i dag.

Cykeln är allt från en manuellt trampad nöjesmaskin till ett kommersiellt verktyg när den används som budcykel, för post med mera. Jag vet inte om det redan finns, eller om det kommer att komma, foodcyklar. Det finns

ju food trucks i dag, men jag är helt säker på att man i framtiden kommer att sälja mat också från cyklar.

Cykeln kommer definitivt att ha en större roll i vardagen, speciellt när städerna urbaniseras mer och fler ska samsas på samma ytor. Det blir dyrare och dyrare att parkera, och vägarna blir mindre och trängre.

Vad är då en cykel? Enligt Wikipedia är en cykel, förr kallad velociped eller bicykel, vanligen driven av mänsklig muskelkraft och har ett eller två hjul. Men i dag är ju cykeln så mycket mer. I dag har vi cyklar som inte drivs med mänsklig kraft utan med en liten elmotor; elmotorn kan också kan vara en hjälpmotor. Förr fanns det förbränningsmotorer som hjälpte till, men de är i stort sett borta i dag.

Enligt svensk lag räknas även segway och elskotrar som cyklar i dag. Den enda begränsningen är att maxhastigheten inte får överstiga 25 kilometer i timmen med elmotorn och att motorstyrkan inte får vara över 250 kilowatt, för då går det över till en moped klass 2.

Det finns som sagt många olika varianter av elcyklar i dag, som gör cyklandet möjligt för en människa som tidigare inte hade kunnat tänka sig att välja det alternativet. Som Borianan tidigare var inne på blir man ganska svettig, men med hjälp av elcykeln kan man klara sig från detta. Vi cyklade åtminstone en och en halv mil i går, och jag hade inte en enda svettdroppe på kroppen – men ett stort leende. Med tre hjul hade jag ju en liten fördel, så jag kunde med enkelhet stanna vid alla rödljus och övergångsställen.

Cyklandet har också blivit något helt annat. Cykeln har blivit en kommersiell maskin för bud, paket och brev. Vi har också sett, och det gjorde vi även i går, många matföretag som levererar sina varor med hjälp av cykel, för det är så himla smidigt i städerna i dag.

Som jag har varit inne på är det en utmaning, främst i städerna, att få till detta. Vi måste också tänka på säkerheten, för vi vet att antalet olyckor ökar. Det är kanske inte så konstigt; antalet cyklister ökar ju också. Jag uppmanar återigen kommunerna och regionerna att ha höga ambitioner och tänka säkerhet.

Vi i Sverigedemokraterna vill att man vid stadsplaneringen gör allt man kan för att skydda de oskyddade trafikanterna – alltifrån att sopa bort grus till att bygga säkra cykelbanor. Vi måste också öka medvetenheten hos dem som cyklar om att de är väldigt utsatta. När man hoppar på en cykel tänker man bara framkomlighet, och så trampar man på. Men det finns så många faror runt om.

Detta gäller även dem som är ute och går på trottoarerna, speciellt folk med hund. Jag är ganska dålig på det, har långt koppel och låter hunden glida iväg, och vips har man en cykel mellan sig själv och hunden.

Det är som sagt inte lätt att göra alla nöjda när det gäller cykling, gående eller något annat, för det finns stora skillnader.

Om man tittar på fritidscykelandet kontra pendlingen eller om man, som Johan, brinner för tävlingscyklisterna, ser man att cyklisterna inte är någon homogen grupp. De har alla olika behov. Tävlingscyklisterna kommer upp i enorma hastigheter. Fritidscyklisterna kanske cyklar i vanlig gångfart upp till 15 kilometer i timmen.

Sedan finns det lådcyklar. Det finns ett otal olika varianter – alltifrån den lilla varianten, som jag provade i går, till de nya paketyklarna som har en stor låda bakpå så att sikten blir fullständigt skymd. De är också jättebredda. Då gäller det att man har koll på vilka trafikregler som ska gälla.

Var ska man få cykla med dessa cyklar? Jag tror att de kommer mer och mer i de flesta företag, speciellt i storstäderna.

När man bygger ny infrastruktur framöver måste man också tänka på cyklar och mopeder. Då tänker jag främst på två-plus-ett-vägar. Där är det livsfarligt att cykla. På en två-plus-ett-väg finns det stundtals bara 20 centimeter vägren att cykla på.

Jag vet att det inte är så ovanligt att vi bilister bromsar när vi kommer in på den smala delen av en två-plus-ett-väg, alltså ett-delen, för många av oss tycker att det är läskigt att köra in i den trånga passagen med vajerräcken på båda sidor. Hur skulle det då se ut om det dessutom var en cyklist där? Osäkerheten hos bilisterna leder antingen till att hastigheten sänks rejält, vilket är positivt för cyklistens säkerhet, eller till att bilisten kör in i cyklisten, vilket får fruktansvärda konsekvenser.

Som sagt: Säkerhet är det viktigaste vi kan åstadkomma. Vi måste bygga fler säkra cykelbanor. Det finns ju tankar på att man ska låta cyklisterna köra mer och mer ute i vägarna, och det oroar mig starkt, framför allt på grund av att mobiltelefonin tar mer och mer av bilförarnas uppmärksamhet, vilket jag hoppas blir olagligt framöver. Vi måste tänka säkert.

Återigen har jag en uppmaning till kommuner och regioner: Hjälp oss att göra cykeln till en möjlighet framöver!

Med detta vill jag yrka bifall till Sverigedemokraternas reservation 10.

I detta anförande instämde Per Klarberg (SD).
(forts. § 8)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.52 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 14.00, då frågestunden skulle börja.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 14.00.

§ 7 Frågestund

Anf. 22 TALMANNEN:

En fråga ska vara av övergripande allmänpolitiskt slag eller avse ett ämne som faller inom statsrådets ansvarsområde och rör dennes tjänsteutövning.

Därmed vill jag hälsa statsråden välkomna. Frågor besvaras i dag av finansminister Magdalena Andersson, utrikesminister Margot Wallström, socialförsäkringsminister Annika Strandhäll och miljöminister Karolina Skog. Finansminister Magdalena Andersson besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde.

Anf. 23 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Nyligen slopade regeringen sitt kritiserade förslag om bankskatt. Men samma dag presenterade man ganska överraskande ett annat förslag, nämligen ett förslag om en kraftig höjning av resolutionsavgifterna för bankerna.

Jag vill vara tydlig med att det är otroligt viktigt att värna den finansiella stabiliteten. Systemet med resolutionsreserven bygger på sunda principer, nämligen att det är bankerna som ska stå för kostnaderna om det uppstår en kris och inte svenska folket. Men resolutionsavgiften måste stå i proportion till riskerna. Sverige har redan i dag störst resolutionsreserv och högst resolutionsavgift i EU.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga finansministern: Vad är det som har förändrats i riskanalysen som gör att resolutionsavgiften måste höjas så drastiskt? Var den tidigare analysen felaktig, eller har risknivån höjts?

Anf. 24 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Tack för frågan! Det är naturligtvis bra att också Moderaterna ser behovet av att ha ett tydligt skydd när det gäller den finansiella risk som uppstår i länder som har stor finanssektor. Sverige är ett av de länder i EU som har den största andelen av ekonomin i just finanssektorn. Vi har också färsk erfarenheter av att det kan vara stora risker för skattebetalarna om en bank får problem. Nordbanken, som nu är en del av Nordea, är ett färskt exempel i svenska skattebetalares minne.

Regeringen har skickat ut ett förslag på remiss. Det har kommit in många remissynpunkter. Vi håller just nu på att sammanställa dem och kommer sedan att kunna återkomma med besked om hur vi ser på resolutionsavgiften framöver.

Anf. 25 MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Tack, finansministern! Ledande experter menar: Om Nordea lämnar landet finns riskerna i finanssektorn ändå kvar. Skillnaden blir att Sveriges inflytande minskar samtidigt som vi tappar resolutionsavgifter. Vi måste också se att det finns risker i att skapa villkor som driver företag ut ur landet. Finansministern borde vara försiktig med vilka signaler hon sänder. Det är nog väldigt få som kan se fördelarna med att huvudkontor och jobb flyttar till andra länder.

Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det handlar om att driva en politik som är bra för det svenska näringslivet. Det är någonting som har präglat regeringens politik från dag ett. Sverige har också stigit i den internationella konkurrenskraftsligan med den här regeringens politik, jämfört med den politik som bedrevs när Maria Malmer Stenergards parti ledde Sverige.

Det är naturligtvis viktigt att vi har och fortsätter att ha goda villkor för svenska företag. Det är någonting som vi driver. Men det är också viktigt att vi har en ordentlig stabilitet i våra finansiella system. Det arbetar vi också med.

1 juni

Frågestund

Anf. 27 PAULA BIELER (SD):

Herr talman! Min fråga riktar sig också till finansminister Magdalena Andersson.

I helgen och veckan har det kommit två rapporter gällande personer som har uppgett att de är minderåriga när de har anlänt till Sverige och sökt asyl. Via fingeravtryck har man kunnat visa att många från Marocko har varit betydligt äldre än vad de har uppgett. Jag tror att det var 48 av 50 som var vuxna, fast de hade uppgett att de var minderåriga. Samtidigt har resultatet från de första åldersbedömningarna via Rättsmedicinalverket kommit på plats. Det visar att i 76 procent av de aktuella fallen har det varit vuxna.

Men detta har givetvis inte tagit sin början nu, utan det har pågått under en väldigt lång tid. Min fråga är: Vad avser regeringen att göra för att komma underfund med och komma åt den problematik som följer av att många hitintills har lurat sig till en rätt att stanna i Sverige genom att uppge felaktiga uppgifter?

Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är naturligtvis viktigt att det finns ett korrekt beslutsunderlag när man fattar beslut om asyl. Därför är det bra att vi nu har utökat möjligheten att göra åldersbestämningar för personer, så att vi kan ha bättre uppgifter om dessa personers faktiska ålder. Det är bra att möjligheterna har utökats och också utvidgats och att vi från och med nu har bättre möjligheter att bestämma människors ålder, så att man kan fatta korrekta och rättssäkra beslut.

Däremot är det så att när man har fått ett beslut gäller det beslutet. Har man fått asyl har man rätt att stanna i Sverige. Men har man fått ett avslag är det viktigt att man lämnar landet.

Anf. 29 PAULA BIELER (SD):

Herr talman! Ja, det är givetvis bra att man nu äntligen får något slags systematik, även om det finns många brister kvar med gällande lagstiftning.

Men anser finansministern verkligen att det är korrekt att personer som har uppgivit felaktigheter inte ska behöva stå till svars för detta? Det är ju personer som har lurat sig till rätten att stanna i Sverige, vilket har kostat staten väldigt mycket i rena bidrag men också i fråga om den hantering som pågår, och fått rätt till boende som egentligen bara är riktat till barn.

Anf. 30 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag tycker naturligtvis att det är djupt upprörande om personer har fått asyl på felaktiga grunder. Jag tycker naturligtvis också att det är helt felaktigt om vuxna människor har bott blandat med barn. Så ska det inte vara, och så ska det inte fungera. Därför är det viktigt att vi har gjort denna förändring, så att vi på ett bättre sätt kan kontrollera människors ålder. Däremot har vi ordningen att när man har fått ett beslut är det detta beslut som gäller. Det brukar vi inte riva upp.

Anf. 31 KRISTINA YNGWE (C):

Herr talman! Min fråga går till miljöminister Skog.

Den svenska skogen är en oerhört viktig resurs för att vi ska kunna klara omställningen till ett hållbart samhälle som är fossilfritt. Men det kräver ett aktivt och lönsamt skogsbruk.

Det gångna året har den svenska artskyddsförordningen varit uppe till diskussion flera gånger. Det har konstaterats av ansvariga myndigheter och även i domstolsbeslut att det finns behov av att se över artskyddsförordningen för att stärka bland annat rättssäkerheten. Men regeringen verkar inte riktigt veta vad den tycker. Miljöministern meddelade först att det inte blir någon översyn. Sedan sa landsbygdsministern att det visst kan bli en översyn. Och när jag bad statsministern om besked kring var regeringen egentligen står i denna fråga skickades frågan vidare till miljöministern, som plötsligt ändrade sig och sa att frågan om en översyn bereds på Regeringskansliet.

Med anledning av denna förvirring hos regeringen skulle jag vilja fråga om ministern anser att det finns några problem med den svenska artskyddsförordningen eller ej.

Anf. 32 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Jag delar självklart bilden. Vi verkar vara brett överens om att svenskt skogsbruk är en otroligt viktig näring. Det är viktigt att vi kan ta ut både virke och olika typer av massa ur skogen för användning i olika industrier och att vi brukar skogen hållbart och har ett aktivt arbete med biologisk mångfald i skogen. Hur vi gör detta regleras bland annat av direktiv på EU-nivå.

Precis som Kristina Yngwe sa har vi fått ett antal domslut den senaste tiden. De har gått åt lite olika håll, och det är inte helt lätt att analysera vad de leder till. Det finns också förslag från myndigheterna. Dessa bereds på Regeringskansliet – det har jag sagt i svar på, tror jag, tre olika skriftliga frågor.

Anf. 33 KRISTINA YNGWE (C):

Herr talman! Jag tolkar det som att ministern ser att det i dag finns problem med artskyddsförordningen. Det är i så fall väldigt positivt. Men den oklarhet som ändå finns från regeringens sida skapar en väldigt stor oro bland skogsbrukare. För oss i Centerpartiet är det såklart viktigt att man får den här balansen mellan aktivt skogsbruk och biologisk mångfald. Men då måste man faktiskt också se över förordningen.

Om det nu är så att ministern ser att det finns problem, när kan vi förvänta oss att regeringen ger besked i frågan?

Anf. 34 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Frågorna om balansen mellan naturvård och aktivt bruk är på intet sätt nya och inte något vi kommer att lösa genom enkla beslut. Det kommer framöver att krävas en aktiv politik som balanserar de här olika behoven. En sådan fråga är den som kommer från myndigheterna och som vi bereder på Regeringskansliet.

1 juni

Frågestund

Anf. 35 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Förra veckan varnade EU-kommissionen Sverige för att vi har EU:s största övervärdering vad gäller bostadspriser. Även storbanken Goldman Sachs har varnat för Sveriges höga skuldsättning. De, med flera tunga organisationer, vill att man stegvis sänker ränteavdragen.

Det som händer när man inte gör någonting åt ränteavdragen är att bostadspriserna stiger lavinartat. Det sker över hela landet, inte bara i Stockholmsområdet. Staten förstärker hushållens allt större skuldsättning. Den generation jag tillhör får allt svårare att äga sitt eget boende. Det blir i princip omöjligt att spara ihop till handpenningen. Dessutom ska man klara av amorteringen. Att inte göra något åt ränteavdragen är också dåligt för statens ekonomi, då kostnaderna på sikt lär stiga.

I riksdagen finns det möjligheter till en bred parlamentarisk överenskommelse, då V, MP, C, L och KD har sagt sig kunna göra något åt ränteavdragen. Den enda som sitter still i båten är finansminister Magdalena Andersson. De som verkar hålla tillbaka finansministern är Moderaterna. När tänker finansministern agera för en nedtrappning av ränteavdragen?

Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Håkan Svenneling tar upp en viktig fråga, nämligen bostadsmarknaden. Precis som Håkan Svenneling understryker blir det allt svårare för unga människor att komma in på bostadsmarknaden, då priserna är väldigt höga, inte minst i våra tillväxtregioner. Det underliggande problemet är att det finns för få bostäder. Vad gör man åt det problemet? Om det finns för få bostäder, vad gör man då? Jo, då ser man till att det byggs mer bostäder, och det är precis det som regeringen har jobbat med från dag ett: att få upp bostadsbyggandet. Nu ser vi ett rekordstort bostadsbyggande. Det är fantastiskt. Inte minst de investeringsstöd som regeringen infört tillsammans med Vänsterpartiet möjliggör för många fler nya bostäder, inte minst för unga personer.

En förändring av ränteavdragen skulle påverka även alla de hushåll som redan har gjort sin största investering någonsin i livet och köpt en egen bostad. Därför är inte det en åtgärd som ligger särskilt högt uppe på önskelistan hos en finansminister eller andra ministrar. Detta är anledningen till att regeringen inte har gjort någonting i den frågan.

Anf. 37 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Jag är också väldigt positiv till de investeringsstöd som vi har genomfört.

Ränteavdragen är även djupt problematiska ur ett fördelningsperspektiv. 80 procent av bidragen går till samhällets 20 procent rikaste. Det beror bland annat på att det saknas ett tak för hur mycket man får göra i avdrag. Avsaknaden av tak förstärker också den snedfördelning vi ser mellan stad och land. 80 procent av dem som gör ränteavdrag över 100 000 kronor finns i städerna, enligt riksdagens utredningstjänst. Sveriges Radios program *Kaliber* konstaterar att 15 personer gör ränteavdrag på över 1 miljon. Är det inte dags att införa ett tak för ränteavdragen?

Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag delar Håkan Svennelings uppfattning att det inte är oproblemiskt hur ränteavdragen fungerar. Vi har problemet att alliansregeringen avskaffade fastighetsskatten men inte gjorde någonting åt ränteavdragen. Där har vi en liten paradox i skattesystemet. Man får avdrag men har ingen fastighetsskatt.

Samtidigt är det så att det är under de här förutsättningarna som många hushåll har gjort sina investeringar. Då är det inte alldeles enkelt att förändra det i efterhand. Däremot måste vi följa frågan, och det går inte att säga att det är uteslutet att göra någonting.

Idrottsstödet och regeringens återrapportering till riksdagen

Anf. 39 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Min fråga går till vikarierande idrottsminister Annika Strandhäll.

Riksdagen beslutade i januari 2015 att följa upp den statliga idrottspolitiken med inriktning på barn och ungdomar. Regeringen ska enligt budgetlagen lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheterna i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om. Utvärderingen visar att regeringens rapportering till riksdagen behöver förbättras. Det påpekade också Riksrevisionen så tidigt som 2004. Riksdagen har även till regeringen lämnat ett tillkännagivande som innebär att en förbättring måste ske på det här området. Vi kan dock se att bristerna i allra högsta grad kvarstår.

Hur avser regeringen att agera för att förbättra återrapporteringen från regeringen till riksdagen vad gäller idrottsstödet?

Anf. 40 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Jag tackar Saila Quicklund för frågan. Regeringen tar naturligtvis tillkännagivanden och önskemål från Sveriges riksdag på allra största allvar. Det finns ingen annan ambition från regeringens sida än att självfallet se till att uppfylla de önskemål som har framförts och förbättra dialogen i de frågorna, precis så som önskas.

Anf. 41 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Idrottens samhällsnytta är enorm, inte minst i tider med stora integrations- och folkhälsoutmaningar. Dock kvarstår det som jag sa: att regeringens rapportering till riksdagen måste bli bättre. Rapporteringen behöver också – för att komplettera ytterligare – bland annat möjliggöra bedömning av om bidragen har fördelats med utgångspunkt i de mål och syften som är fastställda av både riksdagen och regeringen.

Anf. 42 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Ja, och precis som jag sa i mitt första svar till Saila Quicklund kommer regeringen självklart att möta riksdagens önskemål i de här delarna.

Vi delar självklart också synen på den otroliga samhällsnytta som idrotten gör, inte minst när det gäller barn och unga. Vi aviserade för en ganska kort tid sedan att vi har för avsikt att stärka idrotten i skolan och se till att elever får möjlighet att röra på sig varje dag. Det har en oerhörd betydelse även för lärandet.

Oppositionspartiernas skuggbudgetar

Anf. 43 PATRIK LUNDQVIST (S):

Herr talman! Min fråga går till finansminister Magdalena Andersson.

Den senaste tidens debatt har präglats av diskussioner från högerhåll om vilka skadliga skatteförändringar vi i regeringspartierna gör, hur de på olika sätt tänker sig att de ska kunna stoppa dem och så vidare. Alla partier har lite olika idéer. Och det är väl i grund och botten ganska bra att oppositionen granskar regeringen.

Men det är också så att oppositionen lägger fram sina egna skuggbudgetar. Jag skulle vilja höra finansministern kommentera lite vilka förslag de har som står emot våra. Vad skulle dessa förslag betyda för Sverige och våra statsfinanser?

Anf. 44 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är naturligtvis viktigt att regeringen granskas, men det är också viktigt att oppositionen granskas. Nu när oppositionen har kommit med sina budgetmotioner har det blivit väldigt tydligt att det är en skattesänkarallians vi ser framför oss. Det handlar om skattesänkningar på uppemot 70 miljarder i allianspartiernas samlade politik. Det är klart att det skulle få förödande konsekvenser för verksamheter som barnomsorgen, skolan, äldreomsorgen och sjukvården om dessa skattesänkningar blev av.

Den kanske största överraskningen kom från Sverigedemokraterna, dock inte i deras motion utan i den artikel de skrev i Dagens industri. Sverigedemokraterna ställer nu upp på den samlade Alliansens hela skattesänkaragenda. För dem som tjänar 100 000 i månaden vill Sverigedemokraterna nu sänka skatten så att de får 46 000 mer i plånboken varje år.

Granskning av biståndet till Palestina

Anf. 45 MATHIAS SUNDIN (L):

Herr talman! Dalal Mughrabi rullade in en granat i en israelisk buss och sprängde den i luften. 37 människor dog, varav 13 barn. Nu har ett center i Palestina uppkallats efter den här terroristen, och norska skattepengar har gått dit. Norska staten och norska UD har förstås reagerat och dragit tillbaka pengarna.

Tyvärr är det här ganska vanligt förekommande i Palestina. Det är olika skolor, turneringar, fotbollslag och annat som uppkallas efter terrorister.

Nu har även Danmark följt efter och granskar sitt bistånd till Palestina. Mina frågor till utrikesministern är: Vad gör Sverige? Hur ser Sveriges granskning av biståndet ut? Kan utrikesministern garantera att inga svenska skattepengar går till glorifiering av terror?

Anf. 46 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Tack för frågan! Självklart är det mycket viktigt att ständigt granska vårt bistånd och att i dialog med palestinierna och palestinska myndigheten se till att man gör allt för att motverka glorifiering av våld och våldsanvändning. Det gäller både på israelisk sida och på palestinsk sida.

Anf. 47 MATHIAS SUNDIN (L):

Herr talman! Det är mycket som tyder på att svenska skattepengar har gått till ett youth center i Palestina som heter Abu Dis, som just har döpt turneringar och fotbollslag i turneringar efter terrorister.

Jag förutsätter att regeringen kommer att granska detta och också brett granska biståndet till Palestina, för denna glorifiering av terror och dödande av judar måste upphöra.

Anf. 48 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Vi är överens om att man inte ska glorifiera våldsanvändning. Vi arbetar tvärtom aktivt för en tvåstatslösning. Det betyder att både Israel och Palestina måste ta itu med den här typen av tendenser och företeelser.

Vi har alls ingenting emot att granska hur våra pengar används. Tvärtom gör vi det ständigt. Vi kommer också i en dialog med palestinierna att se till att pengarna inte gynnar våldsverkande eller våldspropaganda.

Läget på Koreahalvön och Sveriges agerande i FN:s säkerhetsråd

Anf. 49 MARCO VENEGAS (MP):

Herr talman! Min fråga går till utrikesminister Margot Wallström.

Relationerna mellan USA och Nordkorea är värre än någonsin, och båda länderna använder sig av en aggressiv retorik.

Statsrådet uttalade i samband med att Sverige fick en plats i FN:s säkerhetsråd att vi i Sverige nu framför allt skulle arbeta förebyggande så att nya militära konflikter inte skulle kunna uppstå och agera så att befintliga inte skulle eskalera. Statsrådet har fördömt Nordkoreas nyligen genomförda robottester och deras kärnvapenprogram.

Min fråga är: Hur har Sverige agerat och hur kommer Sverige att agera gentemot USA för att få till stånd en process för avspänning och fred på Koreahalvön?

USA, som nu fortsätter att förstärka sin militära närvaro i regionen samtidigt med den mycket aggressiva retoriken, hävdar att man överväger militära interventioner i Nordkorea. Ett militärt angrepp på Nordkorea skulle få katastrofala följder.

Anf. 50 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Detta är förstas en ständigt återkommande punkt på säkerhetsrådets dagordning. Det är en återkommande punkt också i våra offentliga uttalanden, där vi fördömer Nordkoreas robottester och andra utspel. Det är också någonting som berör sanktionsregimer och annat i säkerhetsrådet.

Det är en fråga som ständigt är på dagordningen och som vi är mycket aktiva i. Och som du väl känner till är vi skyddsmyndighet för både USA och Kanada och har därmed en viktig uppgift att fylla i relationen till Nordkorea. Men vår hållning är principfast när det gäller både sanktioner och hur vi fördömer den här typen av insatser från deras sida.

Anf. 51 MARCO VENEGAS (MP):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag har en fråga till. Sydkorea har nu en ny president som har tagit initiativ till förhandlingar mellan Nord- och Sydkorea för att skapa förutsättningar för avspänning och fred i regionen.

Min fråga är: Hur kommer Sverige att stödja den nyutträdde presidenten i Sydkorea i hans försök att skapa avspänning?

Anf. 52 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Det gör vi aktivt, också via till exempel Sipri. Det är olika insatser som vi gör för att se till att det finns ett så kallat track two eller, som nu nästan håller på att bli en reguljär ordning, att man ser till att parterna möts. Vi gynnar förstås en återupptagen dialog, för det är otroligt viktigt att det finns ett politiskt spår.

Utvisning av misstänkta terrrorsympatisörer

Anf. 53 ADAM MARTTINEN (SD):

Herr talman! Min fråga går till Magdalena Andersson.

För en vecka sedan kunde vi läsa om en utlänning som åtalats för terrorbrott i Malmö. Mannen, som sympatiserar med Islamiska staten och av Säkerhetspolisen ansågs utgöra en risk för rikets säkerhet, skulle utvisas med stöd av lagen om särskild utlänningskontroll. Men mannen kunde inte utvisas därför att dennes terrrorsympatier ansågs kunna leda till en omild behandling i mottagarlandet. Detta leder alltså, inte för första gången, till att personer som anses utgöra en risk för vårt land, ett terrorhot, släpps ut fritt på våra gator för att utvisning inte går att verkställa.

Sverigedemokraterna har som enda parti här i riksdagen föreslagit att lagen ska skärpas så att sådana här personer hålls i förvar till dess utvisningsbesluten går att verkställa.

Min fråga blir: Om svenska folket vill att utvisningsdömda terrrorsympatisörer, i stället för som nu gå fritt i vårt land, ska hållas i förvar tills utvisning går att verkställa, ska de då rösta på Socialdemokraterna eller ska de rösta på Sverigedemokraterna?

Anf. 54 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är oerhört viktigt att vi kan känna oss trygga och säkra i Sverige. Därför har regeringen kraftigt stärkt resurserna till Säkerhetspolisen men också till polisen. Vi har också utökat resurserna till försvaret.

Det här är ett arbete som regeringen kommer att fortsätta med för att vi alla ska kunna känna oss och vara trygga och säkra.

Jag kan inte uttala mig i enskilda fall; det kan statsråd inte göra. Men vad gäller personer som av en eller annan orsak utgör ett säkerhetshot i

Sverige är det Säkerhetspolisens uppgift att ha bevakning på dessa personer, och det utgår jag naturligtvis från att polisen har i alla sådana fall.

Svaret på frågan om vilket parti man ska rösta på är att om man vill vara trygg och säker ska man naturligtvis rösta på något av de partier som sitter i den här regeringen, som kraftigt har stärkt resurserna för att vi ska vara trygga och säkra i Sverige.

Anf. 55 ADAM MARTTINEN (SD):

Herr talman! Även om min fråga kanske var något ledande, och jag tror att det framgår ganska tydligt att det finns stora brister i regeringens säkerhetspolitiska ambitioner, tycker jag ändå att frågan är viktig att ställa.

Regeringen har vid flera tillfällen tagit ställning och sagt att lagen är tillräcklig som den är, det vill säga att de som är dömda till utvisning enligt lagen om särskild utlänningskontroll, alltså som utgör ett terrorhot mot vårt land, kommer att gå fritt på våra gator, eventuellt med en anmälningsplikt hos polisen, med tillfälliga uppehållstillstånd i vårt land. Jag tycker att det är otillräckligt.

Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Säkerhetspolisen har ett tydligt ansvar att ha bevakning av personer som behöver bevakas, och jag utgår naturligtvis från att de följer detta uppdrag. Vi har stärkt deras resurser.

Frågan är vilket parti man ska rösta på. Ja, en sak är tydlig: Om man vill ha Anna Kinberg Batra som statsminister, om man vill sänka skatten för riksdagsledamöter, bankdirektörer och riskkapitalister och om man vill att riskkapitalisternas vinstjakt i skolan ska fortsätta, då ska man rösta på Sverigedemokraterna.

(Applåder)

Fängslandet av Gui Minhai

Anf. 57 SOFIA DAMM (KD):

Herr talman! Den svenskkinesiska bokförläggaren Gui Minhai sitter sedan oktober 2015 fängslad i Kina utan rättegång. Formellt är Gui Minhai anklagad för inblandning i en trafikolycka, men i själva verket är hans brott att han publicerat och sålt böcker med regimkritiskt innehåll.

Efter försvinnandet greps också några av hans förlagskollegor i Hongkong. En av dem har senare vittnat om att Gui fördes bort av kinesisk polis, hölls isolerad och framför tv-kameror tvingades erkänna påstådd brottslighet. Detta är i sig en grov kränkning av grundläggande mänskliga rättigheter. Samtidigt vet vi att detta är vanligt förekommande i diktaturens Kina.

Gui Minhais dotter Angela, som vid några tillfällen haft möjlighet att tala med sin pappa i telefon, bedömer situationen som allvarlig och bedriver en oförtruten kamp för omedelbar frigivning.

Jag vill nu fråga utrikesministern hur Sveriges kamp för Gui Minhai ser ut.

Anf. 58 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Vi ser fortsatt mycket allvarligt på Gui Minhais fall. Vi fortsätter att ta upp fallet vid alla möjliga tillfällen med höga företrädare för Kina, både i Stockholm och i Peking. Alltsedan han greps har vi arbetat för att hitta en lösning. Vi fortsätter att arbeta för att kunna bringa klarhet i vad som har hänt och händer med honom, men vi har inte fått svar på flera av våra utestående frågor. Det ser vi förstås väldigt allvarligt på.

Vi fick beviljat ett andra konsulärt besök, och ambassaden i Peking besökte Gui Minhais den 28 september förra året. Då uppgav han, liksom vid ambassadens tidigare besök, att han mådde bra. Sedan har han inte velat ha besök.

Vi tycker förstås att det är mycket anmärkningsvärt att man låter fångar paradera. Det är vi starkt emot och reagerar starkt emot.

Anf. 59 SOFIA DAMM (KD):

Herr talman! Företrädare för människorättsorganisationen Human Rights Watch menar att UD agerar passivt och ifrågasätter om samtliga de politiska och diplomatiska verktyg som står till buds faktiskt används.

Bedömer utrikesministern det som möjligt att utöva politiskt tryck på kommunistregimen i Peking? Hur agerade exempelvis Sverige när Kina nyligen valdes in i FN:s råd för mänskliga rättigheter?

Anf. 60 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Det är möjligt att Sofia Damm har fler förslag på vad man kan göra. Vi använder alla våra politiska kontakter, men samtidigt vill vi inte utsätta våra konsulära fall för risker eller göra det ännu svårare att få dem fria.

Vi använder alla politiska påtryckningar som vi har tillgång till. Och inte bara det – vi är dessutom det land som publicerar MR-rapporter, vilket också innefattar rättsläge och demokrati. Det är vi ett av få länder i världen som gör.

Åtgärder för att motverka ryska påverkanskampanjer

Anf. 61 KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! Den 29 maj tog Frankrikes nyvalde president Emmanuel Macron emot Rysslands president Vladimir Putin. Enligt Macron var mötet extremt uppriktigt och direkt. Bland annat var president Macron tydlig med varför han valt att porta journalister från de ryska mediekanalerna Sputnik och Russia Today från sitt kampanjhögkvarter under valrörelsen. Han såg denna journalistiska verksamhet som tydlig rysk desinformation och påverkanskampanj.

Rysk desinformation och påverkanskampanjer riskerar också att påverka Sveriges utrikes-, säkerhets- och försvarspolitik negativt. Till exempel ser vi det inför den stora försvarsmaktsövningen Aurora 17 som ska genomföras i september. Det finns också risk för att vi kan få se detta i det kommande svenska valet.

Med anledning av detta frågar jag utrikesministern: Vilka åtgärder vidtar regeringen för att minska risken för påverkansoperationer?

Anf. 62 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag tackar Karin Enström för frågan.

Här behöver vi verkligen samarbeta över partigränserna. Vi behöver göra det med hjälp av det underlag som vi har skaffat oss genom att undersöka hur denna påverkan ser ut nu och historiskt och hur man dessvärre målar upp en Sverigebild som är mycket negativ.

Vi behöver planera inför framtiden. Vi behöver också ha en strategisk kommunikation, vilket vi redan har en avdelning som jobbar med. Vi behöver samarbeta för att se till att alla våra myndigheter är medvetna om detta. Vi behöver förbättra all kapacitet, och vi behöver samarbeta med andra länder i Europa, vilket vi gör.

På alla dessa områden är vi mycket aktiva. Jag kommer gärna tillbaka till utrikesutskottet och övriga riksdagen för att inför valrörelsen mer utförligt berätta och samtala om den ryska påverkan som vi dessvärre redan kan se i vårt samhälle.

Anf. 63 KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret.

Detta rör inte bara utrikespolitiken utan hela den politiska bredden, och det finns många aspekter.

Vad gör utrikesministern och Utrikesdepartementet i de diplomatiska kontakterna med Ryssland för att påtala och förklara att vi inte är nöjda med detta? Det är en sak att förbereda sig här hemma genom förebyggande åtgärder, men vilket budskap skickar utrikesministern?

Anf. 64 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! I alla bilaterala kontakter kommer detta upp. Vi gör det tydligt att det är helt oacceptabelt. De ska inte lägga sig i vår valrörelse; de ska inte försöka påverka en militär övning som ska ske i Sverige. Det framför vi tydligt bilateralt till ambassadören och ministern när vi träffas, och vi gör det via EU.

Vi kommer att fortsätta att göra detta mycket tydligt, men vi måste också förbereda och rusta oss så att vi kan svara på ett brett sätt när det händer.

Ekonomiska villkor för framtidens pensionärer

Anf. 65 LINUS SKÖLD (S):

Herr talman! Min fråga gäller pensioner och går till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll.

Några till mig närstående familjemedlemmar har nyligen gått i pension. Både i samtal med dem och väljare som är pensionärer hör jag om oro för den egna ekonomiska situationen. Även framtida pensionärer, alltså nu yrkesaktiva, oroar sig för hur de ska få pensionen att räcka till.

Den förväntade livslängden ökar alltjämt, och vi etablerar oss allt senare på arbetsmarknaden. Det gör att jag själv har börjat fundera på hur vi ska klara detta långsiktigt och kunna säkra en god levnadsstandard och en pension som står sig hyggligt i förhållande till förvärvsinkomsten för våra framtida pensionärer.

Vad avser socialförsäkringsministern att göra för att trygga goda ekonomiska villkor för landets nutida och framtida pensionärer?

Anf. 66 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):
Herr talman! Tack, Linus Sköld!

Det är självklart så att de som har varit med och byggt upp Sverige ska kunna känna sig trygga med att de också får en god pension. Sedan regeringen tillträdde har vi plockat bort pensionärsskatten, som Alliansen införde, för alla pensionärer som har under 10 000 kronor i månaden. Vi har höjt bostadstillägget, och vid årsskiftet kommer ytterligare pensionärer att slippa den förhatliga pensionärsskatten.

I Pensionsgruppen gör vi också brett och blocköverskridande en av de största översynerna av det svenska pensionssystemet som har gjorts sedan det kom på plats. Vi tittar på den ökande livslängden och ser över hela grundtryggheten i pensionssystemet för att de pensionärer som har det sämst ställt ska kunna känna sig trygga framöver.

Jag är övertygad om att med de reformer som vi är på väg att få på plats inom ramen för pensionssystemet kommer man definitivt att kunna känna sig trygg med att man kommer att kunna få en bra pension också i framtiden.

Skatt på plastpåsar

Anf. 67 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Jag har en fråga till miljöminister Karolina Skog.

Kristdemokraterna föreslår i sin senaste budget 1 krona i skatt på plastpåsar, vilket skulle ge 1 miljard till statskassan för viktiga miljösatningar. Ännu viktigare är att det långsiktigt skulle påverka oss konsumenter att börja använda kassar av annat, miljövänligt, material.

Det handlar om mikroplaster, mikroskopiskt små plastpartiklar som tas upp av organismer i naturen och i slutänden hamnar hos människor.

I går kväll kunde vi på tv-nyheterna följa provtagning av mikroplaster i Vättern, och mycket talar för att det kan vara värre i våra insjöar än i haven.

Regeringen har höjt 64 olika skatter men hittills sagt nej till skatt på plastpåsar. Är regeringen mot bakgrund av dessa nya uppgifter beredd att diskutera ett införande av skatt på plastpåsar?

Anf. 68 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Jag välkomnar att även Kristdemokraterna har ett engagemang i fråga om plastens negativa miljöeffekter.

Jag träffade nyligen en forskare från Göteborg som hade nya uppgifter om att man har hittat mikroplast i varenda sjö och vartenda hav över hela jorden. Det är ett stort och allvarligt problem.

För att komma till rätta med detta måste vi vidta en lång rad åtgärder. En är att verka för att få fram nya plaster eller alternativa material som kan fylla samma funktion som plasten gör i dag, och vi har aviserat att det kommer en sådan satsning i höstbudgeten.

Vi ser också att handeln själv agerar kraftfullt i det uppdrag man har fått att minska användningen av plastpåsar.

Anf. 69 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr talman! Naturskyddsföreningen anser att det är otillräckligt att bara uppmana till detta och menar att man måste ha mer incitament för att det ska kunna bli något.

Att Sverige står som värd för den stora havskonferensen i Fiji förpliktar också.

Jag väddar därför till ministern att starkt överväga att införa skatt på plastpåsar.

Anf. 70 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Jag avvisar inte att vi på längre sikt kan ha tydligare styrmedel som skatt eller förbud. Men i dagsläget vet vi inte tillräckligt om vilka de riktigt hållbara alternativen till dagens plastanvändning är.

Låt mig upprepa att jag är imponerad av med vilken kraft handelssektorn har reagerat. Tre stora klädkedjor gick i går ut med att de kommer att börja ta betalt för plastpåsar. Det finns också många intressanta initiativ i dagligvaruhandeln. Många agerar, och det är bra.

Den vetenskapliga grunden för ekologisk livsmedelsproduktion

Anf. 71 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Jag noterade med glädje att statsrådet Karolina Skog slog ett slag för vetenskapligheten i samband med March for Science i slutet av april.

Men i allt från frågor som rör GMO till frågor om ekomat och växtskyddsmedel går regeringen tyvärr fram med förslag som direkt motsäger den vetenskapliga expertisen.

Vetenskapen visar att ekologisk livsmedelsproduktion ger större klimatutsläpp och näringsläckage och dessutom lägre produktionsvolym. Trots detta vill regeringen öka både den ekologiska produktionen och den ekologiska konsumtionen.

Med anledning av detta vill jag fråga Karolina Skog om den iver att bejaka vetenskaplighet som ministern har gett uttryck för kommer att följas upp av politisk handling och omvärdering av de ståndpunkter som regeringen har intagit och som direkt motsäger vetenskapen eller vilar på ostadig vetenskaplig grund, till exempel avseende ekologisk livsmedelsproduktion.

Anf. 72 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Att det finns en aktiv relation mellan oss i politiken och dem som är verksamma i vetenskapssamhället är otroligt viktigt. Det har blivit ännu viktigare med de omvärldsförändringar vi har. Detta ska dock inte, så som ofta är fallet, också här, uppfattas som att forskarsamhället är en homogen enhet. Det är inte så enkelt att man kan gå till forskarna och lyssna på vad de säger – de säger en sak, och sedan kan man agera. Detta är väldigt tydligt i bland annat fallet med ekologiska livsmedel.

Vi har ett stort behov av att öka den biologiska mångfalden i de brukade delarna i Sverige. Här är det tydligt att mer ekobruk är en viktig åtgärd som har tydliga effekter. Sedan finns det olika syn i forskarvärlden, exempelvis när det handlar om klimatförändringarna. Vi tar självklart hänsyn till detta och har det med oss i framtida beslut.

Anf. 73 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Tack, ministern!

Men om man vill minska klimatutsläppen, näringsläckaget och användningen av bekämpningsmedel bör man ju sträva efter att göra just detta i hela livsmedelsproduktionen, inte bara i en produktionsform. Vårt ansvar för att producera mer livsmedel måste också vägas in.

Regeringen har bestämt sig för att man ska stödja en specifik produktionsform och lyckas därmed bryta mot såväl livsmedelsstrategins mål och flera miljömål som mot generationsmålet. Vari ligger vetenskapligheten i detta?

Anf. 74 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! I livsmedelsstrategin och stora delar av det politiska samtalet har vi konstaterat att det är viktigt att den svenska livsmedelsproduktionen möter konsumenternas efterfrågan. Konsumenterna efterfrågar i allt större utsträckning ekomat, men detta gäller tyvärr i stora delar importerad mat.

För att kunna möta intresset och få mer närodlad mat i svenska butiker är det viktigt att öka produktionen av ekologiskt i Sverige, eftersom det är detta som svenska konsumenter vill ha.

Den tyska förbundskanslerns uttalande om Europas framtid

Anf. 75 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! Europeiska unionen är satt under hårt tryck. Det är en relativt orolig omvärld vi befinner oss i. Samtidigt som en massa olösta konflikter pågår sjunker ett antal av dem i glömska. Det finns en alltmer hårdnande debatt i världen om terrorism, migrationsströmmar och annat, som påverkar oss medialt och som även gör att politikernas huvuden går i spinn när vi ska försöka agera och göra saker rätt utifrån normala omständigheter.

Ingen hade trott att president Trump skulle komma till makten i USA, men så blev det. Detta har självfallet gjort att man är på tårna när det gäller hela Europeiska unionens anseende och uppmärksamhet. I det här fallet kan man fundera på vad som händer.

Jag vill fråga utrikesministern: Vad anser du om Angela Merkels uttalande att Europa inte längre kan förlita sig helt på andra utan måste ta sitt öde i egna händer?

Anf. 76 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Tack för frågan! Det är säkert många som funderar över hur vi ska tolka detta. Jag tycker att hon var ganska diplomatisk.

Jag har varit med så länge att jag har upplevt den här typen av kriser tidigare i EU-sammanhang, när vår relation till exempelvis USA har varit

ganska ansträngd. Så hade vi det med George Bush, som kom på besök. Jag kommer ihåg att jag fick vara med och träffa honom. Då var det samma sak: Vissa frågor skulle inte få ställas, till exempel om klimatet.

Nu är vi i en situation där vi måste se till att vi har ett gott samarbete, att vi försvarar multilateralism och multilaterala lösningar och att vi mycket noggrant bevakar frågor som är hjärtefrågor för EU och som är viktiga för hur det internationella samfundet ska fungera. Dit hör såväl frihandel som klimatavtal och andra viktiga frågor.

Vi måste hålla ihop, samarbeta och rusta oss.

Anf. 77 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! President Trumps utsvävningar är ofta återkommande i medierna, kan man lugnt konstatera. Han är emot frihandel och klimatavtal, han har funderingar kring hur man ska hantera EU, han är för brexit och så vidare.

Finns det något mer som vi i Sverige kan göra för att se till att dialogen med USA blir fortsatt bra, naturligtvis via EU, Angela Merkel och de andra kollegorna?

Anf. 78 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Vi ska fortsätta att bevara sammanhållningen i EU-kretsen – det är mycket viktigt – och vara en konstruktiv och aktiv partner.

Vi värderar den transatlantiska länken högt. Därför fortsätter vi att se till att vi kan ha den kontakten. Vi har den på ministernivå, och vi ser till att tjänstemän samarbetar. Vi kommer att fortsätta att insistera på att detta är bra för både USA och oss, men vi ska framför allt värna sammanhållningen i EU.

Stöd till strandstädning på Bohuskusten

Anf. 79 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Jag vill ställa min fråga till miljöminister Karolina Skog.

I söndags fick vi ett för mig glädjande besked när Karolina Skog och språkrören Gustav Fridolin och Isabella Lövin presenterade ett nytt plast- och havspaket.

Nästa vecka är det en stor global konferens i New York. Vi pratar om att vi från svensk sida ska ta ledarskapet för havet, vilket gläder mig mycket, men vi måste också göra det på hemmaplan. I det paket som presenterades finns nya strandstädningsspengar till Bohuskusten. Som riksdagsledamot från Bohuskusten berörde detta mig mycket. Jag har fått många frågor om det här, men tyvärr har jag inte kunnat svara så mycket.

Jag undrar om miljöministern kan redogöra för om det blir någon skillnad för kustkommunerna. Kommer vi att få bort skräpet från stränderna med dessa pengar?

Anf. 80 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Både jag och flera av mina statsrådskollegor har besökt Bohuskusten och dem som arbetar med att städa stränderna.

Bohuskusten är oerhört tungt belastad. Strömmarna gör att det är den mest belastade kusten i Europa vad gäller plastskräp. Stora mängder plast

landar på stränderna. Det är besvärligt för fiskarna, besöksnäringen, alla som bor där och, inte minst, det marina livet. De bad om hjälp och sa: Vi klarar inte detta själva.

Vi i regeringen har bestämt oss för att lyssna på dessa kommuner, som har samverkan, och därför kommer vi i höstbudgeten att ge ett förstärkt stöd till deras arbete.

Anf. 81 EMMA NOHRÉN (MP):

Herr talman! Det är glädjande att det kommer att bli ändringar på Bohuskusten, men vi måste också få bort källan. I dag kommer ungefär 8 000 ton plast per år till Bohuskusten, och av detta kommer 80 procent från en annan källa än Sverige. Detta är bara 15 procent av det som slängs i havet.

Hur agerar Sverige och du som miljöminister när du träffar andra miljöministrar för att de ska ta sitt ansvar så att vi får bort deponier och så att det blir mindre skräp? Detta är ohållbart.

Anf. 82 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! På konferensen om världens hav och vatten, som Sverige och Fiji har tagit initiativ till och som startar på måndag, kommer plast och marin nedskräpning att vara en stor fråga. Flera internationella organisationer och länder har sagt att det är en prioriterad fråga.

Detta är en viktig del av vårt internationella arbete. Vi kommer att stärka detta arbete, både inom biståndsdelen och inom det bilaterala samarbetet, så att vi blir en kraft som tar tag i problemet.

Anf. 83 TALMANNEN:

Nästa frågeställare är Gunnar Hedberg från Moderaterna och därefter Mattias Vepsä från Socialdemokraterna. Gunnar Hedberg kommer att vara den sista som får möjlighet att ställa en kompletterande fråga. Övriga frågeställare får bara ställa en fråga. Detta gör vi för att fler ska få möjlighet att ställa en fråga, men tyvärr räcker nog inte tiden till alla som har anmält sig i dag.

Jämställdhetsmyndigheten och risken för kompetensförlust

Anf. 84 GUNNAR HEDBERG (M):

Herr talman! Min fråga riktar sig till finansminister Magdalena Andersson och gäller flytt av statlig verksamhet i allmänhet och Nationellt centrum för kvinnofrid specifikt.

Regeringen har uppdragit åt Uppsala universitet att förbereda överföring av viktiga verksamheter till den nya jämställdhetsmyndighet som ska starta den 1 januari 2018. Det är viktiga verksamheter som rör kunskap, forskningsnära områden, utveckling och spridning av evidensbaserad kunskap och information om mäns våld mot kvinnor och om hedersrelaterat våld och förtryck.

Min fråga till finansministern är hur hon kan bidra så att inte kompetensförluster, som i detta fall drabbar våldsutsatta kvinnor, uppstår när viktiga verksamheter och kompetenser flyttar från, i detta fall, en kunskapsmiljö i världsklass till en ny myndighet i Angered.

Anf. 85 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för den viktiga fråga som Gunnar Hedberg tar upp. Uppsala universitet är, enligt en annan före detta Uppsalabo, ett fantastiskt forskningscentrum. Det är ett universitet i världsklass, och där bedrivs fantastiskt mycket intressant forskning som också kommer samhället till del.

Regeringen har beslutat att inrätta en jämställdhetsmyndighet. I denna myndighet kommer vi att samla verksamhet som i dag är utspridd på många olika myndigheter för att stärka jämställdhetsarbetet i Sverige. Det här är en del i detta. Syftet är att kunna få ett bättre samlat jämställdhetsarbete så att vi ska kunna gå snabbare fram för att få jämställdhet mellan kvinnor och män. Men självklart är det viktigt att vi är vaksamma och arbetar ordentligt så att dessa överflyttningar sker utan att vi tappar kompetens eller fart i jämställdhetsarbetet. Tvärtom vill vi driva på detta arbete.

Anf. 86 GUNNAR HEDBERG (M):

Herr talman! Det sista i finansministerns svar är mycket lovande, eftersom det här gäller att man inte kastar ut barnet med badvattnet. Verksamheterna för i detta fall våldsutsatta kvinnor får inte komma till skada. En verksamhet som NCK är oerhört betydelsefull för tiotusentals kvinnor i vårt land.

Anf. 87 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Ja, det är en oerhört viktig verksamhet. Att stärka arbetet för våldsutsatta kvinnor, för att kvinnor inte ska behöva utsättas för mäns våld, är en viktig del av regeringens jämställdhetspolitik. Det är en politik som vi vill fortsätta utveckla och driva på för att alla kvinnor ska kunna känna sig trygga i hela Sverige.

Regeringens syn på skatteflykt

Anf. 88 MATTIAS VEPSÅ (S):

Herr talman! Jag riktar min fråga till finansminister Magdalena Andersson.

I veckan har flera medier rapporterat om ett aktuellt forskningsresultat som visar att de rikaste hushållen gömmer undan stora mängder skattepengar utomlands. En av vår tids stora utmaningar är den växande ojämlikheten mellan människor och inom länder. En bärande idé i den svenska modellen handlar om ett fungerande och rättvist skattesystem. Skatteintäkterna ger oss möjlighet att bygga välfärd av hög kvalitet för alla.

Min fråga handlar just om det aktuella forskningsresultatet som visar att de 1 000 rikaste hushållen i Skandinavien gömmer undan över 30 procent av den skatt som skulle betalas.

Regeringen ärvde en svår ekonomisk situation med strukturella underskott, hög arbetslöshet och underinvesteringar i människors välfärd. Nu vänder detta, och det är bra. Varje arbetad timme är viktig. Varje skattekrona ska användas på bästa sätt. Och vi har alla ett ansvar.

Mot denna bakgrund undrar jag: Hur ser finansministern på skatteflykt? Vad gör regeringen för att alla ska bidra och betala skatt, även de allra rikaste?

Anf. 89 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Mattias Vepsä tar upp en mycket viktig fråga: Alla människor måste göra rätt för sig, även de mest privilegierade.

Hela den svenska modellen bygger på att alla är med och bidrar. När man inte är med och bidrar utan smiter undan från sitt ansvar vältrar man i stället över ansvaret på någon annan: på hårt arbetande medborgare som betalar sin skatt och gör rätt för sig, på våra äldre som inte får de pensioner som de har rätt till och på våra barn som får sämre barnomsorg och sämre skola. Det är helt oacceptabelt.

Därför arbetar regeringen oerhört intensivt för att dra åt nätet för dem som fuskar. Steg för steg ska vi se till att alla människor betalar skatt och gör rätt för sig. På det sättet säkrar vi vårt välfärdssamhälle.

Funktionsnedsattas inkludering i målet om idrott för alla

Anf. 90 BENGT ELIASSON (L):

Herr talman! Min fråga går till idrottsminister Annika Strandhäll.

En enig riksdag har varit tydlig med ett mål för statsbidraget till idrottsrörelsen, nämligen idrott för alla, det vill säga inkludering. I målformuleringen nämns särskilt personer med funktionsnedsättning.

Idrottsrörelsen har i dag drygt 2 miljarder i statsbidrag varje år. Till detta kommer stora offentliga medel från kommunsektorn och särskilt för månliga skatteregler. Idrottsrörelsen har nyligen på sin stämma uttryckligen sagt att när det handlar om personer med funktionsnedsättning gäller bara målet om idrott för alla när ekonomin så tillåter.

Vad säger ministern om att ett så stort statsbidrag inte inkluderar alla och att man inte följer den samlade riksdagens och regeringens intentioner?

Anf. 91 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Jag tackar Bengt Eliasson för denna fråga. Det är självfallet så att vi ska ha ett Sverige som inkluderar alla. Inte minst funktionshindrade ska naturligtvis ha rätt och möjlighet att utöva idrott. Precis som Bengt Eliasson påpekar i sin fråga är detta riksdagens önskan, men det är också regeringens önskan.

Naturligtvis kommer vi på grundval av det som Bengt Eliasson nu tar upp också att föra en dialog med Riksidrottsförbundet om detta beslut, vad det står för och hur vi ska hitta en väg framåt som säkerställer att även funktionshindrade barn och unga får tillgång till idrott.

Strandskyddsregelverket och hästnäringen

Anf. 92 MATS GREEN (M):

Herr talman! Jag riktar min fråga till miljöminister Karolina Skog.

Man gör just nu en översyn av strandskyddsregelverket i Sverige för att stimulera mer bostadsproduktion men också för att stimulera de gröna näringarna. Jag har en fråga gällande den snabbast växande gröna näringen, nämligen hästnäringen.

Herr talman! Tyvärr räknas hästar i dag inte som lantbruksdjur, vilket är mycket egendomligt eftersom Sveriges hästar håller landskapet öppet

lika mycket som Sveriges kor. När man nu för diskussioner om hur man kan förändra strandskyddet, i synnerhet vad gäller LIS-områdena, undrar jag om miljöministern är beredd att se till att även hästen klassas som ett lantbruksdjur. Jag kan också ställa frågan: Om hästen inte är ett lantbruksdjur, vad är den då?

Prot. 2016/17:118

1 juni

Frågestund

Anf. 93 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Vi har från regeringens sida aviserat en översyn av det regelverk som möjliggör byggande i strandnära lägen på landsbygden. Där har vi identifierat ett problem. Det var en reform som den borgerliga regeringen sjösatte men som ingen i dagsläget är nöjd med. Det är viktigt att vi ser över den.

Samtidigt hanterar vi andra stora och vida reformer som samma borgerliga regering genomförde när det gäller det generella strandskyddet. Vi har ett mycket stort antal överklagandeärenden som fortfarande är en följd av de mycket stora och svepande reformer som den borgerliga regeringen valde att genomföra utan att hantera frågan om hästnäringen, när man ändå var igång.

Vi tycker inte att det är dags än att göra några större förändringar av strandskyddet, innan de reformer som genomfördes har landat. Vi väljer att gå fram med en riktad översyn av det största problemet, som handlar om LIS.

Karensavdraget

Anf. 94 KERSTIN NILSSON (S):

Herr talman! Min fråga går till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll.

När vi blir sjukskrivna får vi en dag utan ersättning – en karensdag. Nu föreslås i en utredning att karensdagen ska avskaffas och att det i stället ska vara ett karensavdrag. Det ska vara mer likvärdigt och rättvist mellan yrkesgrupper.

Vilka är det som kommer att få en förbättring med detta karensavdrag jämfört med dagens system, och när ska det införas?

Anf. 95 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Herr talman! Tack för frågan, Kerstin Nilsson! Detta är en orättvisa vi egentligen har sett under väldigt lång tid: att de som arbetar oregelbundna och långa arbetspass har haft en osedvanligt stor karensnackdel genom att deras ekonomiska avdrag har blivit betydligt större jämfört med människor på arbetsmarknaden som har regelbundna arbetstider. Ofta handlar det om kvinnor som arbetar inom vård och omsorg.

Vi lägger nu fram ett förslag om att förändra detta och i stället göra om det till ett karensavdrag, som kommer att innebära en betydligt mer rättvis fördelning över arbetsmarknaden och en bättre situation för dem som i dag har ett orättvist avdrag. Tanken är också att arbetsmarknadens parter ska ha möjlighet att implementera detta regelverk i kollektivavtal. Som det ser ut nu kommer det att träda i kraft den 1 januari 2019.

1 juni

Frågestund

Anf. 96 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! Min fråga går till utrikesminister Wallström.

Svenska institutet blockerade för en tid sedan 14 000 Twitterkonton under förespeglingsen att man ville förebygga näthat. Bland de blockerade fanns riksdagsledamöter, liberala ledarskribenter, Köpenhamns borgmästare och Israels Sverigeambassadör. Alla dessa människor stämplades som nättroll, rasister, homofober eller antisemiter av en svensk myndighet. Särskilt sorgligt och skamligt för Sverige är det att Israels ambassadör stämplades som antisemit.

Min fråga till utrikesministern är: Har ministern framfört en ursäkt till ambassadör Isaac Bachman?

Anf. 97 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag tackar för frågan. Svenska institutet är en självständig myndighet, även om den lyder under UD. Frågor om myndighetens förehavanden ska ställas till den. Det vi vet är att man nu har upphävt samtliga blockeringar och bett alla som utsatts för detta om ursäkt.

Sveriges prioriteringar i säkerhetsrådets arbete

Anf. 98 OLLE THORELL (S):

Herr talman! Min fråga går också till utrikesministern. Sverige är ju sedan årsskiftet en av de tio valda medlemmarna i FN:s säkerhetsråd. De första månaderna har sannerligen varit händelserika, och Sverige var dessutom ordförande i säkerhetsrådet under den första månaden, det vill säga januari.

Områden som Sverige har fokuserat på har bland annat varit konfliktförebyggande, jämställdhet, mänskliga rättigheter, nedrustning och folkrätt. Sedan är det förstås så att arbetet i säkerhetsrådet präglas av aktuella händelser; Syrien är ständigt på agendan, och under Sveriges ordförandeskap seglade en kris upp i Gambia. Den löstes med fredliga medel tack vare FN och AU. Dagordningen är alltså ständigt föränderlig, och nya kriser kommer säkerligen att dyka upp.

Med det sagt skulle jag vilja fråga utrikesministern vilka kommande prioriteringar Sverige har för arbetet i FN:s säkerhetsråd.

Anf. 99 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag tackar för frågan – vad roligt att få svara på den!

Vi har nu suttit i säkerhetsrådet i fem månader, och vi blev snabbt en aktör i rådet. Det blev vi därför att våra grundläggande positioner och prioriteringar snabbt blev kända. Vi sa att det handlar om kvinnor och kvinnors roll i freds- och säkerhetsfrågor, om förebyggande av konflikt och förstås om öppenhet och transparens också i det arbetssätt säkerhetsrådet har. Där har vi gjort stort avtryck redan. Framför allt har vi etablerat en bra relation med den nya generalsekreteraren; vi har sett till att han oftare är i rådet och briefar och har en bättre kontakt.

Vi försöker också se till att det blir större insyn i säkerhetsrådets arbete samt att vi har en direkt dialog med de länder som står på dagordningen.

Vi är väldigt tydliga nu – man vet att vi kommer att fråga var kvinnorna är. Finns de med runt borden? Finns de som fredsbevarare, och finns de med i processerna som rör fred och säkerhet?

(Applåder)

Prot. 2016/17:118

1 juni

Frågestund

Svenska institutets blockering av Twitteranvändare

Anf. 100 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Jag återkommer till frågan om Svenska institutet. Som Boriana Åberg tog upp har man alltså använt en omfattande blockeringslista för att stoppa oönskade personers tillgång till ett av myndighetens Twitterkonton. Argumenten för blockeringarna var bland annat att personerna ägnade sig åt drev, hot och hat – ofta med högerextrem eller nynazistisk inriktning – samt hetsade till våld. Jag är en av dem som är uppsatta på listan.

Upprättandet av denna lista strider sannolikt mot ett flertal lagar och regler. Svenska institutets generaldirektör beslutade dessutom att utplåna listan, trots att ett flertal personer begärt att få ut den i enlighet med offentlighetsprincipen. I ett svar på tre skriftliga frågor nyligen bekräftade ansvarigt statsråd Ann Linde att Svenska institutet har uttalat att man brustit i sin hantering av rättsliga och andra aspekter.

Departementschefen för Utrikesdepartementet har självklart ansvar för alla myndigheter under UD, och min fråga till utrikesministern är hur hon ser på det inträffade samt hur hon avser att ge de drabbade upprättelse.

Anf. 101 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag kan bara upprepa vad jag sa: Detta är en självständig myndighet, och alla frågor som rör dess innehavanden måste ställas till den. Det man har gjort är att upphäva blockeringarna och be om ursäkt. Finns det annat som bör göras rättsligt måste ju sådana processer inledas, men det är faktiskt myndigheten som ska stå till svars för vad den har gjort. Vi har på intet sätt varit inblandade i detta.

Anf. 102 TALMANNEN:

Vi har tyvärr inte hunnit med alla som har anmält sig till frågestunden denna gång, men alla i oppositionen har fått möjlighet att ställa en fråga till regeringen.

Med det vill jag tacka närvarande statsråd och ledamöter för att ni har deltagit i frågestunden.

§ 8 (forts. från § 6) Cykelfrågor (forts. TU16)

Cykelfrågor

Anf. 103 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Då återupptar vi debatten om cykelpolitik. Som många talare före mig, från alla partier, har uttryckt är cykeln ett förträffligt transportslag och transportmedel. Cykling genererar inga utsläpp och tar dessutom väldigt lite plats. Därtill är det bra för folkhälsan.

Mot bakgrund av att knappt 10 procent av de resor som görs av människor i vårt land utförs med cykel är det väl inte en helt orimlig tanke att

man skulle kunna vidta åtgärder för att öka cyklingen som andel av det totala resandet. Det skulle rimligen vara bra för miljön, det skulle fungera mot köer och trängsel och det skulle vara bra för folkhälsan.

Den nationella cykelstrategi som regeringen nyligen presenterade är – det ska jag erkänna, herr talman – ett steg i rätt riktning när det gäller att försöka ta ett helhetsgrepp om cykelfrågorna och skapa förutsättningar för såväl enklare regler och förbättrad cykelinfrastruktur som ökad trafiksäkerhet. Det var väl bra så långt, men man kan enbart se strategin som ett första, lite trevande och möjligen inledande, steg. Det återstår mycket att göra.

Mot bakgrund av att regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet under mycket lång tid i kammaren och trafikutskottet har hänvisat till och skapat rätt stora förhoppningar kring den cykelstrategi som nyligen presenterades är det klart att resultatet kanske inte var så värst upphetsande. Världen utanför Regeringskansliet hade nog väntat sig mer.

En stor del av de samhällsbeslut som rör cykeltrafiken tas lokalt och regionalt, av kommuner och regioner. Den nationella nivåns roll – vår roll – måste därför vara att skapa förutsättningar för de regionala och kommunala beslutsfattarnas samarbete, kunskapsutbyte och agerande.

Herr talman! Som en del i arbetet att kunna ge nationella förutsättningar anser jag att den kompetens och det stöd som Trafikverket kan ge behöver stärkas. Det är Trafikverket som är regeringens expertmyndighet i transportfrågor. Det är rimligen där framgångsnyckeln och den nationella kompetensen finns.

Detta skulle kunna organiseras i ett nationellt cykelkansli – en samlad nationell resurs. Det skulle kunna vara ett viktigt steg för att ta ett bättre helhetsgrepp om cykelfrågorna. Såvitt jag uppfattade, herr talman, gavs det inga besked om ett nationellt cykelkansli eller en nationell kompetens i den nyligen framlagda cykelstrategin. Det går givetvis att rätta till.

Visst är en cykelstrategi ett bra och efterlängtat första steg, men rådet från mig personligen, från Centerpartiet och från Alliansen får bli: Gör om, gör rätt! Bättre än så här kan ni, Socialdemokraterna och Miljöpartiet – det är möjligt att även Vänsterpartiet har varit med på ett hörn.

Jag står självklart bakom Centerpartiets och Alliansens yrkanden med anledning av detta betänkande, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 13.

(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M).

Anf. 104 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Cykel är ett både jämlikt och jämställt transportmedel som gynnar alla inkomstklasser. Det är positivt att regeringen äntligen lägger fram en cykelstrategi – det har vi väntat på. Det är väldigt viktigt att det nu blir verkstad och att vi i verkligheten kan se konkreta resultat för att öka cyklingen.

FN:s Agenda 2030 innehåller viktiga mål: Vi ska nå hållbarhet, jämlikhet och jämställdhet. Till exempel Göran Finnveden, professor i strategisk miljöanalys, belyser att vi behöver titta på just dessa mål när vi ser på trafikplaneringen.

Göran Finnveden har, liksom flera andra, lyft fram att det är oroväckande att Sverige i alldeles för stor utsträckning har lämnat den jämlika ekonomiska politik som vi haft – när vi ser tillbaka – de senaste 30 åren. Även inom transportsystemet behöver vi ta hänsyn till detta.

Vänsterpartiet vill därför betona att cykel är väldigt viktigt i transportplaneringen, eftersom det gynnar alla inkomstklasser – även kvinnor och andra som kanske har det tufft ekonomiskt.

Vänsterpartiet har motionerat om att den nationella cykelstrategin bör innehålla ett nationellt mål om att öka cykelns andel av antalet personresor. Tyvärr finns inte detta mål på plats, men Trafikanalys har fått i uppdrag att titta på ett sådant mål och att ta fram ett mål som är mätbart. Vi ser fram emot detta och hoppas att det sker så fort som möjligt.

Vänsterpartiet vill också att vi ska lösa markfrågan. Denna fråga är komplex, eftersom många olika markägare kan göra att det är svårt att få till cykelvägar. Det är särskilt svårt att få till gena cykelvägar, vilket är viktigt om cykeln ska kunna konkurrera med bilen.

Vårt förslag har tidigare varit att det ska ges i uppdrag att man ska ta fram transportplaner när man bygger nya bostadsområden och nya stadsdelar. Då går det att redan från början ta hänsyn till alla transportslag och att få en helhet.

Nu har det kommit upp i diskussionen att vi kanske också bör titta på hur man lagligen kan komma åt mark bättre. Vi avvaktar och ser hur detta arbete går framåt. Vi tycker att det är väldigt intressant att titta närmare på, eftersom vi måste lösa dessa frågor om vi verkligen ska kunna komma framåt i transportplaneringen, nå hållbarhetsmålen och kanske komma så långt som i vissa europeiska länder, där det faktiskt går fortare att transportera sig med cykel än med bil när man ska till centrum eller till olika stadsdelar. Det är ju dit vi vill komma.

Jag vill också säga något om två-plus-ett-vägar. Det är lite förtydligat i cykelstrategin att det ska tittas närmare på uppdraget till Trafikverket angående hur man ser till att garantera cykelvägar vid nya infrastruktursatsningar.

Jag har dock frågat Anna Johansson – senast när hon var i trafikutskottet – om det går att förtydliga uppdraget till Trafikverket när det gäller två-plus-ett-vägar. Trafikverket självt har sagt att det är väldigt svårt att avgöra när man ska göra insatsen att bygga cykelväg, eftersom det är investeringspengar. Trafikverket har ganska små resurser och ska bygga mycket väg för dem. Tyvärr är ju väg prioritet ett i detta läge – det borde inte vara så, utan vi borde titta på det hållbara transportmedlet först, även om bil självklart är nödvändigt när det gäller långväga transporter.

Infrastrukturministern ville inte göra ett sådant förtydligande till Trafikverket i detta läge, trots att Trafikverket vill ha ett förtydligande för att kunna ta dessa beslut när det behövs.

I dag byggs två-plus-ett-vägar utan cykelvägar. Det har kommit rapporter om att barn inte längre kan cykla till grannen. Det är väldigt svårt för människor att gå på vägrenen vid två-plus-ett-vägar.

Det är viktigt att tillgodose detta, särskilt i bostadstäta områden, så jag tycker att det är tråkigt att infrastrukturministern inte ville göra detta förtydligande. Jag hoppas att fler i trafikutskottet ligger på och att vi kan få se att detta går framåt, för vi behöver lösa den här saken.

Vänsterpartiet har länge motionerat om att Trafikverket bör få befogenhet att vid upphandlingar ställa krav på tågoperatörer att resenärer ska kunna medföra cykel på tågen. Det står vi fortfarande fast vid. I betänkandet skriver vi att vi ytterligare ska utreda möjligheterna. Även på denna punkt avvaktar vi och hoppas att det kommer att gå framåt, för det är många som efterfrågar att man ska kunna ta med sig cykel på tåget.

Cyklens andel av antalet resor varierar stort i landet – mellan 7 och 10 procent. Om alla skulle cykla lika mycket som man gör i Örebro, Umeå och Lund skulle antalet cykelresor i landet öka med 50 procent. Därför bör vi nog titta på hur dessa städer har jobbat – det är ju bra att lyfta fram det goda exemplet för att komma framåt.

När vi arbetar vidare med cykelstrategin är det viktigt att konkretisera och se till att det blir verklighet. Jag tycker, vilket opponenter har påpekat, att skrivningarna är lite luddiga. Det är bra att strategin kommer på plats, men eftersom Trafikverket har en historia av att prioritera bil och väg väldigt högt tror jag att det kommer att behövas ett ganska hårt arbete för att få in en ny kultur och ett nytt tänkande.

Jag har talat med olika regioner, som säger att Trafikverket inte har prioriterat cykelvägssatsningar. Planerna och viljan från politikerna har funnits, och pengarna har legat i en pott. Ändå har Trafikverket inte prioriterat detta, eftersom man har prioriterat annat arbete.

Det är inte bra. Cykel är ett mycket bra transportmedel, som gynnar såväl hälsa som klimat och som gynnar alla inkomstklasser.

Här behöver vi en kulturförändring. Jag tror att cykelstrategin kan hjälpa till att nå en sådan, men vi behöver ligga på alla parter för att verkligen få den effekt som vi vill se.

Det är väldigt bra att man satsar mer resurser på cykling. Det skulle kunna vara ännu mer, men det är bra att både stadsmiljöavtalet och cykelstrategin tydligt trycker på att det ska till mer resurser.

Långsiktigt borde vi nog fundera på att alla trafikslag är kommunicerande kärl. Vi behöver mer järnväg och mer cykling – då kunde vi, åtminstone de närmaste tio åren, plocka lite grann från vägsidan.

Vi har en oroande klimatutveckling. Vi har Trump, som är oss i hälarna på ett mycket obehagligt sätt. Han avbryter Parisavtalet och liknande saker. Det är viktigt att omvärlden nu visar att det finns teknik och vilja att ställa om samt att det är mer ekonomiskt att ställa om.

Om vi ska bygga en grön, robust ekonomi behöver vi hållbara transporter, både gods- och persontransporter, för att nå fram och rädda den här civilisationen. Planeten kommer att finnas kvar, men frågan är om den mänskliga civilisationen finns kvar om vi inte agerar snabbt.

Jag tror att det bästa sättet är att överbevisa Trump och USA om att det är mer ekonomiskt att ställa om.

Jag yrkar bifall till reservation 4 i betänkandet, som handlar om två-plus-ett-vägar.

Anf. 105 NINA LUNDSTRÖM (L):

Herr talman! Jag vill för tids vinnande yrka bifall endast till reservation 8, men vi står självfallet bakom alla de förslag där Liberalerna finns med.

Jag vill börja med att uppmärksamma att vi har ett antal reservationer i betänkandet om cykelfrågor, där vi tycker att vi borde ha kommit längre.

Reservationerna handlar om mål och utgångspunkter för cykling, om infrastruktur och förutsättningar för ökad cykling, om en sammanhängande cykelinfrastruktur över kommungränserna, om trafiksäkerhet och trafikregler för cykling, om underlättande av kombinerade resor samt om elcyklar.

Vi är inte nöjda med hur förslagen har hanterats. Den nyligen presenterade nationella cykelstrategin som regeringen tog fram ger heller inte svar på utmaningarna. Det är också synd att infrastrukturminister Anna Johansson själv inte deltar i debatten mot bakgrund av att väldigt många av de förslag som lagts avfärdas med att det finns en nationell cykelstrategi.

Det hade varit ett sätt att visa hur viktiga cykelfrågorna är om ministern hade deltagit i debatten. Det är dags att gå från ord till handling. Det finns mängder av olika förslag. Det är väldigt synd att förslagen avstyrks och att det inte finns andra förslag för att förbättra för cyklingen.

Herr talman! Ofta ställs cykling mot andra transportsätt. Men det finns andra sätt att se på potentialen. ”Bästa sättet att förbättra för bilismen är att premiera cykling.” Det är ett citat från en cyklist som jag mötte i går på en kampanjaktivitet i Sundbyberg. Tack, Per, för dina medskick! För visst är det så.

Ofta när vi är ute och talar med medborgare i olika sammanhang kommer det fram synpunkter om just cykling och hur de vill förbättra. De ställer frågor om vad riksdagen och kommunerna gör för att underlätta för dem som är väldigt klimatsmarta. Det är roligt att det kommer så många synpunkter. Mitt budskap till alla cyklister och medborgare är: Fortsätt att driva på frågorna, för det behövs.

Att cykla till riksdagen är nyttigt. Man ser med egna ögon de brister som finns. Cykling engagerar. Cykling väcker diskussioner. Cykling är också spänning. Cykling är ett klimatsmart transportsätt som medverkar till mindre trängsel i städerna och påverkar luftkvaliteten positivt. Men betraktas cykling verkligen som ett eget transportsätt? Nej. Varken planering eller lagstiftning betraktar cykling som ett eget transportsätt. Är inte det konstigt?

Vi i Liberalerna anser att det är dags att premiera cykling och fastslå att det är ett eget trafiksätt. Ibland kallar vi det för transportslag eller trafikslag. Låt oss kalla cykling för ett eget transportsätt. Det skulle verkligen ge cyklingen en egen dignitet.

Att inte betrakta cykling som ett eget transportsätt för att ta sig från A till B påverkar så mycket negativt. Det påverkar dragningen av stråken i och mellan kommunerna. Det gäller utformningen av lagstiftning, där cykling ofta faller bort. Det påverkar lagstiftning om markåtkomst som gör att man inte kan planlägga.

Det handlar om myndigheternas och Trafikverkets prioriteringar och uppdrag och kraftsamling för kunskap och forskning. Det handlar om insamling av statistik, om budget och uppföljning och om möjligheten att lära av andra, best practice.

Vi menar att det saknas ett nationellt kunskaps- och erfarenhetscenter som en aktör på nationell nivå som kan bidra till en ökad utveckling av cyklingsfrågorna. Vi liberaler har föreslagit ett nationellt cykelkansli med

en cykelsamordnare. Varför vill inte regeringen titta på det förslaget? Varför avslås detta förslag? Det finns inget annat alternativ. Det finns ingen annan aktör som bär det ansvaret i dag.

Det behövs en samordnande funktion för att bland annat samla och sprida kunskap. Det handlar om lärande av goda exempel på hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter och i arbetet med att ta fram riktlinjer. Det handlar om att ge stöd i olika cykelrelaterade frågor som medverkar till att underlätta en ökad och säker cykling.

Investeringar som bidrar till ett ökat cykelpendlande borde prioriteras lika högt som annan vägburen fordonstrafik. I stadsnära miljöer kan cykelmotorvägar anläggas. Trafikverket och kommunerna borde kunna samverka bättre så att inte frågan om vem som är huvudman ska försvåra dragningen av nya leder. Det behövs en förbättrad planering av infrastrukturen.

Herr talman! För några år sedan gjorde några kollegor till mig ett test. De ville se hur snabbt de kunde ta sig från Stadshuset i Stockholm ut till Ekerö. En tog båten, en tog bilen, en åkte med kollektivtrafik och en cyklade. Cyklisten var trots alla hinder snabbast. Det visar på en fantastisk potential.

Herr talman! Ett sätt att öka trafiksäkerheten och öka möjligheten att cykla är att separera cykelbanor. Det gör man i framgångsrika länder som är duktiga på cykelplanering. Det finns all anledning att öka andelen cyklister vad gäller persontrafik. Men det behövs också en ändrad definition av cykelinfrastruktur och att cykeln lyfts fram som ett eget transportsätt i utformningen av infrastrukturen.

Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som transportmedel inkluderas vid all planering och utbyggnad av infrastruktur. Det handlar om en viktig samhällsfunktion. Ökad cykling är också en lönsam affär för samhället. Cykelpendlandet bör prioriteras lika mycket som annan vägburen fordonstrafik, och det behövs fler regionala cykelstråk. De måste fungera oavsett årstid, och det behöver upprätthållas en god framkomlighet. Här behöver också Trafikverket kunna bidra i arbetet med snabbcykelstråken i olika regioner.

Herr talman! Lagstiftning är någonting som riksdagen ansvarar för. Vi talar ofta om att det är kommunernas ansvar att bidra till förbättrad infrastruktur, men vi har också hinder i lagstiftningen. I varken väglagen eller anläggningslagen betraktas cykling som ett eget transportsätt. Det gör att det är svårt att dra fram många av de cykelstråk som skulle behöva anläggas.

Vi i Liberalerna har flera gånger föreslagit att vi ska se över lagstiftningen. Så sent som i december diskuterade vi infrastrukturpropositionen och lade fram förslag om just detta. Vi tycker att det är dags att man ser över lagstiftningen.

Jag noterar att Miljöpartiet har ett särskilt yttrande i betänkandet om just markåtkomst. Jag skulle vilja höra med Miljöpartiet varför det inte har kommit några konkreta förslag för att förbättra möjligheten att anlägga cykelstråk. Det behövs också ett lärande av goda exempel, vilket jag också har nämnt tidigare. Det finns mycket mer att göra inom området utöver lagstiftningen.

För att främja en ökad cykling finns det många förbättringar att göra i stadsmiljö och för att stärka cykelns roll. Den nationella cykelstrategin

blev mer av en lägesbeskrivning. Men var är egentligen de skarpa förslagen? Några förslag berörs, men inte alla. Det gäller till exempel dem som finns i de olika motionerna. Det finns oerhört mycket mer att göra för att åtgärda bristerna.

För den som färdas på cykel kan det ofta vara uppenbart att till exempel trafikreglerna inte är anpassade för cyklister och att det råder en stor otydlighet vad gäller cyklisternas roll. Detta kan gälla gatukorsningar och när man utformar cykelstråk i gatutrymmet och vid busshållplatser.

För att underlätta för cyklisterna anser vi i Liberalerna att trafikförordningen behöver ses över och att trafiklagstiftningen bör utformas så att cykelperspektivet blir tydligt. Vi vill framhålla vikten av cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Det bör sättas i främsta rummet. Mot denna bakgrund anser vi att en generell översyn av trafikregler bör genomföras.

Det handlar också om andra trafiksäkerhetsfrågor, till exempel när man kör förbi en cyklist. I många länder är detta reglerat – man måste hålla ut en och en halv meter från cyklisten – men så är det inte i Sverige. Det vore också viktigt för att öka säkerheten.

Herr talman! Kombinationsresor är en möjlighet att expandera bostadsregionerna. Tänk att kunna ta med cykeln på tåget eller i kollektivtrafiken! Att kunna pendla till jobbet både med kollektivtrafik och med cykel vore en stor förbättring när det gäller att expandera bostadsregionerna.

Det finns också många andra exempel som tas upp i kontakterna med medborgarna. Ett typexempel på svårigheter är detta: När man packar ned cykeln i en väska – får man då ta med sig den på tåget? Det finns många hinder på vägen, och jag kan säga att det kan vara väldigt stora problem.

Herr talman! Man kan ibland tro att cykling bara handlar om motion, rekreation och underhållning, inte minst efter tre veckor av Giro d'Italia på tv. Och snart kommer Tour de France.

Men cykling är mycket mer än så. Cykling är roligt. Cykling är ett transportsätt. Cykling är bra för klimatet. Cykling bidrar till folkhälsa. Cykling ger bilister mer plats. Cykling engagerar och är spännande. Och avslutningsvis: Cykling är för många en fråga om frihet – en frihet som är värd att värna och försvara och en frihet som måste utvecklas.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (båda M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 106 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion, och det är positivt att cykeln som transportmedel ökar eftersom det medför goda effekter för både folkhälsan och miljön samtidigt som det minskar trängseln i städerna.

Men det är också uppenbart att trafikmiljön i dag inte i tillräckligt hög grad är anpassad till cykling. Under år 2016 omkom 19 cyklister i trafiken, och ca 2 100 cyklister beräknas ha skadats allvarligt. Detta visar att andelen allvarligt skadade cyklister i trafiken har ökat. Därför är det viktigt att jobba för att göra cykling mer trafiksäker genom att underhålla cykelvägar och göra nödvändiga regeländringar, exempelvis att anpassa hastigheten för att motverka olyckor för cyklister i trafiken.

Herr talman! I Kristdemokraternas budgetförslag hade vi, utöver regeringens förslag, 50 miljoner kronor per år 2017–2018 och 100 miljoner 2019–2020 för en ökad och säkrare cykling. Vi vill stärka cykelns roll som transportmedel.

För att göra cykling mer attraktivt är det ytterst viktigt att utformningen och den fortsatta utbyggnaden av cykelinfrastrukturen blir mer trafiksäker. Trafikverket ansvarar för utvecklingen av det statliga nationella nätet, som består av ca 800 mil väg, medan de regionala planuppdräktarna ansvarar för planeringen av cykelvägar längs det övriga statliga vägnätet, vilket består av ca 9 000 mil väg. Därför är det viktigt med samarbete mellan kommuner, regioner och stat genom Trafikverket för att genomföra planer för mer trafiksäkert cyklande.

Herr talman! Kristdemokraterna vill fortsätta att arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken. Det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor.

Att underhålla cykelvägar är ytterst nödvändigt för att minska antalet cykelolyckor. Det handlar om plogning och om att fixa gropar och rensa cykelvägar från grus och annat som annars gör att cyklister blir skadade. Inte minst är det viktigt att bilister anpassar hastigheten och är mer observanta på gällande hastighetsbegränsningar samt på korsningar där cyklister och biltrafikanter möts. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Herr talman! Cykeln behöver prioriteras högre i stadsplanering och vid infrastrukturinvesteringar. Inte minst är det viktigt att framkomligheten för cyklister prioriteras och att det finns tillräckligt med cykelparkeringar som är väderskyddade vid tågstationer, busstationer och i anslutning till olika köpcentrum med mera.

Det har visat sig att när man planerar för cykling ökar också cyklingen markant. Ett annat exempel är att göra det möjligt för cyklister att svänga höger mot rött ljus för att öka cyklisternas framkomlighet och minska väntetiden vid korsningar. Detta är tillåtet i andra länder och fungerar bra.

Herr talman! Kommunerna bär ett stort ansvar för att vidta åtgärder som underlättar cykeltrafik och gör cykling mer trafiksäkert. Här är det viktigt att kommunerna kan samarbeta kring cykelstråk som sträcker sig över kommungränserna. Många kommuner ligger långt framme när det gäller att planera för cykling, men en del kommuner ligger efter. Nästan 70 procent av Sveriges kommuner saknar i dag en strategi för att öka andelen cykelresor, och bara 10 procent gör en årlig utvärdering av sin cykelpolitik. Detta är inte acceptabelt.

Kommunerna bör mer aktivt verka för att fler väljer att cykla till jobbet eller skolan och bygga och underhålla cykelvägar. Fler kommungemensamma lösningar för cykelstråk och cykelvägar behövs för att underlätta och öka cyklandet över kommungränser.

Herr talman! Jag vill framhålla att cykling har stor utvecklingspotential som transportsätt med såväl goda miljö- och klimateffekter som goda hälsoeffekter. På sträckor kortare än fem kilometer är cykeln ofta det lämpligaste färdmedlet. Ändå görs i dag majoriteten av alla bilresor på sträckor som är kortare än fem kilometer.

För att uppnå klimatmålet och minska koldioxidutsläppen är det viktigt att satsa på cykel som alternativt färdmedel. En studie som gjorts på upp-

drag av Trafikverket visar att satsningar på cykeltrafik är mer samhälls-ekonomiskt lönsamma än man tidigare trott. Studien visar också att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister.

Herr talman! Vi behöver en infrastruktur som kan ta till vara den potential för dagligt cyklande som finns i och med att så många äger en cykel och är positiva till cykling. Det behövs satsningar som bidrar till att cykelpendlandet prioriteras lika mycket som vägburen fordonstrafik.

För att underlätta pendling behövs fler regionala cykelstråk, och dessa bör av säkerhetsskäl vara separerade från övrig trafik. I tätort bör snabbcykelvägar planeras. Trafikverkets arbete med snabbcykelstråk bör därför intensifieras och påskyndas. Trafikverket bör också i ökad utsträckning bistå kommunerna med expertis och standarder samt underlätta kommungemensamma lösningar. För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel är det viktigt att förutsättningar skapas för människor att använda den oavsett årstid och att det upprätthålls en god framkomlighet på cykelbanorna oavsett väderlek.

Herr talman! Målet är att fler väljer cykeln som transportmedel framför bilen. Cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel.

Med detta yrkar jag bifall till Kristdemokraternas reservation nr 6 och den alliansgemensamma reservationen nr 9.

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz (M) och Anders Åkesson (C).

Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Vi nås hela tiden av nya obehagliga nyheter när det gäller klimatförändringarna. Flera av oss undrar nu vad som händer. Det spännande med vad Trump håller på med nu är att vi som företräder klimatet i många fall har stora delar av näringslivet på vår sida. De inser att det inte är fråga om, som det var tidigare, näringslivet å ena sidan och miljön å den andra. Klimatförändringarna hotar själva basen av mänsklig verksamhet, våra liv, vårt företagande, skogens tillväxt, vattenförekomst med mera. Fler och fler kommuner blir varse detta.

Vad ska vi då göra? Jag är glad över att den rödgröna regeringen tar flera initiativ som verkligen flyttar fram positionerna med bränslebyte, det vill säga reduktionslag, och andra frågor som vi har debatterat i ett annat betänkande. Det är också en poäng att framhålla frågan och ge förutsättningar för medborgarna att göra sina egna val.

Den uppgift vi har framför oss är inte liten. Ungefär tio ton koldioxid per år orsakar invånarna i Sverige. Vi behöver komma ned till ett ton. Hur klarar vi den förändringen?

Regeringen bygger ut spårtrafiken så gott det går. Vi gör många andra saker, till exempel ändrar prisrelationer mellan bil och andra transportslag. Vi står för en flygskatt, till skillnad från dem som bara säger att klimatet är viktigt men inte vågar stå för ett styrmedel som leder dit.

Vad kan vi göra? Jo, med cykeln kan man över en natt förändra sin egen klimatpåverkan. Vi gynnar även elbilar, men en sådan är vanligtvis lite dyrare än en cykel.

Det finns en stor potential att arbeta med. Jag kan förstå frustrationen över att den nationella cykelstrategin inte innehåller mer. Jag kan själv peka på flera andra saker som borde finnas med i den. Men det får ändå ställas i perspektiv till vad alliansregeringen gjorde under sina åtta år vid makten. Man tillsatte en cykelutredning. Det var väl bra. Men vad blev det för resultat av den beredningen? Under våra tre år har vi knappt genomfört något av de förslagen. Det är inte utredningar som gör världen bättre. Det är inte utredningar som ger människor större möjligheter att ta ansvar för sina egna fotavtryck på jorden.

Sveriges cykelstäder har tryckt på för att det ska finnas ett mål. Det gör de alldeles rätt i. Allt i politiken är verkligen inte bra, men det vi svenskar berömmar oss för och som Sverige bland annat är känt för är nollvisionen. Den är en effekt av ett tydligt mål. Man räknade på det maximala antalet döda och svårt skadade i trafiken, satte upp årtal och åtgärdsstrategier, utvärderade och skruvade på olika instrument, och man klarade de första delmålen.

Vi får här i Sverige motta många besök från andra länder. De undrar hur vi har gjort. Det handlar om målmedvetet arbete, och det fungerar bara med ett mål.

Det handlar också om medel. Jag kommer själv från den kommun som – inte för första gången – i år har blivit utsedd av Cykelfrämjandet till årets cykelkommun, enligt alla mätningar som finns redovisade i den årliga cykelvelometern.

Vad gör vi i Lund så att 40–50 procent av alla personresor i staden sker med cykel? Jo, vi behandlar cykeln som ett eget transportsätt, inte som ett tillbehör till bilen. Det är egentligen det mest grundläggande. Förvisso driver vi i Miljöpartiet på i de frågorna, men det är inte jättesvårt att få med sig de andra partierna. Alla vet att det finns en stor andel cyklister bland alla potentiella röster för partierna. Motståndet mot att göra det bra för cyklister är inte så stort.

Det finns indragna stopplinjer vid de flesta korsningar. Om fler ska cykla måste de känna sig säkra och vara någorlunda trygga med att risken för att skadas i trafiken är liten. Om cyklarna står framför bilarna i korsningarna, så att cyklisterna passerar först när det slår över till grönt, är risken för att de ska skadas av en lastbil eller bil mycket mindre.

Jag är stolt över att det tack vare våra påtryckningar har blivit lagligt för vuxna cyklister att själva välja var de vill cykla. Det roliga när cyklingen bland vuxna ökar är att det är fråga om alla sorters cyklister, alltifrån den gamla tanten som cyklar sakta och unga människor i lycrakläder till barn och föräldrar med särskild cykelkärra. Alla måste få plats i trafiken. Då är det bättre för både gångtrafikanter och bilister att de snabba cyklisterna själva kan välja om de vill befinna sig på cykelstigen eller ute i gatutrymmet. Det var en olycka i min egen kommun, där cyklisten blev dömd trots att det var bilisten som körde på honom, som lite grann föranledde debatten.

Det här handlar också om en rättvis fördelning av gatutrymmet. Orättvisorna ökar i världen, och jag är bland de första som vill bidra till att försöka minska dem. I det arbetet kan man titta på hur många människor som förflyttar sig på det ena eller det andra sättet. Det är också rimligt att fördelningen av gatutrymmet står i proportion till dem.

Kan vi vara nöjda om alla gör som i Lund? Nej, det kan vi absolut inte vara. Den undersökning som Region Skåne har gjort visar att potentialen för att ännu fler ska välja cykel i stället för bil är stor i Skåne. Av alla som pendlar i Skåne skulle hälften kunna göra en cykelresa på 30 minuter till jobbet när hastigheten är 15 kilometer i timmen. Vi kan inte vara nöjda förrän alla tar den möjligheten i anspråk.

Men för detta måste det finnas bra cykelvägar överallt. Trots att jag står bakom hela betänkandet och yrkar avslag på reservationerna är det en poäng att se över möjligheten till markåtkomst. Sedan får vi återkomma till den frågan. Om Trafikverket ska kunna planera för gena cykelstråk och ta potentialen för cykelturism till vara måste vägarna göras raka.

Jag har själv cyklat på Kattegattleden. Där finns en omväg på ungefär nio kilometer på grund av att en enskild markägare har vägrat tillåta bygget av en liten bro som korsar vederbörandes mark. Cykelvägen kan vara intressant som en turistled, särskilt som de nio kilometrerna omväg har stora höjdskillnader för att vara i Halland, men cykelvägen är knappast ett alternativ för den som vill cykelpendla varje dag mellan, i det här fallet, Varberg och Falkenberg.

Jag var på ett seminarium som ordnades av Visita. I Sverige har turismen en stor ekonomisk betydelse, och jag gissar att den inte blir mindre framöver i takt med att det blir trångt i de stora städerna i Europa. Då är det fler som vill njuta av det som ännu finns kvar av frisk natur och ren luft i Sverige. Kombinationen av små företag, turism och cykelleder är en alldeles utmärkt idé, och då krävs tillgång till mark för att bygga bra cykelvägar.

Miljöpartiet hade nyligen kongress. Ministrarna fick några få minuter per person för att presentera för oss kongressombud vad de gör. Vad gjorde då Sveriges miljöminister? Hon hade säkert kunnat tala om plast och andra frågor hon sysslar med, men hon hade med sig en cykel upp på scenen. Hon berättade om det som är grunden, ideologin, i Miljöpartiet, nämligen att vi står för solidaritet med kommande generationer och andra i världen. Miljöpartiet står också för frihet. Kombinationen av de två grundläggande begreppen, symboliserat av ett enda fordon, ger cykeln som det bästa alternativet.

Det är mycket bra med kollektivtrafik, och vi behöver mer kollektivtrafik som alternativ till bil om miljömålen ska klaras. Men då måste vi ändå förhålla oss till tidtabeller, linjedragningar och att åka tillsammans med andra. Cykeln ger en oöverträffad frihet att förflytta sig i tid och rum utan att ha planerat sin resa i förväg. Det är frihetsaspekten.

Vid till exempel marknadsföring av lägenheter till försäljning, snygga kläder eller andra prylar är trenden att smyga in cykeln i annonserna som ett tillbehör för att visa att man är modern. Så var det inte för några år sedan. Detta har alltså på förekommen anledning blivit en sorts symbol för att man tillhör framtiden och inte dåtiden.

Lund är bra, och Skåne är bra. Men vi har också nära till andra sidan Sundet, där vi kan studera Köpenhamn. Köpenhamn har utvecklats, från att vara en veritabel bilstad, till Europas och världens cykelhuvudstad. Filosofin bakom detta myntades med hjälp av ett begrepp som nu kallas 8-80.

Vad betyder det? Jo, det betyder att om man planerar staden så att den är bra för 8-åringar och 80-åringar är den bra för oss alla. När 8-åringar kan få utrymme att leka och när de kan ta sig säkert till och från skolan med cykel – vilket alldeles för få barn i Sverige gör – samtidigt som 80-åringar känner sig trygga i miljön är staden bra för oss alla.

Det är särskilt bra att alla i olika åldrar är ute eftersom det är ett bra sätt att minska den grogrund för främlingsfientlighet och misstänksamhet som finns när man inte ser varandra i ögonen. På det viset är cykling ett demokratiskt och bra sätt att göra staden bättre.

Köpenhamn har just nu en ganska radikal borgmästare. Han har fått kritik för att han inskränker bilisternas möjligheter att parkera i Köpenhamn. Han förnekar inte på något sätt att det är en tydlig ambition. När han fick kritik för att han inte tillgodoser bilisternas önskemål om parkering svarade han: Jag är mycket trygg med det. 9 procent av alla personresor i Köpenhamn sker, enligt den senaste mätningen, med bil. Jag står bakom de övriga 91 procenten.

Anf. 108 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att fråga om markåtkomsten. Den frågan har ändå hanterats här i riksdagen också i närtid, genom olika motioner. Vad är det som gör att den frågan inte kommer längre, Karin Svensson Smith?

Jag har noterat att Miljöpartiet och Karin Svensson Smith har ett särskilt yttrande i betänkandet. Vad är det som gör att man inte kan titta på möjligheten att planera cykelstråk på samma sätt som man planerar bilvägar?

Liberalernas förslag om ett nationellt cykelkansli avslås också. Man säger att det samrådsorgan som finns i dag, Nationella cykelrådet, fyller den funktion som behövs. Jag skulle gärna vilja få en kommentar om det också.

Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag ska försöka svara på båda frågorna.

Markåtkomsten är en fråga som det jobbas med. Man kan välja att hålla sig helt till sina egna uppfattningar, inte samarbeta med någon och skriva reservationer. Jag tror att det är betydligt mer kraftfullt att jobba tillsammans med andra. Då får man ta och ge. Det är det enkla svaret på den frågan.

Jag tycker att vi har uttryckt oss bra i betänkandet. På s. 30 konstaterar utskottet tillsammans – allihop – att vi anser att det är viktigt ”att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter” och att man då också måste ha de medel som behövs för att så ska bli fallet.

När det gäller frågan om ett nationellt cykelkansli har jag inte särskilt bra erfarenheter av att bryta ut en fråga från ett statligt verk och lägga den i ett eget kansli. Trafikverket är, med all respekt, en ganska stor organisation som jobbar med kommuner och regioner i hela Sverige. Det är bra om de känner att ansvaret för cykling ligger hos dem, i stället för att man ska bryta ut det och lägga det i ett separat kansli.

Anf. 110 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Frågan om markåtkomst har i alla fall behandlats några gånger. Där kommer positionen inte att förflyttas just i dag. Men det vore ändå viktigt att se över och fortsätta det arbetet på sikt.

Vad gäller det nationella cykelkansliet finns det inga andra alternativ presenterade. Karin Svensson Smith må framföra att Trafikverket ska ha ett uppdrag. Men i dag saknas det ett tydligt uppdrag när det gäller att fokusera på cykelfrågorna.

Det är också ett dilemma att kompetensen för cykelfrågor inte finns samlad på någon enhet, inte ens när det gäller den forskning som bedrivs på VTI, där det finns kompetens. Det betyder att det inte finns något tydligt stödorgan för kommunerna när de fortsätter med sin planering och behöver stöd.

Tänk om man kunde lära av de goda exempel som finns, samla kunskap och forskning och skapa bra bollplank! Då skulle det också gå att arbeta mer effektivt med skattepengarna. Om man upprepar och anlägger dåliga lösningar kostar det pengar, och det kostar att rätta till. Då får man inte heller den bästa infrastrukturen.

Herr talman! I och med att Trafikverket inte har ett sådant uppdrag i dag och Miljöpartiet väljer att avslå frågan om ett nationellt cykelkansli eller kompetenscenter undrar jag vad alternativet är. Vilka åtgärder tänker ni vidta för att någon annan ska göra det här arbetet, Karin Svensson Smith? Jag uppfattar det som att vi är överens om att det är viktigt.

Anf. 111 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! När det gäller markåtkomsten är det en fråga som vi inte känner oss nöjda med på något sätt. Jag har, tillsammans med just Karolina Skog, tagit initiativ till en cykelhighway mellan Malmö och Lund. Om många ska använda den förutsätts det att det är en gen cykelväg. Den frågan arbetar vi alltså definitivt vidare med i Miljöpartiet.

När det gäller ett kansli står jag för mina argument mot det. Det innebär dock inte att man inte ska inrätta ett särskilt kompetenscenter för cykel-forskning. Men det är stor skillnad på ett cykelkansli och ett kompetens-center som är forskningsinriktat.

Jag tror att Nina Lundström inte kommer att ha anledning att klaga på det fler gånger. Jag är ganska förväntansfull när det gäller att ett kompetenscenter för cykling kommer att bli av inom en inte alltför avlägsen framtid.

(forts. § 10)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.57 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

UU3 Norden

Punkt 1 (Det nordiska samarbetet m.m.)

1. utskottet
2. res. 2 (SD)
3. res. 3 (V)
4. res. 4 (KD)

Förberedande votering 1:

18 för res. 3
15 för res. 4
271 avstod
45 frånvarande
Kammaren biträdde res. 3.

Förberedande votering 2:

41 för res. 2
17 för res. 3
246 avstod
45 frånvarande
Kammaren biträdde res. 2.

Huvudvotering:

155 för utskottet
41 för res. 2
109 avstod
44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 S, 19 MP, 17 C, 17 L

För res. 2: 40 SD, 1 -

Avstod: 2 S, 74 M, 1 MP, 17 V, 15 KD

Frånvarande: 9 S, 9 M, 7 SD, 5 MP, 5 C, 4 V, 2 L, 1 KD, 2 -

Punkt 4 (Nordiskt samarbete inom försvar)

1. utskottet
2. res. 9 (M)
3. res. 10 (SD)

Förberedande votering:

74 för res. 9
41 för res. 10
190 avstod
44 frånvarande
Kammaren biträdde res. 9.

Huvudvotering:

190 för utskottet
74 för res. 9
41 avstod
44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:
För utskottet: 104 S, 20 MP, 17 C, 17 V, 17 L, 15 KD
För res. 9: 74 M
Avstod: 40 SD, 1 -
Frånvarande: 9 S, 9 M, 7 SD, 5 MP, 5 C, 4 V, 2 L, 1 KD, 2 -

Prot. 2016/17:118

1 juni

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU24 Vissa socialförsäkringsfrågor

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 10 (forts. från § 8) **Cykelfrågor** (forts. TU16)

Cykelfrågor

Anf. 112 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Herr talman! Jag ska ställa några frågor till Karin Svensson Smith.

Karin Svensson Smith har alltid profilerat sig som en aktiv cykelpolitiker och även som en inbiten cyklist privat. Hon var med på tillkännagivandet om en cykelstrategi. Förmodligen har hon också varit väldigt aktiv vid framställandet av denna strategi.

Därför vill jag fråga: Är Karin Svensson Smith nöjd med resultatet? Är det någonting som hon särskilt saknar i denna strategi?

Anf. 113 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag är nöjd med att vi i utskottet kunde samla oss till ett tillkännagivande. Innebörden av det är ju att staten måste ta ett ansvar. Det är inte bara kommunernas uppgift att se till att det blir sådana villkor att fler cyklar i stället för att köra bil – detta för klimatets och hälsans skull.

Jag är nöjd med att vi på knappt tre år har åstadkommit mer än vad ni gjorde under åtta år. Då blev det bara en utredning och inga förslag.

Det är klart att jag gärna skulle se fler saker så småningom. Jag ser cykelstrategin som ett första steg. Det som ligger nära till hands och där trycket från Sveriges cykelstäder är ganska stort är att sätta upp ett mål för cykling. Först när man har ett tydligt mål kan man utvärdera och hitta rätt åtgärder för att nå det målet. Vi behöver ha mer underlag innan målet ska formuleras.

Frågan om markåtkomst är otroligt viktig för att bryta den planering som under 50 år har satt bilen först och cykeln som någonting vid sidan av ifall det finns plats. Det måste man ändra på, och vi är inte färdiga där. Det är ett bra första steg, men vi behöver göra mer.

Anf. 114 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Herr talman! Jag uppskattar att Karin Svensson Smith är självkritisk. Mycket riktigt var cykelorganisationerna ganska besvikna på resultatet. Den långa väntetiden på två år har skapat stora förväntningar. Man gav sken av att man skulle involvera sig med organisationerna. Till slut kände de sig lite snuvade på konfekten. De till och med uttryckte att regeringen hade varit feg.

Förutom detta med mål har det framförts kritik om att det är brist på resurser. Det har i princip inte avsatts några pengar att tala om.

Det saknas också en idé om utvärdering. Hur följer man upp denna cykelstrategi, och vem gör det? Både cykelfrågor och samhället utvecklas.

Jag saknar till exempel frågan om förmånsbeskattning. Om en arbetsgivare ger en cykel till en arbetstagare får inte skatteeffekten bli som att arbetstagaren själv hade köpt cykeln.

Cykelorganisationerna har även tagit upp en fråga om lagstiftningen. Det är oklart hur länen kan sakna medel till steg 1- och steg 2-åtgärder för cykelvägar när länsplanerna upprättas. Det vore väldigt bra om Karin Svensson Smith kan ta tag i detta.

Anf. 115 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det är nog ett riktigt konstaterande att jag inte på något sätt har lämnat dessa frågor. Jag kommer att fortsätta att jobba målmedvetet med det här. Jag har återigen nollvisionen som förebild. Man kan inte ha någon utvärdering om man inte har ett mål. Man måste ha ett mål för att veta vart man ska. Då kan man även se vilka åtgärder som leder dit och sedan utvärdera och ändra dessa medel om man inte når dit man ska.

Det som också var en framgångssaga för nollvisionen var att man hade en tydlig ansvarsfördelning, till exempel vad Trafikverket skulle göra. Trafikverket var dessutom proaktivt i alla de åtgärder som sammantaget skulle leda till att man kan färdas säkrare på vägen utan att riskera olyckor med dödlig utgång. Även Rikspolisstyrelsen hade ett tydligt uppdrag, som gällde övervakning av hastigheter.

Jag tror att man i nästa steg för en cykelstrategi faktiskt måste ha ett tydligt mål, ett utpekat ansvar för vem som ska göra vad samt en uppföljning. Det gläder mig att vi är så många i utskottet som engagerar oss i detta, för det är en dialog mellan regering och riksdag som totalt sett kan ge det som är vårt gemensamma ansvar, nämligen att Sveriges invånare ska ha bättre förutsättningar för cykling.

Anf. 116 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! I anledning av Karin Svensson Smiths anförande har jag två frågor.

Under flera år, 2007–2016, minskade utsläppen av klimatgaser i vårt land. Nu ökar återigen utsläppen från trafiken och samhällsverksamheten i landet.

Miljöpartiet sitter i Sveriges regering med särskilt ansvar för miljöfrågorna. Ni annonserade mycket länge en cykelstrategi vars innehåll vi samfällt har konstaterat är rätt mediokert. I sitt anförande uppehåller sig Karin Svensson Smith lika mycket i Lund och Danmark som i riket i övrigt. Är Miljöpartiet nöjt med innehållet i den cykelstrategi som har presenterats för riksdagen?

Min andra fråga gäller flygskatten, som Karin Svensson Smith nämnde i sitt anförande. Nåväl, det är inte en skatt vi har att avgöra här i dag. Men vad är, menar Karin Svensson Smith, den miljömässiga nettoeffekten enligt den utredning som Flygskatteutredningen har presenterat? På vilket sätt skulle en flygskatt innebära en miljönytta i vårt land?

Det är ändå på grund av miljönyttan som alla vi som deltar i dagens debatt brinner för cyklar, herr talman. Vi tror att en utökad användning av cykel i vårt land också skulle innebära miljömässiga fördelar.

Karin Svensson Smith nämnde själv flygskatten. Jag är intresserad av att få veta vilken miljömässig effekt som finns av den flygskatteutredning och den flygskatt som regeringen och därmed Karin Svensson Smith står bakom.

Anf. 117 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Som jag tidigare sa är detta den första nationella cykelstrategin, och den ska betraktas som ett första steg i något som måste bli mycket mer om vi ska uppnå målen.

Det är inte bara alarmerande att växthusgaserna inte minskar; det är väldigt ont om tid att vända den oceanångare som i hög hastighet går rakt åt fel håll. Många åtgärder måste vidtas för att vända den rätt.

Särskilt oroad är jag över att cyklingen bland barn och unga minskar. Det är delvis infrastrukturministerns uppdrag att hjälpa till att vända på detta, men det är också utbildningsministerns. Vi har haft en stor diskussion om idrott och hälsa, men vi måste också se till att barnen cyklar till och från skolan om vi ska nå våra mål. Det är alltså inte bara en minister utan flera som måste hjälpas åt.

Samtidigt som man gör det enklare att göra rätt måste man också göra det dyrare att göra fel. I det sammanhanget måste vi också få till en flygskatt och flera andra skatter, vars sammantagna effekt är att oljeburna transporter ska bli dyrare. Vi har så ont om tid att nå målen att gå från tio ton kol till ett ton kol per invånare att man måste använda både morötter och piska. Att bara ha information och välvilligt prat hjälper inte, utan man måste ha åtgärder som visar att man menar allvar. Då måste all användning av fossila bränslen bli dyrare.

Anf. 118 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith har ytterligare två minuter på sig att svara på de frågor som jag ställde.

Är Karin Svensson Smith, företrädare för Miljöpartiet i denna debatt och vars partikamrat är ansvarig för miljöpolitiken i landet, nöjd med innehålllet i den cykelstrategi vi har att hantera?

När det gäller fråga 2 kan Karin Svensson Smith också passa på att kommentera facit för, när jag nu nämner det, den miljömässiga effekten av en flygskatt. Karin Svensson Smith drivs av att det ska vara dyrt att göra fel. Är det inte ännu bättre, herr talman, om det är både klokt och rationellt att göra rätt?

Enligt Naturvårdsverket, som vi ändå båda kan luta oss mot som varande expertmyndighet, motsvarar den samlade effekten i bästa fall CO₂-utsläppen av cigarettökning i vårt land. Detta framgår i den flygskatteutredning som Karin Svensson Smith lutar sig mot. Är det inte lite tokigt, herr talman och Karin Svensson Smith, att klubba till människor med en mobilitetsskatt på 1–2 miljarder kronor för att man tycker att det känns skönt att slå till flyget? Vore det inte bättre om den energin hade använts till att lägga fram en cykelstrategi med ett innehåll som hade inneburit reell miljönytta?

Jag ser fram emot svaren.

Anf. 119 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Centerpartiet har alldeles uppenbart pretentioner på att vara den gröna rösten i Alliansen, vad nu Alliansen är.

Det blir ett problem med detta, tycker jag. Mål är bara intressanta om man har åtgärder som är trovärdiga för att nå dit. Vilken signal sänder man ut till människor om det kostar ett par hundralappar att flyga i Europa? Om vi ska få människor att i större utsträckning använda tåg i stället för flyg och förlägga sina semestrar inom ett kortare avstånd från Sverige måste det bli dyrare att flyga. Det finns ingen möjlighet i världen att vi klarar klimatmålen utan detta.

Det stora problemet med den miljöretorik som Centerpartiet framför är att man säger att man vill någonting, men man säger nej till alla medel som når dit. Det vore mer relevant om ni sa att flygskatten inte är tillräckligt stor och att det måste bli dyrare att förstöra klimatet. Om ni hade kritiserat oss för detta hade jag haft en viss respekt för det men inte för att det ska vara gratis att förstöra. Vilket ansvar visar vi för kommande generationer om vi har ett helt obeskattat transportslag?

Flyget betalar bara inrikes moms på sina resor. I övrigt är det ett skattefrälse som förstör världen. Vi måste ha mycket tydliga styrmedel. Jag tycker att Centern har en hemläxa att göra, och den är inte liten i detta avseende.

Anf. 120 JOHAN ANDERSSON (S):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande TU16 *Cykelfrågor*. I betänkandet behandlar vi totalt 40 yrkanden från allmänna motionstiden samt 12 reservationer.

Jag som nu har varit med i utskottet i ett par år och har haft ansvar för cykelfrågorna kan konstatera att det politiska fokuset i alla partier hela tiden växer när det gäller cykel. Det finns ett stort intresse för cykel i trafikutskottet, vilket är positivt. Detta har vi märkt hos alla företrädare, inte minst i denna debatt.

Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på alla reservationer.

Så kom äntligen denna skrift som vi har längtat efter, väntat på och saknat. Jag har stått här i talarstolen ett antal gånger och sagt att den snart kommer, och nu har den lagts fram. Två år har det tagit. Jag är faktiskt nöjd med strategin, men jag tror att flera av alliansföreträdarna här i kammaren inte har läst den ordentligt. Det finns flera delar. Det här ska naturligtvis följas upp, vilket tydligt framgår i strategin. Där står att uppföljningsansvaret för detta åvilar regeringen. Därför är det naturligtvis extra viktigt att den regering som i dag styr landet också har möjlighet att följa upp den efter valet 2018 och fortsätta med åtgärder och förslag.

Det är en hemläxa till er: Läs strategin igen ganska noga!

Detta är den första strategin i sitt slag. Vi hade en alliansregering i åtta år. Det togs fram en cykelutredning som var bra; det måste jag säga. Kent Johansson gjorde ett väldigt gott arbete. En hel del av de förslag och idéer som han tagit fram har också hanterats kopplat till cykelstrategin. Naturligtvis har det varit ett led i den.

Vi pekar på fem insatsområden i det fortsatta arbetet: cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, ökat fokus på grupper av cyklister, främjandet av mer funktionell och användarvänlig infrastruktur och en säker cykeltrafik samt forskning och innovationer.

Regeringen kommer naturligtvis att följa upp med konkreta uppdrag och utreda saker som ska verkställas på sikt. Två uppdrag har redan lämnats. Det ena handlar om barn och ungdomar – hur gör vi för att få fler barn och ungdomar att cykla? Detta är särskilt alarmerande. För 20 år sedan var det 22 procent av ungdomarna mellan 15 och 24 år som använde cykeln dagligen. I dag är det nere på 12 procent. I utskottet har vi vid flera tillfällen pratat om hur viktigt det är att man lägger grunden för att kunna använda sig av cykeln inte minst utifrån ett folkhälsoperspektiv, något som är nog så viktigt.

Det är det ena uppdraget som regeringen har beslutat om. Det har gått till VTI tillsammans med Boverket.

Det andra uppdraget är cykelforskningen, det vi har pratat om här. Ibland pratar vi lite vanvördigt om cykelkansli, och vi pratar om forskning och andra delar. Det är också ett uppdrag som har getts till VTI, något som jag tycker känns tryggt. Många av oss har träffat företrädare från VTI och vet att de har personal som är oerhört kunnig i dessa frågor.

Uppdragen ska redovisas ganska snabbt, detta för att vi ska få ett underlag när beslut sedermera ska fattas. Inte nog med det: Det kommer fler uppdrag som ska levereras i närtid kring flera områden som också har belysts i cykelstrategin.

Den regelpromemoria som finns med kring detta och som gick ut på remiss samtidigt har vi fått del av. Infrastrukturminister Anna Johansson pekade när hon var hos oss i utskottet på ett antal områden som man har remitterat ut med förslag på en lagändring som ska träda i kraft den 1 januari 2018.

Det handlar om att cykla på körbana även när det finns en cykelbana. Det handlar om hastighet i tätbebyggt område. Det handlar om cykelgator och vägmarkering för cykelbox. Flera av oss var med cykelnätverket i går och fick på ort och ställe uppleva fördelen med cykelboxarna när vi cyklade här i Stockholm, där det är väldigt mycket trafik. Det handlar om för- och avmarkering av cykelpassage och cykelöverfart. Det handlar om gående på gång- och cykelbana och markering av övergångsställen på cykelbanor.

Dessa delar har man nu lämnat ut på remiss till ett stort antal kommuner, organisationer och andra som är oss närliggande när det gäller cykelfrågorna. Sedan kommer det tillbaka, och avsikten är då att det ska införas som lagändringar, naturligtvis beroende på hur remisserna gått.

Det pågår alltså väldigt mycket. Jag tycker att det har låtit lite i debatten som om det inte har hänt någonting med detta, men på två år har vi faktiskt levererat en cykelstrategi. Det är, återigen, en strategi som ska vara levande. Den ska också följas upp utifrån det jag sa inledningsvis.

När jag läser era reservationer kan jag tycka att cykelstrategin svarar på mycket av det, men jag kan också ha viss förståelse för att ni tycker att man skulle gå längre. Det skulle jag också ha tyckt om jag suttit i opposition. Jag har varit oppositionspolitiker lokalt, så jag vet precis hur det där fungerar. Men det gäller också att läsa igenom det som verkligen finns och se det.

Det kommer alltså att komma fler förslag kring detta, inte minst runt de delar som jag har belyst.

Jag vill ta upp en fråga till. I mars månad hade vi ett seminarium som flera i utskottet var på, när det gäller möjligheten att använda det allmänna vägutrymmet till tävling. Det som pågår nu är att man har klarat ut att det inte behövs några förändringar när det gäller lagstiftning, utan det handlar mer om en tolkning och anpassning.

Där har Trafikverket nu utsett personer som kommer att jobba direkt mot de organisationer som så önskar för att underlätta arbetet. Detta ser jag som att det finns ett nytänkande kring hur det fortsatta arbetet sker med kontakter via Trafikverket och andra.

Det har alltså skett väldigt mycket när det gäller arbetet kring cykling, även om vi har en hel del saker kvar att göra. Jag är naturligtvis jätteoroad över att skadefrekvensen har ökat när det gäller cyklister. Det är ingen trevlig läsning över huvud taget, och jag tycker att det visar att vi måste jobba vidare med den här strategin. Vi måste hålla den levande, vi måste hålla den uppe i debatten och annat.

Jag ser fram emot att vi i det fortsatta arbetet i utskottet och här i kamraren kommer att jobba med cykelstrategin. Det är en produkt som visar att vi är på väg åt rätt håll, men det tar sin tid. Det var ett antal år när vi inte gjorde särskilt mycket på cykelområdet, och nu försöker vi göra det.

En sak till som är väldigt glädjande och som flera varit inne på handlar om arbetet lokalt och regionalt. Jag kommer från ett län där regionen har fattat beslut om att göra en regional cykelplan. Jag blev jätteglad när jag läste det. Man har på ett ambitiöst sätt tittat på möjligheten att knyta ihop kommunerna när det gäller cykelbanor, cykelåtgärder och annat.

Min kommun blev näst bäst i rankningen av cykelkommuner. Karin Svensson Smith var snabb med att säga att Lund var den bästa, och så var det, men Motala är tvåa. Vi jobbar också med en cykelplan som är väldigt ambitiös, och det visar att det finns ett stort förtroende och ansvarskännande för de här frågorna även lokalt och regionalt. Där har vi en viktig fortsatt kunskap att bära med oss, och det gäller också att visa på vikten och värdet av att kunna jobba med dessa frågor.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.
(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Pia Nilsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 121 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag noterade att Johan Andersson i sitt anförande talade om att vi skulle läsa den nationella cykelstrategin. Jag har läst den, och jag har även läst betänkandet där det finns svar på varför vissa förslag avslås. Jag noterar då att det i betänkandet på s. 30 står att utskottet konstaterar att frågan om till exempel expropriationsmöjligheter – markåtkomsten – för nationella och regionala cykelleder inte behandlas i den nationella cykelstrategin.

Det finns ett antal liknande frågor som inte behandlas av den nationella cykelstrategin, och därför har jag en fråga till Johan Andersson precis som jag hade till Karin Svensson Smith.

När det gäller anläggning av bilvägar behöver man kunna lägga dem gent, och man måste tänka från A till B när man planerar. Det vet vi, och vi har lagstiftning som stöder det. I första hand kommer man överens på frivillig väg, men i nästa led har man lagstiftning som kan stötta upp planeringen. För cyklingen finns ingen sådan motsvarighet.

Det andra dilemma är att ansvarigt verk, Trafikverket, med den lagstiftning vi har i dag inte ens *får* anlägga en fristående cykelväg om man inte först anlägger en bilväg.

Vi har en rad sådana här problem som riksdagen faktiskt kan påverka, för de här frågorna kan kommunerna själva inte ha rådighet över.

Då är min fråga till Johan Andersson: Vad är nästa steg, med tanke på att den nationella cykelstrategin inte hanterar frågan och det står att det inte heller finns något arbete från regeringen rörande frågan, som man ändå här antyder är viktig?

Anf. 122 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Tack, Nina, för frågan! Med det här säger vi inte att frågan inte är viktig. Fortfarande är det så att den är trixig. Man behöver hitta ett sätt att kunna hantera detta. Att frågan inte behandlas i cykelstrategin tycker jag är ganska okej. Det handlar mycket om juridik i den här delen.

Min bild av frågan är att den ändå kommer att hanteras i lite olika sammanhang. Sedan är det en lagstiftning som är trixig – vi pratar om plan- och bygglagen, och vi pratar om exproprieringslag och annat. Jag har tidigare varit lokalpolitiker och också jobbat en hel del med detaljplanefrågor, och jag vet hur krångligt det är med det här. Om en markägare nekar är det näst intill omöjligt att komma vidare i dag.

Jag vill nog ändå säga till Nina att den här frågan lever vidare hos oss. Att den inte är avgjord i samband med cykelstrategin är en del i det, men vi får väl hantera det på annat sätt då.

Anf. 123 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Det som ibland kan göra en fundersam är att den här frågan nu faktiskt har funnits i riksdagens hantering under några år. Det har varit en brist på förslag. Frågan fanns med i revideringen av anläggningslagen 2015. Där fanns Liberalernas motionsförslag om att se över just den här frågan med anledning av att cyklingen inte får samma förutsättningar. Liberalerna lade också fram ett förslag i samband med infrastrukturpropositionen i samma fråga, och nu är vi inne i debatten igen.

Lantmäteriet tog upp dilemma i sin rapport där man tog fram och problematiserade frågan. Likaså har Trafikverket tagit fram ett pm om just de här frågeställningarna i samband med Sverigeförhandlingen. Det finns alltså många aktiva aktörer som också ser dilemma i att det inte finns någon möjlighet att ta de här gena vägarna. Karin Svensson Smith räknade på vad det innebär i kilometer när man inte kan dra fram lederna. Vi har också viktiga turistleder som inte kan dras fram för att det inte finns något verktyg för det.

Jag menar att det alltid finns möjlighet att komma fram den frivilliga vägen, men det behövs också ett stöd i lagstiftningen. Sedan tycker jag att det är alldeles utomordentligt om Johan Andersson kan utveckla vad nästa steg är, för man kan känna en frustration över att det här är något som kommunerna inte kan göra någonting åt. Här måste riksdagen agera.

Jag ska avsluta med lite beröm, herr talman. Jag tycker att det är alldeles utomordentligt att Johan Andersson berör det arbete som pågår när det gäller allmänna vägar och den typen av frågeställningar. Jag är glad över att frågorna flyttas fram, men jag tycker att det är vanskligt om man hela tiden skjuter över vissa frågor till kommunerna som kommunerna inte har rådighet över, och jag är lite besviken över att det här är tredje gången i närtid som vi inte kunde komma längre fram i frågorna.

Jag hoppas verkligen att vi kan få någon form av tidtabell eller kanske ett nationellt cykelkansli som kan se till att driva på frågan. Det vore väl alldeles utomordentligt.

Anf. 124 JOHAN ANDERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tror inte att ett cykelkansli reder ut den där delen, för det handlar om lagstiftning. Det handlar om exproprieringslagstiftningen och om plan- och bygglagen kopplat till detaljplanerna. Det är så. Det är alltså flera delar.

Sedan kan man väl ha en fundering på varför det inte har lösts under tidigare år. Den här frågan är inte ny. Jag upplevde den ganska rejält under mina år som kommunalråd, och det ligger en bit tillbaka i tiden när det också har varit andra styren. Det visar väl också på att frågan inte är så oerhört enkel att hantera.

Jag kan bara vidhålla det jag sa om att vi självklart får ta med oss frågan i det fortsatta arbetet på olika sätt. Nina Lundström har all möjlighet att också påverka från sitt håll.

Anf. 125 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Ökad cykling är en viktig klimatfråga. För varje bilresa som vi ersätter med en cykeltur gör vi en klimatvinst. Det gäller förstås alla bilresor som vi kan ersätta med cykel *och* kollektivtrafik. Cykel *och* tåg. Cykel *och* buss.

När jag har cykelsemestrat i Danmark, Tyskland och USA har det här gått jättebra. I USA hade till exempel alla bussar cykelhållare fram – så kom de från fabriken – så när jag kroknade i hettan kunde jag bara lyfta upp cykeln på bussen och fortsätta till närmaste stad. I Danmark har så gott som alla tåg särskilda vagnar där man kan dra med cykeln. Men i Sverige är det både begränsat och oförutsägbart om man kan ta med sig cykeln i kollektivtrafiken.

Jag kan förstå att man inte kan tillåta cyklar på bussar och spårvagnar och i tunnelbanan i rusningstrafik här i Stockholm, till exempel. Men det är svårare att förstå att man inte får göra det i lågtrafik eller varför det är så få av landsbygdens bussar som erbjuder den här möjligheten i Sverige.

Det är också svårt att förstå varför vissa länstrafikbolag tillåter att man tar med cyklar på tåget och andra inte. Vissa tågbolag, till exempel SJ, har helt tagit bort möjligheten att ta med cyklar på tåget. Det gör att det är mycket svårt att cykelsemestra i Sverige. Ska jag åka ned till Skåne och cykla får jag hänga min cykel på bilen och köra 50 mil i stället för att ta med cykeln på tåget. Det är jättemärkligt.

Det är också lite märkligt eftersom det står i det här betänkandet att det finns en EU-reglering som säger att järnvägsföretagen *ska* ge resenärerna möjlighet att ta med sig cykel på tåg. Det verkar som att den regeln tolkas

annorlunda i andra EU-länder än i Sverige. Vi brukar ju vara rätt lydiga med att följa EU-regleringar i andra sammanhang.

Jag har en motion i det här betänkandet. Jag har motionerat förut och jag tänker fortsätta motionerna om att vi ska lägga in en skrivning i kollektivtrafiklagen om att det ska bli obligatoriskt att ställa krav både på upp-handlad och på kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Självklart ska det kravet inte utformas så att det tränger ut resenärerna.

Utskottet skriver i betänkandet att man tycker att det här är upp till trafikmyndigheterna, och visst, jag har all respekt för det, men det är konstigt att den här möjligheten tolkas så olika i olika delar av landet.

Jag måste nog ändå säga att såväl för arbetspendlarna och för dem som tar en tur på fritiden och ska hälsa på släkt och vänner som för turismen är det viktigt att vi får samlade och lättförståeliga regler kring vad som gäller i kollektivtrafiken i Sverige rörande möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

§ 11 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU17
Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor
föredrogs.

Anf. 126 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Transportsystemet är Sveriges blodomlopp och en förutsättning för vårt välbefinnande och vår välfärd. Det är en förutsättning för att människor ska kunna ta sig till och från jobbet, och det är en förutsättning för att näringsliv och industri ska kunna få sitt gods levererat. I det här blodomloppet behövs förstås en kombination av alla trafikslag. Men vi är här i dag för att närmare diskutera svensk järnväg och kollektivtrafik.

Det är mycket som behöver göras, herr talman, men innan jag återkommer till en del av de konkreta förslag som vi för fram från Moderaternas och Alliansens sida i just det här betänkandet måste jag säga några ord om elefanten i rummet. Det är den elefant som innebär att regeringen vill lova bort 230 miljarder eller mer – vi vet ju inte vad slutnotan kan tänkas bli – på så kallade höghastighetståg samtidigt som regeringen varken kan uppvisa pengar eller plan för hur det här ska gå till och samtidigt som man bortser från många andra viktiga behov i dagens järnväg och för den delen på våra vägar och som då kommer att behöva prioriteras bort.

Moderaternas ingång när det gäller järnvägen är att satsa på att underhålla och bygga ut den järnväg vi har. Det är ett bättre alternativ än att lova bort hundratals miljarder till ett osäkert projekt som enligt de flesta, för att inte säga alla, kalkyler är väldigt olönsamt för samhället.

Prot. 2016/17:118

1 juni

Cykelfrågor

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

Svensk transportpolitik står inför ett vägval, herr talman. Regeringen håller krampaktigt fast vid att höghastighetsjärnväg ska byggas trots att projektet har sågats på både längden och tvären av experter och det saknas ett brett stöd i riksdagen för projektet. Här är Moderaterna tveksamma.

Herr talman! Höghastighetsprojektet kostar 230 miljarder, och erfarenheten från andra projekt visar att kalkylen brukar överskridas. Vi kan också konstatera att 230 miljarder motsvarar den totala budgeten för järnvägsinvesteringar i minst tre decennier framöver.

Det finns en del missförstånd där ute, men regeringen har varit tydlig med att pengarna för höghastighetsjärnväg ska tas från de nationella anslagen. Det har Anna Johansson varit väldigt tydlig med. Då riskerar man att slå undan benen för den järnväg vi har i dag och det järnvägsunderhåll som vi alla har lovat att inte använda som en budgetregulator i framtiden. Det är orättvist.

Samtidigt är det viktigt att syna hur regeringens retorik hänger samman med de prioriteringar man de facto gör i kronor och ören. Regeringen har ganska hög svansföring, men i grunden lovar man runt och håller tunt. De pengar man skjuter till är ju inte för mer än att bygga Ostlänken och sträckan Lund–Hässleholm. Lund–Hässleholm motiverade infrastrukturministern med att den insatsen behöver göras oavsett om det blir höghastighetsjärnväg eller inte. Ibland undrar man nästan om ministern själv tror på projektet. Men man driver det vidare.

Höghastighetsjärnväg skulle ta ungefär 30 år att bygga – i normal byggtakt. Men regeringens inställning är att den ska byggas ”i den takt ekonomin tillåter”. Det är ju väldigt ospecifikt och luddigt. Ingen i dag levande människa vet alltså när projektet kommer att stå färdigt, och jag tror att alla kan vara överens om att det inte finns någon logik i att bygga enstaka snuttar av höghastighetsjärnväg. Jag har till och med hört trafikutskottets egen ordförande konstatera att här måste man tänka i system.

Herr talman! Samtidigt som regeringens prestigeprojekt upptar både tid och pengar fungerar den järnväg vi har i dag alldeles för dåligt. Det finns stora behov av underhåll, från Malmbanan i norr till Västkustbanan i söder, och både gods och pendlare blir stående när infrastrukturen inte håller måttet.

Moderaterna vill att den infrastruktur vi har ska fungera. Alldeles för länge har politiker varit intresserade av att klippa band och jaga pressklipp snarare än av att ta hand om det vi har. Alliansregeringen ändrade på det genom att dubblera anslaget till järnvägsunderhåll. Från Moderaternas sida fortsätter vi att prioritera stora ökningar av järnvägsunderhållet.

Parallellt med detta säger vi att vi behöver ny kapacitet i vår järnväg. Det vet alla som använder den från tid till annan. Det är trångt på många spår. Här och var behöver vi dubbelspår, fyrspår och ibland faktiskt helt nya banor. Men för det kan vi bygga ut vanlig järnväg och inte bygga snuttar av dubbelt så dyra höghastighetsbanor.

Dessutom, herr talman, bör det väl sägas att vi behöver järnvägssatsningar som kommer hela landet till del.

För att ytterligare stärka vår järnväg har Moderaterna och Alliansen flera förslag. Det handlar om att fortsätta satsa på drift och underhåll. Det handlar om att utveckla konkurrensen så att fler resenärer får flera alternativ att välja mellan. Det handlar om att se över skyddet i och kring vår infrastruktur för att öka tryggheten för dem som använder den.

Fler aktörer inom järnvägen leder till valmöjligheter för resenärerna med fler avgångar och lägre priser som följd. När alternativen blir fler måste operatörerna tävla om bästa kvalitet och upplevelse för resenärerna – till gagn för att utveckla järnvägen som ett attraktivt transportsätt.

Inom flyget har resenärerna ganska länge kunnat använda sig av olika bolag, men inom järnvägen har alternativen varit få eller inga. När MTR, för att nämna ett exempel, ger SJ konkurrens på sträckan Stockholm–Göteborg ser vi att avgångarna blir fler och resenärsnyttan större.

Men det återstår en hel del, herr talman, för att konkurrensen ska bli likvärdig. Jag tänker inte gå in på alla frågor om depåer och signalsystem, men jag tror att det är viktigt att regeringen och ansvariga myndigheter ser till att konkurrensvillkoren faktiskt är likvärdiga. Ska vi göra järnvägen attraktiv tror jag att det behöver vara fler än ett bolag som erbjuder resor på långa sträckor.

Herr talman! I december 2015 överlämnade Gunnar Alexandersson det slutbetänkande som alliansregeringen beställt om skicket på svensk järnväg. Det är troligen den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredningen presenterar en lång rad åtgärder för att förstärka vårt järnvägsnät.

Det är därför under all kritik – det här har jag sagt förut, men jag vidhåller det – att regeringen inte ens skickar den här utredningen på remiss utan begraver den internt någonstans på Regeringskansliet. Det är nog inte en vild gissning, det kanske kan vara så, att regeringen helt enkelt inte tycker om de slutsatser som Alexandersson drar eftersom de i delar går i motsatt riktning till den politik regeringen själv bedriver.

Herr talman! Det är hög tid att vi inser att storleken på pengapåsen inte är avgörande för allt – inte heller när det gäller järnvägsunderhållet. Underhållspengarna kommer inte alltid ut till spåren; det har vi sett när vi från olika sidor av politiken försökt satsa medel på att förstärka järnvägen. Pengarna kommer inte ut, och då är det otroligt viktigt att Trafikverket arbetar mer systematiskt för att få bättre kontroll på hur järnvägen ser ut där ute och ta fram en nationell underhållsplan för att se till att vi får nytta av de pengar vi satsar.

Tyvärr låter regeringen ideologi gå före resultat när det gäller järnvägsunderhållet. Forskningen och nu senast Alexanderssons stora utredning visar att konkurrens och fler aktörer som bidrar till att underhålla vår järnväg ökar effektiviteten. Trots det bedriver regeringen experimentverkstad, där man vill återförstatliga underhållet.

Jag är den första att förespråka att Trafikverket ska ta större kontroll och besiktningsansvar, herr talman, men mer av socialism och monopol är aldrig en bra lösning på samhällsproblem – inte heller för järnvägen. Nej, det är i konkurrens som bäst resultat kan uppnås och varje investerad krona av skattebetalarnas pengar kan användas på bästa sätt.

Herr talman! Moderaterna vill inte bara ha ett fungerande transportsystem. Vi vill ha ett säkert transportsystem.

I april drabbades Stockholm av ett fruktansvärt terrordåd genom kapningen av en lastbil, som körde längs med Drottninggatan och berövade fem människor livet.

I kampen mot terrorism ska vi aldrig göra partipolitiska poängar av människors säkerhet. Jag är därför positiv till de initiativ som infrastrukturministern tagit till samtal med åkerinäring och lastbilstillverkare för att se till att liknande attacker inte ska kunna inträffa.

Men vi kan konstatera att det behövs ett bredare grepp när vi ser att det har gjorts försök att kapa tåg i liknande terrorattacker i Europa och när vi ser att vårt järnvägsnät trots alla människor som rör sig där, både på våra stationer och ombord på våra tåg, inte har fullgod säkerhet. Vi måste fundera på om det finns skäl att se över om det finns åtgärder som behöver vidtas eller lagstiftning som behöver ändras i Sverige eller i Europa för att öka säkerheten för dem som använder vårt järnvägsnät. Åtgärderna måste förstås vara proportionerliga och rimliga. Vi kommer aldrig att kunna spärra av varenda gata, trottoar eller tågstation. Men vi måste ligga steget före om vi vill se till att infrastruktur inte hamnar i händerna på dem som vill skada.

Herr talman! Järnvägen har en nyckelroll i omställningen till en hållbar transportsektor. Moderaterna vill att dagens järnväg ska nyttjas effektivare för att fler ton gods ska kunna transporteras och komma fram i tid och fler passagerare ska få möjlighet att komma fram till jobbet i tid.

Vi behöver starkare incitament för ett effektivt nyttjande av järnvägen under dygnets alla timmar. För vissa möjligen tråkiga men viktiga saker som att ytterligare differentiera banavgifterna är ett steg på vägen. Att införa en form av trängselavgifter som justerar trafiken beroende på tid på dygnet liksom regressrätt är några av de tekniska men viktiga delar som behövs på den svenska järnvägen.

Herr talman! För att gå in för landning: Skillnaden i svensk transportpolitik går mellan dem som tycker att järnvägens budget ska användas för att utlova dyra projekt som kan locka fler väljare och oss som tycker att rationalitet och samhällsekonomisk lönsamhet ska styra svensk järnvägs framtid.

Jag hoppas att järnvägen går en framtid till mötes där färre politiker ägnar sig åt att bara klippa band och jaga pressklipp och att vi i stället tar hand om den infrastruktur vi har och ser till att fler kontaktledningar byts, fler motesspår byggs ut och underhållet aldrig igen tummas på. Det är möjligen tråkigare för en infrastrukturminister, men jag lovar att det blir roligare för alla de pendlare som i dag tvingas vänta på perronger eller sitta stilla på överfulla tåg utan tillgång till vare sig information, vatten eller mat.

Svensk järnväg har missköts genom historien, vilket vi fortfarande lider av i dag. Låt oss inte upprepa tidigare misstag! Att underhålla och bygga ut den järnväg vi har måste gå före osäkra och olönsamma politiska prestigeprojekt. Människor och företag ska kunna lita på att den järnväg vi har fungerar och att man kommer fram i tid. Det gör man tyvärr inte i dag. (Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Boriana Åberg (båda M).

Anf. 127 PER KLARBERG (SD):

Herr talman! Jag vill inleda med att ställa mig bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 4 och 8.

Eftersom vi diskuterar järnvägsfrågor i dag får jag hoppas att mitt anförande kommer att gå som på räls, men jag kommer att inleda med något annat, som tycks ha spårat ur helt: säkerhetstänket inom den svenska järnvägen.

Det finns en oro hos mig och mina lokförarkollegor, en oro som egentligen har funnits sedan den 11 september 2001 men som har blivit mer påtaglig efter terrorattentatet i Stockholm den 7 april i år.

Efter varje terrordåd gör samhället allt för att förhindra nästa medan terroristerna letar efter nya massmordstekniker. Samhället är tyvärr hela tiden steget efter. Flygplan förvandlas till missiler, och lastbilar används som vapen – vad blir nästa grej? Förmodligen en tågkapning, herr talman.

Att kapa flygplan var en känd terrorteknik som användes av terrororganisationer på 60-talet och framåt. Man höll passagerare som gisslan för att få igenom sina politiska krav. Men ingen, förutom al-Qaida-terroristerna som planerade 11 september-dådet, hade tänkt tanken att man kunde använda fulltankade flygplan som bomber. Ingen trodde att någon var beredd att begå självmord genom att flyga ett plan in i en byggnad. Metoden fanns inte i de ansvariga beslutsfattarnas föreställningsvärld. Denna brist på fantasi ledde till att 3 000 människor miste livet den dagen.

Efter det har frågan varit vad som kommer att bli terroristernas nästa grepp. Senast i raden är lastbilar som mordvapen. Det började redan 2014 i Kanada och Frankrike, där personbilar användes för att köra ihjäl så många som möjligt. Attacken i Nice förra sommaren var den första där en terrorist med en lastbil lyckades döda riktigt många människor. 86 människor miste livet, och 434 skadades.

Tidigare har man använt lastbilar fyllda med sprängmedel vid olika terrordåd. Ändå har det tagit tid för samhället att få upp ögonen för denna svårstoppade metod, och yrvakenheten har varit betydande efter Nice.

Efter 11 september infördes en rad nya säkerhetsföreskrifter för flygtrafiken för att undvika dåd av samma art. När det gäller lastbilar har det gått långsammare, men efter dåden i Nice, Berlin, London och nu senast Stockholm agerade regeringen. På regeringens hemsida stod det att infrastrukturminister Anna Johansson bjöd in till möte den 13 april för att förhindra att lastbilar och andra fordon används i terrordåd.

Men snart kommer terroristerna att hitta en ny metod, något som inget har tänkt på därför att det handlar om att använda någonting som redan finns och förvandla det till ett dödligt vapen. Det finns tyvärr människor som ägnar hela sin vakna tid åt att fundera ut nya terrortekniker, och de är långt mer uppfinningsrika än de i samhället som är satta att skydda oss medborgare.

Redan 2014 skrev jag en motion om att förstärka intrångsskyddet från passagerarutrymmena in till lokförarens hytt. Den motionen behandlades av trafikutskottet våren 2015. Jag kommer ihåg minerna hos er som var med på den presentation jag höll i trafikutskottet, som visade att man kan ta över och kapa ett tåg på mindre än tio sekunder. Ni såg nästan ut som om ni hade sett ett spöke.

Dagen efter min presentation blev jag uppringd av SJ AB:s säkerhetschef. Han hade hört ryktesvägen att jag hållit en presentation i trafikutskottet och kritiserat säkerheten hos X 2000, och han ville gärna träffa mig.

Jag träffade SJ AB:s säkerhetschef dagen därpå och höll samma bildpresentation som jag höll för er i trafikutskottet, och han var chockad. Han skyllde på att han var ganska ny i branschen, men detta tänk hade inte alls förekommit inom järnvägsbranschen – att någon kan ta över och kapa ett tåg och använda det som en rullande missil.

Den 7 mars 2017, två år efter min motion, införde SJ AB skalskydd på sin trafikledningscentral här i Stockholm. Vad är då en trafikledningscentral? Jo, det är där man har personalplanering och koll på vagnomloppet, sjukdomar, loksador och sådant. Där införde man skalskydd, men inte på sina egna tåg.

Se till exempel på SJ:s dubbeldäckare X 40, som rullar här ute. Du kan ta dig in i förarhytten genom att sparka in dörren.

Min senaste anställning var på Öresundstågen, X 31:orna. Där kan man gå fram till lokförarens hytt, där det finns små pappdörrar. Du kan sätta naglarna i dörröppningen och skjuta upp dörrarna hur enkelt som helst.

När det gäller SJ:s flaggskepp X 2000 möts man i manövervagnen, när man kommer fram till dörren som går in till lokförarens hytt, av en skylt där det står ”Nödutgång”. Bredvid dörren finns det en liten plastkåpa som man avlägsnar för att ta sig in till lokförarens hytt. Det första man möts av är strömställarna för säkerhetssystemet. Sedan sitter lokföraren där helt oskyddad.

När jag hade hållit min presentation var utskottets svar följande: ”Enligt utskottets mening skulle det därför kunna finnas skäl för en översyn av nu gällande krav på området och behovet av nya eller ändrade sådana. Utskottet förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.”

Den 6 november samma år ställde jag en fråga till infrastrukturminister Anna Johansson, som löd så här: ”Har regeringen påbörjat arbetet med ökad säkerhet på järnväg, vilka adekvata åtgärder har i så fall genomförts, och har arbetet påbörjats med att säkerställa att obehöriga inte kan ta sig in i lokförarens hytt under färd?”

Herr talman! Svaret som jag fick var häpnadsväckande. Infrastrukturministern svarade så här: ”När det gäller frågan om arbete med att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd, så är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva.”

Med det resonemanget skulle egentligen lastbilskapningarna vara en fråga för åkeriföretagen själva, men ändå kallade infrastrukturministern till ett möte för att ”förhindra att lastbilar används i terrordåd”.

När vi hade den första beredningen i år av TU17 om järnvägsfrågor yrkade jag i utskottet på att vi och Alliansen kunde ha en gemensam skrivning om säkerhet och skyddsfrågor. Jag förstod egentligen inte vad Alliansen menade med sin motion, utan det var mer för att vi skulle kunna sätta press för att åtgärda det mest akuta hotet mot svensk järnväg, det vill säga tvinga järnvägsföretagen att installera säkerhetsdörrar för att förhindra att terrorister kan kapa ett tåg.

Men döm om min förvåning när jag fick se det första utkastet till majoritetstexten, där Alliansen endast delvis ville bifalla min motion men helt bifalla sin egen. Då släppte vi vårt stöd för alliansmotionen.

Alliansen skriver: ”Vi anser därför att det bör göras en utredning av säkerheten på tåg och järnvägsstationer och vid behov föreslå åtgärder för att förstärka denna.” Jösses, har de ingen som helst koll? Vadå för utredning? Sådana samtal förs ju redan, bland annat med infrastrukturministern och järnvägsföretagen. Och detta vill ni ha som tillkännagivande! Ni slår in öppna dörrar. Järnvägen är inget slutet system som flygplanen. Järnvägen är ett öppet system. Vad vill ni införa – vill ni ha säkerhetskontroller på Stockholms central? Har man säkerhetskontroller på Stockholms central kan man alltså ta pendeltåget från Solna och åka in, och så är man innanför skalskyddet. Jag begriper inte vad ni menar med er reservation.

Jag undrar varför Alliansen och regeringspartierna också, för den delen, är så avigt inställda till att säkerställa att ett tåg inte kan användas i terrordåd. Det handlar om en så enkel och självklar åtgärd som att tvinga järnvägsföretagen att installera samma sorts säkerhetsdörrar som finns på flygplanen. Sådana dörrar finns i dag att köpa på den öppna marknaden. Men järnvägsföretagen gör det uppenbarligen inte självmant utan påtryckningar.

Herr talman! Jag tänkte gå över till en annan fråga, nämligen ERTMS, European Rail Traffic Management System. Vi har tagit del av Branschföreningen Tågoperatörernas påpekanden om eskalerande kostnader och teknikutdateringar som har lett till omfattande problem och förseningar för trafiken.

Herr talman! Nu blir det intressant. Nästa bana som står på tur för detta jättelika ERTMS-experiment är Malmbanan. Man kan notera att Bombardier och Ansaldo, som sedan flera år har bedrivit lobbyverksamhet för att vi snabbt ska införa ERTMS i EU, har valt att samarbeta med Ryssland, bland annat när det gäller hastighetsmätarsystemet. Hastighetsmätarsystemet och positioneringssystemet i ERTMS, som båda företagen erbjuder sina kunder, bygger, förutom på traditionella varvtalsgivare och det befintliga GPS-systemet, även på det ryska så kallade Glonass-systemet.

Glonass är en motsvarighet till det amerikanska GPS. Båda systemen är från början utvecklade och framtagna för i första hand militära tillämpningar, men i tillägg till den ursprungliga funktionen säljs nu de båda systemen för olika civila ändamål. Det är naturligtvis helt riktigt att ryssarna numera säljer Glonass till civila tillämpningar utan några som helst restriktioner och dessutom med hög upplösning. Därför är det ännu ett frågetecken som dyker upp med tanke på det allmänna säkerhetspolitiska läget i förhållande till Ryssland.

Vill vi ha en svensk järnväg som är beroende av ett ryskt satellitpositioneringssystem? Ska vi verkligen tillåta Trafikverket att utrusta den så viktiga Malmbanan, och annan svensk järnväg med, för den delen, med ett system som innebär att Putin kan omkoda baliserna och lamslå den viktiga malmexporten och all annan järnvägstrafik i Sverige?

Sverigedemokraterna anser att det är dags att ta ett steg tillbaka och fundera på om vi verkligen ska låta EU påtvinga oss ett sådant opålitligt och sårbart system. Alla ni andra bör verkligen ta er en funderare på om ni vill göra det möjligt för Putin att stänga Malmbanan och alla andra ERTMS-utrustade banor.

I detta anförande instämde Tony Wiklander (SD).

Anf. 128 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! För att människor och godstransportörer ska kunna känna sig trygga med att använda tåget som transportmedel krävs väl fungerande system och en fungerande marknad som hela tiden anpassar sig efter de skiftande behoven. Jag tror att vi alla är överens om detta. Centerpartiet, som jag företräder, och Alliansen ser egentligen detta som det enda möjliga förhållningssättet.

Decennier av avregleringar, marknadsöppningar och ökad konkurrens – under skiftande politisk färg på regeringarna i Sverige – har lett till fler avgångar, lägre priser och en betydande effektivisering. Totalt sett har utbudet bättre kommit att anpassas till efterfrågan.

Att detta med konkurrens, marknadsöppning och avreglering fungerar bra bekräftas av både forskning och statliga myndigheter. Bland annat har statliga väg- och trafikforskningsinstitutet VTI visat att järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Det har blivit mångfald, konkurrens och öppenhet.

Men en väl fungerande järnvägsmarknad förutsätter också en god samverkan mellan dem som står för dess olika funktioner. Vi kan tyvärr konstatera att det kvarstår flera problem som måste lösas för att nå en väl fungerande konkurrens. En utmaning är kopplad till depåttillgången och en annan till järnvägens signalsystem.

Det är statliga Transportstyrelsen som har i uppdrag att utöva marknads tillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Möjligen verkar inte alltid detta prioriteras tillräckligt högt – kan det möjligen bero på att den nuvarande regeringen själv inte fäster särskilt stor vikt vid frågan och kanske inte delar synen att konkurrens och mångfald är ett sätt att utveckla järnvägssektorn?

Herr talman! Som företrädare för Centerpartiet och tillhörande Alliansen anser vi att bättre konkurrens, mer trafikarbete och större utbud på spåren är det som krävs. Vi väntar oss givetvis att regeringen vidtar de åtgärder som återstår för att jämna ut villkoren mellan järnvägens olika aktörer.

År 2013, för fyra år sedan, beslutade alliansregeringen på uppmaning av ett enigt trafikutskott att tillsätta en utredning för att göra en grundlig genomlysning av den svenska järnvägen. I december 2015 överlämnade utredaren, professor Gunnar Alexandersson, sitt slutbetänkande *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*. Troligen är detta den största och mest gedigna översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren presenterar en lång rad förslag för att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Frågan jag som Centerpartist och alliansmedlem i dag ställer mig är varför regeringen och infrastrukturminister Anna Johansson har underlåtit att ens remittera slutbetänkandet. För världen utanför Rosenbad framstår detta som ett mysterium.

Herr talman! Jag är säker på att företrädare för något av regeringspartierna, Karin Svensson Smith från Miljöpartiet eller Lars Mejern Larsson från Socialdemokraterna, strax kan redogöra för varför Alexanderssons utredning än så länge har lagts på hyllan.

Herr talman! Både samhällsorganiserad och kommersiell persontrafik använder samma järnväg i dag. Exempel på kommersiellt driven trafik är SJ:s och MTR:s snabbtåg, medan den största delen av den regionala trafi-

ken på järnvägen är samhällsorganiserad med regionerna som huvudsakliga finansierare och organisatörer. På senare år har det uppstått en utträngningseffekt, vad gäller både spårkapacitet och resenärer, mellan dessa två typer av trafik. Det är en problematik som inte minst trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith ofta brukar ta upp och belysa.

Alexanderssons utredning om järnvägens organisation belyste problematiken och menade att regeringen måste agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks. Detta är viktigt såväl för att förbättra samverkan som för att stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier – samhällsorganiserad trafik och kommersiell trafik – så att man får ordning och reda. Även det uppföljningsarbete som vi utförde i trafikutskottets regi pekade på att förutsättningarna för den kommersiella persontrafiken på järnväg inte är tillfredsställande och inte följer de övergripande intentioner som fanns när den nya kollektivtrafiklagen beslutades för en dryg mandatperiod sedan. Mot bakgrund av detta det tättnar mystiken. Varför förhåller sig regeringen så passiv? Karin Svensson Smith och Lars Mejern Larsson! Inser ni problematiken? Jag är alldeles säker på att ni strax kommer att redogöra för hur ni ser på det.

För en väl fungerande järnväg behövs också samarbete och koordinering med andra länder. Det är tydligt vid landgränserna Sverige–Norge och Sverige–Danmark och på den europeiska kontinenten. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Det handlar om både gods- och persontrafik. Marknadsöppning för persontrafik i Europa, det som kallas EU:s fjärde järnvägspaket, bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas, godsägarnas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart utbud av trafik som håller en god kvalitet.

Jag tror faktiskt att vi alla delar uppfattningen att det bidrar till ett ökat resande på järnvägen, till förmån för tillväxt, jobb, regional utveckling och miljön. När det gäller den nuvarande socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringens hållning till EU-nivån är det en historia av att inte till fullo verka för att det fjärde järnvägspaketet ska införas. Det är någonting som oroar mig. Regeringen måste konsekvent och på alla nivåer arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet. Det vore därför välgörande om företrädarna för regeringspartierna, möjligen med stöd av Vänsterpartiet, här och nu kunde deklarerat att man till fullo står bakom intentionerna i EU:s fjärde järnvägspaket – för öppenhet, transparens och en väl fungerande järnvägstrafik i hela Europa.

Herr talman! Föregående talare berörde signalsystemet ERTMS. Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik i hela Europa. I grunden är det en fin tanke. Men man måste ta på stort allvar de signaler som kommer från själva järnvägsbranschen, förutom från infrastrukturhållaren Trafikverket, om de kostnadsökningar, förseningar och driftproblem som det nya signalsystemet riskerar att innebära.

Centerpartiet har tagit del av Branschföreningen Tågoperatörernas påpekande om eskalerande kostnader och teknikuppdateringar som har lett till omfattande problem och förseningar för trafiken. Vid ett besök i trafikutskottet så sent som den 2 maj i år framförde även företrädare för den

statliga godstransportören Green Cargo att det är olyckligt att ett införlivande av signalsystemet ERTMS drivs på så snabbt i Sverige. Näringslivets Transportråd, som organiserar de absolut största godstransportörerna i landet, understryker: Om detta system ska införas ska det ske på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar.

Herr talman! Som företrädare för Centerpartiet ser jag utomordentligt starka skäl att pausa införandet av ett nytt signalsystem, ERTMS, i Sverige till dess att vi kan se att det sker på ett väl förberett och genomarbetat sätt. Och ett eventuellt införande ska ske i mycket nära samarbete med operatörerna i järnvägssystemet.

Avslutningsvis står jag självklart bakom de yrkanden och reservationer jag har lagt fram under betänkandets framtagning. Men för tids vinnande yrkar jag här och nu bifall endast till reservationerna 1 och 4.
(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Jessica Rosencrantz (båda M) samt Robert Halef (KD).

Anf. 129 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sin välfärd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. Kristdemokraternas transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. En väl fungerande kollektivtrafik är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftssäkerhet. Kristdemokraterna verkar för att en större andel av person- och godstransporter ska gå på järnväg. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och väl utvecklad transportinfrastruktur.

Vi vill satsa mer på drift och underhåll av järnvägen och på nyinvesteringar. Därigenom säkras och förbättras transportsystemets funktionalitet, och vi skapar förutsättningar för att trygga jobben och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan samtidigt som vi bidrar till tillväxten i landet. Vi vill också möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter, vilket bland annat skulle bidra till att stärka skogsnäringens konkurrenskraft. I Danmark och vissa andra europeiska länder tillåts tåg på upp till 835 meter. Med mindre investeringar skulle längre och tyngre tåg möjliggöras även i Sverige. Detta skulle öka effektiviteten, gynna näringslivet, med ökad lönsamhet, och dessutom leda till att mer gods skulle transporteras på järnväg. Det är viktigt att harmonisera längden och tyngden på tågen inom Europa.

Herr talman! Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för ca 150 år sedan för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som alltför ofta drabbas av förseningar eller stopp.

Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningarna i järnvägstrafiken till ca 5 miljarder kronor per år, en kostnad som mestadels betalas av näringslivet. Kristdemokraterna anser att resenärer, företag och industri ska kunna lita på att järnvägen fungerar.

Nya stambanor behöver byggas, och det är positivt att bygget av just Ostlänken påbörjas. Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens och morgondagens trafik. Och det behövs fler åtgärder för att mer gods- och persontrafik ska kunna åka via järnvägen. Detta skulle ge ett miljövänligare och hälsosammare samhälle.

Herr talman! En stor del av de tågstopp och förseningar som inträffar sker i de större regionerna, där järnvägarna är som mest trafikerade. Stockholms central och närliggande tågstationer utgör navet i landets tåginfrastruktur och påverkar tågtrafiken i övriga landet. Det är därför viktigt att satsningar på drift och underhåll av järnvägen i hög utsträckning kommer Stockholm och de mest trafikerade områdena till del. Det gynnar tågtrafiken i hela landet.

Herr talman! Från Kristdemokraternas sida vill vi framhålla att Trafikverket även i fortsättningen bör upphandla järnvägsunderhållet i konkurrens. Vi anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligades. Vi är därför kritiska till regeringens ståndpunkt gällande detta. Vi ser dock behovet av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning av upphandlat arbete. Att regeringen uppdrar åt Trafikverket att skyndsamt bygga upp en kompetens för att inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete är faktiskt helt i linje med vad Kristdemokraterna under en längre tid har föreslagit. Men att regeringen dessutom föreslår att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet är skadligt.

Avreglering och konkurrens är samhällsekonomiskt kostnadseffektivt. Marknadsekonomi och konkurrens är samhällsutvecklande, till skillnad från monopoliseringen. Att upphandla underhållet genom konkurrens är både experter och regeringens egen utredare positiva till.

Herr talman! Kristdemokraterna, liksom övriga allianspartier, stöder också kravet på en bättre fungerande järnvägsmarknad. Konkurrensen inom järnvägssektorn leder till fler avgångar, lägre priser, effektiviseringar och till ett utbud som är anpassat till efterfrågan.

Vi kan se att genom etablering av MTR, som konkurrerar med SJ, har tågresor blivit billigare. Tillgängligheten och standarden på komforten på tågen har ökat. Det är viktigt att konkurrens sker på lika villkor.

Herr talman! En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är också av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och för att öka tillgängligheten till arbetspendling. Det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller till skolan.

Vi anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att förbättra förutsättningarna att åka kollektivt såväl i städerna som på landsbygden.

Herr talman! Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft år 2012. Vi kan tyvärr konstatera att det fortfarande finns stora hinder för att nå den konkurrens, öppenhet och transparens som var lagens intention. Även utskottets uppföljningsgrupp har i sin uppföljning av kollektivtrafiklagen konstaterat att en allmän översyn av lagen bör göras. Vi anser därför att regeringen snarast bör utreda och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att stärka konkurrensen, öppenheten och transparensen.

Herr talman! Målet är ett fungerande transportsystem med väl fungerande tjänster samt en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportpolitik som underlättar resandet för alla resenärer och allt gods, samtidigt som klimat- och miljöpåverkan minskas.

Jag yrkar med detta bifall till Kristdemokraternas och Alliansens gemensamma reservationer 3 och 9.

(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Jessica Rosencrantz (båda M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 130 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Jag skulle vilja säga att jag är en flitig tågresenär. Tålamodet hos Sveriges tågresenärer imponerar. Efter många årtionden av misskött järnvägsunderhåll och frånvaro av viktiga investeringar, inte minst under de åtta år som Alliansen styrde och bromsade viktiga projekt som Citybanan i två år, borde resandet ha avtagit. Men så har det inte blivit. Trots att järnvägar har lagts ned, trots att tågen kommer sent och trots att alldeles för många avgångar ställs in ökar tågtrafiken lavinartat, år efter år. Viljan att resa med tåg tycks vara fundamental.

I Miljöpartiet anser vi dock inte att tågresenärernas obestridliga lojalitet ska tas som ursäkt för att inte satsa på tågtrafiken. Att tågen går i tid ska vara lika självklart som att det kommer vatten när man vrider på kranen.

Det ska vara otänkbart att välja andra färdmedel på sträckor som trafikerats av tåg. Vi har sett på länder som Schweiz och Japan att det är möjligt. Att Sverige har halkat efter behöver inte bli mer än en historisk parentes, men utan politisk handling kommer situationen att bestå.

Även om tågresandet i Sverige imponerar sett utifrån hur järnvägen har skötts är det långt ifrån vad det skulle kunna vara. Mellan Sveriges största städer står flyget fortfarande för en betydande andel av resandet. Godset skickas kors och tvärs över hela landet, trots att järnvägen och sjöfarten skulle kunna bära mer. Biltrafiken i storstäderna präglas av trängsel, utsläpp och stillasittande. Med en satsning på järnvägen kan vi vända den utvecklingen.

Det sägs att en resa runt jorden med tåg energimässigt motsvarar en bilresa på 1,3 kilometer. Det är inte så konstigt då att de inrikes transporterna med bil står för 40 procent av utsläppen i Sverige. Man kan jämföra med vad det borde ha varit om man hade haft en klimatstyrd fördelning av transporterna.

Tåget behöver också någonting att gå på. Förseningar är heller inte någonting av Gud givet, utan de går att åtgärda, men att bygga ut järnvägen kostar pengar. Prioriteringen måste därför bli solklar. För varje ny motorväg som byggs kommer vi längre ifrån klimatmålen. För varje ny järnväg som byggs där folk vill resa eller där gods skickas blir det lättare att nå klimatmålen.

Den infrastruktur som byggs i dag ska finnas i minst 50–100 år. Det transportsystem som vi politiker väljer att prioritera här och nu blir därför avgörande för vilket samhälle som överlämnas åt barn och barnbarn.

För Miljöpartiet är prioriteringen enkel: Transportplaneringen ska utgå från att klimatmålen ska nås. Den infrastruktur som lämnas över till nästa generation ska möjliggöra att cykla eller åka kollektivt till jobbet, att ta tåget på semestern samt att godset framför allt går på räls och med sjöfart.

Jag är glad över att tillhöra ett regeringsunderlag och över att en bestryggande majoritet i denna kammare vill satsa på framtiden i stället för på dåtiden. Det är nämligen precis det man gör när man väljer att bygga ut nya stambanor.

Det som Jessica Rosencrantz kallade regeringens prestigeprojekt är ett projekt som startades av Fredrik Reinfeldt och Anders Borg. Det var i Almedalen 2014 som dåvarande regering tog initiativ till Sverigebygget. Jag måste erkänna att jag då var lite ifrågasättande: Vad ville man åstadkomma med detta?

Man gav heller inte några större resurser till Sverigebygget – det var i princip två förhandlare och ett litet kansli.

Men det har blivit en ögonöppnare för många. I många kommuner där man haft en lång träta mellan socialdemokrater och moderater, eller mellan andra partier, har man enats om vad det är som behövs för att städerna ska utvecklas. Vad är det som behövs för att regionen ska utvecklas? Jo, det är att fler människor får tillgång till klimatsmarta transporter i form av järnväg.

Det är därför som förväntningarna på oss i det politiska systemet är väldigt stora när vi ska göra upp nästa nationella plan. Jag är tacksam över att inte tillhöra de bakåtsträvare som säger att det är nya motorvägar som löser dessa samhällsproblem.

Marknaden talar sitt väldigt tydliga språk. Var vill byggbolagen bygga? Var kan man få sina nya bostäder sålda och uthyrda? Ja, inte är det vid en motorväg! Det är i stationslägena, i stationssamhällena och vid hållplatserna som människor vill bo. Det betyder inte alls att människor vill avstå från bil, men folk vill inte vara beroende av bil för sina nödvändiga transporter.

Detsamma gäller godset. Här säger sig Alliansens partier vilja ha en överföring av långväga lastbilstransporter till järnväg och sjöfart, men hur kan det då komma sig att ni motsätter er det styrmedel som självklart skulle kunna göra att den uttalade målsättningen blir en realitet?

Såväl sjöfarten som järnvägen har mycket svårt att konkurrera pris- mässigt med lastbilstrafiken. Om varje transportslag ska användas till det som det är bäst på måste man ha priser som gör det möjligt för lastbilen att stå för de korta transporterna medan järnvägen och sjöfarten står för de långa.

En annan sak som är väldigt viktig för att resenärer ska kunna få det tillstånd i tågtrafiken som de egentligen förtjänar är att man bygger ut den. Jag förstår inte hur man tror, eller ens vågar hävda, att man som moderat representerar pendlare när man säger att de ska samsas på den järnväg som finns nu. Att lappa och laga den och att sätta en hastighetsgräns för tågen så att de inte ska få gå fortare än 250 kilometer i timmen – på vilket sätt hjälper det alla oss som får komma för sent eller får sitta och vänta för att det ligger ett godståg framför oss?

Järnvägen är unik i sin infrastruktur såtillvida att man inte kan köra om. Detta skiljer den från luften, vattnet och vägen – där kan man köra om, men det är omöjligt på en järnväg. Därför behövs nya stambanor. Sverige behöver komma i takt. I går fick vi höra att Kenya har öppnat sin nya järnväg. Även i Indien har man öppnat järnväg. Det har byggts ny järnväg i väldigt många länder.

Den enda som uttalat absolut inte vill satsa på klimatsmart infrastruktur eller investeringar är den amerikanske presidenten. Men jag har faktiskt högre förväntningar på Moderaterna i Sveriges riksdag, för inte kan det vara er bästa allierade?

När det sedan gäller ordning och reda används ord som socialism och monopol för att säga att man vill ha ordning och reda på järnvägen. Men jag undrar hur man kan använda dessa begrepp när man pratar om Japan, Schweiz och Hongkong, som har bäst tidtabellhållning i världen. Där kan verkligen den gamla devisen ”går som tåget” uppfyllas.

Alla erfarenheter av hur de har uppnått dessa mål är att de har en sammanhållen järnvägsorganisation, att de har en som sköter trafiken i stället för att ha en ettårig tilldelning till den som får köra. Den som kör tågen har också kontroll över de saker som behövs för att tågen ska komma i tid.

Det är bråttom att klara det ansvar och den kris vi har framför oss. Vi ska gå från tio ton koldioxid per person och år till ett ton. Järnvägen är fullständigt nödvändig för detta. Vi måste bygga ut järnvägen i enlighet med den infrastrukturproposition som de flesta av oss var överens om att säga ja till här i kammaren.

Det åvilar oss som tillhör regeringssidan ett stort ansvar att fylla infrastrukturplanen med ett innehåll som innebär att människor kan komma i tid och klara av att minska sitt fotavtryck.

(Applåder)

Anf. 131 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith, företrädare i kammaren för Miljöpartiet, ett av regeringsunderlagen, talar väl och gärna om järnväg. I mångt och mycket upplever jag nog att Karin Svensson Smith delar min, Centerpartiets och Alliansens analys av behovet av förbättringar i funktionalitet, effektivitet och pålitlighet i det svenska järnvägssystemet. Möjligen skiljer vi oss åt i synen på en del andra transportslag, men det kan vi lämna därhän just nu.

I december 2015 överlämnade utredaren professor Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*. Det är troligen en av de största och mest gedigna översyner som har gjorts av svensk järnväg. Utredaren presenterar en lång rad förslag för att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren.

Frågan jag ställde i mitt anförande, som Karin Svensson Smith nu ges möjlighet att svara på, är varför regeringen, som Karin Svensson Smiths parti ingår i och har ett mycket stort inflytande över, och infrastrukturminister Anna Johansson underlåtit att ens remittera slutbetänkandet. För världen utanför Rosenbad framstår ju detta som ett mysterium.

Anf. 132 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Eftersom jag själv under större delen av tiden var en del av utredningen, då jag representerade Resenärsforum som dess ordförande, delar jag uppfattningen att det var en gedigen genomgång. I princip alla aktörer som var berörda av järnvägen fick delta och lämna sin syn på hur järnvägen fungerar – en diagnos över dess tillstånd – och sin syn på Trafikverkets förtjänster och tillkortakommanden samt en analys av vad man behöver göra för att få ordning på järnvägen.

När den sedan överlämnades till regeringen fanns det vissa av förslagen som kanske var mindre väl övervägda. Till exempel var ett av förslagen att man skulle fundera över att sälja SJ och Green Cargo. Jag har svårt att se hur vi skulle kunna tycka att det var en bra idé, för det vore ju inte precis att ta ansvar för framtiden. I alla länder där man har en väl fungerande tågtrafik ser man ju till att värna om operatörerna och ge dem goda villkor för att bedriva sina trafik.

Svaret på din fråga är att beredning pågår fortsatt i Regeringskansliet. Jag delar uppfattningen att det är angeläget att ta itu med de förslag som finns till hur vi ska slippa den situation som nu råder, det vill säga nedfallna kontaktledning, ideliga förseningar och tillkortakommanden för tågtrafiken. Men det räcker inte med de organisatoriska förslagen. Järnvägen behöver också byggas ut, för som jag påtalade i mitt anförande krävs det mer järnväg, annars kommer vi aldrig att kunna få alla tåg att gå i tid.

Anf. 133 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det måste rimligen vara så, Karin Svensson Smith, att om man sammankallar en utredning, oavsett om det är en expertutredning, som detta var, eller en parlamentarisk utredning, och är intellektuellt hederlig måste man vara beredd på att utredningen kommer fram till saker som man kanske inte till fullo delar. Det är normalt i en demokrati.

Det brukar dock inte hindra, herr talman, att man sänder ut en utredning på remiss, att man litar starkt på omvärldens kloka reaktioner på de förslag som finns i den, sammanställer reaktionerna i en remiss och återkommer med de förslag som den styrande regeringen tycker är goda i en proposition.

Jag upprepar därför frågan: Av vilken orsak är denna utredning inte ens sänd på remiss? Jag noterade att regeringen inte var nöjd med delar av den. Är det skäl nog att låta ett mycket stort, gediget utredningsmaterial ligga för fädot någonstans på Rosenbad när systemet är i ett så oerhört stort behov av en genomgripande, strategisk och organisatorisk förändring?

Anf. 134 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Vi i trafikutskottet var på en resa till Borlänge tillsammans med Trafikverkets generaldirektör och några av hennes medarbetare. Då påtalade hon att flera av förslagen i Gunnar Alexanderssons utredning är av den karaktären att Trafikverket självt kan genomföra dem. Det krävs varken en proposition eller en riksdagsbehandling för att göra det.

Trafikverket har i en utredning som presenterades nyligen sett över olika möjligheter att organisera underhållet. Regeringen har nu att ta ställning till hur vi ska få bättre valuta för de skattepengar vi avsätter för underhåll.

Det vidtas alltså åtgärder. Men jag kan dela frustrationen, eftersom jag själv åker tåg väldigt mycket, för det krävs en mer genomgripande genomlysning. Det vi enades om i trafikskottets utvärderingsgrupp är att det krävs en nationell tågtrafikförsörjningsplan för att lösa de konflikter som finns mellan regional och interregional tågtrafik när spåren inte räcker till. Det behöver lösas på ett systematiskt sätt.

Anf. 135 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith och jag har detta gemensamt att vi är stora järnvägsförespråkare.

Det var en del intressanta artiklar förra veckan och även en rapport som handlar om höghastighetsjärnväg. I rapporten stod det om starten för MTR att höja hastigheten på Västra stambanan och om att det finns ytterligare utrymme att höja hastigheten utan att sidoaccelerationskrafterna blir för stora. På liknande sätt antas hastigheten kunna öka längs ett nittiototal kurvor på Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. För sträckan Stockholm–Malmö skulle restidsminskningen kunna bli 25–30 minuter. Det skulle i så fall i ett slag minska restiden från 4 timmar och 26 minuter till 4 timmar. Om SJ i samband med uppgraderingen av de nya deltatågen i början av 2020-talet får öka farten på de raka sträckorna genom Södermanland, Östergötland och Småland från 200 till 250 kilometer i timmen skulle restiden bantas med ytterligare 15 minuter. En sådan hastighetsökning skulle banta restiden till 3 timmar och 45 minuter.

En ännu större tidsbesparing kan göras efter 2028, då Ostlänken mellan Järna och Linköping beräknas stå klar. På denna sträcka kan SJ:s nya deltatåg tjäna in ytterligare 10–25 minuter. I så fall kan restiden mellan Malmö och Stockholm vara nere på 3 timmar och 35 minuter. Direkttåg som inte gör några uppehåll längs vägen skulle kunna köra sträckan Malmö–Stockholm på 3 timmar och 15 minuter.

Anser Karin Svensson Smith att det är samhällsekonomiskt lönsamt att lägga 230 miljarder kronor på en höghastighetsjärnväg för att vinna 45 minuters restid? Får vi verkligen mest järnväg för de pengarna?

Anf. 136 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Dessa frågor ställdes också när Citytunneln i Malmö skulle byggas. Då fanns det transportekonomer som sa att det var det mest olönsamma projekt de hade sett. Det fanns en enig kör bland just transportekonomer som sa att nettonuvärdeskvoten inte var tillräckligt god för att detta projekt skulle genomföras. Men jag tror inte att det går att uppbringa en enda människa i Skåne, eller någon annan över huvud taget heller, som påstår att det var dumt att bygga denna tunnel.

Jag hävdar med bestämdhet att ska vi klara klimatmålen behöver inte bara de långväga resenärerna komma fram i tid. Den som dagligen pendlar till och från sitt arbete och godstågen behöver också komma fram.

Det är lätt att se vilka tåg som kommer i tid. Det är de som kan gå i samma hastighet. Arlanda Express är det tåg som har bäst rättidighet i Sverige. I Hongkong, i Schweiz och på andra ställen där man håller tiden separerar man banorna så att de tåg som har hög hastighet har egna spår medan andra får samsas i ett annat system.

Det är en förutsättning för att långsiktigt klara av klimatmålen, för det räcker tyvärr inte att komma ned i 3 timmar och 35 minuter för att vara konkurrenskraftig med flyget. 2 timmar och 30 minuter är den gräns som råder enligt internationell empiri för att tågtrafiken ska vara konkurrenskraftig med flyget.

Vi måste också räkna med att många fler än i dag vill och ska kunna ta tåget, och det är politikens ansvar att bygga ut tågtrafiken för det.

Anf. 137 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Jag fick inte svar på min fråga om det verkligen är värt 230 miljarder kronor för att tjäna 45 minuters restid.

Jag är inte alls negativ till att bygga ut svensk järnväg, men däremot är jag skeptisk till sättet man bygger ut järnvägen på i Sverige.

Man talar om att en svensk höghastighetsjärnväg ska stå färdig tidigast 2038, det vill säga om 20 år. Det tar alltså 20 år för att bygga 75 mil järnväg i Sverige. Hade vi byggt som kineserna gör, som de facto har 60 procent av världens alla höghastighetsjärnvägar, hade vi kunnat klara det svenska bygget på fem år. Här vet jag att Karin Svensson Smith och jag är överens.

Risken är att vi när den svenska höghastighetsjärnvägen väl är färdig 2038 står med världens dyraste, världens nyaste och världens mest omoderna höghastighetsjärnväg. Varför säger jag det? Jo, för att det finns så mycket ny teknik som är på väg in inom järnvägen. Jag talar om Maglevtåg och Hyperloop. Många säger att Hyperloop är science fiction. Men det sa man också till dem som 1997 påstod att det om 20 år skulle finnas självkörande Volvobilar i Göteborg.

Jag tror att vi 2038 står med en omodern höghastighetsjärnväg. Därför frågar jag igen, Karin Svensson Smith: Är 230 miljarder väl investerade pengar för att vinna endast 45 minuters restid mellan Malmö och Stockholm? Bör vi inte avvakta och kanske satsa på ny teknik?

Anf. 138 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag är givetvis intresserad av ny teknik, men satsar man många miljarder av skattebetalarnas pengar måste man veta att det man satsar på fungerar.

Mitt idealland vad gäller att bygga ny järnväg är Japan. Där bygger man för att klara extrem väderlek och jordbävningar. Det man får tillbaka när man bygger på det sättet, med landskapsbroar och betongfundament, är minskade underhållskostnader eftersom järnvägen byggs mer robust än dagens järnväg.

Jag tror att många av oss som har suttit och väntat i tåg och undrat om vi kommer hem i tid, om vi kan hämta barnen innan dagis stänger och om vi kommer i tid till jobbet eller mötet uppskattar en ansvarsfull regering som satsar på nya stambanor.

Vi ska vara väldigt tacksamma över att våra förfäder inte var lika ängsliga när de funderade på om det var värt att låna motsvarande hela statskassan för att kunna bygga de första stambanorna. Det blev en hävstång som tog Sverige från ett fattigt jordbruksland till ett modernt industriland med välfärd åt alla. Motsvarande utveckling måste vi ha nu.

Det är inte riksdagens uppgift att styra Trafikverket, men jag kan konstatera att det finns en förbättringspotential i förhållande till de planer som finns. Det har genomförts flera second opinion på de planer som finns när det gäller utbygget av nya stambanor. Erfarenheterna från dem bör tas till vara när man fastlägger nästa nationella plan.

Anf. 139 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! I förra debatten fick vi höra att cykeln är Karin Svensson Smiths favorittrafikslag. Det är skönt att höra att det finns plats även för järnvägen. Men något det inte verkar finnas plats för är flyget. Karin Svensson Smiths vanligaste argument för att vi ska bygga höghastighetsjärnväg är nämligen att den ska ersätta inrikesflyget.

Herr talman! Jag menar att 230 miljarder är en ganska hög nota för skattebetalarna för att Miljöpartiet ska få utrota inrikesflyget. Många människor vill ju faktiskt flyga när det är längre avstånd.

Moderaterna vill underhålla och bygga ut järnvägen för att den regionala pendlingen ska funka. Detta slår regeringen undan benen för när man vill satsa alla pengar på att bygga höghastighetsjärnväg. Det finns det bara logik i om man dagspendlar mellan Stockholm och Malmö, och det gör inte så många.

Problemet i debatten om höghastighetståg är att Miljöpartiet och Socialdemokraterna i flera år har lagt ut dimridåer. Karin Svensson Smith sa för några år sedan att det bara skulle ta fem år att bygga detta eftersom kineserna var så bra på det. Anna Johansson lät tidigt antyda att man kunde blanda in privata företag så att skattebetalarna inte behövde stå för notan.

Sedan den diskussionen har vi alla insett att detta kommer att ta minst 30 år att bygga och att det kommer att kosta minst 230 miljarder.

Karin Svensson Smith har flera gånger sagt att logiken i att bygga höghastighetsjärnväg finns om man bygger hela systemet på en gång. Men det vi ser nu är att regeringen inte har pengar till mer än två snuttar och ingen plan för resten.

Herr talman! Hur nöjd är Karin Svensson Smith själv med de löften som regeringen har utställt vad gäller höghastighetstågen? Är Karin Svensson Smith nöjd med de två delsträckor som finns med i regeringens planer? Duger det?

I detta anförande instämde Erik Ottoson (M).

Anf. 140 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det som har varit Sverigeförhandlingens huvudmotiv och som har gjort att i princip alla kommuner och regioner som varit med i förhandlingarna har sagt ja är att det är den viktigaste utlösande faktorn för att få bostadsbyggen och samhällsbyggen.

Det är anledningen till att människor i Jönköpingstrakten, i Östergötland, i Västra Götaland, i Skåne och på alla ställen där de har blivit tillfrågade snarare tävlar med varandra: Vem av oss kan få tågläge? Vem av oss kan få en ny station? Vem av oss kan få tillgång till tåg i tid? Vem av oss kan få snabba förbindelser till och från Stockholm, Göteborg och Malmö och däremellan storregional pendling?

Tågtrafiken har kommit för att stanna, och den måste rymma många fler människor. Då är det mycket oansvarigt att säga: Nej, ni får nöja er

med att vi lappar och lagar i det befintliga systemet, och tågen får inte gå fortare än 250 kilometer i timmen.

Är det Moderaternas linje att sätta en hastighetsbegränsning på flyget också? Om vi ska behandla transportslagen lika måste vi bromsa det också.

Inrikesflyget är ett ganska litet motiv för att bygga ut järnvägen. Det handlar om grön samhällsbyggnad, en samhällsbyggnad som är i likhet med den som gjorde att Sverige växte till ett industriland och hade en expellös tillväxt. Under 100 år, mellan 1870 och 1970, var vår bnp-tillväxt högre än något annat lands. I hägnet av järnvägens utbyggnad växte industrier, underleverantörer och samhällen. Vi behöver ha motsvarande omställning nu om vi ska ta oss ur fossilsamhället.

Det är tråkigt att Jessica Rosencrantz, som inte är äldre, är i samma sällskap som Trump och kolindustrin, som inte har insett att marknaden inte är olja. Vi kan inte driva framtidens system på olja. Vi måste gå över till moderna system.

Anf. 141 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag kan respektera många perspektiv på denna debatt, men en sak som vi måste lämna därhän är den ständiga jämförelsen med utbyggnaden på 1800-talet. Årligt talat – då var alternativet häst och vagn, bara så att vi har det sagt. I dag talar vi om ganska marginella restidsförbättringar för väldigt många miljarder.

Jag konstaterar att Karin Svensson Smith inte svarade på frågan huruvida hon är nöjd med det som regeringen nu har presenterat. Det som oroar mig är att regeringen säger två saker samtidigt. Man gör utfästelser om att investera alla de 230 miljarderna, men sedan visar det sig att man inte har en plan för helheten. Det blir som sagt ännu mer befängt att bygga in små delar i systemet med en helt annan teknik och en dubbelt så hög kostnad när man inte har någon plan för resten.

Jag har hört Karin Svensson Smith säga flera gånger att poängen med ett höghastighetsnät finns först den dag när hela systemet finns. Nu saknar vi en plan. Jag ställer därför frågan igen: Är Karin Svensson Smith nöjd med det som regeringen har presenterat?

Låt mig passa på att fråga: Ser Karin Svensson Smith några som helst risker med det faktum att underlaget är ganska begränsat när det gäller vilka jordarter och annat som vi faktiskt ska ned och gräva i för att få stambanorna på plats? Finns det någon som helst risk givet den brist på planering och pengar som regeringen nu har att det blir ett slags Hallandsåsen upphöjt till 100, med tanke på projektets storlek? Finns det någon gräns?

Kalkylen var uppe i 320 miljarder innan regeringen fick problem, och då gick det snabbt ned till 230 igen. Ser Karin Svensson Smith någon risk för att projektet kan bli orimligt dyrt? Finns det ens en gräns för hur mycket man vill ålägga skattebetalarna att stå för i det här läget?

Herr talman! Är Karin Svensson Smith nöjd med de två snuttar som regeringen har presenterat, och ser hon några som helst risker med denna typ av osäkra projekt?

Anf. 142 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det som regeringen har gjort är att lägga fram en infrastrukturproposition för riksdagen. Jag kan konstatera att Moderaterna inte

hade mer pengar att komma med än regeringen i det avseendet. Sedan är det upp till Trafikverket att fylla i med ett förslag till innehåll.

Vår inriktning är klar: Vi vill satsa på ett grönt samhällsbygge. Vi vill inte bygga 1900-talets infrastruktur när vi befinner oss på 2000-talet.

Sedan finns det mycket man kan göra för att effektivisera. Jag har Väst-kustbanan som ett skräckexempel på hur man misshushållar med skattebetalarnas pengar. Man har byggt i 32 år och, tror jag, för ca 25 miljarder, och har ändå inte ett fullständigt dubbelspår hela vägen.

Det finns bättre sätt att ta ett helhetsgrepp och planera för framtiden, men då måste man också våga satsa på den. Finansieringen är ett bekymmer; det kan jag villigt erkänna. Men man kan inte säga: Detta löser vi genom att inte göra någonting.

Jag finner inte något alternativ till ett transportsystem där man lämnar fossilsamhället bakom sig. Moderaterna är inte villiga till vare sig ekonomiska styrmedel eller investeringar som gör det möjligt för människor att välja att färdas utan att påverka klimatet negativt.

Anf. 143 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith sa några ord i talarstolen och anklagade oss i Alliansen för att inte satsa på att mer gods ska transporteras via järnväg och sjöfart. Karin har lyssnat dåligt på vad Alliansen har sagt, för vi vill ha mer gods transporterat via väg och järnväg.

Miljöpartiet förordade i debatten nyss en beskattning av lastbilsbranschen med 4 miljarder – kilometerskatten. Den är näringslivshämmande och kostar mycket för transportörer. Lastbilsbranschen kommer att få extrakostnader för detta.

Herr talman! Jag har en fråga till Karin Svensson Smith. Gods behöver transporteras från fabriken och skogen till sjöfarten och järnvägen. Det är precis vad en majoritet av oss vill – att mer gods ska transporteras via sjöfart och järnväg. Min fråga är: Vilka transportslag förordar Miljöpartiet att godset ska transporteras med fram till sjöfarten och järnvägen? Det är en fråga som jag tror att många av dem som lyssnar är intresserade av att få svar på. Att höja skatterna löser inte problemet.

Anf. 144 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag kan konstatera att i ord håller nog både Kristdemokraterna och de andra allianspartierna med om att vi ska minska klimatpåverkan från inrikes transporter med minst 70 procent till år 2030. Det har vi kommit överens om i Miljömålsberedningen, och det är också underlaget för kommande ramlagstiftning om klimat.

Ni håller också med om att vi inte kan ha ett transportsystem i framtiden som är beroende av olja, särskilt inte som vi vet att 60 procent av den import Sverige har i dag kommer från Ryssland. Det vore klädsamt att skaffa sig ett transportsystem som är mindre beroende av import, oavsett vem man importerar från. Men då blir konsekvensen att man måste hitta andra alternativ. Det kan inte vara så att långväga gods körs med lastbil, utan det blir järnväg och sjöfart som används.

Det är väldigt lätt att fråga dem som köper transporter: Varför går inte en större andel via sjöfart? Det bara är 3 procent av inrikestransporterna i Sverige som gör det. Jo, det är för att det är billigare med lastbil.

Jag var i Luleå i tisdags, och där berättade människor från Piteå som jag träffade att de tycker att det är mycket sorgligt att deras färdiga modulhus, som de tillverkar i Piteå, körs med lastbil ned till Mälardalen för att säljas. Färdiga hus om något borde gå med sjöfart. Men svaret är enkelt: Det är billigare att ta dem med lastbil. Så kan vi inte ha det. Om man ska ta ansvar för målet att få ett transportsystem som inte belastar kommande generationer måste man våga stå för de styrmedel som leder dit.

Anf. 145 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Jag fick tyvärr inget svar på min fråga.

Jag tror att många som lyssnar är intresserade av att veta hur Miljöpartiet ska lösa transportsträckan från skogen och fabriken till järnvägen och sjöfarten. Jag tycker att lastbilarna ska göra det jobbet. Kristdemokraterna och allianspartierna har föreslagit längre och tyngre lastbilar, just för att kunna göra transporter mindre miljöpåverkande.

Under cykeldebatten tidigare förordade Miljöpartiet en flygskatt på ytterligare 2 miljarder kronor. De tror att en sådan skatt kan lösa den globala klimatfrågan.

Vi är alla överens om våra klimatmål. Vi ska på alla möjliga sätt försöka se till att vi har en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 och, om det är möjligt, vara helt fossilfria till 2045.

De skadliga skatter som ni kommer med – flygskatt och kilometerskatt – löser inte problemet, Karin Svensson Smith. Det finns mycket annat man behöver göra för att komma till rätta med det. Vi har cykling, som vi pratade om, kollektivtrafiksatsningar med mera.

Herr talman! Eftersom jag inte fick svar på min förra fråga vill jag passa på att fråga om regeringens förslag och ambition att förstatliga järnvägsunderhållet. Är det inte bättre att Trafikverket bygger ett kontrollsystem där man kontrollerar upphandlat och utfört arbete så att man får arbetet utfört utifrån vad man har betalat för det?

Att monopolisera fördyrar underhållet. En upphandling i konkurrens gör att det blir billigare för oss skattebetalare. Hur motiverar du en monopolisering av underhållet, Karin Svensson Smith?

Anf. 146 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag utgår från det som står i Gunnar Alexanderssons utredning. Trafikverket har inte tillräckligt god kännedom om sin egen anläggning för att kunna göra rätt beställningar. Sedan är frågan vilken slutsats man drar av det.

Det står klart att underhållskostnaderna har ökat både under er och vår tid, Robert Halef, men det gäller att se till att man har den kompetens som behövs, inte bara för att kunna inspektera underhållet utan också beställa det som behövs för att genomföra det.

Självklart har lastbilen en oerhört viktig funktion och kommer framgent att ha det i Sveriges transportsystem. Men det är från inlandet och ut till stationer och hamnar som lastbilarna ska gå. Att man kör lastbilar genom hela Sverige är en viktig förklaring till att vi har misslyckats med att bryta trenden med ökade växthusgaser från transportsystemet.

Det är mycket intressant att vi får diskutera alla förslag som vi har kommit med från regeringssidan om hur vi ska nå det mål som vi är överens om, det vill säga att upprätta ett transportsystem utan olja. Det skulle

också vara intressant om vi inte bara diskuterade våra förslag utan även diskuterade till exempel Kristdemokraternas förslag.

Jag tror att vi lite grann måste kunna häva oss över våra gamla föreställningar. Det måste man nog göra både på den ena och på den andra sidan. Att säga att det ska bli billigare att använda olja och samtidigt förvänta sig att användningen ska minska är, med förlov sagt, naivt.

Anf. 147 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Det sägs att den som gör en resa har någonting att berätta.

Bara under min tid i trafikutskottet har jag fått göra en resa tillsammans med järnvägens myndigheter, operatörer och deras användare – resenärerna – då vi genomfört en helt avreglerad järnvägsmarknad i vårt land, både för persontransporter och för gods. Det har varit en strapatsrik tur, där såväl operatörer som konsumenter har fått anpassa sig till nya tider med nya lagrum, föreskrifter och konkurrens, som medfört ett ökat resande och såväl nya problem som nya möjligheter att ta sig fram i kollektivtrafiken. Och resan fortsätter.

Jag ser framför mig när vi kan åka bekväma snabbtåg till Malmö, Göteborg, Stockholm, Oslo och Köpenhamn, men också till olika platser i Europa.

Tänk dig att kliva på tåget i Stockholm och sedan vakna upp i Bordeaux, som utskottet besökte för några år sedan – den vackra hamnstaden i sydvästra Frankrike – och ta en morgonpromenad över floden Garonne innan du sätter dig på ett fik och får någonting gott att dricka. Vips befinner du dig i Europas vagg, kontinenten.

Att resa lätt med tåg är vi säkert många som drömmer om inom EU, inte minst för klimatet och jobben, men även för ett Europa som håller ihop. Det är därför som de fyra olika järnvägspaketerna arbetas fram, det vill säga för att just skapa en gemensam järnvägsmarknad.

Tåget rymmer många resenärer, det är miljövänligt – om elen är miljövänligt producerad – det gör mindre intrång i naturen än bilen och låter oss resenärer njuta av såväl natur som städer genom att bara sitta still och titta ut. Finns det egentligen något underbarare sätt att resa än att bara luta sig tillbaka, ta på hörlurarna och lyssna på när Bruce Springsteen sjunger *Dream baby dream*, samtidigt som man ser landskapet förändras när det svischar förbi? Vi som reser mycket ser även hur årstiderna förändras.

Jag ser också framför mig hur tyngre och längre godståg fraktar gods genom hela landet. Det är ett samhälle där transporter används betydligt klokare genom att vi har avlastat vägnätet och flyttat en stor del av godset till järnvägen och sjöfarten. Genom att vi tillåter längre och tyngre tåg frigörs enligt Trafikverket kapacitet i det övriga järnvägsnätet, vilket bidrar till en bättre punktlighet. Det är någonting som vi alla vinner på. Därför välkomnar jag att regeringen anser att detta är en fråga som ska utredas vidare redan i den kommande åtgärdsplaneringen.

Herr talman! Järnvägen styrs emellertid inte av sig själv. Det är både komplicerat och dyrt att anlägga spår och växlar och se till att systemet är säkert både för resenärer och för andra trafikanter.

Fortfarande har vi till exempel korsningar mellan tåg och bil som inte är planskilda. Signalsystem, elledningar och växlar kräver ett rigoröst underhåll för att trafiken inte ska stoppas upp.

Vem har inte hört talas om nedrivna kontaktledningar, signalfel, brand i kablar och växelfel? Nu har även spårspring blivit en allt större utmaning för järnvägstrafiken, då detta förorsakar driftsstörningar med stora kostnader som följd.

För att systemet ska vara säkert måste det till en rigorös övervakning och precisering av tåglägen. Vi måste därför upprätthålla en hög kompetens inom våra myndigheter, så att de kan avgöra vad som ska åtgärdas först och vad som är mest kostnadseffektivt att göra.

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att vidta åtgärder för att organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning i egen regi avseende järnvägsunderhållet. Trafikverket har påbörjat arbetet med att utföra regeringsuppdraget.

Det har aldrig satsats så mycket som nu på att upprätthålla en god infrastruktur. Låt oss då se till att det kan göras effektivt. Det blir det om vi har en god kompetens hos beställaren – Trafikverket.

Herr talman! Allt detta kostar pengar att upprätthålla i gott skick. Jag är därför stolt över att vår regering nu satsar avsevärda belopp på att upprätthålla det som vi har men även satsar på en utveckling genom Sverige-förhandlingen och de initiativ som tas i fråga om nya stambanor. Det medger högre hastigheter. Citybanan i Stockholm öppnas inom kort, och den medför en rejäl avlastning för en av de mest trafikerade sträckorna i hela landet – getingmidjan.

Herr talman! Det är lätt att vara förväntansfull inför en resa. Men vi vet också att resan inte alltid blir så lyckosam. Det är någonting som jag fick erfara senast i måndags morse på väg hit till Stockholm. Först nåddes jag av ett sms: Tåget är utbytt, varför platsnumreringen inte stämmer.

Det var väl okej. När jag stod på stationen strax före avgång kom det ett nytt sms: Förbeställd frukost finns tyvärr inte att tillgå. Tåget har inte heller någon servering. Vi ber dig därför inhandla eventuell förtäring innan du går på tåget.

Då var det bara ett par minuter före avgång. Och som om detta inte var nog kom det ett nytt sms: Då platsbrist kan komma att uppstå finns det förstärkningsbussar som tar er till Hallsberg, där byte sker till valfritt tåg mot Stockholm.

Första bussen hade redan gått, och även om jag var hungrig var det bara att kliva på bussen.

Jag har sagt det förut: Vi får inte glömma resenärernas kritik och frustration, utan den måste tas på största allvar. Jag klarar mig nog. Men tänk på barnfamiljer och alla äldre.

Punktligheten på Sveriges järnvägar är numera ett ständigt återkommande samtalsämne, även när man har lämnat stationen och perrongen. Olika störningar och trafikavbrott ställer ofta till kaos, då det är många resenärer som är inblandade. Förseningar drabbar ju egentligen inte tågen utan människorna som åker. Tågförseningar präglar deras vardag och påverkar arbetet i form av inställda möten med kunder med mera.

När jag trängde mig fram till Hallsberg med bussen träffade jag Jenny, som jobbar inom äldreomsorgen och – otroligt nog – tyckte att det funkar ganska bra ändå. Just frustrationen kring den bristande informationen tyckte hon dock var jobbig, och hon sa att det borde finnas en app som gav förslag på hur man bäst tar sig fram. Jag har tänkt på detta. Tänk bara ett tåg med 300 personer på väg till sina arbeten, och så blir de en timme

försenade. Det innebär 300 arbetstimmar minus. Vad kostar inte det samhället?

Därför krävs det krafttag. Mer behöver göras för att få till ett robust järnvägsnät, och informationen till såväl operatörer som resenärer behöver förbättras hela tiden – ja, alltid. Vi behöver också bli bättre på att se till begreppet ”hela resan”, det vill säga från dörr till dörr. Tåget stannar vid stationen, men resan börjar nog vid en hållplats för en buss eller för den delen vid en brygga där man väntar på en båt. Hållplatsen eller stationen måste kunna nås även till fots – eller med cykel, som vi har talat om tidigare i dag. Då krävs det både trygga gångvägar hela året, även vintertid, och parkeringar där cyklar kan ställas.

Ska vi klara av att fördubbla kollektivtrafiken till 2020, som branschen arbetar för, behöver vi alla hjälpa till att underlätta genom att se till hela resan. Utbud och turtäthet behöver öka, och kollektivtrafiken måste upplevas relevant och funktionell av alla resenärer. Riksdagen har tidigare ställt sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att bidra till fördubblingsmålet. Jag vill framföra det infrastrukturministern redan har sagt i en interpellationsdebatt, nämligen att hon följer utvecklingen och vid behov kommer att prova ytterligare åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att fler ska resa kollektivt.

Det måste också bli lätt att köpa rätt biljett. Resenärerna betalar gärna för sig, bara de vet hur man gör och var det går att få tag på biljett. Resrobot.se, som har lanserats, är bra för dem som har tillgång till internet. Har alla det? Nej, och inte kan man hålla sig uppkopplad överallt heller. För exempelvis dem som kommer hit – turister – är det väldigt viktigt att det blir tydligt och lätt att få en biljett.

Här har branschen en läxa att göra, men det tycks vara svårt. Titta på andra länder! Många har löst det så att det går att betala med sitt konto- eller kreditkort. Därför vill utskottet utreda om inte regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller ett kort. Under tiden bör resrobot.se göras mer känd och ny teknik användas som underlättar för resenärerna att köpa biljetter.

Herr talman! Innan jag glömmer bort det ska jag självklart yrka bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag bara berätta att trafikutskottets uppföljning av den kollektivtrafiklag som trädde i kraft 2012 med all tydlighet visar att det finns mycket kvar att göra innan det blir som det var tänkt. Vartefter tiden går kommer målen med att resa kollektivt och för järnvägen att förändras, för våra behov förändras. Vi kommer att få se nya tekniska innovationer, som både löser problem och skapar nya, och resenärer som ställer allt högre krav på punktlighet och komfort. Utvecklingen – eller resan, om man så vill – fortsätter.

Det är väl som Karin Boye sa i sin dikt *I rörelse*: ”Nog finns det mål och mening i vår färd – men det är vägen, som är mödan värd.”
(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Rikard Larsson, Leif Petersson och Suzanne Svensson (alla S) samt Karin Svensson Smith (MP).

Anf. 148 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det var intressant att ta del av Lars Mejern Larssons personliga erfarenheter av tågresandet.

Jag skulle vilja passa på att ställa en fråga till Lars Mejern Larsson. Han företräder Värmland, där det finns väldigt mycket tung industri som är beroende av ett väl fungerande järnvägssystem för att få ut sina exportvaror i världen och där inte minst skogsindustrin dessutom investerar fantastiska summor just nu. Produkten är inte avsedd för den lokala marknaden i Värmland, eller ens i Sverige, utan ska ut i världen. Jag vill ta upp detta med det gemensamma europeiska signalsystemet ERTMS.

Inte minst företrädare för godstransportörerna, tågoperatörerna och Näringslivets Transportråd – som organiserar skogsindustrin, mineralindustrin och stålindustrin – har uttryckt utomordentlig oro över att godset ska få samma upplevelse som den Lars Mejern Larsson just delgav kammaren från sin måndagsmorgon och resan från Värmland till Stockholm. Det duger givetvis inte om man angående produkterna som ska ut i världen från Värmland, Småland och resten av landet via sms meddelar kunden att de inte kommer fram.

Hur ser Socialdemokraterna och Lars Mejern Larsson på införandet av ERTMS? I vilken takt och på vilket sätt ska detta signalsystem implementeras i det svenska järnvägssystemet?

Anf. 149 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag blev lite orolig att du blev åksjuk av min resa, Anders Åkesson, men när du nämnde Värmland kändes det ändå tryggt. Du kunde ha sagt vackra Värmland! Det är sant; det finns en stor andel tung industri där som är beroende av godstrafiken. Som någon uttryckte det tidigare är den själva blodomloppet i samhället.

Vad gäller ERTMS gör vi ingen annan bedömning av vare sig utbyggnadstakt eller behov än den tidigare regeringen, om jag inte missminner mig. Planen ligger fast, och vi fullföljer den planering som ni från alliansregeringen startade. Vi har inga ambitioner att vika från detta system heller, utan det ska införas på ett så smidigt och kostnadseffektivt som egentligen bara är möjligt här hemma i Sverige.

Anf. 150 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Utöver intryck och att lyssna på Bruce Springsteen kan man ju skaffa sig kunskap under resan mot införandet av ny teknologi. Det är helt riktigt att ERTMS är ett alleuropeiskt synsätt och ett alleuropeiskt arbete, men under tiden som projektet implementeras i det svenska systemet har ju faktiskt frågorna, kostnaden och i någon mån kaoset tilltagit.

Då gäller det ju att även denna regering, liksom den förra, förhåller sig till nya verkligheter. Skogsindustrin, för att bara ta det som ett exempel, är ju en mycket dominerande näring i den del av landet som är det vackra Värmland och som Lars Mejern Larsson kommer ifrån. Den är faktiskt landets största nettoexportgivare och står för en stor del av vårt välstånd.

Mycket i det välståndet och den nettoexporten beror på att man, utöver bra produkter, är leveransträffsäker gentemot sina kunder ute i världen. Det får givetvis inte vara så att införandet av ett nytt signalsystem i Sverige

riskerar att äventyra det som kanske är det viktigaste vad gäller godstransporter, nämligen träffsäker logistik, kundtrohet och förmåga att vara framme i rätt tid.

Jag blir orolig om Lars Mejern Larsson grundar sin och regeringens uppfattning om ERTMS på åtta till tio år gamla uppgifter och sanningar om systemet när vi hela tiden i trafikutskottet har försetts med mycket oroande signaler om att det är krångligt och dyrt samt att det fortfarande inte finns någon gemensam europeisk standard. Det är mot bakgrund av det som Centerpartiet har föreslagit ett pausande av införandet, så att vi inte riskerar svensk industri. Delar Lars Mejern Larsson den oron?

Anf. 151 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Trafikverket ansvarar ju för att hålla en god dialog med branschen kring införandet, och det är ganska säkert att det görs.

Som jag har förstått det och som Anders Åkesson säger kommer den kritik som finns från godsentreprenörer som kanske har lägre lönsamhet än på persontrafiksidan. Men om jag har förstått det rätt och inte misstolkar något motsätter man sig inte själva ERTMS, utan vad man efterfrågar är ersättning, ett slags kompensation för ombordutrustningen.

Jag förstår inte det här motståndet. Syftet är ju att vi ska underlätta den gränsöverskridande trafiken och få en kompatibilitet mellan de olika trafiksystemen i Europa. Det måste väl ändå vara positivt, och då ser vi för dagen inget annat än att ERTMS är den lösning som vi behöver gå vidare med. Jag tror att det är rätt spår.

Anf. 152 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Den tidigare alliansregeringen lanserade ju det som kallades för Sverigebygget, en utbyggnad av höghastighetsjärnväg i Sverige. År 2014 var prislappen på detta bygge 170 miljarder.

När sedan trafikutskottet åkte till Kina kom det helt plötsligt en bomb från Trafikverket. Helt plötsligt sa man att den här höghastighetstågsutbyggnaden skulle kosta 320 miljarder. Infrastrukturministern fick ta Trafikverket i örat och säga att detta accepterar vi inte, och efter ett tag var plötsligt prislappen 230 miljarder i stället.

Samma turer har det egentligen varit med Ostlänken. Där var prislappen först 35 miljarder. Den prislappen höjdes till 56 miljarder, och i dag är det helt plötsligt uppe i 70 miljarder. Då ska man ändå räkna med att där Ostlänken ska byggas är förutsättningarna faktiskt jättegodas för att bygga en järnväg.

Jag tar fram min miniräknare, herr talman. Ostlänken ska alltså kosta 70 miljarder kronor, och förutsättningarna är jättebra. Den är 15 mil lång, vilket innebär att kostnaden för Ostlänken hamnar på 4,7 miljarder kronor per mil järnväg.

Nu ska vi se. Hur lång ska den svenska höghastighetsjärnvägen vara om vi bygger den – 75 mil? Vi multiplicerar 4,7 miljarder kronor med 75 mil. Vad hamnar vi på då? Jösses! Vi hamnar på 350 miljarder kronor, Lars Mejern Larsson! För samma summa per mil som det kostar att bygga Ostlänken, där förutsättningarna är bäst, och om samma prislapp gäller i övriga Sverige, hamnar vi på 350 miljarder kronor.

Vad är Lars Mejern Larssons kommentar till detta?

Anf. 153 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag har ingen anledning att kritisera Per Klarberg för mattelektionen. Han har säkert räknat rätt.

När det gäller att våga ta de här tunga besluten som sätter Sverige på kartan, då är jag gärna en del av det. Jag ska inte gå tillbaka till 1800-talet, men det var någon som pratade om när stambanorna byggdes långt tillbaka i tiden och att det var det som gjorde Sverige var konkurrenskraftigt.

Vi klarar att hålla två bollar i luften samtidigt. Vi klarar att se till att underhållet får pengar samtidigt som vi bygger ny stambana. Det vinner vi alla i Sverige på.

Anf. 154 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Uppenbarligen är det någon som far med osanning här – antingen regeringen eller Trafikverket.

Som jag sa är förutsättningarna jättegodas för att bygga järnväg just där Ostlänken ska byggas. När man sedan bygger söderut, och då pratar vi om Småland, där man ska bygga över myr- och sumpmarkerna, är kostnaderna betydligt högre för att bygga järnväg. Om vi pratar om sträckan mellan Jönköping och Göteborg, där järnvägen ska gå genom berg, byggas på bro, gå genom berg, byggas på bro och så vidare, kommer meterpriset att bli betydligt högre än vad det kostar att bygga Ostlänken i dag.

Min fråga kvarstår, Lars Mejern Larsson: Vem är det som far med osanning när man påstår att en svensk höghastighetsjärnväg kommer att kosta 230 miljarder kronor när det de facto kommer att kosta minst 350 miljarder kronor?

Anf. 155 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag har inte en aning om vem som far med osanning. Vad jag kan konstatera är att vi har en högre ambition, och den verkar tyvärr inte alls finnas på den borgerliga sidan, vare sig hos Alliansen eller hos Sverigedemokraterna.

Vid varje tillfälle måste man väga olika behov emot varandra. När vi tittar totalt ser vi att man får en högre tillgänglighet för en stor del av befolkningen och näringslivet om vi bygger den här banan.

Lund, Hässleholm och Ostlänken nämndes. Om vi tittar efter ser vi att det är just där det är trångt på spåren, och det är därför vi satsar där först och främst.

Anf. 156 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det har talats en hel del om Alexanderssons utredning här från talarstolen i dag. Den utredningen är lite intressant. Den tillsattes av den borgerliga regeringen, och det utredaren kom fram till var att just den mest avreglerade och mest konkurrensutsatta tågtrafiken, alltså rikstrafiken, går sämst. Där har vi haft färre resenärer och svårare att behålla kvaliteten, och vi har inte alls uppnått de transportpolitiska målen speciellt bra.

Den regionala tågtrafiken är däremot samhällssubventionerad. Där har vi inte någon konkurrens eller vinstuttag från bolagen. Där finns i stället en politisk planering, och vi lägger de pengar som de lokala politikerna

tycker behövs för att tillfredsställa människors och företags behov i regionen på ett välplanerat sätt – samhällsekonomiskt utifrån samhällsmål för att nå samhällsnytta.

Detta har visat sig fungera bäst. Där marknaden har fått styra och där man har haft konkurrens har det visat sig fungera sämst.

Att Alexandersson ändå föreslår en ännu större avreglering även på den regionala trafiken, som fungerar bäst, är väldigt konstigt. Men det är så det ser ut i den utredningen. Det tycker jag är viktigt att föra fram i debatten.

Avregleringen av järnvägsmarknaden har lett till att vissa enskilda operatörer plockar russin ur kakan på lönsamma sträckor som Göteborg–Stockholm samtidigt som samhället får gå in och finansiera tågtrafik som SJ tidigare kunnat finansiera.

Vi har länge lyft fram att vi vill att SJ ska få ett tydligare samhällsuppdrag för att just kunna ha en målstyrd planering efter våra samhälleliga mål. Det här tas också upp i betänkandet, och regeringen utreder bolagen. Man utreder SJ och målen, och det finns lite mjukare skrivningar än tidigare som öppnar för att se över samhällsuppdraget.

Jag har lämnat ett särskilt yttrande, eftersom vi skulle ha velat ha en tydligare skrivning. Det är ju självklart i dessa klimatorostider att vi måste se till att tågtrafiken är funktionell utifrån klimat- och samhällsmål, eftersom vi vill att den ska vara bärande i samhällsekonomin.

Vi i Vänsterpartiet är väldigt glada för att vi har varit med i budgetförhandlingarna och lyckats få upp potten till underhåll till en nivå så att det räcker till hela anläggningen. Det är ganska vanligt i politiken att vi lägger ekonomin lite grann som en bubbla utan att vi riktigt har gjort beräkningar på vad som verkligen behövs. Men i de här förhandlingarna utgick vi från Kapacitetsutredningens grundläggande siffror som i alla fall täcker hela anläggningen, vilket var minst 10 miljarder per år, och det kom vi upp i i förhandlingarna.

Det känns väldigt bra, för det är så vi måste jobba med samhällsplanering – att vi har koll på anläggningarna och att vi lägger pengar på ett realistiskt sätt för att kunna nå en funktionalitet i våra verksamheter.

Nu gäller det att få ut det här. Precis som andra företrädare har lyft fram måste vi ha en organisation så att vi får ut det här i banverksamhet. Vi ser helt olika på det här från Alliansens sida och från de rödgrönas sida, och Vänsterpartiet vill kanske gå ännu lite längre i att återreglera underhållet. Men vi ser också att det är ett bra steg vi tar nu, och vi tror att man måste göra en återreglering stegvis.

Det som hände när vi avreglerade var att Trafikverket tappade oerhört mycket kompetens rörande järnvägen, vilket till exempel också Alexandersson pekade på. Därför behöver vi göra det här långsamt och försiktigt så att vi inte tränger ut privata aktörer som är nödvändiga nu för att sköta underhållet och så att vi får koll på anläggningen. Vi behöver göra det så försiktigt och funktionellt som möjligt så att vi inte förlorar tid utan hela tiden jobbar så effektivt som möjligt för att förbättra underhållet, eftersom det är efterfrågat av så många aktörer i Sverige. Det är positivt att vi går i den riktningen.

Jag har också talat om att vi vill se över kollektivtrafiklagen och ha SJ i offentlig regi eller åtminstone i vissa delar ta över igen så att det offentliga tar hand om SJ. Jag blev beskylld för att vara stalinist här i talarstolen, men många borgerliga väljare som jag har talat med vill ha SJ i statlig regi.

Jag tycker att det är konstigt att tala om socialism eller monopolism eller vad man nu vill säga att det är.

Det handlar om att vi tidigare har haft en blandekonomi som har visat sig fungera mycket väl om man jämför med andra platser runt om i världen. Vi har haft en reglering av marknaden så att vi har kunnat bygga ut på ett sunt och balanserat sätt där samhällsfunktioner värnas och vi också tillåter fri handel och det är en sund balans.

Många i Sverige, även på den borgerliga sidan, längtar tillbaka till tryggheten när vi hade robusta samhällssystem. Vi tror mycket på att vi behöver ta tag i viktiga delar som gått förlorade när vi har avreglerat så här långt.

Vi ser också behovet av ett reglerat betalsystem. Efter avregleringarna kan det hända att man har fel biljett när man ska byta tåg och det är ett helt annat bolag som tar vid. Då står man där och har ingen biljett, och det kan vara krångligt att köpa biljetter och så vidare.

Vi skulle gärna vilja se det som föreslås i motionen i betänkandet, alltså ett gemensamt betalkort där man kan tanka sin reskassa och beställa vart man ska åka i Sverige på ett enkelt och funktionellt sätt. Då kan vi lösa problemet med att det är så många aktörer redan i nuläget.

Det är också viktigt att vi ser att hela Sverige lever när det gäller hur vi planerar järnvägen. Vi kan inte bara prioritera storstäderna. Vi har sett hur klyftorna ökar i Sverige för att storstadsregionerna får ta alla resurser, och det är där vi bygger ut olika verksamheter och service. Så kan vi inte fortsätta om vi ska få ett sammanhållet land.

När man tittar på det här ser man hur ojämnt fördelat det är med järnväg i Norrland. Jag var på en debatt uppe i Norrland och var tvungen att ta både flyg och taxi en hel halvtimme – det är det värsta jag vet, men jag var tvungen, för det fanns ingen järnväg och ingen kollektivtrafik som fungerade. Just därför tycker Vänsterpartiet att vi särskilt bör satsa på nattågs-trafiken till Norrland.

När man pratar med norrlänningarna blir det tydligt att just nattågstrafiken upp till Jämtland är avgörande för pendlingen i hela Norrland. Det är en lagom lång tågsträcka att sova på – en lagom nattlängd – och sedan kan man fortsätta transportera sig upp i Norrland från Östersund.

Om vi ska vara någorlunda rättvisa, och om vi ska ha en järnväg för hela Sverige, skulle det vara ett viktigt första steg att återgå till att ha dagliga avgångar upp till Östersund. Det har man minskat till att bara ha någon avgång i veckan. Många i Norrland är bekymrade och känner sig svikna ännu en gång av politiken i Stockholm. Det är mycket viktigt att vi tar hänsyn till det och är medvetna om det.

Det här har vi i Vänsterpartiet lagt ett särskilt yttrande om att vi vill se. Det skulle också vara ett komplement till flyget. Vi vill att människor ska minska på flygresandet och vill lämna en signal till folket – som det i princip bara blir med den här flygskatten som föreslås, för den är inte speciellt stor – att vi gärna vill jobba mot klimatmålen tillsammans och att vi väljer de hållbara transportslagen. De pengar vi får in på flygskatten kan vi lägga på järnväg, till exempel på nattågstrafik eller liknande.

Någonting annat som också är viktigt är inhemsk turism. Vänsterpartiet har en lång tradition av att värna Gotlandsfärjan, och det gör vi fortfarande, i det här betänkandet med ett särskilt yttrande.

Det är viktigt att värna hållbara transporter inom landet till olika orter och att värna dem som bor på orten och inte bara tänka turism. Alla gotlänningar måste ha prisvärda turer. Man måste kunna ta hem släkt och vänner utan att det blir fruktansvärt dyrt. Vi vill ha ett starkt Gotland som kan ta emot många turister också på sommaren. Hela Sverige ska leva, men vi vill också att så många som möjligt semestrar i Sverige och reser med flyg så lite som möjligt i onödan men ändå har härliga och trevliga semestrar.

När det gäller ERTMS, som har diskuterats mycket här, är jag glad att vi i våra diskussioner har fått igenom att vi ska invänta tekniken och grannländerna innan vi inför det så att det är funktionellt och systemet hänger ihop.

Att möjligheten finns att ersätta järnvägsbolagen mer för kostnaderna har diskuterats. Det är en viktig diskussion som vi kommer att behöva föra. Det handlar om att hjälpa bolagen lite. Det är tufft när det gäller konkurrensen från åkerinäringen och lastbilssidan, och då behöver vi väga upp det på olika sätt med miljöstöd för järnvägen av olika slag.

Jag vet att diskussionerna redan förs på olika sätt om att ge järnvägsbolagen bättre ersättning. Vi måste ändå ha nya signalsystem, och sedan gäller det att vi i politiken har kunskap och markkontakt och verkligen har koll på de här komplexa systemen och en sorts kontroll av ERTMS-tillverkningen så att den är funktionell och att man utvecklar den bästa tekniken som har enhetlighet i hela Europa och så vidare. Vi måste ha bra system. Det ska inte vara vinstintressen som styr.

Anf. 157 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Jag vill tacka kollegorna i trafikutskottet för en intressant debatt så här långt. Jag vill inleda med att göra det som min kollega Jessica Rosencrantz inte riktigt hann med, och det är att säga att vi moderater självfallet står bakom alla reservationer där vi är delaktiga men för tidsvinnande yrkar bifall endast till reservationerna 1 och 5.

Jag vill också inledningsvis skicka alla mina och också, är jag övertygad om, resten av trafikutskottets tankar till dem som tidigare i dag skadades allvarligt eller mindre allvarligt i den bussolycka som ägde rum utanför Västerås. Tolv personer togs till sjukhus, och det är självfallet aldrig bra eller på något sätt önskvärt när någonting sådant händer i kollektivtrafiken. Vi ska alla kunna ta oss från punkt A till punkt B på ett säkert sätt utan att hindras av oförutsedda olyckor eller någonting annat.

Efter att ha lyssnat på den här debatten under en inte särskilt kort stund – det har tagit sin lilla tid – kan man konstatera en sak. Det finns många som bryr sig om svensk järnväg och svensk kollektivtrafik. Tyngdpunkten har legat på att diskutera järnvägen, men kollektivtrafiken i övrigt är en icke alls oväsentlig del av vad det här betänkandet egentligen handlar om.

Det är bland annat av den anledningen som trafikutskottet för en tid sedan tog initiativ till en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen. Den utvärderingen och många andra utvärderingar och uppföljningar som har gjorts har lett till vissa slutsatser. Flera av dem tog vi i Moderaterna och Alliansen initiativ till att motionera om under den allmänna motionstiden, och de finns därför med i det här betänkandet. Samtliga har avslagits.

När det gäller behovet av fortsatt utvärdering av och arbete med den nya kollektivtrafiklagen hävdar man att detta kommer att ske i samband med det fjärde järnvägspaketet. Det fjärde järnvägspaketet är såklart en viktig del av detta, men den nya kollektivtrafiklagen är mycket större än det som rör just järnvägen.

Barnsjukdomarna när man gör en stor reform måste alltid omhändertas på ett bra och ansvarsfullt sätt. Det går inte att göra en helt perfekt reform i det första skedet, och utan ett målmedvetet uppföljningsarbete fungerar det inte. Man kan inte bara sitta och titta på.

Regeringens företrädare och partikollegor säger att man följer situationen noga och är beredd att vidta de åtgärder som behövs. Nu är många av dessa åtgärder identifierade och konstaterade, men vidtagandet lyser fortfarande med sin frånvaro.

Ta till exempel biljettsystemet, som skulle behöva vara mer gemensamt över länsgränser med gemensamma lösningar för olika trafikbolag. Före valet hade vi en infrastrukturminister som var väldigt tydlig: Antingen levererar branschen, eller också kommer vi – trots att vi egentligen inte vill – att behöva lagstifta. Det tydliga beskedet gjorde att arbetet med Resrobot, som nu börjar bli klar även om det fortfarande är en del arbete kvar, faktiskt initierades. Det var beskedet, inte något annat.

Sedan det beskedet försvann och med en ny infrastrukturminister upplever jag och många med mig att hastigheten i arbetet har avtagit ganska väsentligt. Det spelar en marginell roll att Socialdemokraternas, Miljöpartiets och Vänsterns företrädare står här i kammaren och talar varmt om detta om det inte backas upp med någonting konkret som faktiskt leder framåt.

Lite grann har det gemensamma biljett- och reseplaneringssystemet hamnat i en ”finns men syns inte”-situation. Det finns där, men på grund av att detta fortfarande är en ganska färsk och ung marknad finns inte marknadsincitamenten för operatörerna att gå över till det helt och hållet. Det behövs ledarskap. Det ledarskapet saknas.

En annan barnsjukdom som har identifierats i olika sammanhang är hur vi ska göra gränsdragningen mellan vad som ska vara helt kommersiell trafik och vad som ska vara offentligt finansierad trafik inom ramen för det man kallar trafikplikt – alltså det som möjliggör att lokala kollektivtrafikmyndigheter upphandlar trafik – och hur den gränsdragningen ska se ut.

I dagsläget ligger detta mycket på den lokala regionala kollektivtrafikmyndigheten, och det är väl rätt och riktigt. Men när det skiljer sig ganska mycket var gränsdragningen går beroende på vilket län man befinner sig i och detta grundar sig på nationell lagstiftning kan det behöva genomföras ett arbete för att hitta en ny balans i detta nya landskap.

Därför har vi lagt fram ett förslag – helt i enlighet med uppföljningsgruppens olika förslag – om ett nationellt trafikförsörjningsprogram. Även det avslås.

Plankning är ett problem som kostar kollektivtrafiken och dess utförare hundratals miljoner per år. Bara i Stockholmsregionen rör det sig om ungefär 300 miljoner om året. Nationellt rör det sig sannolikt om över en halv miljard.

Här hänvisar man till ett pm och att beredning pågår i Regeringskansliet för att kunna skärpa straffen och höja avgifterna för plankning. Det finns många andra propositioner som har kunnat levereras under denna

mandatperiod, mer eller mindre viktiga. En av dem, som jag läste senast i dag, handlar om strikt ansvar för fartygsvrak. Men vi har alltså inte fått någon proposition om att höja straffavgifterna för plankning, som kostar det allmänna över en halv miljard om året och gör att vi har sämre förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken för dem som faktiskt betalar för sig.

Att det finns ett långsiktigt strukturellt underskott inom kollektivtrafiken berör ingen av regeringens företrädare. Hur vår gemensamma kollektivtrafik ska finansieras långsiktigt och hur vi ska se till att den kan byggas ut i den takt som krävs för att realisera alla dessa fantastiska ambitioner nämns inte med ett ord. Jag kan tycka att det om något är tråkigt, för det är grundförutsättningen för att vi ska kunna ha den kollektivtrafik som vi alla talar varmt om.

Det krävs ett långsiktigt arbete och en långsiktig strategi för att identifiera vad kollektivtrafik är om 10 år, om 20 år, om 30 år, när vi har självkörande autonoma fordon, när bussarna och tågen är självkörande och när gränsen mellan kollektivtrafik och privatbilism kanske inte är riktigt lika glasklar som i dag. När mobilitetstjänster börjar sudda ut den gränsdragningen, hur ska finansieringen se ut då? Jag har inte lyckats identifiera några tankar hos regeringen, som bär ansvaret nu och har gjort det under en viktig del av transformeringen mot mer autonoma fordon och mobilitetstjänster. Hos regeringen finns inte det tänket. Det om något är ett bekymmer.

Herr talman! Om kollektivtrafiken ska kunna utvecklas så som den bör måste vi alla hjälpas åt, och då räcker det inte med pm på Näringsdepartementet. Det räcker inte att inte remittera färdiga utredningar fyllda av förslag. Det räcker inte att se behoven och åtgärdsproblemen och bevaka och följa upp dem om man inte kommer med de konkreta förslagen, som det under en tid varit ganska tydligt vad de egentligen handlar om. Nej, då måste man visa det ledarskap som krävs. Då måste man våga bita i de sura äpplena. Då måste man våga ta tag i de barnsjukdomar som den viktiga reformen med den nya kollektivtrafiklagen innebar och göra de finjusteringar som krävs.

Jag förstår att det är knepigt för Lars Mejern Larsson och Anna Johansson att stödja sig på Vänsterpartiet, som vill återgå till så mycket statlig reglering som möjligt, och Miljöpartiet, som inte är främmande för den tanken, samtidigt som de på något sätt ska försöka fixa en väldigt marknadsliberal lagstiftnings första barnsjukdomar. Jag förstår att det är knepigt. Det är säkert jättestökigt. Karin Svensson Smith kan vara fruktansvärt envis; det vet vi alla. Men det är ingen ursäkt att inte göra någonting. Det är en anledning att vara ännu mer envis och se till att det som behöver fixas i den svenska kollektivtrafiken fixas nu, vad Emma Wallrup och Karin Svensson Smith än sätter för hinder.
(Applåder)

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz (M), Anders Åkesson (C) och Robert Halef (KD).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

§ 12 Bordläggning

Prot. 2016/17:118

1 juni

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skrivelse

2016/17:194 Riksrevisionens slutrapport om statens styrning på vårdomrÅdet

EU-dokument

KOM(2017) 256 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012

Motion

med anledning av prop. 2016/17:185 En tidsbegränsad vapenamnesti 2018
2016/17:3747 av Johan Hedin (C)

§ 13 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 31 maj

2016/17:546 Sveriges reaktion på Turkiets brott mot mänskliga rättigheter

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2016/17:547 Elskatten

av *Cecilie Tenfjord-Toftby* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2016/17:548 Skyddet mot cyberangrepp

av *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2016/17:549 Förmånsbeskattning av privata sjukvårdsförsäkringar

av *Lotta Finstorp* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 31 maj

2016/17:1498 Minderåriga som befinner sig i landet utan att söka asyl

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:1499 Bristen på psykologer

av *Lotta Finstorp* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

Prot. 2016/17:118
1 juni

2016/17:1500 OECD-projektet Higher Education System Performance

av *Christer Nylander* (L)

till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2016/17:1501 Marockanska ungdomsgång

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:1502 Kompetensen hos yrkesgrupper som kommer i kontakt med hedersförtryck

av *Tina Ghasemi* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

§ 15 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 31 maj

2016/17:1472 Översyn av artskyddsförordningen

av *Johan Hultberg* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

2016/17:1475 Skoglig forskning och utbildning i södra Sverige

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1474 Naturvårdsverkets ansvarsområde

av *Boriana Åberg* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

2016/17:1473 Ersättning till markägare vid bildande av naturreservat

av *Sten Bergheden* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

2016/17:1471 Riksväg 83

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2016/17:1469 Etablering av batterifabrik i Sverige

av *Lars Beckman* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2016/17:1411 Bilpooler

av *Jessica Rosencrantz* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2016/17:1454 Bagateller som ligger till grund för utvisning

av *Fredrik Malm* (L)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:1452 Småskalig vattenkraft

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)

till miljöminister Karolina Skog (MP)

2016/17:1439 Arbetslösa som inte längre söker jobb

av *Lars Beckman* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2016/17:1440 Jordförvärvslagstiftningen

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1437 Medicin för barn med cancer

av *Karin Rågsjö* (V)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2016/17:1438 Onödiga vårdskador

av *Cecilia Widegren* (M)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2016/17:1441 Bolag skrivna på postboxar

av *Edward Riedl* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2016/17:1445 Åtgärder mot ekobrott och terrorism

av *Edward Riedl* (M)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2016/17:1444 Bolagsverkets uppdrag

av *Edward Riedl* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2016/17:1442 Ny brottsrubricering gällande matchfixning

av *Saila Quicklund* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:1443 Matchfixning inom idrotten

av *Saila Quicklund* (M)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2016/17:1446 Matchfixningens konsekvenser för idrottsrörelsen

av *Amir Adan* (M)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2016/17:1458 SOS Alarms avtal med Sjöräddningssällskapet

av *Kent Härstedt* (S)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2016/17:1459 Omlokaliseringen av E-hälsomyndigheten

av *Jenny Petersson* (M)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2016/17:1457 Regeringens förenklingsarbete enligt livsmedelsstrategin

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1447 Arlanda som Nordens ledande flygplats

av *Jessica Rosencrantz* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2016/17:1448 Kött från vildsvin

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1449 Minskat matsvinn

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1450 Livsmedelsstrategin

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:1468 Oklara besked om artskyddsförordningen

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

2016/17:1481 Tydliga besked kring en översyn av artskyddsförordningen

av *Kristina Yngwe* (C)
till statsminister *Stefan Löfven* (S)

2016/17:1456 Vilseledande information om livsmedels ursprung

av *Cecilia Widegren* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

2016/17:1451 Brist på testplatser hos Rekryteringsmyndigheten

av *Hans Wallmark* (M)
till försvarsminister *Peter Hultqvist* (S)

2016/17:1455 Bistånd till hbtq-organisationer

av *Hans Linde* (V)
till statsrådet *Isabella Lövin* (MP)

2016/17:1453 Poäng för högskolestudier

av *Fredrik Christensson* (C)
till statsrådet *Helene Hellmark Knutsson* (S)

2016/17:1461 Framtiden för svensk biogasproduktion

av *Rickard Nordin* (C)
till miljöminister *Karolina Skog* (MP)

2016/17:1479 Uttalande om 3:12-reglerna

av *Lars Beckman* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2016/17:1476 Gårdsförsäljning av alkohol

av *Sofia Fölster* (M)
till socialförsäkringsminister *Annika Strandhäll* (S)

2016/17:1467 Växande vårdköer

av *Cecilia Widegren* (M)
till socialförsäkringsminister *Annika Strandhäll* (S)

2016/17:1460 Leveranstiden för nya registreringsskyltar

av *Hans Rothenberg* (M)
till statsrådet *Anna Johansson* (S)

2016/17:1463 Fordonsbeskattning

av *Lotta Finstorp* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2016/17:1462 Remittering av frihandelsavtalet CETA

av *Håkan Svenneling* (V)
till statsrådet *Ann Linde* (S)

2016/17:1466 Analysen av CETA

av *Håkan Svenneling* (V)
till statsrådet *Ann Linde* (S)

2016/17:1464 Minskade intäkter till följd av Nordeas flytt

av *Maria Malmer Stenergard* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2016/17:1465 Ytterligare höjning av resolutionsavgiften

av *Maria Malmer Stenergard* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2016/17:1478 Internetläkare
av *Karin Rågsjö* (V)
till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)
2016/17:1477 Säkra id-handlingar
av *Lars Mejern Larsson* (S)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

Prot. 2016/17:118
1 juni

§ 16 Kammaren åtskildes kl. 18.47.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till ajourneringen kl. 13.52,
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.57,
av andre vice talmannen därefter till och med § 11 anf. 147 (delvis) och
av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

BRITT-MARIE HARTVIG

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Avsägelse	1
§ 3 Anmälan om faktapromemoria	1
§ 4 Norden	1
Utrikesutskottets betänkande 2016/17:UU3	1
Anf. 1 HANS WALLMARK (M)	1
Anf. 2 ARON EMILSSON (SD)	3
Anf. 3 HÅKAN SVENNELING (V)	7
Anf. 4 SOFIA DAMM (KD)	10
Anf. 5 PHIA ANDERSSON (S)	12
Anf. 6 HANS WALLMARK (M) replik	14
Anf. 7 PHIA ANDERSSON (S) replik	14
Anf. 8 HANS WALLMARK (M) replik	15
Anf. 9 PHIA ANDERSSON (S) replik	15
Anf. 10 PERNILLA STÅLHAMMAR (MP)	15
Anf. 11 KERSTIN LUNDGREN (C)	17
Anf. 12 PÅL JONSON (M)	18
Anf. 13 CASSANDRA SUNDIN (SD)	20
Anf. 14 PYRY NIEMI (S)	21
Anf. 15 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	23
Anf. 16 PYRY NIEMI (S) replik	23
Anf. 17 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	23
Anf. 18 PYRY NIEMI (S) replik	24
Anf. 19 STAFFAN DANIELSSON (C)	24
(Beslut fattades under § 9.)	26
§ 5 Vissa socialförsäkringsfrågor	26
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2016/17:SfU24	26
(Beslut fattades under § 9.)	26
§ 6 Cykelfrågor	26
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU16	26
Anf. 20 BORIANA ÅBERG (M)	26
Anf. 21 JIMMY STÅHL (SD)	28
(forts. § 8)	30
Ajournering	30
Återupptaget sammanträde	30
§ 7 Frågestund	30
Anf. 22 TALMANNEN	30
<i>Höjningen av resolutionsavgifterna</i>	<i>31</i>
Anf. 23 MARIA MALMER STENERGARD (M)	31
Anf. 24 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	31
Anf. 25 MARIA MALMER STENERGARD (M)	31
Anf. 26 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	31
<i>Åldersbestämning av asylsökande</i>	<i>32</i>
Anf. 27 PAULA BIELER (SD)	32

Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	32
Anf. 29 PAULA BIELER (SD)	32
Anf. 30 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	32
<i>En eventuell översyn av artskyddsförordningen</i>	33
Anf. 31 KRISTINA YNGWE (C)	33
Anf. 32 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	33
Anf. 33 KRISTINA YNGWE (C)	33
Anf. 34 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP)	33
<i>Nedtrappning av ränteavdragen</i>	34
Anf. 35 HÅKAN SVENNELING (V)	34
Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	34
Anf. 37 HÅKAN SVENNELING (V)	34
Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	35
<i>Idrottsstöd och regeringens återrapportering till riksdagen</i>	35
Anf. 39 SAILA QUICKLUND (M)	35
Anf. 40 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S)	35
Anf. 41 SAILA QUICKLUND (M)	35
Anf. 42 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S)	35
<i>Oppositionspartiernas skuggbudgetar</i>	36
Anf. 43 PATRIK LUNDQVIST (S)	36
Anf. 44 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	36
<i>Granskning av biståndet till Palestina</i>	36
Anf. 45 MATHIAS SUNDIN (L)	36
Anf. 46 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	37
Anf. 47 MATHIAS SUNDIN (L)	37
Anf. 48 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	37
<i>Läget på Koreahalvön och Sveriges agerande i FN:s säkerhetsråd</i>	37
Anf. 49 MARCO VENEGAS (MP)	37
Anf. 50 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	37
Anf. 51 MARCO VENEGAS (MP)	38
Anf. 52 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	38
<i>Utvisning av misstänkta terrrorsympatisörer</i>	38
Anf. 53 ADAM MARTTINEN (SD)	38
Anf. 54 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	38
Anf. 55 ADAM MARTTINEN (SD)	39
Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	39
<i>Fängslandet av Gui Minhai</i>	39
Anf. 57 SOFIA DAMM (KD)	39
Anf. 58 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	40
Anf. 59 SOFIA DAMM (KD)	40
Anf. 60 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	40

<i>Åtgärder för att motverka ryska påverkanskampanjer</i>	40
Anf. 61 KARIN ENSTRÖM (M).....	40
Anf. 62 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	41
Anf. 63 KARIN ENSTRÖM (M).....	41
Anf. 64 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	41
<i>Ekonomiska villkor för framtidens pensionärer</i>	41
Anf. 65 LINUS SKÖLD (S).....	41
Anf. 66 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S)	42
<i>Skatt på plastpåsar</i>	42
Anf. 67 LARS-AXEL NORDELL (KD)	42
Anf. 68 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	42
Anf. 69 LARS-AXEL NORDELL (KD)	43
Anf. 70 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	43
<i>Den vetenskapliga grunden för ekologisk livsmedelsproduktion</i>	43
Anf. 71 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M)	43
Anf. 72 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	43
Anf. 73 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M)	44
Anf. 74 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	44
<i>Den tyska förbundskanslerns uttalande om Europas framtid</i>	44
Anf. 75 PYYRI NIEMI (S).....	44
Anf. 76 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	44
Anf. 77 PYYRI NIEMI (S).....	45
Anf. 78 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	45
<i>Stöd till strandstädning på Bohuskusten</i>	45
Anf. 79 EMMA NOHRÉN (MP)	45
Anf. 80 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	45
Anf. 81 EMMA NOHRÉN (MP)	46
Anf. 82 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	46
Anf. 83 TALMANNEN	46
<i>Jämställdhetsmyndigheten och risken för kompetensförlust</i>	46
Anf. 84 GUNNAR HEDBERG (M).....	46
Anf. 85 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	47
Anf. 86 GUNNAR HEDBERG (M).....	47
Anf. 87 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	47
<i>Regeringens syn på skatteflykt</i>	47
Anf. 88 MATTIAS VEPSÄ (S)	47
Anf. 89 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	48
<i>Funktionsnedsattas inkludering i målet om idrott för alla</i>	48
Anf. 90 BENGT ELIASSON (L).....	48
Anf. 91 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S)	48
<i>Strandskyddsregelverket och hästnäringen</i>	48
Anf. 92 MATS GREEN (M).....	48
Anf. 93 Miljöminister KAROLINA SKOG (MP).....	49
<i>Karensavdraget</i>	49
Anf. 94 KERSTIN NILSSON (S)	49

Anf. 95 Socialförsäkringsminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	49
<i>Svenska institutets behandling av Israels ambassadör</i>	50
Anf. 96 BORIANA ÅBERG (M).....	50
Anf. 97 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	50
<i>Sveriges prioriteringar i säkerhetsrådets arbete</i>	50
Anf. 98 OLLE THORELL (S).....	50
Anf. 99 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	50
<i>Svenska institutets blockering av Twitteranvändare</i>	51
Anf. 100 JAN ERICSON (M).....	51
Anf. 101 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S).....	51
Anf. 102 TALMANNEN.....	51
§ 8 (forts. från § 6) Cykelfrågor (forts. TU16).....	51
Anf. 103 ANDERS ÅKESSON (C).....	51
Anf. 104 EMMA WALLRUP (V).....	52
Anf. 105 NINA LUNDSTRÖM (L).....	54
Anf. 106 ROBERT HALEF (KD).....	57
Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (MP).....	59
Anf. 108 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	62
Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	62
Anf. 110 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	63
Anf. 111 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	63
(forts. § 10).....	63
Ajournering.....	63
Återupptaget sammanträde.....	63
§ 9 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	64
UU3 Norden.....	64
SfU24 Vissa socialförsäkringsfrågor.....	65
§ 10 (forts. från § 8) Cykelfrågor (forts. TU16).....	65
Anf. 112 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	65
Anf. 113 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	65
Anf. 114 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	65
Anf. 115 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	66
Anf. 116 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	66
Anf. 117 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	67
Anf. 118 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	67
Anf. 119 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	68
Anf. 120 JOHAN ANDERSSON (S).....	68
Anf. 121 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	70
Anf. 122 JOHAN ANDERSSON (S) replik.....	71
Anf. 123 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	71
Anf. 124 JOHAN ANDERSSON (S) replik.....	72
Anf. 125 STINA BERGSTRÖM (MP).....	72
(Beslut skulle fattas den 7 juni.).....	73
§ 11 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.....	73
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU17.....	73
Anf. 126 JESSICA ROSENCRANTZ (M).....	73
Anf. 127 PER KLARBERG (SD).....	76
Anf. 128 ANDERS ÅKESSON (C).....	80

Anf. 129	ROBERT HALEF (KD)	82
Anf. 130	KARIN SVENSSON SMITH (MP)	84
Anf. 131	ANDERS ÅKESSON (C) replik	86
Anf. 132	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	87
Anf. 133	ANDERS ÅKESSON (C) replik	87
Anf. 134	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	87
Anf. 135	PER KLARBERG (SD) replik	88
Anf. 136	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	88
Anf. 137	PER KLARBERG (SD) replik	89
Anf. 138	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	89
Anf. 139	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	90
Anf. 140	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	90
Anf. 141	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	91
Anf. 142	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	91
Anf. 143	ROBERT HALEF (KD) replik	92
Anf. 144	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	92
Anf. 145	ROBERT HALEF (KD) replik	93
Anf. 146	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	93
Anf. 147	LARS MEJERN LARSSON (S)	94
Anf. 148	ANDERS ÅKESSON (C) replik	97
Anf. 149	LARS MEJERN LARSSON (S) replik	97
Anf. 150	ANDERS ÅKESSON (C) replik	97
Anf. 151	LARS MEJERN LARSSON (S) replik	98
Anf. 152	PER KLARBERG (SD) replik	98
Anf. 153	LARS MEJERN LARSSON (S) replik	99
Anf. 154	PER KLARBERG (SD) replik	99
Anf. 155	LARS MEJERN LARSSON (S) replik	99
Anf. 156	EMMA WALLRUP (V)	99
Anf. 157	ERIK OTTOSON (M)	102
	(Beslut skulle fattas den 7 juni.)	104
§ 12	Bordläggning	105
§ 13	Anmälan om interpellationer	105
§ 14	Anmälan om frågor för skriftliga svar	105
§ 15	Anmälan om skriftliga svar på frågor	106
§ 16	Kammaren åtskildes kl. 18.47.	109