

# Riksdagens protokoll

2011/12:121

Torsdagen den 31 maj

Kl. 12.00 – 19.17



Protokoll  
2011/12:121

---

## 1 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 30 maj

### **SfU11 Arbetskraftsinvandring**

*Punkt 1* (Myndighetsprövning)

1. utskottet
2. res. 1 (S, SD, V)

Votering:

174 för utskottet  
133 för res. 1  
42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 15 KD

För res. 1: 97 S, 18 SD, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 SD, 1 V, 4 KD, 1 -

*Punkt 2* (Efterkontroll m.m.)

1. utskottet
2. res. 2 (S, V)

Votering:

193 för utskottet  
115 för res. 2  
41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 19 SD, 15 KD

För res. 2: 97 S, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

*Punkt 3* (Övrigt om arbetskraftsinvandring)

1. utskottet
2. res. 4 (SD)

Votering:

171 för utskottet  
19 för res. 4  
118 avstod  
41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2011/12:121  
31 maj

---

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 M, 21 MP, 21 FP, 20 C, 15 KD

För res. 4: 19 SD

Avstod: 97 S, 2 M, 1 FP, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

Annicka Engblom och Eva Lohman (båda M) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

*Punkt 4* (Sanktioner mot arbetsgivare m.m.)

Propositioner ställdes först beträffande utskottets förslag till beslut och därefter i fråga om motiveringen.

Förslag till beslut:

1. utskottet

2. res. 6 (S)

3. res. 8 (V)

Förberedande votering:

98 för res. 6

18 för res. 8

192 avstod

41 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Annika Eclund (KD) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

177 för utskottet

97 för res. 6

34 avstod

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 3 SD, 15 KD

För res. 6: 97 S

Avstod: 16 SD, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

Motiveringen:

Godkännande av

1. utskottets motivering

2. motiveringen i res. 7 (SD)

Votering:

174 för utskottet

19 för res. 7

115 avstod

41 frånvarande

Kammaren godkände utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 15 KD

För res. 7: 19 SD

Avstod: 97 S, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

## TU12 Trafiksäkerhet

### *Punkt 7* (Insatser mot alkohol vid bilkörning)

1. utskottet
2. res. 5 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet  
136 för res. 5  
42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 22 FP, 20 C, 18 SD, 15 KD

För res. 5: 97 S, 21 MP, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 SD, 1 V, 4 KD, 1 -

### *Punkt 9* (Mobiltelefoni och elektronisk utrustning)

1. utskottet
2. res. 6 (SD)

Votering:

288 för utskottet  
19 för res. 6  
42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 95 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 18 V, 15 KD

För res. 6: 19 SD

Frånvarande: 15 S, 12 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

### *Punkt 15* (Pricksystem för trafikförseelser)

1. utskottet
2. res. 9 (SD)

Votering:

289 för utskottet  
19 för res. 9  
41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 96 M, 21 MP, 22 FP, 20 C, 18 V, 15 KD

För res. 9: 19 SD

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

### *Punkt 18* (Kompetenskrav för utryckningsförare)

1. utskottet
2. res. 10 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet  
136 för res. 10  
41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 96 M, 22 FP, 20 C, 19 SD, 15 KD  
För res. 10: 97 S, 21 MP, 18 V  
Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**TU14 Cykeltrafik**

*Punkt 2 (Åtgärder i trafikens infrastruktur för cykling)*

1. utskottet
2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

172 för utskottet

136 för res. 2

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 M, 22 FP, 20 C, 19 SD, 15 KD

För res. 2: 97 S, 21 MP, 18 V

Frånvarande: 15 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

*Punkt 3 (Trafikregler för cykling)*

1. utskottet
2. res. 3 (MP, V)

Votering:

268 för utskottet

39 för res. 3

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 S, 96 M, 22 FP, 20 C, 19 SD, 15 KD

För res. 3: 21 MP, 18 V

Frånvarande: 16 S, 11 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

*Punkt 6 (Underlättande av kombinerade resor med cykel)*

1. utskottet
2. res. 5 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 5

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 M, 22 FP, 20 C, 19 SD, 15 KD

För res. 5: 96 S, 21 MP, 18 V

Frånvarande: 16 S, 12 M, 4 MP, 2 FP, 3 C, 1 V, 4 KD, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**UU16 OSSE**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**2 § Justering av protokoll**

Justerades protokollet för den 25 maj.

**3 § Meddelande om partiledardebatt**

Talmannen meddelade att partiledardebatt skulle äga rum *onsdagen den 13 juni kl. 9.00*.

**4 § Hänvisning av ärende till utskott**

Föredrogs och hänvisades  
Proposition  
2011/12:156 till justitieutskottet

**5 § Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor**

*Järnvägs- och  
kollektivtrafikfrågor*

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2011/12:TU5  
Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (prop. 2011/12:76 och skr. 2011/12:93).

Anf. 1 LARS MEJERN LARSSON (S):

Herr talman! Jag stöder naturligtvis alla socialdemokratiska reservationer i betänkandet, men för att vara extra tydlig yrkar jag bifall enbart till utskottets förslag under punkt 11, Utförande av drift och underhåll, så att det står klart.

Herr talman! För att uppnå de nationella och internationella miljö- och klimatmålen är det nödvändigt att fler reser med miljömässigt hållbara transporter – tåg. För att det ska bli verklighet måste tågen gå som tåget. Så är det inte i Sverige i dag.

Järnvägarna är dåliga. Tågen är dåliga. Hela tågstrukturen skriker efter ett rejält omtag. Tillförlitligheten i tågtrafiken i dagens Sverige är anmärkningsvärt låg.

Det är därför det ter sig helt naturligt att en majoritet i trafikutskottet och näringsutskottet vänder sig till regeringen för en uppskärpning. Det gör vi genom ett tillkännagivande, vilket innebär att riksdagen tar beslut om att regeringen snarast återkommer till riksdagen med förslag om hur järnvägsunderhållet ska organiseras.

Vi gör det därför att vi, liksom svenska folket, inte längre kan stå och se på när tågtrafiken helt stannar upp, som den gjorde i går i ett soligt Stockholm, en helt vanlig dag i maj, eller i vintras när snökaos satte köpar i hjulen.

Ett tillkännagivande är ett sätt att utöva den demokratiska makten i vårt land. Det vet jag, det vet alla mina kamrater här inne i kammaren och det *borde* i alla fall infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd veta. Därför är det med stor förvåning som jag läser att Elmsäter-Svärd har uttalat sig i ett TT-meddelande: ”Jag hoppas att oppositionen inser att det här får konsekvenser och att man inte bara har gjort så här för att det är lite roligt.”

Herr talman! Jag hade tänkt kommentera det här, men nej, jag väljer att avstå. Detta uttalande får stå för sig självt.

Herr talman! Låt mig nu måla upp en bild av hur det krackelerade Tågsverige ser ut, och, herr talman, det räcker med en tillbakablick den senaste veckan.

- Fredagen den 25 maj: Stort tågstopp i Stockholm – strömavbrott.
- Tisdagen den 29 maj, fyra dagar senare: Driftstopp i Stockholm – kabelbrand.
- Onsdagen den 30 maj, i går: Nytt tågkaos i Stockholm – elfel.

Det här drabbar inte bara några resenärer, det drabbar jättemånga resenärer.

Fredagens LO-kongress, med 350 ombud, gäster, massmedier och andra, fick skjuta upp konferensstarten en hel timme för tusentals människor enbart på grund av tågförsejningarna.

Själv var jag på väg från EU-nämndens sammanträde med tåg hem till Karlstad, men jag kom inte längre än till Centralen, och där fick jag stå tillsammans med över 500 frustrerade resenärer och vänta. Jag kände mig trots allt ganska lugn, för jag fick möjlighet att byta några ord med Per Vitalis, lokföraren. Då förstod jag att vi kanske skulle komma i väg i alla fall. Han skulle ta oss hem till vackra Värmland. De tog oss till Kristinehamn, för den som är nyfiken, och sedan fick vi åka buss. Jag förstår den frustration som han och kollegerna på tåget kände. Tänk att så ofta vara mitt uppe i kaoset, i stormens öga, få en massa skäll från folk och veta att du inte kan påverka situationen, när det enda du vill är att göra ditt jobb.

Järnvägssystemets brister är någonting som gör sig påmint dagligen. Det är som Upsala Nya Tidning skrev häromdagen: ”Den som ofta åker tåg i Sverige vet att det är något av ett vågspel. Det går inte, som i exempelvis Schweiz, att förutsätta att tågen kör enligt tidtabellen.”

Med detta i åtanke är det förvånande att Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm i Dagens Industri uttrycker oro över det tillkännagivande som trafikutskottets majoritet initierat. Det kan ju knappast komma som en överraskning för Malm, eller för den delen för alliansföreträdarna, att det finns stora problem i Järnvägssverige.

Inte ens hälften av det underhållsbehov som identifieras åtgärdas i tid. Av alla underhållsproblem som kan orsaka trafikstörning eller olycksfara blir så mycket som vart femte fel inte åtgärdat i tid. Ska vi klara Sveriges

tillväxt, fungerande arbetspendling och industrins godstransporter kan det inte fortsätta så här. Jag säger som trafikutskottets ordförande här i riksdagen: Sverige har Europas mest fragmentiserade järnvägsunderhåll.

Ett högteknologiskt samhälle som vårt kan mycket bättre, anser jag.

Herr talman! Vi socialdemokrater anser att Trafikverket bör ta ett tydligare helhetsansvar för underhållet, dels för att garantera att den egna underhållskompetensen inte går förlorad, dels för att de är de enda som har en helhetsbild över det komplicerade system som järnvägen utgör i dag. Det finns dessutom skäl utifrån närings-, konkurrens- och regionalpolitik att tillmötesgå de åtgärder som ger ökade förutsättningar för en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

För mig är det ytterst märkligt att höra Moderaterna skandera om att vi skulle socialisera underhållet av järnvägen. Det handlar inte om det. Det handlar om både resenärers och företags intressen. Det handlar om att säkra jobb i järnvägsbranschen, säkra miljövänliga transporter och säkra effektiviteten i järnvägens reinvesteringsbehov och underhåll. Majoriteten i trafikutskottet, där vi socialdemokrater ingår, vill nu att regeringen återkommer med ett förslag om hur detta ska lösas.

I det sammanhanget står sig Alliansen med moderaten Jan-Evert Rådström i spetsen slätt. De har ingenting att komma med, eller har de det? Jag frågar här och nu, herr talman: Vad vill Alliansen? Vilka förslag och idéer har de för att få Sverige tillbaka på banan? Kommer Alliansen med lösningen, eller kommer de att fortsätta att vara en del av problemet?

(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Roza Güclü Hedin, Désirée Liljevall, Suzanne Svensson och Anders Ygeman (alla S).

Anf. 2 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande TU5, *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*, handlar om ett stort antal frågor inom järnväg och kollektivtrafik. Förutom många motioner som hanteras innehåller också betänkandet en behandling av regeringens proposition 2011/12:76, *Kompletteringar av kollektivtrafiklagen*. Vi behandlar också regeringens skrivelse 2011/12:93 om Arlandabanan.

Trots många olika och spännande frågor ska jag i mitt inlägg inrikta mig på en enda fråga i betänkandet, frågan om utförandet av drift och underhåll på vårt järnvägsnät. Det är en fråga där det finns en majoritet bestående av socialdemokrater, sverigedemokrater, miljöpartister och vänsterpartister. De har gjort ett tillkännagivande till regeringen om att de vill återreglera – eller, tydligare uttryckt, återsocialisera – drift och underhåll av järnvägen och göra staten till ensam utförare. De döljer detta i sina tal, men de yrkar de facto på återsocialisering av drift och underhåll.

Alla övriga frågor i betänkandet kommer min partikollega Lotta Finstorp och mina andra alliansvänner att ta upp på ett förtjänstfullt sätt, bland annat den viktiga frågan om Gotlandstillägget, som höll på att få en farlig vändning med tanke på oppositionens sätt att arbeta.

Under mina 14 år i riksdagen har jag sällan sett ett ärende som dagens fråga om drift och underhåll på järnväg. Oppositionen försöker dölja i

dimridåer vad man vill göra, och de partier som nu har majoritet i frågan kryper undan i retoriken med vad de faktiskt föreslår. Men ta nu chansen här i kammaren att vara tydliga och tala om vad ni faktiskt vill och vad ni faktiskt föreslår! Jag kommer på alla sätt att försöka hjälpa er på traven med att minnas vad ni tänker besluta.

Oppositionen vill återsocialisera järnvägens drift och underhåll och göra Trafikverket till ensam utförare. Vad händer med synen på att konkurrens bidrar till att tillgodose kraven på ett effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud?

Vi ska inte glömma att det var den tidigare S-regeringen under ledning av Göran Persson som genomförde konkurrensutsättningen av drift- och underhållsarbetet. Nu vill alltså samma parti som genomförde reformen upphäva den. Förvirringen inom Socialdemokraterna verkar stor, men inte bara i att åsikter förändras över tid. Företrädarna i riksdagen verkar inte riktigt synkade med ledningen utanför på Sveavägen. Stefan Löfven sade senast den 31 mars att han inte ville återreglera redan avreglerade marknader. Nu driver Ygeman, Mejern Larsson och de andra socialdemokraterna i trafikutskottet en linje som går stick i stäv med Löfvens förhållningssätt. Att Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Miljöpartiet går i armkrok med Vänsterpartiet och yrkar bifall till Lars Ohlys återsocialiseringsmotion är mycket märkligt.

Trafikutskottet har under beredningen bjudit in järnvägsoperatörerna för att höra hur de ser på tankarna från vänsterblocket. Det var inte förvånande att de befarar att många kompetenta personer som jobbar på Sveriges järnväg kommer att försvinna. Av alla de 5 000 privatanställda som jobbar hos järnvägsoperatörerna jobbar i dag ca 2 600 personer med just drift- och underhållsfrågor.

Det är 2 600 personer som jobbar med att förbättra järnvägen som vänsterblocket säger inte är välkomna att jobba vidare inom järnvägen – förutsatt förstås att de vägrar att komma in i er monopolfamilj och jobba åt en statlig monopolarbetsgivare, för då har de möjlighet till jobb. Men varför skulle de vilja börja i en statlig organisation när ni i dag påstår att alla dessa 2 600 privatanställda gör ett dåligt jobb? Det är ju det som Mejern Larsson står i talarstolen och säger.

Vi har alla fått ta del av externa undersökningar och redovisningar som bekräftar att utvecklingen är på rätt väg. Vi går mot ett mer effektivt järnvägsunderhåll, där vi enligt Trafikverket får 25 procent mer underhåll för varje satsad krona. Denna utveckling sker också med bibehållen säkerhet och kvalitet. Konkurrensutsättningen gör alltså att vi får mer järnväg för pengarna.

Vill socialdemokraten Lars Mejern Larsson förklara varför han vill använda mindre pengar till drift och underhåll av järnvägen genom att vara ineffektiv och skapa ett monopol?

Kan sverigedemokraten Tony Wiklander förklara varför han inte tror på statens utredningar som på ett tydligt sätt redovisar att vi genom konkurrens får ut 25 procent mer drift och underhåll på varje satsad skattekrona med bibehållen kvalitet och säkerhet?

Kan miljöpartisten Stina Bergström förklara vad ni egentligen menar när ni vet att Trafikverket redan i dag har fullt ansvar för drift och underhåll? Genom ert tillkännagivande vill ni stärka denna roll, och då yrkar ni bifall till vänsterpartisten Lars Ohlys motion om att underhållet på Sveri-



ges järnvägar ska tillbaka till staten. Om du inte menar att du vill ha monopol tillbaka, ta då hela den tid som du har i ett replikskifte och försök förklara för svenska folket vad du egentligen menar.

Till vänsterpartisten Siv Holma kan jag bara säga grattis, för hon är den i vänsterblocket som ska känna sig riktigt nöjd. Holma har lyckats samla skaran till att yrka bifall till en genuin vänstermotion om återsocialisering av järnvägens underhåll i Sverige. Grattis, Siv Holma!

Förlorarna är hela landets tågresenärer som kommer att få uppleva mer administration i miljardklassen och mindre drift och underhåll av järnvägen. Men om ideologi går före fakta och praktiskt tänk spelar det ingen roll i Vänsterns värld vad verkligheten säger.

Oppositionen vill återsocialisera med motiveringen att järnvägens underhållsarbete ska organiseras för att vara effektivt, samordnat och säkert. Det är därför mycket märkligt att de vill gå tillbaka till en tid då driften och underhållet var mindre effektivt än vad det är i dag. Jag ser detta som ren och skär populism. Socialdemokraterna har tillsammans med Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänstern försökt göra konkurrensutsättningen och de privata aktörerna till syndabock för järnvägens vinterproblematik. På så sätt försöker även socialdemokrater gömma undan sin tidigare underfinansierade infrastrukturpolitik som de bedrev när de hade regeringsmakten.

Vi är alla väl medvetna om vilka svåra påfrestningar landets resenärer och transportföretag råkar ut för när järnvägen inte fungerar. Men vi skiljer oss verkligen åt när det gäller orsak till problemen.

Oppositionen försöker ta en enkel väg och vinna poäng hos resenärer och godstransportörer genom att beskylla de privata aktörerna för tågkassett de senaste vintrarna. Detta är en starkt populistisk riktning som vi börjat bli vana vid att se från oppositionens företrädare i trafikutskottet. Men ändå slutar man aldrig att förvånas. Det var ju faktiskt under tidigare regering med Göran Persson i spetsen som driften och underhållet började konkurrensutsättas.

Det är inte konkurrensutsättningen som är orsaken till det eftersatta underhållet, utan det är det faktum att tidigare S-regeringar underfinansierat järnvägssystemet. Detta vittnar både järnvägsentreprenörerna och den ansvariga myndigheten Trafikverket om. De berättar om slitna och gamla spår, växlar, signaler och kontaktledningar. Såväl Trafikverket som underhållsentreprenörerna har äntligen börjat se positiva effekter av de historiskt stora satsningar som alliansregeringen gör på infrastrukturen.

Gunnar Malm, generaldirektören i Trafikverket, uttalade sig i Dagens Industri den 29 maj:

”Att järnvägen i alla lägen inte presterar på det sätt kunderna förväntar sig beror inte på en konkurrensutsättning av järnvägens underhåll, utan har sina orsaker i decenniernas brist på satsningar på att anpassa järnvägen till kundernas krav. Jag ser därför med oro på om den positiva utvecklingen vänts inom de kommande åren genom omorganisationer, som också negativt påverkar våra entreprenörers framtidsbedömningar och satsningar. Vi behöver uthålligt fortsätta den väg som påbörjats.”

Detta är starka ord av generaldirektören Gunnar Malm och en fullständig sågning av socialdemokrater, sverigedemokrater, miljöpartister och vänsterpartister.

Det är först efter att vi synliggjort problemen och investerat i vårt befintliga system som vi kan se förbättringar, vilket just nu sker. Regeringen satsar 80 procent mer på drift och underhåll än vad som gjordes i den tidigare socialdemokratiska planen. När Alliansen tillträdde rådde det stora brister på infrastrukturområdet. Drift och underhåll var eftersatta sedan länge eftersom Socialdemokraterna struntat i att vårda det befintliga systemet till förmån för löften om att bygga nytt – allt i hopp om att vinna ökat stöd hos väljarna genom ofinansierade löften. Löftena medförde ett växande skuldberg när S-företrädare åkte land och rike runt för att klippa invigningsband men tyvärr med en tom plånbok.

Jag är ödmjuk inför att det inte går att få ordning på allt eftersatt underhåll över en natt. Det tar tid oavsett hur mycket pengar vi nu anslår. Det går nämligen inte att göra allt direkt om man samtidigt ska hålla våra järnvägar öppna. Det finns inget politiskt parti som säger att vi ska stänga av landets järnvägar för att rusta dem på absolut snabbaste sätt. Det är ändå förnuftigt, för det skulle få enormt stora konsekvenser för landets tågresenärer.

Herr talman! Jag ser att min talartid har gått ut, men jag har en del kvar och kommer att fortsätta på grund av att detta är den viktigaste frågan under mina 14 år i trafikutskottet.

Utöver Trafikverkets rapporter om att konkurrensutsättningen effektiviserat underhållsverksamheten uttalade sig Gunnar Malm också i Göteborgs-Posten den 24 maj. Generaldirektören säger bland annat:

Skulle vi tvingas utföra underhållet blir det förmodligen dyrare och mindre effektivt. Detta lyssnar inte Mejern Larsson på.

Gunnar Malm säger också att underhållet de närmaste åren skulle drabbas av väldiga problem och ökade kostnader. Detta lyssnar inte Lars Mejern Larsson på.

Malm säger att de som klagar på sjunkande effektivitet och ökade kostnader inte har stöd för sina teser utan att det bara är tyckande. Det är starka ord av Gunnar Malm som borde ge vänsterblocket en tankeställare.

Tar inte oppositionen Trafikverket på allvar? Är det inte viktigt att lyssna på den myndighet som bär det övergripande ansvaret? Spelar inte Trafikverkets kunskaper någon roll när motsatsen gör att man kan påstå sig ha lösningen på vinterproblematiken? Varför ska vi tvinga bort tusentals privatanställda inom järnvägssektorn för populistiska svängningar?

Hur har ni tänkt finansiera den nya myndighet som återsocialiseringen medför? Den nya drifts- och underhållsorganisation som måste till behöver köpa nya maskiner och anställa personal. Har Socialdemokraterna tänkt ta pengar från skolan eller äldreomsorgen, eller ska ni rent av skuldsätta landet?

Vad är er signal i dag till alla landets privata järnvägsoperatörer? Ska de redan i dag försöka sälja sina maskiner som de framöver inte kan använda när er politik blir verklighet? Att ni ger en skrämmande signal om att man i Sverige inte kan verka på järnvägsområdet kommer att ge konsekvenser redan i eftermiddag, vid den votering som vi då ska ha, när marknaden får klart för sig att det finns en majoritet i denna riksdag som vill ha bort dem.

Det är mycket svårt att se den röda tråden i Socialdemokraternas politik. Så sent som i slutet av mars gick socialdemokraternas partiledare

Stefan Löfven ut och sade att han inte vill återreglera redan avreglerade marknader – det är värt att påtala igen. Men detta är precis vad som nu förenar vänsterblocket. Det är förbryllande att Socialdemokraterna upphäver reformer som de själva har genomfört.

Vill Mejern säga här i talarstolen att Göran Persson hade fel som påbörjade avregleringen med att konkurrensutsätta underhållet på Sveriges järnväg? Vill Mejern säga här i talarstolen att hans partiledare Stefan Löfven har fel, när han säger att hans socialdemokratiska parti inte vill återreglera, och att du har rätt, som tycker tvärtom och har hand om det här betänkandet i Sveriges riksdag?

För att fortsätta den positiva utvecklingen av järnvägens gods- och persontrafik krävs förutom ökade resurser även konkurrensutsättning av underhållsarbetet. Det gör nämligen att vi får mer järnväg för pengarna och fler innovationer, eftersom fler aktörer bidrar till ökad effektivitet och minskade kostnader.

Detta är alltså oppositionen emot och föredrar att vi återgår till det gamla och får mindre pengar till järnvägen. Det luktar faktiskt gammal planekonomi och socialism i ny tappning.

Dagens ärende – och det beslut som vi nu befarar att det blir majoritet för i kammaren – är det allvarligaste och farligaste beslut som jag kan se mot landets järnväg och dess resenärer och dess godtrafik.

Jag kan bara vädja till ert förnuft att instämma i reservation 13.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 13, och i övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på motionerna.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjörtler, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M), samt Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 3 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag såg på klockan och tror att Jan-Evert Rådström var uppe i 16–17 minuter här i talarstolen plus 14 år i riksdagen – ändå pratar han här i riksdagen om ett förslag som inte ligger på bordet.

Nej, herr talman, både i Kvällsposten och från Sveriges riksdags talarstol har vi hört den moderata riksdagsledamoten Jan-Evert Rådström förfäktat att vi i majoriteten skulle vilja återsocialisera järnvägsunderhållet.

För det första: Vad är det för uttryck? Finns ordet över huvud taget i Svenska akademiens ordlista?

För det andra: Ska vi inte ta den här frågan på allvar? Inte vill svenska folket att vi ska stå här i riksdagens kammare och raljera över en så viktig fråga som en fungerande tågtrafik i 2000-talets Sverige.

Sverige tillhör i dag en liten minoritet av västeuropeiska länder som lägger ut hela underhållet av den svenska järnvägen på entreprenad. Tjänsten upphandlas av Trafikverket, som sedan ett par år tillbaka inte längre har möjligheten att utföra något eget underhållsarbete över huvud taget.

Förra året tog det brittiska företaget Balfour Beatty Rail över järnvägsunderhållet i Västsverige. De misslyckades totalt. Det visar att före-

taget inte hade tillräckligt med kvalificerad personal och att den avtalade summan inte räckte på långa vägar. Företaget hade lagt ett underbud för att vinna upphandlingen. Förlorarna var de svenska tågresenärerna. Trafikverket tvingades i höstas bryta kontraktet och ge Balfour Beatty Rail ytterligare 125 miljoner kronor som plåster på såren.

Jag upprepar, herr talman, från mitt anförande: Vad vill Alliansen? Vilka förslag och idéer har de för att få Sverige att komma tillbaka på banan? Kommer Alliansen med lösningen, eller kommer den fortsatt att vara en del av problemet?

(Applåder)

Anf. 4 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! För att börja med en del av svaret på din fråga: Jag tror inte att det har gått obemärkt förbi att vi har vidtagit enormt mycket åtgärder för att förbättra det svenska underhållet på järnvägssystemet.

Vi har startat en produktivitetskommitté som ser på alla delar av hur vi stärker och förbättrar effektiviteten på entreprenader och så vidare. Vi jobbar med såväl innovations- som funktionsupphandlingar, vilket också är enormt viktigt. Det är något som var fjärran under socialdemokratisk ledning. Vi har ökat underhållet med 80 procent till drift och underhåll, vilket var fjärran för socialdemokratin, som också hade en ofinansierad budget.

Jag tycker nästan att det är oförskämt när Mejern påstår att jag raljerar över en viktig fråga. Det är en enormt viktig fråga. Därför överskred jag tyvärr till och med min tid i talarstolen.

Du glömde att tala om att Sverige också är effektivast i Europa på drift och underhåll – vi får ut mest. Men jag sade också i mitt anförande att vi har lång väg kvar.

Det Mejern inte vill nämna i talarstolen och som svenska folket behöver få vetskap om är att Lars Mejern Larsson yrkar bifall till Lars Ohlys motion T459, där han faktiskt säger att banunderhållet ska återgå i egen regi hos Trafikverket. Det är andra att-satsen i den motionen, för att påminna Mejern om att det är en återsocialisering som ni yrkar på.

Anf. 5 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag blir utan svar. Jan-Evert Rådström är nog den ende som är nöjd och tycker att i verkligheten går tågen, som du uttryckte dig.

Rådströms svar avslöjar att han inte känner till lagen om arbetsgång, det vill säga: När man arbetar med en lösning av ett problem är det lättare om man har svaret. Snö, motvind, fallande träd, signalfel, löv på spåren, kontaktledningsdvala och solkurvor – jag säger som Berglin i förgår i Svenska Dagbladet: ”När går svenska tåg som dom skall?”

Anf. 6 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Man ska inte säga att en person föds för sex år sedan. Men vi har 30 år av eftersatt underhåll när ditt parti hade ansvar – det är tyvärr så, Mejern Larsson.

Jag ser att jag inte får någon mer replik och beklagar det. Jag får ingen replik av Stina Bergström som vill gå upp och försvara detta.

Även Stina Bergströms att-sats yrkar du bifall till, hennes att-sats att Trafikverket ska sköta underhållet i egen regi. Lars Ohlys motion har jag

förklarar tydligt. Du yrkar också bifall till Ygemans motion om att det avhjälpande underhållet ska utföras i egen regi.

Inte med ett ord nämnde Lars Mejern Larsson i anförandet vad det är ni de facto yrkar bifall till. Ni yrkar bifall till motioner som vill återsocialisera drift och underhåll av det svenska järnvägsnätet, vilket innebär ineffektivitet, ökade kostnader, mindre användning av våra skattemedel och att 2 600 personer i den privata järnvägssektorn inte kan verka i vårt land.

Förstår Lars Mejern Larsson signalvärdet efter kvällens votering? Tror Mejern att detta leder till att de som sitter på styrelsesammanträden i Europa vill göra nya satsningar i Sverige? Nej, naturligtvis inte! Nu tittar de på om de kan sälja maskinparken – möjligtvis kan de sälja den till Trafikverket, men annars ska den säljas utomlands. Det är detta som är konsekvensen av vänsterpolitik i denna kammare.

(Applåder)

Anf. 7 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Det började med en vattendroppe – en vattendroppe i en kall tunnel – som fick sällskap av flera droppar och växte till en istapp. Till slut var istappen så stor att den nådde ned till en kontaktledning, och strömavbrottet var ett faktum. Tågresenärer fick evakueras ur tunneln. Tågtrafiken i Stockholmsområdet stod stilla i timmar. Varför hade ingen plockat bort istappen innan det var för sent, Jan-Evert Rådström?

Istappen i Södertunneln i Stockholm i januari är bara ett exempel på vad som kan hända när saker ramlar mellan stolarna – när ansvaret för järnvägen splittras upp på alltför många aktörer utan samlat ansvar. Ingen känner ansvar för att hålla koll på vattendropparna.

Vår järnväg är gammal och sliten och i stort behov av omvårdnad. Miljöpartiet presenterade i höstas i samband med vår höstbudget ett tåglyft med kraftigt ökade anslag till underhåll och investeringar i järnvägsnätet.

Vi behöver satsa mer pengar på järnvägen, men vi måste också se till att pengarna används på ett smart sätt. Att använda 125 miljoner till att lösa ut en järnvägsoperatör som inte får bort snön från spåret är inte ett smart stöd. Det vet vi nu att också vårt konstitutionsutskott håller med om, har jag läst i dagens tidning.

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem för resenärerna. Det har blivit höjda biljettpriser, krångligare biljettköp, långa väntetider, stängda stationer, dumpade anbud och sämre snöröjning och underhåll.

Vi behöver tänka om och göra rätt. Miljöpartiet vill ha en ny tågordning. Med en ny tågordning får vi bland annat ett bättre samordnat underhåll av järnvägen. Det gläder mig mycket att vi i dag ska ta ett beslut om ett tillkännagivande till regeringen med begäran om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om just detta. Jag vill självklart yrka bifall till utskottets förslag i den delen. Jag vill också passa på att instämma i Lars Mejern Larssons anförande.

Vad är det då som inte fungerar? Varför kan vi inte fortsätta som nu? Vad är det för fel med att entreprenör A får ta hand om sträcka 1 i några år för att sedan lämna över till entreprenör B, som tidigare har tagit hand om sträcka 2 i några år och som nu lämnar över till entreprenör C, som är

ny på marknaden och försöker köpa över anställda och maskiner från både A och B? Vad är det för fel med att de banarbetare som tagit hand om en bit järnvägsräls under ett par år och lärt känna den får packa ihop och lämna över till ett annat gäng?

Herr talman! Jag skulle kunna argumentera länge för att vi måste göra något åt dagens situation. Jag skulle kunna nämna många exempel, men jag tänker nöja mig med ett ytterligare från dagens Sverige. För ett år sedan ägde ett allvarligt tillbud rum i Nyhem, mellan Bräcke och Långsele. Där hade det nyligen varit ett skifte mellan en entreprenör och en annan. En signalledning hade slagits ut av åskan och skulle repareras.

Jag har läst Trafikverkets rapporter om detta tillbud och om många andra tillbud och olyckor, och det är skrämmande läsning. Trafikverket slår fast att orsakerna till tillbudet var banarbetare som hade tvingats jobba alltför många timmar, inte hade fått rätt utbildning och inte hade fått veta vad de skulle göra eller vad den tidigare entreprenören hade gjort. Slutresultatet blev att två godståg var nära att kollidera eftersom de båda fick grönt ljus på den enkelspåriga sträckan.

Herr talman! Vi som kommer ihåg järnvägsolyckorna i England i slutet av 1990-talet har inte svårt att dra paralleller. Olyckan i Southall med 7 döda och 139 skadade, Ladbroke Grove-olyckan med 31 döda och 520 skadade och Hatfield-olyckan med 4 döda och 70 skadade blev till slut för mycket. Det engelska experimentet med att sälja ut järnvägsunderhållet avslutades. Politikerna tog sitt förnuft till fånga och tog tillbaka driften och underhållet i statlig regi. Låt oss sätta stopp för det svenska experimentet innan vi får allvarliga olyckor i Sverige!

Nej, herr talman, Miljöpartiet anser inte att alla avregleringar är av ondo. Bättre samordnad drift och underhåll handlar bara om sunt förnuft. Det handlar om att få tåg i tid. Det handlar om att hitta den lösning som är bäst för att ta hand om ett komplicerat och sammanhängande system – ett sådant system som järnvägen är. Ett sammanhängande system måste ha ett sammanhängande underhåll.

En istapp i Stockholm skapar problem inte bara för stockholmarna utan även för oss som hamnar i stillastående tåg i Värmland, Malmö och Göteborg. Någon måste ha det fulla ansvaret och kompetensen.

Då kommer jag till frågan: Vad ska vi ha i stället? Det är detta som regeringen nu får i uppdrag att föreslå. Miljöpartiets förslag är att tidigare Banverket Produktion, nuvarande Infranord, åter ska bli en del av Trafikverkets verksamhet. Det anser vi ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna.

Herr talman! Avregleringarna har fört en del goda saker med sig. Att länstrafikbolagen har fått möjlighet att köra tåg har lett till att fler har kunnat åka till jobbet och skolan, men om vi ser till priset för resandet har det gått åt fel håll.

Priserna för tågresorna har ökat mer än både bensinpriset och konsumentprisindex sedan avregleringen började 1980. I dag är det ofta billigare att flyga mellan Stockholm och Göteborg, fastän 90 procent av svenska folket enligt en färsk Sifundersökning tycker att det borde vara tvärtom. Svenska folket vill resa klimatsmart. Det ligger på oss politiker att se till att det klimatsmarta tåget blir billigare än flyg och bil. Med regeringens politik blir det tvärtom. Exempelvis leder de höjda banavgifterna till ännu högre biljettpreiser.

Tåget ska vara billigare än flyget och bilen. Det tycker Miljöpartiet. Det måste också vara enkelt att boka biljetter. Miljöpartiet vill att det ska finnas en nationell, samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med samt ett prisvärt riksårskort för all kollektivtrafik i hela Sverige.

I Schweiz kan du köpa ett sådant kort för 25 000, och du kan åka på samtliga landets tåg, bussar och båtar ett helt år. Det har blivit jättepöplärt. Många tycker att de klarar sig utan bil när de bor i Schweiz. I Sverige kan man i och för sig köpa ett liknande kort, men det kostar mer än det dubbla, 57 000 kronor, och det är inte lika rikstäckande.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till Miljöpartiets och Vänsterpartiets reservation nr 16, Resenärsfrågor, som handlar om detta och mycket annat.

Dagens betänkande handlar också om den nya kollektivtrafiklagen, som började gälla i år, eller snarare om tillägg och ändringar i den. Det sista året innan den nya lagen trädde i kraft har präglats av ett omfattande utredningsarbete och politiska strider om vem som ska styra över kollektivtrafiken i många regioner. Det har lett till att arbetet med att utveckla och fördubbla kollektivtrafiken helt har fått stå tillbaka, och det är väldigt synd.

Osäkerheten om hur den nya lagen ska tolkas är fortfarande stor. Miljöpartiet röstade nej till den och är fortfarande kritiskt till den, men vi finner det inte rimligt att riva upp lagen precis när den har trätt i kraft. Vi, liksom Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, vill däremot att regeringen återkommer till riksdagen med en utvärdering av vad lagen har inneburit, bland annat för målet om en fördubblad kollektivtrafik till år 2020.

Den nya lagen är utformad för att underlätta för kommersiell kollektivtrafik. Ja, det kan väl vara bra, men den är också utformad så att den försvårar för offentligt finansierad trafik. Låt mig bara nämna ett exempel!

En kommersiell aktör kan med en månads framförhållning börja köra buss på en ny sträcka, men om de offentliga aktörerna vill göra det samma är det ett par års leddid. Turen ska in i ett trafikförsörjningsprogram. Därefter ska den beläggas med allmän trafikplikt, och sedan ska den upphandlas. Det står ingenstans uttryckligen att det är förbjudet för myndigheten att införa trafikplikt på enskilda linjer med kort varsel, men det är uppenbart att det är byråkratiskt och en mycket långsam hantering.

Det är en månad för kommersiell trafik och flera år för offentligt finansierad. Det anser Miljöpartiet är helt orimligt.

Visst är det positivt med framförhållning och att man utreder och utvecklar kollektivtrafiken i regionen på ett riktigt sätt, men ibland kan behov av offentligt finansierad trafik uppkomma väldigt snabbt.

Jag kan nämna ett exempel från min egen kommun, Kils kommun. För några år sedan kunde vi snabbt träda in och hjälpa Karlstads universitet med att hitta boende för alla deras studenter, för det hade blivit akut brist på studentbostäder i Karlstad.

Kils kommun hade lediga lägenheter, och vi kunde erbjuda de studerande bra och prisvärt boende inom pendlingsavstånd från Karlstad. En direktbuss sattes in till universitetet från Kil inom några veckor. Med den nya lagen skulle en sådan snabb lösning inte vara möjlig, även om, som i det här fallet, kommunen är beredd att betala hela kostnaden för bussen. Bussen hade inte varit på plats förrän studenterna skulle ta sin examen.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till reservation 6 som handlar om kommuners möjlighet att ha en högre ambitionsnivå vad gäller den offentligt finansierade kollektivtrafiken.

Herr talman! Självklart ställer jag mig bakom alla Miljöpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till de nämnda reservationerna, nr 6 och 16.

(Applåder)

Anf. 8 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag har en viss förståelse för att ni inte begärde replik på mitt anförande allihop förut, för ni har tydligen väldigt olika ingångar i vad ni faktiskt har för tillkännagivande i dag.

Lars Mejern Larsson försökte få det i dunkel. Stina Bergström är något tydligare. Jag vill få höra en gång till av Stina Bergström vad hon faktiskt säger.

Du säger att det är ett uppdrag att få drift och underhåll i egen regi. Är det något annat än att Trafikverket ska ha ett monopol och sköta det själv? Det är en fråga jag har. Samtidigt kan du tala om hur du ser på alla privata aktörer på svensk tågmarknad i dag, de 2 600 som jobbar inom denna sektor och är privatanställda. Vad ska de göra när du har fått som du vill med att Infranord ska vara den aktör under Trafikverket som sköter drift och underhåll? Ska vi säga hej då till den privata sektorn inom svensk tågnäring?

Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag kan väl börja med att upplysa Jan-Evert Rådström om att jag inte hade möjlighet att begära replik på Jan-Evert Rådströms anförande. Sådana är reglerna i den här kammaren. Men nu har vi ett replikskifte, och det är bra.

Jan-Evert Rådström vill att jag ska utveckla lite vad tillkännagivandet går ut på. Det är precis som det står i texten. Vi ger regeringen i uppdrag att komma tillbaka med ett förslag på ett bättre samordnat underhåll. Det är just det som är den stora frågan. Det är det som är det stora problemet, som vi har. Vi har ett underhåll som inte fungerar.

Det handlar inte om bara att pytsa in mer pengar i systemet. Vi måste också se hur vi får bäst nytta för de här pengarna.

Många av dem som i dag jobbar ute på rälsen har redan tidigare varit anställda inom Trafikverket eller dåvarande Banverket. Jag ser inte att vi behöver färre personer som jobbar ute på spåren. Jag tror att vi i framtiden och med bättre samordnat underhåll kommer att få mer pengar till arbete ute på spåren. Jag tror inte att någon av de privata aktörerna, de som jobbar ute på spåren, behöver vara oroliga för detta, Jan-Evert Rådström.

Anf. 10 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Stina Bergström är tydlig. De utländska företagen, som verkar i Sverige med dessa 5 000 anställda, kan i eftermiddag, efter dagens votering, konstatera att det är precis som Alliansen befarar. Stina Bergström anser att de inte har något berättigande, utan de anställda ska möjligen kunna få jobba åt Infranord, som ska vara en avdelning under Trafikverket.



Det är ett mycket allvarligt besked, att vi har en hel sektor i Sverige som inte har något berättigande.

Jag skulle vilja ställa en fråga när du nu säger, lite mer höljt i dimma, att ni ber regeringen återkomma: Hur kommenterar Stina Bergström att Stina Bergström de facto yrkar bifall till den andra att-satsen i Lars Ohllys motion 459? Det står: ”Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.”

Kan Stina Bergström i en mening tala om för Sveriges tågintresserade om det innebär att vi har konkurrens på drift och underhåll på järnvägen i Sverige? Eller kommer vi att ha monopol och återsocialisering?

Anf. 11 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag får väl upprepa vad vi tänker besluta i eftermiddag i den här kammaren. Vi kommer att ge regeringen i uppdrag att komma tillbaka till riksdagen med ett förslag på ett bättre samordnat underhåll.

Vi har delvis yrkat bifall till ett antal motioner som vi har väckt, samtliga tre rödgröna partier. Vi tycker lite olika. Vi har lite olika förslag på det här.

Jag hoppas att Jan-Evert Rådström, precis som hans partikamrater i ett annat land, England, kan ta sitt förnuft till fånga och se att vi måste göra om och göra rätt i den här frågan.

Jag tycker att det är väldigt intressant. Jag har varit i England, och senast för några veckor sedan träffade jag en engelsman i Köpenhamn på ett ordförandemöte och diskuterade den här frågan. Det var intressant att se att man är så överens i England i den här frågan, om att man faktiskt gjorde fel. Man kan faktiskt ändra sig och se att det är ett annat system man måste ha.

Man måste kunna se det. Även om man har tagit ett beslut en gång måste man se hur verkligheten ser ut i dag. Blev det bra? Nej, det fungerar inte. Då måste vi göra något annat, Jan-Evert Rådström.

Det får bli mina slutord.

(Applåder)

Anf. 12 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Betänkandet innehåller en hel del saker: propositionen *Komplettering av kollektivtrafiklagen*, skrivelsen *Arlandabanan*, fyra följdmotioner till dessa samt 27 motioner från allmänna motionstiden. Det är alltså ett gediget betänkande som handlar om många viktiga frågor, men det har väl en tendens att försvinna i debatten här.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet, förutom utskottets ställningstagande under punkt 11 om utförande av drift och underhåll, samt avslag på samtliga reservationer utom reservation 13 som jag yrkar bifall till – jag hoppas att det blir rätt. Drift och underhåll av järnväg återkommer jag senare till.

Herr talman! Som jag sagt innehåller betänkandet en hel del andra saker än detta med drift och underhåll av järnväg. En sådan sak är kompletteringen av kollektivtrafiklagen, något som bland andra Stina Bergström här tagit upp.

En av huvudpunkterna är att kollektivtrafiklagen ska gälla även kollektivtrafik på vatten. I och med det gäller kraven i kollektivtrafiklagen även för kollektivtrafikföretag som kör sjöburet. Det innebär att man har

anmälningsplikt och också skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt informationssystem.

Detta ger en styrka när det gäller att få ett sammanhållet system för kollektivtrafiken. Jag tror att det mycket är vad även Stina Bergström efterfrågar. Dessutom främjas med detta ett trafikslagsövergripande tanke sätt, något som nu för tiden genomsyrar det mesta.

Den möjlighet som en regional kollektivtrafikmyndighet får för att organisera och lämna ersättning för nationsöverskridande kollektivtrafik – kollektivtrafik till ett grannland i en region där det fungerar över nationsgränsen – är en helt naturlig utveckling, inte minst för oss som bor i gränstrakter och som vet hur det fungerar med en gemensam arbetsmarknadsregion.

Sedan finns det också en del andra ändringar, bland annat att en kommun kan förhandla med kollektivtrafikmyndigheten och få en bättre kvalitet om man är med och kan förhandla fram separat finansiering – detta står i en ny paragraf.

Herr talman! Jag lämnar nu detta och går över till frågan om drift och underhåll av järnväg – en fråga som fått en principiellt och, vill jag påstå, ekonomiskt mycket stor betydelse. Mycket har hänt i hur vi tänker när det gäller infrastruktur i och med att vi nu tänker trafikslagsövergripande. Den här gången får vi väl hålla oss till järnvägen.

Vi kan säkert vara överens om att svensk järnväg har brister, men egentligen är det inte vad vi diskuterar. Många brister har beskrivits här i talarstolen. Det är inte så att någon förnekar att det finns brister i järnvägssystemet. Att förneka det vore ren dumhet.

Vad beror då de här bristerna på? Jo, som det påpekats här beror de på eftersatt underhåll i decennier. Vi kan vara överens om att det inte lyckats så bra i det avseendet. Tiotals år har gått under vilka järnvägen fått förfalla. Just detta faktum konstaterade Alliansen år 2006. Det är ingen tillfällighet att anslagsnivån för drift och underhåll av järnväg höjts från nivån 3,8 miljarder år 2006 till drygt 7 miljarder nu 2012.

Framåt har vi att ta ställning till Kapacitetsutredningens resultat. Man visar tydligt att för att återställa järnvägen till det skick som den byggdes för krävs det, som man nämnt, 38 miljarder under tio år. Man är också noga med att säga att det här tar sju till tio år. Drifts- och underhållsarbeten på järnvägen måste göras i lagom takt om järnvägssystemet samtidigt ska vara i gång. Vi har väl ingen annan åsikt än att järnvägen ska fungera under den tid arbete pågår.

Lite av den principiella diskussionen gäller om en sak som utsätts för konkurrens ger större effektivitet och lägre priser. Det är vi kanske inte helt överens om, men det kan vi alltid diskutera. Tydligt var det i alla fall en gemensam ståndpunkt för drygt tio år sedan när man började med att successivt konkurrensutsätta driften och underhållet av järnvägen. Man har nu visat att det lett till kostnadssänkningar med ca 25 procent. I många sammanhang har detta sammanfattats med att man får mer järnväg för pengarna.

Endera accepterar man detta, eller också tycker man inte så. Jag får uppfattningen att den samlade oppositionen med socialdemokrater, miljöpartister, sverigedemokrater och vänsterpartister inte har nämnda uppfattning i och med det förslag som läggs fram – ett förslag som jag anser är rent kontraproduktivt i sammanhanget.

Herr talman! Det är inte helt lätt att tolka vad förslaget till tillkännagivande egentligen innehåller. Och inte har jag blivit så mycket klokare av debatten här – ja, kanske lite klokare av att vi ska bortse från det som står i motionerna, om jag tolkar Stina Bergström rätt. Det får vi kanske diskutera vidare. Man kan kalla det för vad man vill – socialisering eller återreglering. Det har liksom ingen betydelse i sammanhanget.

I förslaget till tillkännagivande står det så här: Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras.

Det handlar om ett effektivt och samordnat underhåll. ”Underhållsorganisation” nämner man. Det är ett starkt tryck på detta med organisation här. Tidigare har, kan vi väl vara överens om, det finansiella egentligen varit huvudproblemet. När det gäller att få pengarna att räcka är detta med att på effektivaste sätt organisera sig väldigt viktigt.

När det gäller motionerna föreslår Miljöpartiet att Infranord tar hand om det hela. Socialdemokraterna vill att avhjälpan och förebyggande underhåll ska ske i Trafikverkets regi. Vänstern vill att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

Ni får vara tydliga om att ni egentligen menar att regeringen ska se över problematiken i största allmänhet.

Ni får gärna göra klarlägganden här ifall jag dragit felaktiga slutsatser. Det är naturligtvis viktigt vilka signaler vi här får. Men ännu viktigare är tydliga signaler till dem som jobbar inom järnvägen och att det finns en bransch som har löpande avtal och som är beredd att satsa i Sverige. Man är beredd att skapa kvalitet i sin organisation för att kunna jobba vidare i Sverige. Men då måste man veta att det finns en marknad.

För några veckor sedan diskuterade vi avregleringen av bilbesiktningen. Jag dristade mig då att citera vad Socialdemokraternas partiledare sagt i en intervju i Dagens Nyheter. Jag vill ta upp det igen. Löfven var väldigt tydlig:

”För oss är det inte viktigt att återreglera, att gå tillbaka till det som var ... Utan poängen är att se hur vi skapar bra verksamhet.”

Jag har svårt att se att en konkurrensutsättning av drift och underhåll av järnvägen som sänkt kostnaden med i storleksordningen 25 procent – med bibehållen kvalitet – inte skulle vara bra verksamhet.

Jag är även här öppen för att någon rättar mig ifall jag missuppfattat detta eller om det finns andra avsikter med tillkännagivandet.

Herr talman! Jag lämnar nu också detta område. Mycket har sagts, och jag kan instämma i det som Jan-Evert Rådström under sina talarminuter här framfört.

Det finns också andra saker i betänkandet, till exempel under rubriken ”Gotlandstrafiken”. Också om denna har det varit en diskussion fram och tillbaka. När man läser utskottsmajoritetens – Alliansens – text och reservationen från de rödgröna är det ingen riktigt slående skillnad. Vi är väl överens om att ha väl fungerande förbindelser mellan fastlandet och Gotland för både gods och passagerare. Vidare ska det fortsatt vara ett statligt ansvar, och vi är överens om att slopa Gotlandstillägget som inte är en så lysande idé. Men det gäller att se helheten i detta och att vi tar med de här komponenterna när vi ska diskutera nya avtal om Gotlands-  
trafiken. Jag vet inte vad tillkännagivandet i reservationen skulle leda till ytterligare, men det kanske också någon kan förklara.

Jag var på Gotland häromdagen och träffade en del näringsidkare. En uttryckte det väldigt bra när hon sammanfattade vad allt går ut på och kom med uppmaningen: Lägg fokus på att göra Gotland tillgängligt! Det är det som man faktiskt vill på Gotland, att inte tröskeln blir för hög och entrébiljetten för dyr. Exakt hur det ska gå till får vi se i den fortsatta processen. Nu är avtalet förlängt och 2017 ska det bli ett nytt avtal. Då gäller det att ha med alla dessa komponenter.

Gotlandstillägget har diskuterats under årtionden. Det är inget akut uppstått problem, utan det har funnits flera tillfällen att lösa den problematiken. Vi får väl hoppas att vi gör det vid nästa tillfälle.

Herr talman! Jag ska säga några små ord om Arlandabanan. En skrivelse från regeringen behandlas i betänkandet som handlar om Arlandabanan. Jag ska inte beskriva den exakta bakgrunden. Men det finns en rätt för A-train att nyttja banan fram till 2040. Det är både en rätt att nyttja banan och en skyldighet att driva snabbtågsverksamhet, det vi kallar Arlanda Express. Dessutom har A-train en skyldighet att låta andra tågforetag nyttja spåren på Arlandabanan i den utsträckning som det finns ledig kapacitet. För detta erhåller man ban- och passageraravgifter, och det är ju inte märkligt om man står för kostnaderna för banan.

Det här har resulterat i en samordnad pendeltågstrafik där SL och Upplandstrafiken deltar. Det pågår nu förhandlingar om direktgående pendeltåg från Älvsjö till Uppsala via Arlanda. Systemet utvecklas så att det blir fler alternativa avgångar.

Det finns en option för staten att lösa in A-train som kan utnyttjas från juli 2012. Men i grunden finns det inga avtalsmässiga förutsättningar för det, för de har ju uppfyllt kraven på integrerad trafik, inte minst genom pendeltågs- och även fjärrtågsstoppen vid Arlanda.

Siffran 114 avgångar från Arlanda ett vardagsdygn med andra företag än Arlanda Express låter väldigt hög, men det är den kanske inte. Det kanske blir så om man börjar räkna in alla pendeltåg och fjärrtåg. Jag har väl ingen anledning att tvivla på den siffran. När det gäller optionen är det på rent företagsekonomiska grunder svårt att motivera kostnaden för att lösa in optionen. Dessutom är det oerhört svårt att se syftet med att göra det.

Jag kan inte se annat än att regeringen har kommit fram till helt riktiga slutsatser när det gäller den fortsatta driften av Arlandabanan.

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjörtler, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M) samt Anders Åkesson (C) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 13 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Lars Tysklind nämnde kollektivtrafik på vatten. Det är någonting som vi i Miljöpartiet i vår svarsmotion om förändringar av kollektivtrafiklagen har ställt oss negativa till, och det har sina skäl. Jag har nämligen läst propositionen och också de remissyttranden som kom in med anledning av förslaget att kollektivtrafiklagen också ska innefatta kollektivtrafik på vatten. Det är ingenting som vi behöver göra enligt EU, för i EU lägger man det ofta utanför. Regeringen skulle ha kunnat välja att säga att det är upp till trafikmyndigheterna att själva bestämma om de

vill ha med kollektivtrafiken i vatten i trafikförsörjningsplanen, med den byråkrati och långa process som det innebär, men det har man valt att inte göra.

Bland annat Luleå och Karlstads kommuner har uttryckt sina farhågor för att det här kan försvåra för kommersiella aktörer, att tröskeln blir högre med en anmälningsplikt, och att det också kan försvåra för de kommunala aktörer som vill starta kollektivtrafik på vatten.

Jag skulle vilja höra om Lars Tysklind, som bor i en kuststad och förstås har erfarenheter av kollektivtrafik på vatten, också ser de här farhågorna.

Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! I min hemkommun har det funnits och finns även nu mycket kollektivtrafik på vatten som har drivits både av Västtrafik och av kommersiella intressen. Så är det ju även här i Stockholm. Den typen av kollektivtrafik finns lite varstans.

Det som blir styrkan när man tar in kollektivtrafik på vatten i kollektivtrafiklagstiftningen är, precis som jag sade från talarstolen, att även den typen av kollektivtrafik blir en del av helheten och att man får ett sammanhållet system.

Jag tror inte alls att man behöver göra informationsskyldigheten alltför komplicerad, men för konsumenten måste det vara en stor fördel att kunna se vilka både kommersiella och kommunala kollektivtrafiksystem som finns på vatten i det område där man är.

Med det trafikslagsövergripande tankesätt vi har vore det märkligt om vi hade olika lagstiftningar för olika transportslag.

Anf. 15 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Då vill jag beskriva hur det har gått till hemma i Värmland, i Karlstad, när man har startat sina båtbuskar, som har varit en succé. Men det har helt varit en kommunal angelägenhet. Det var från början ett förslag från Miljöpartiet som mötte rätt stort motstånd från de partier som vi då satt ihop med i Karlstad, Socialdemokraterna och Västerpartiet. Men vi fick i alla fall igenom ett par miljoner till båtbusarna och kunde då driva i gång trafiken.

Den har pågått ett par år nu, men det är alltid svårt att hitta någon entreprenör som vill ta den här trafiken och köra den. När jag talar med dem som jobbar med det här på Karlstads kommun säger de att med den nya kollektivtrafiklagen finns problemet att det inte alls blir någon trafik. Och jag kan själv med de erfarenheter som finns hemma i Värmland se att intresset för att det ska köras båtbuskar i övriga länet nog inte är så stort, utan det är något som kommunen egentligen borde få ta hand om själv för att det ska bli riktigt bra.

Risken är alltså att det blir mindre kollektivtrafik på vatten med den nya kollektivtrafiklagen. Är det bra, Lars Tysklind?

Anf. 16 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! I remissvaren från branschen som sysslar med det här står det att de är försiktigt positiva. De ser möjligheter i detta.

Om Karlstads kommun vill driva en egen verksamhet, alltså utöver den via kollektivtrafikmyndigheten, utgår jag från att de kan utnyttja

möjligheten att förhandla. I paragrafen står följande: Om ett landsting ensamt ska ha ansvar för den regionala kollektivtrafiken i länet får en kommun inom länet träffa avtal med landstinget om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad landstinget annars skulle ha kunnat tillhandahålla.

Jag har svårt att tro att det inte skulle gå att förhandla om att man ska kunna betala för det från Karlstads kommuns sida.

Anf. 17 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Låt mig klargöra de vilda tolkningar som framförts av Alliansen.

Det finns ett antal motioner som tar upp problemen med underhåll, och de tillstyrks delvis med hänvisning till ett tillkännagivande till regeringen om att snarast återkomma till riksdagen med förslag på hur järnvägsunderhållet fortsättningsvis ska vara organiserat.

Som jag sade förut: Fredagen den 25 maj, stort tågstopp i Stockholm på grund av strömavbrott. Tisdagen den 29 maj, fyra dagar senare, driftstopp i Stockholm på grund av kabelbrand. Onsdagen den 30 maj, i går, nytt tågkaos på grund av elfel.

Det är en tydlig bild som målas upp av det krackelerade Tågsverige.

Därför, herr talman, vill jag veta: Vad är det som skrämmer er? Varför vill ni inte att regeringen ska utforma ett förslag på en effektiv och samordnad underhållsorganisation?

Anf. 18 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag håller inte med om att vi gör några vilda tolkningar. I mitt anförande ville jag ställa frågorna för att klargöra vad det är regeringen ska ta fasta på. Jag kan dra slutsatsen att man inte behöver ta fasta på motionerna. Är det rätt tolkat? Man kan i princip med det tillkännagivandet när man har gjort en analys komma fram till att det bästa systemet är det vi har i dag.

Vad är det annars för typ av förändring ni kräver om det inte är motionerna som det ska tas hänsyn till?

Regeringen kan säga att det ska organiseras i framtiden som det görs nu för att det är det bästa sättet, men jag tror inte att ni accepterar det.

Lars Mejern Larsson återkommer till bristerna i systemet, och vi kan hålla på och upprepa brister. Jag har också suttit stilla på tåg för att träd har ramlat ned och så vidare.

Vi är helt överens om att vi i Sverige har decennier av eftersatt underhåll. Vem som har ansvar för det kan vi alltid diskutera, men det har i alla fall inte varit alliansregeringen hela tiden.

Det är historia; nu måste vi blicka framåt. Det gör Alliansen genom att satsa mer pengar på underhåll och organisera upp det så att vi får ett kostnadseffektivt system för underhåll.

Det som skrämmer oss är att vi inte kan utläsa något annat än att oppositionen kräver en återgång till ett ineffektivt system där vi får mindre järnväg för pengarna. Det känns inte bra, och det tycker nog ingen annan i Alliansen heller.

Anf. 19 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Herr talman! Jag har inte riktigt koll på hur länge Lars Tysklind har suttit i riksdagen, men jag tror att han har varit med om en hel del vår- och höstbudgetar. Kan Lars Tysklind nämna en budget där ni har haft mer pengar till järnvägsunderhåll och investering i järnväg?

Sveriges järnvägsresenärer har fått vänja sig vid en allt sämre fungerande järnväg. Förseningar och inställda tåg är så vanliga att det knappt ger rubriker längre. Bristerna i järnvägssystemet är så stora att SJ inte längre anser sig ha råd att fullt ut kompensera för förseningar på grund av bristande underhåll.

Jag försöker att lyssna så mycket jag kan, herr talman, men vad vill Alliansen? Vilka förslag och idéer har man för att få Sverige tillbaka på banan? Kommer Alliansen med lösningar eller kommer man att fortsätta vara en del av problemet?

Anf. 20 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Diskuterar vi de budgetar som har legat på bordet och som har hjälpt kvarstår det faktum att 2006 var anslaget för drift och underhåll på järnväg 3,8 miljarder, och i dag är det 7 miljarder. Den successiva avregleringen har dessutom gjort pengarna effektivare. Men att det fortfarande finns brister är vi helt överens om.

Precis som Jan-Evert Rådström framhöll pågår en ständig utveckling av metoder för att förbättra situationen. Men att organisera sig tillbaka till ett tidigare system och tänka att det är lösningen tror vi absolut inte på. Vi tror på att fullfölja och förfina det konkurrensutsatta system vi har, som startade redan 2000. Allt tyder på att det är det mest effektiva sättet att bedriva drift och underhåll av järnväg.

I debatten frågas ofta efter vem som har det samordnande ansvaret för drift och underhåll av järnvägen. Det är givetvis Trafikverket som har att vårda järnvägen. Men precis som i alla branscher köper man sedan in underentreprenörer för att sköta jobbet. Det är ju inte säkert att man gör det i egen regi. Utan tvekan är det dock Trafikverket som ska se till att det fungerar.

Anf. 21 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag tackar Jan-Evert Rådström för gratulationen till Vänsterpartiets framgång i att få en mer effektiv och samordnad helhets-syn på järnvägsunderhållet. Jag kan samtidigt konstatera att Rådströms egen regering inte har klarat av detta. Vi i oppositionen behövs alltså för att få saker och ting att hända.

Herr talman! Betänkandet behandlar regeringens proposition om komplettering av kollektivtrafiklagen, skrivelsen om Arlandabanan med tillhörande följdmotioner och 27 motioner från allmänna motionstiden 2011.

Vänsterpartiet står bakom 15 reservationer i betänkandet, men för att vinna tid yrkar jag bifall till fyra av dessa: reservation 1 om upprivning av kollektivtrafiklagen, reservation 2 om komplettering av kollektivtrafiklagen, reservation 7 om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade och reservation 18 om Arlandabanan.

Herr talman! De tre mest uppmärksammade frågorna i betänkandet har varit kollektivtrafiklagens vara eller inte vara, hur utförandet av drift

och underhåll på järnvägarna bäst organiseras och långsiktigt hållbara villkor för Gotlandstrafiken.

Herr talman! Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensut-sättning har sedan 90-talet varit ledord. Det har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken.

Regional kollektivtrafik är en klimatsmart samhällig nyttinghet som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillvänd. I stället för att utgå från resenärernas behov har regeringen valt att fokusera på företags rätt att etablera sig på marknaden. Det är nu hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken.

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi har haft i Sverige de senaste 10–15 åren, det vill säga ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Jag vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Herr talman! Regeringen föreslår att kollektivtrafiklagen ska utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten. Vänsterpartiet anser att det inte behövs och att förslagen därför ska avslås. Detsamma gäller regeringens förslag om att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas även på kollektivtrafik på vatten. Intressant i sammanhanget är att Sverige liksom alla andra medlemsländer själva får bestämma om denna förordning ska gälla eller ej på vatten. Vänsterpartiet anser att offentligt finansierad kollektivtrafik på vatten ska stimuleras. Det finns inget mervärde i regeringens förslag. Däremot finns det risk för att kommersiella aktörer bedriver båttrafik bara sommartid och därmed undergräver ekonomin för åretruntrafiken för fastboende.

Herr talman! Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade är en förutsättning för att slippa leva ett liv i isolering. Färdtjänst används av funktionshindrade som av olika skäl inte kan resa på likvärdiga villkor som övriga medborgare. Lagen om färdtjänst saknar en portalparagraf där målet för färdtjänst beskrivs. Konsekvensen av att det saknas en sådan portalparagraf blir att kommunerna kan tillämpa lagen olika. När kommunalekonomin är ansträngd kan färdtjänstens innehåll urholkas, vilket hårt drabbar dem som har behov av färdtjänst. De olika tillämpningarna av lagen visar på att det finns ett stort behov av att förtydliga mål och kvalitet, möjlighet att använda färdtjänsten utanför hemkommunen och vad som gäller för ledsagares möjlighet att följa med den funktionsnedsatta. Det behövs mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten i hela landet.



Riksdagens tidigare mål om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till 2010 blev ett misslyckande, och problemen har fortsatt. Människor med funktionsnedsättning har drabbats på olika sätt, exempelvis genom att de nekas ombordstigning. Därför behövs det en nationell kraftsamling för att säkerställa att transportsystemet blir tillgängligt för alla. Det är dags att gå från ord till handling och intensifiera arbetet med att kollektivtrafiken ska bli användbar för personer med funktionsnedsättning och att de inte diskrimineras genom att inte kunna färdas med exempelvis tåg och flyg.

Herr talman! En av de mest omtalade frågorna i detta betänkande handlar om att Vänsterpartiet tillsammans med majoriteten i trafikutskottet gör gemensam sak för att få effektivare och mer samordnat järnvägsunderhåll. Det svenska järnvägssystemet i dag fungerar inte på ett bra sätt. En viktig orsak är att järnvägarna är slitna och dåligt underhållna. I Sverige har man i motsats till andra länder valt att skilja järnvägsunderhållet från Trafikverket och bolagisera verksamheten. Underhållet har delats upp och splittrats, och det finns en rad aktörer utan helhetsansvar eller tillräckligt god kunskap om spårarbetet. Det bidrar till kapacitetsbrist med sena och inställda tåg. Dessutom har vi de ökade säkerhetsrisker som uppstår när samordningen och helhetssynen saknas. Sverige har fått en av världens mest avreglerade järnvägar samtidigt som allt färre litar på att tågen ska gå.

Vänsterpartiet ser trafikutskottets förslag som ett steg närmare ett bättre järnvägsunderhåll. Vänsterpartiet har delvis fått igenom sitt förslag om att återföra allt nödvändigt underhåll till Trafikverket. Det är en viktig åtgärd för att få fler att välja att åka kollektivt när man med effektivare och samordnat järnvägsunderhåll minskar förseningarna i tågssystemet. Den enskilda resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande tågförseningarna krävs det självklart kraftigt ökade statliga medel till att förbättra underhållet av järnvägen.

Samtidigt är vi medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. För oss handlar det om att arbeta långsiktigt med förändringen. Ett första steg är att reglera avregleringen.

Trafikutskottets regeringspartier utbrister i en samfällid klagokör att järnvägsunderhållet inte får återregleras. Det främsta skälet är att det kommer att drabba de järnvägsunderhållsföretag som för närvarande bedriver verksamheten. De blir uppbackade av generaldirektören Gunnar Malm som trosvisst utbrister att bra järnvägsunderhåll kräver konkurrens. I trafikutskottet får vi starkt stöd av våra kolleger i näringsutskottet som poängterar vikten av att statsmakten noga följer de om- och avregleringar som har gjorts. Från Vänsterpartiets sida kan jag bara beklaga att Moderaternas förre mycket charmige partiledare Ulf Adelsohns partikamrater inte lyssnade. Jag tror att många av er på allianssidan tycker att Ulf Adelsohn har mycket kloka åsikter. De går tyvärr stick i stäv med Jan-Evert Rådströms. Ulf Adelsohn har insett att det finns problem med avregleringen. Han talade om att man behöver stanna upp och se om den gav de positiva resultat som man hade önskat. Nu gör vi gemensam sak i Adelsohns anda. Det blir någon form av timeout för att göra omtag och

komma med förslag på en bättre organisering och ett mer effektivt och samordnat underhållsarbete där man har en helhetssyn. Detta borde generaldirektören för Trafikverket applådera. Det är intressant i sammanhanget att Rådström citerar Trafikverket och dess generaldirektör, men är orolig över att denna person ska få ha ett helhetsansvar för denna viktiga verksamhet. Det är något som haltar.

Herr talman! Arlandabanan är kraftigt underutnyttjad. Det beror på att driften av järnvägen har överlåtits till ett bolag som försvarar för andra aktörer att konkurrera på järnvägen. Regeringen måste omedelbart ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Trafikverket borde ha ansvaret för denna järnvägssträcka. Dessutom anser jag att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlanda. Nu mörkar man kostnaden och målar upp en bild av att det är i stort sett omöjligt för samhället att ta över. Låt oss få reda på summan och därefter göra en bedömning.

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet såväl för gods som för persontransporter. Staten har ett självklart ansvar för att ge förutsättningar för tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland. Det behövs kommunikationer mellan Gotland och fastlandet som utvecklar näringsliv och besöksnäring och samtidigt tillgodoser de bosattas behov av bra och billiga transporter. Gotlandstilläget ska på ett väl förberett sätt och i ordnade former avskaffas för att ge den gotländska näringen konkurrenskraftiga villkor.

Detta borde ett enigt trafikutskott ha kunnat ställa sig bakom, eller hur, Lars Tysklind? Det var ju det du talade om i ditt anförande. I stället väljer majoriteten, bestående av regeringspartierna och Sverigedemokraterna, en annan linje. Enligt min uppfattning ger man den moderatledda regeringen carte blanche och väljer en passivitetlinje som försätter Gotlandstrafiken i vänteläge – Var god dröj! – med fortsatt högre transportkostnader än vad övriga landet har. Det, gotlänningar, kan jag bara beklaga. Vi rödgröna partier försökte göra vårt yttersta för att skynda på processen och få en långsiktigt stabil och hållbar lösning.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Bengt Berg (V).

Anf. 22 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Det är fascinerande att höra Siv Holma börja sitt anförande med att konstatera att järnvägen i Sverige är nedsliten. Sedan fortsätter det med att all kritik började efter 2006. Siv Holma vet att det ligger 30 år av bristande underhåll bakom, 30–40 år då Siv Holma varit med och stött en linje där det alltid funnits för lite pengar till drift och underhåll.

Du hänvisar till Ulf Adelson, Siv Holma, men du glömde att nämna att Ulf Adelson ger er en riktig breddside när han konstaterar att den socialdemokratiska ledningen, stödd av vänsterpartister, alltid haft alldeles för lite pengar till drift och underhåll. Det är värt att komma ihåg.

Nu ger ni Trafikverket allvarlig kritik. Samtidigt säger ni att ni vill ge Trafikverket fullt ansvar. De har fullt ansvar i dag för det som sker på järnvägsnätet. Innebär all den kritik som ni nu ger att ni inte har förtroende för Trafikverkets ledning? Det börjar dra åt det hållet, tycker jag. Ni ifrågasätter Trafikverkets ledning, och det är någonting väldigt allvarligt som vi nu får reda på.

Siv Holma bryr sig inte om Statskontorets utredningar. Jag vill att hon kommenterar det. Tror Siv Holma att de har fel när de konstaterar att vi tack vare konkurrens får ut 25 procent mer av satsade pengar och att vi har lika säker trafik och lika säkert underhåll på järnvägen som tidigare men till en mycket lägre kostnad.

Anf. 23 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att säga att Jan-Evert Rådström och jag har suttit i riksdagen lika länge, det vill säga i fjorton år. Min uppfattning om ett politiskt förtroendeuppdrag är att man har någon form av ledarskap gentemot omgivningen och folket. Jag har kommit fram till att det viktigaste är att vara intellektuellt hederlig i argumenteringen och i beskrivningen av de andra partierna. Jag tycker att Jan-Evert Rådström saknar den insikten.

Det har funnits underhållsbrister – ja. Jag har aldrig förnekat det, men när jag studerar siffrorna kan jag konstatera att under den tid den socialdemokratiska regeringen gjorde sina budgetar kunde jag inte se att Rådströms parti i sina budgetar gav mer pengar till underhållet. Kanske var det tvärtom.

Jan-Evert Rådström säger att jag, Vänsterpartiet med flera framför allvarlig kritik mot Trafikverket. Jag skulle vilja påstå att det är Trafikverket och dess generaldirektör som framför oerhört allvarlig kritik mot majoriteten i riksdagen, som vill ha en annan tingens ordning på järnvägsunderhållet. Vår kritik riktar sig inte mot Trafikverket. Den riktar sig mot den ideologi som regeringen står för, nämligen att när saker och ting inte fungerar ska man ge samma medicin, samma recept, det vill säga mera konkurrensutsättning, oavsett om det fungerar eller inte.

Där vill jag ge en eloge till Adelson för att han tänkte efter. Det gör jag även om jag och Adelson har olika ideologiska utgångspunkter.  
(Applåder)

Anf. 24 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Herr talman! Jag tycker att Siv Holma från talarstolen ska ge – jag tänkte säga en sista hälsning, men det är väl att ta i – en hälsning till Sveriges privata järnvägsentreprenörer när hon nu vill konstatera att de inte har något berättigande på det svenska järnvägsnätet. Siv Holma kan ge en signal när hon säger att det är slut med den tiden i styrelserummen då man kunde besluta om investeringar i nya maskiner, att de ska söka sig till andra länder. Det är det som Siv Holmas motion och idéer bygger på.

Siv Holma var relativt tydlig i *Rapports* inslag med hur hon tolkade det beslut som ska fattas i eftermiddag i Sveriges riksdag. Jag måste ställa en fråga för tydlighets skull; några av de andra företrädarna har levt i en dimma under eftermiddagen. Siv Holma yrkar bifall till punkt 2 i Lars Ohlys motion där det står att Trafikverket ska utföra det nödvändiga

banunderhållet i egen regi. Betyder det att privata entreprenörer inom järnvägssektorn inte ska verka i Sverige eller betyder det någonting annat som inte står där och som ingen begriper? Nu har Siv Holma chansen att vara väldigt, väldigt tydlig. Är det återsocialisering av drift och underhåll med endast en aktör eller finns det andra som kan göra det? Det är dags att berätta.

Anf. 25 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Det jag syftade på var precis det som Rådström nu gör, att beskriva den majoritetstext som finns genom att omformulera den till det som Vänsterpartiet väckt en motion om. Vi har väckt en motion om att allt nödvändigt underhåll ska ligga under Trafikverket. Nu finns det fyra partier som har en majoritetstext, och där är vi klara och tydliga. Försök inte göra någon annan analys av texten än vad som faktiskt står skrivet! Det är det jag efterlyser hos dig, Jan-Evert Rådström, som har lika lång tid som jag i riksdagen.

Snälla, Jan-Evert Rådström, var intellektuellt hederlig, slå inte blå dunster i ögonen på svenska folket, på dem som lyssnar på debatten eller på de privata tågentreprenörerna! Ta till dig vad som står i tillkännagivandet och utgå från de faktiska förhållandena! Det kan jag som är vänsterpartist och har stöd av ungefär 5 procent av svenska folket säga. Jag kan säga det. Varför kan du inte säga hur det faktiskt förhåller sig med dessa frågor?

Jag tycker inte att det finns anledning att oroa någon i Tågsverige. Vi har begärt att få ett förslag på hur man kan förbättra underhållet. Det finns en helhetssyn och en samordning för att vi ska få det bättre. Vi vet att det system som Rådström talar för kommit till vägs ände. Nu måste det ske en förändring.

(Applåder)  
(forts. 7 §)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 13.58 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

### *Frågestund*

### **6 § Frågestund**

Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Vi övergår nu till dagens frågestund, och jag vill hälsa statsråden välkomna. Statsrådet Ulf Kristersson besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt ansvarsområde.

Anf. 27 IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Min fråga vänder sig till Ulf Kristersson och handlar om de nya betygen i den svenska skolan.

Hösten 2010, i november, gjorde Socialdemokraterna och den borgerliga regeringen upp om nya betyg för grundskolan. Vi ville på det viset från Socialdemokraternas sida bidra till att skapa långsiktiga förutsättningar för den svenska grundskolan genom att se till att få en blocköverskridande överenskommelse om betygen. Jag tror att alla förstår att det inte går att hålla på att byta betygssystem vart fjärde eller åttonde år. Det måste finnas gott om tid för skolan och andra aktörer att förstå sig på betygen.

En viktig del av uppgörelsen var att få fram bedömningsstöd i alla ämnen så att lärarna kan sätta betyg likvärdigt över landet, det vill säga att betygssystemet blir rättssäkert. Nu visar det sig att när betygen ska sättas för första gången att det i en rad viktiga ämnen, till exempel historia, engelska och NO-ämnen, saknas bedömningsstöd.

Varför har inte regeringen skött detta på ett bättre sätt? Vad tänker regeringen göra för att vidta åtgärder så att inte betygssättningen blir rättsosäker i den svenska skolan?

Anf. 28 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag tror att de flesta är överens om att vi är på väg mot ett bättre, rättssäkrare och tydligare betygssystem och att det finns ett stort värde i en bred överenskommelse. De flesta kan säkert också lätt inse att det i ett övergångsskede inte är alldeles komplikationsfritt att byta betygssystem, även när allt är välgjort.

Den bild jag har just nu är att det finns en hög förväntan på att det nya kommer att bli bättre. Det finns en entusiasm inför bytet av betygssystem. Min bild är också att det finns mer av stödmaterial, underlagsmaterial och förberedelsematerial än på mycket länge. Inom ramen för att allt alltid kan bli ännu bättre är min bild att vi är väl rustade för ett skifte.

Anf. 29 IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Den borgerliga regeringen har genomfört ett antal stora reformer inom utbildningsväsendet. En av de största är det nya betygssystemet.

Genomgående är att reformerna har kommit i rask takt. Beslut är lätta att fatta – det är helt uppenbart – med ett klubbslag i riksdagen och i regeringen. Men implementeringen av betygssystemet är minst lika viktig eftersom den berör så oerhört många människor. Det handlar om en dryg miljon elever i grundskolan, flera hundra tusen i gymnasieskolan. Behandlingen av den stora reformen, snabba beslut men utan planer för implementeringen, drabbar landets elever.

Nu säger Kristersson att det säkert blir bättre framåt i tiden. Men i många ämnen kommer det tyvärr att bli problem med likvärdigheten. Det som detta betygssystem skulle lösa blir i stället ett stort bekymmer.

Vad tänker regeringen göra för att se till att detta inte upprepas? Det handlar inte bara om betygssystemet utan det handlar också om yrkesut-

bildningar och lärlingsutbildningar. Det är hafsverk som drabbar eleverna, Ulf Kristersson. Det måste ni begripa.

Anf. 30 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Det ligger i sakens natur att när oppositionen är ivrig med att få något genomfört är alltid sittande regering saktfärdig. När oppositionen själv inte har en tydlig uppfattning är regeringen alltför handlingskraftig och alltför snabb. Det ligger i det politiska spelet.

Jag tror att vi har gjort en väl avvägd förändring. Jag tror att förberedelserna är goda. Jag tror att vi utan tvivel kommer att se några problem i början. Det finns inga reformer där man inte ser några initiala problem. Det stödmaterial som nu tas fram till lärarnas underlagsarbete är utomordentligt gott. Vi har goda skäl att glädjas med de lärare som nu ser fram emot en förändring.

#### *Kärnkraftssubventioner*

Anf. 31 LISE NORDIN (MP):

Fru talman! Min fråga riktar sig till energiminister Anna-Karin Hatt och gäller fortsatta kärnkraftssubventioner.

I dag har regeringen beslutat att stoppa den utredning som pekar på att kärnavfallsavgiften borde höjas med 200 procent om kärnkraftsindustrin ska betala för sina egna kostnader. Det är Strålsäkerhetsmyndigheten, Riksgälden och Kärnavfallsfonden som har haft uppdraget att ta fram hur mycket pengar som behövs till fonden för att industrin ska betala.

Slutsatsen är att det saknas mellan 30 och 40 miljarder kronor i fonden. Utredningen pekar på att man borde höja kärnavfallsavgiften från 2 öre per kilowattimme till 6 öre per kilowattimme.

För två dagar sedan debatterade jag och Anna-Karin Hatt kärnkraftssubventioner. Ministern sade då att de har säkerställt att industrin finansierar alla nuvarande och framtida kostnader som rör hantering och slutförvar av kärnavfallet.

Ansvarig myndighet gör en annan bedömning. Varför mörkar regeringen den utredning som säger att avgiften borde höjas med 200 procent?

Anf. 32 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! Tack för frågan!

För ett litet tag sedan fattade regeringen beslut om den nu gällande avgiften till Kärnavfallsfonden. Den avgift som Lise Nordin refererar till, 2 öre per kilowattimme, gäller till och med 2014.

Samtidigt har regeringen givit ett uppdrag till den ansvariga myndigheten att gå igenom fondens finansiering och värdera hur avgiftsnivån och strukturen behöver se ut framöver. Det stämmer att regeringen i dag har fattat beslut om att utredningen ska få ytterligare lite tid så att den kan göras grundligt och gediget så att resultatet blir pålitligt.

Utgångspunkten för utredningen är innebörden av Alliansens energiöverenskommelse om att kärnkraften ska stå på egna ben utan subventioner och att industrin ska stå för hela kostnaden för avfallshanteringen.

Anf. 33 LISE NORDIN (MP):

Fru talman! Jag förstår att regeringen inte gillar det besked som utredningen har lämnat, nämligen att avgiften inte räcker för att kärnkraftsindustrin ska betala sina egna kostnader. Det är uppenbart att man låter kärnkraftsindustrin sätta villkoren för hur mycket industrin ska betala. Det är en myt att kärnkraften är billig, och det visar utredningen. Industrin säger också att om de ska betala den fulla kostnaden blir det inte en tillräcklig vinstmarginal för dem, och regeringen låter dem hållas.

Miljöpartiet har motionerat i enlighet med Strålsäkerhetsmyndighetens förslag om att avgiften borde avspegla den verkliga kostnaden för kärnkraftens slutförvar. Regeringen hävdar med en barnslig envishet att det inte finns några subventioner utan att diskutera de konkreta frågorna som handlar om vem som ska betala för kärnkraften.

Vad är en subvention om inte att låta kärnkraftsindustrin slippa betala den fulla kostnaden för sitt avfall?

Anf. 34 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! Kärnkraften ska stå på egna ben och klara sig utan statliga subventioner. Det är också bakgrunden till att regeringen har givit Strålsäkerhetsmyndigheten i uppdrag att gå igenom Kärnavfallsfonden och slå fast på vilken nivå som avgiften behöver ligga efter 2014.

Lise Nordin påstår att utredningen har levererat ett förslag. Det stämmer inte. Utredningen har precis fått förlängd tid eftersom man har konstaterat att man behöver gå djupare i frågorna. Det handlar om att slå fast var nivån ska ligga efter 2014. Det är otroligt viktigt att vi kommer fram till vad avgiftsnivån behöver vara för att industrin ska bära den fulla kostnaden. Det ska bli en nivå som både staten och kärnkraftsindustrin kan lita på håller över tid. Utgångspunkten för utredningen är att kärnkraften ska stå på egna ben och klara sig utan subventioner. Det gäller i dag, och det kommer att gälla även i framtiden.

#### *Underhållet av järnvägen*

Anf. 35 GUNNAR HEDBERG (M):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Elmsäter-Svärd.

Sedan 1988 har olika reformer genomförts som har betytt mycket för kollektiv- och godstrafikens positiva utveckling. En av dessa reformer är konkurrensutsättning av drift och underhåll av järnvägen. Den har givit möjlighet för alla samhällets leverantörer att bidra till att järnvägssystemet ska fungera.

Nu riktas krav från de rödgröna partierna och Sverigedemokraterna på en återreglering av drift och underhåll av järnvägen och på att Trafikverket med egna resurser ska utföra det arbete som företag som har specialiserat sig på drift och underhåll utför på järnvägen.

Jag vill därför fråga statsrådet: Går det enligt statsrådet att få ut lika mycket järnvägsunderhåll för givna pengar om man inte får ha konkurrensupphandlingar på drift och underhåll av järnvägen?

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

Fru talman! Det är oerhört viktigt att människor som reser och företag som är i behov av pålitliga och punktliga transporter känner att järnvägen fungerar både i dag och i morgon. Jag skulle vilja påstå att det kanske är första gången på länge som vi nu har en riktig kunskap i den kapacitetsutredning som har tagits fram. Det är nog många som har blivit förvånade över vilka brister som finns och hur länge detta har varit eftersatt.

Innan man börjar fundera på om man ska omorganisera eller inte ska man vara säker på vad som behöver göras. Min mycket tydliga uppfattning är att under de lite drygt tio år som flera har engagerat sig och kunskapen har höjts har vi nu fått många som är med och kan göra järnvägen mycket bättre och mer effektiv utan att kvaliteten sänks eller att säkerheten riskeras. Samordningen mellan alla aktörer är något som har blivit betydligt bättre än det var bara ett år tillbaka i tiden.

Anf. 37 GUNNAR HEDBERG (M):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm har beskrivit de positiva effekterna av konkurrensutsättning: 25 procents kostnadsminskning med fortsatt hög säkerhet och kvalitet.

Jag har en fundering utifrån detta. Vilka risker ser statsrådet om Trafikverket nu skulle tvingas sluta med konkurrensutsättning av drift och underhåll? Hur skulle medborgarna märka ett sådant beslut? Och hur skulle det påverka näringsliv och jobb?

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

Fru talman! Om det nu skulle landa i ett sådant beslut tror jag att det återigen blir mer fokus på organisation, som tyvärr skulle sinka i tid, tempo, engagemang och kraft på den järnväg som i dag behöver ha krafttag för att återfå den kapacitet som den en gång i tiden hade. Det vore tråkigt om vi tappar tid och tempo när det gäller att vårda den järnväg som behöver vara punktlig – det som vi alla tycker är så viktigt.

Dessutom finns det risker att alla aktörer som i dag finns här, både svenska och utländska, slutar att jobba med innovation och investeringar. De börjar kanske fundera på hur de ska avveckla. Detta kan ställa till problem när vi behöver ha hjälp med investeringar, med reinvestering och med drift och underhåll. Det kan till och med vara så att kunskapen slås bort så att den blir extra dyr när vi ska ha den. Då får vi inte ut mer för alla skattepengar, som vi alla säger att vi vill.

#### *Barnomsorg på obekväm arbetstid*

Anf. 39 ANN-CHRISTIN AHLBERG (S):

Fru talman! Min fråga går till Nyamko Sabuni. I över hälften av alla Sveriges kommuner finns det inte möjlighet till barnomsorg på kvällar, helger och nätter – detta trots att vi vet att många människor jobbar på obekväm arbetstid. Kommunal har gjort en rapport där man tittar på hur mycket det skulle kosta att införa barnomsorg på obekväm arbetstid. Resultatet visar tydligt att man vinner på det – både föräldrarna genom att man får en högre inkomst och regionen eller landstinget och staten med ökade skatteintäkter. Kommunerna är tyvärr de som kommer att få



ta kostnaderna i början, men på sikt är detta lönsamt även för kommunerna.

Detta är bra och viktigt för arbetslinjen och för kvinnors och mäns möjlighet att försörja sig. Varför vill då inte regeringen införa barnomsorg på kvällar och helger?

Anf. 40 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Precis som Ann-Christin Ahlberg var inne på vidhåller regeringen arbetslinjen. För att det ska vara möjligt måste det finnas en förskola tillgänglig under de tider som familjerna behöver det. Regeringen säger inte nej till barnomsorg nattetid. Tvärtom har regeringen skärpt lagen och sagt att kommunerna ska ha beredskap för barnomsorg under de tider då barnomsorgen vanligtvis inte är öppen. Sedan ska det göras en individuell bedömning utifrån varje familjs behov när de ansöker om barnomsorg.

När det gäller den undersökning som Kommunal har gjort och som Ann-Christin Ahlberg hänvisar till ser vi att samma kommuner som säger att de inte har någon barnomsorg nattetid också har erbjudit barnomsorg nattetid. Jag tror att den intressanta frågan att ställa är: Finns det medborgare och familjer som har efterfrågat detta men inte fått det trots att de har behov? Detta vet vi ingenting om. Det är därför jag nu har tillsatt en kartläggning som Skolverket ska göra. Först när vi vet vilka behov som finns kan vi också på ett bättre sätt komma fram till vilken lösning vi ska ta till för att familjerna ska kunna få barnomsorg när de behöver den.

Anf. 41 ANN-CHRISTIN AHLBERG (S):

Fru talman! Nyss fattade vi ett beslut i riksdagen. Där hade regeringspartierna en reservation när det gäller de motioner där det yrkades på barnomsorg på obekvämt arbetstid. Regeringen gör ingenting för att få barnomsorg på obekvämt arbetstid.

Barnomsorg på natten kan vara viktigt och bra. Men vi måste också våga tala om kvällar och helger. Detta är också en oerhört viktig jämställdhetsfråga, och ministern är högst ansvarig för att driva jämställdhetsfrågorna.

Det tar alldeles för lång tid. Vi har många kvinnor som tvingas jobba deltid på grund av att de inte har barnomsorg fast de har möjlighet att få ett jobb. Vi vet också att kvinnor jobbar mer än män på obekvämt arbetstid.

Därför är det oerhört viktigt att vi fixar barnomsorgen och inte inväntar behovet. Man efterfrågar ju inte någonting som inte finns. Behov finns; det kan vi se utifrån att kvinnor och män jobbar på obekvämt arbetstid och har barn.

Anf. 42 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Jag tror att det viktiga för medborgarna att känna till är vad lagen säger. Lagen säger att de har rätt att ansöka om barnomsorg på obekvämt arbetstid – om det så är kväll, helg eller natt. Sedan ska det göras en individuell bedömning. Bara det faktum att man jobbar obekvämt arbetstid betyder inte att familjen nödvändigtvis behöver barnomsorg. Det kan vara så att mamma jobbar och pappa är hemma eller tvärtom, och detta måste vi utgå ifrån.

När vi för denna debatt i kammaren utgår oppositionen ifrån att det finns människor som jobbar obekvämt arbetstid. Men det är inte det som är problemet, utan vi ska hjälpa de familjer som behöver barnomsorg.

I fråga efter fråga i denna kammare har vi sett att det största partiet i oppositionen, som eftersträvar regeringsmakten, är slarvigt när det fattar sina beslut. Jag tycker att det är beklagligt. Jag har utlovat en kartläggning av problembilden. När vi har den informationen ska vi vidta åtgärder, och gärna tillsammans – i samarbete. Men oppositionen inklusive Socialdemokraterna väljer att göra ett tillkännagivande som handlar om stimulansbidrag. Det säger inte något om hur mycket och till vem, vilket bara riskerar att leda till att de kommuner som i dag erbjuder barnomsorg på obekvämt arbetstid drar in detta för att de väntar på stimulansbidrag. Ingen har sagt hur mycket bidraget ska vara på och till vem och till vad det ska gå. Det tycker jag är en oansvarig politik. Jag ber att få återkomma när vi har problembilden klar för oss. Då ska vi också vidta åtgärder efter det.

#### *Bostäder för äldre*

Anf. 43 PER RAMHORN (SD):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Ulf Kristersson som svarar på allmänpolitiska frågor. Som ni alla vet står vi inför en äldreboom framöver. Men antalet bostäder som är anpassade till äldre ökar med alldeles för låg takt. Det konstaterar Hjälpmedelsinstitutet, som leder projektet Bo bra på äldre dar. Det kommer framöver att innebära att allt fler äldre blir fångar i sina egna hem och socialt isolerade. Hälften av landets kommuner tillgodoser inte heller behovet av särskilt boende för de äldre. Det kanske inte är så konstigt med tanke på att antalet platser i särskilt boende har minskat med närmare 30 000 på tio år.

Min fråga är följande: Vilka insatser kommer regeringen att vidta för att öka antalet bostäder för äldre framöver?

Anf. 44 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Man kan säga att det är två parallella trender som pågår samtidigt när det gäller äldres boende. Den ena har pågått under ganska lång tid. Det är den glädjande trenden att fler människor kan, vill och väljer att bo kvar hemma högt uppe i åldrarna. De får erforderlig hjälp hemma och stöd på detta sätt, och de slipper en oönskad flytt relativt sent i livet. Jag tror att detta är en trend som vi kommer att se mer av, och den ska vi också välkomna på alla möjliga sätt.

Den andra trenden är förstås att människor kan behöva omfattande hjälp hemma. Då är inte alltid den bostad som man har bott i under ganska lång tid anpassad efter detta. Många människor försöker då ställa om sitt boende i rimlig tid. Jag ser i dag en flora inte av äldreboenden i meningen särskilda boenden men av boenden som är mer anpassade för äldre. Denna efterfrågan kommer säkert att öka.

Jag kan inte detaljerna i den här processen. Jag är övertygad om att efterfrågan på boenden som man kan ha kvar och anpassa serviceinnehållet i i takt med stigande ålder kommer att öka även i fortsättningen. Min bild av landets kommuner är att de lever upp till det i mycket hög grad.

Anf. 45 PER RAMHORN (SD):

Fru talman! Tack för svaret! Jag anser att regeringen är alltför passiv i den här frågan. Jag menar att man bör ha ett utökat investeringsstöd till kommunerna så att fler särskilda boenden och trygghetsboenden kan byggas. Det handlar helt enkelt om mer stöd än vad regeringen vill ge. Det behövs eventuellt också en lagändring när det gäller trygghetsboenden i kommunerna. Det kommer också att behövas ett batteri av åtgärder och nya idéer om hur de äldres boenden kan utformas framöver. Det gäller såväl enpersons- som flerpersonshushåll.

Som jag sade känner jag inte riktigt att regeringen tar den här frågan på allvar. Risken är att de äldre blir isolerade i sina egna hem och inte kan komma ut. Här behövs flera åtgärder.

Anf. 46 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Man alltid diskutera exakt vilken råkäng vi ska ha mellan landets kommuner och statliga insatser, ingripanden och påpekanden. Som jag sade är jag rätt övertygad om, och det är också min egen erfarenhet från en liten och en stor kommun, att vi tar frågan på mycket stort allvar i Sverige. Det finns ingen kommun som också har en hyggligt stor andel äldre som inte tar denna fråga på mycket stort allvar.

Det sker parallellt med att man tar en annan fråga på allvar, det vill säga hur balansen när det gäller serviceinnehållet och efterfrågan på kvalificerade tjänster, varav en del är klart offentligt och andra är mer privat efterfrågade, ska se ut. Vi har många intressanta frågor framför oss när det gäller äldres boende.

#### *Myndigheters kommunikation med äldre utan dator*

Anf. 47 BARBRO WESTERHOLM (FP):

Fru talman! Min fråga riktar sig till statsrådet Anna-Karin Hatt. Det är glädjande att allt fler äldre nu kan hantera dator och utnyttja internet. Parallellt ser vi en snabb utveckling där banker och myndigheter erbjuder sin service via, och ganska uteslutande, internet.

Vad gör de äldre som inte har tillgång till internet och dator? Jo, de försöker ringa till banker och myndigheter. De möts då av en automatiserad telefonröst. För att klara knappsystemet och hamna rätt måste man kunna organisationen. De hamnar fel och får inte svar på sin fråga.

Min fråga är: Vad gör regeringen för att underlätta för dessa äldre människor i kommunikationen med banker, myndigheter och så vidare?

Anf. 48 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! Tack för en mycket viktigt fråga, Barbro Westerholm! Det stämmer att vi har ett antal personer i Sverige som än så länge inte, av olika skäl, är digitalt delaktiga. Det kan vara av ekonomiska skäl. Det kan bero på att man ännu inte har fått lära sig att pröva tekniken. Det kan finnas olika skäl till att man ännu inte har blivit digitalt delaktig.

Först och främst är det mycket viktigt att öka den andelen. Det finns många bra initiativ. Digidel är ett sådant. Biblioteken är ett annat alternativ. Regeringen går in och stöttar olika typer av organisationer, inte minst

studieförbunden, som sänker trösklarna så att fler äldre ska kunna bli digitalt delaktiga.

Samtidigt arbetar vi nu med en ny e-förvaltningsstrategi i regeringen. I den är det väldigt tydligt att våra myndigheter ska kunna tillhandahålla lättillgänglig service som är baserad på digital teknik, men under resan framöver ska man också kunna fortsätta att vara en aktiv medborgare i Sverige även om man inte är digitalt delaktig.

Anf. 49 BARBRO WESTERHOLM (FP):

Fru talman! Jag undrar om man ändå inte ska ha kvar möjligheten till en personlig kontakt som kan hjälpa en vidare i det här systemet. Nu när man klättrar ut på den där knapptelegrenen och kommer längst ut ramlar man ned i backen. Sedan får man börja klättra igen, och till slut ger man upp.

Hur ser statsrådet och regeringen på att bevara den här möjligheten att möta en människa i telefonen?

Anf. 50 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! När jag träffar myndigheterna och pensionärsorganisationerna, vilket jag gör både nu och då, är jag mycket tydlig med att det är alldeles självklart att det ska gå att vara medborgare i Sverige även om man inte är digitalt delaktig. Det gäller inte minst många äldre. Nu ser vi den glädjande trenden att internetanvändningen ökar som mest bland de äldre, men vi vet att det finns ett antal personer som inte kommer att kunna ta del av den digitala tekniken på samma sätt. Därför måste det gå att komma i kontakt med våra myndigheter och offentliga institutioner även på andra sätt, via papper eller via telefon.

Om våra myndigheter blir duktiga på att använda digital teknik för att kommunicera med dem som kan använda den digitala tekniken tror jag att förutsättningarna för att ha kvar den service som krävs för att möta dem som ännu inte är digitalt delaktiga ökar. Tack vare att vi är resurs-effektiva i den ena delen kan vi hålla kvar det personliga mötet med dem som är beroende av att kunna ha ett personligt möte med det offentliga.

#### *Cykelutredningen*

Anf. 51 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Min fråga riktar sig till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd. År 2010 tillsatte regeringen en cykelutredning som senast den 1 maj i år skulle presentera sitt resultat. Då ställer jag en kort fråga: Vad har hänt? Kommer det en cykelutredning?

Trafikverket presenterade en prognos om att alla transporter kommer att ha ökat med 13 procent till 2020 men cyklingen bara med 1 procent. Där har vi en stor potential. Vi kan titta på Köpenhamn. Hälften av de korta resorna görs med cykel. Här har vi mycket att göra. När kommer Cykelutredningen?

Anf. 52 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det mycket korta och enkla svaret till Siv Holma på den direkta frågan är att den tidigare i vår fick ett förlängt mandat och ska återkomma i oktober i år.

Jag kan samtidigt passa på att tillägga att just cykeln är otroligt viktig som ett komplement för dem som har möjlighet och som inte har så långa avstånd till fritidsliv, vardagsliv och arbetsliv. Detta är en fråga där det pågår oerhört mycket just nu, inte minst i våra storstäder.

Siv Holma nämnde Köpenhamn som ett exempel. Jag vet att i den här staden, i Stockholm, pågår det just nu ett arbete med en cykelmiljard. Vi ser hur allt fler väljer cykeln. Det handlar om att separera för att få bra cykelvägar och om att knyta ihop dem över kommungränserna så att vi får ett cykelnät som hänger ihop. En del av detta finns med i Cykelutredningen, plus mycket annat, och den kommer i oktober.

Anf. 53 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Cykelutredningen är efterlängtd. Jag beklagar att den kommer först i oktober. Det är ju efter det att budgeten för 2013 har processats och behandlats. Jag skulle vilja ställa en följdfråga: Anser statsrådet att det behövs mer ansvar på nationell nivå så att man inte bara förlitar sig på att olika kommuner satsar slantar? Jag tror att det behövs mer muskler från den nationella nivån så att vi får den här förändringen och så att vi kan få samma utveckling som i exempelvis Köpenhamn.

Anf. 54 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! I det underlag som regeringen har som en god grund för den kommande infrastrukturpropositionen i höst ingår bland annat Kapacitetsutredningen. Den har haft i uppdrag att titta på samtliga trafikslag. På ett antal sidor i den nämns just cykeln som ett bra komplement när det gäller framkomlighet och miljöskäl. Vi kan också lägga till hälsoskäl. Det är en utmaning i den konkurrens som finns om marken.

Ja, jag tycker att cykeln är viktig. Redan i den tidigare planen finns det beslut om cykelpengar. Det görs också olika leder, inte minst för turismen. Vi har Kattegattleden till exempel. Det finns ett stort kommunalt engagemang.

Den drar ut på tiden några månader därför att de bad om det. De hade fått ytterligare bra idéer som de ville ha med i utredningen. Det tyckte jag var rätt okej.

#### *Regeringskansliets beredning av reformer*

Anf. 55 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till Ulf Kristersson. Jag vill ta upp den osäkerhet om betygssättningen som det har varit mycket diskussion om i veckan.

Det har oroat mig som rektor, och jag har varit i kontakt med många av mina lärare och med andra lärare och rektorer i min omgivning. Man är glad åt betygssystemet och tror att det på sikt kommer att bli bra, men det finns osäkerhet och oro kring begreppen och att det inte finns något tillämpningsstöd.

Jag vet att man jobbar mycket med det här i kommunerna, och det kan också bli lite av ett bekymmer om man börjar sätta praxis i kommunerna för att det inte finns ett riksövergripande system.

Det här är egentligen bara ett exempel av flera där man har diskuterat beredningen i Regeringskansliet. Min fråga är: Känner sig statsrådet tillfreds med den beredning som sker i Regeringskansliet när reform efter reform som riksdagen beslutar om inte fungerar när den väl ska sjösättas?

Anf. 56 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag är övertygad om att vi sköter beredningarna på det sätt som vi ska. Jag är också övertygad om att vi då och då kommer att ha ordningsfrågor i stället för sakfrågor, till del för att alla kan diskutera ordningsfrågor och man kan tycka olika om dem, men till del också för att de lite grann följer en saklig diskussion om själva substansen. Jag har mött det på andra områden inom politiken. Det är ingenting jag moraliserar över, utan jag säger bara att man ibland kan diskutera ordningsfrågor som ett svepskäl för att diskutera innehållsfrågor.

Det betyder inte att vi inte vid stora reformer kommer att möta problem av olika slag. Så har det alltid varit. Dem ska man ha respekt för, och dem ska man göra så små som möjligt genom att ha ett så gott underlag som möjligt.

Ibland finns det mycket kvalificerade skäl att begära mer tid – jag antar att frågeställaren delvis syftar på till exempel lärarlegitimationsfrågan – för att skjuta en lagstiftnings ikraftträdande något längre fram i tiden.

Anf. 57 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S):

Fru talman! När det gäller betygen och även lärarlegitimationerna har vi varit fullständigt överens. Vi tycker att det är bra reformer. Men vi oroar oss över det sätt som de ska tillämpas på sedan och att de som ska tillämpa dem inte får möjlighet till det stöd som de faktiskt efterfrågar och även att de myndigheter som ska sjösätta detta och hjälpa till med den praktiska tillämpningen inte får det stöd som de kan behöva få.

Min andra fråga är: Anser statsrådet att myndigheterna får det stöd och de möjligheter som de behöver för att hjälpa i detta fall kommunernas skolor och lärare att göra ett fullgott system av ett nytt betygssystem som vi alla faktiskt tycker kommer att bli bra om det tillämpas på ett rättssäkert och rätt sätt?

Anf. 58 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Den rimliga detaljkunskap som jag personligen har om detta är att det finns gott stödmaterial och stödunderlag för beslutsfattande. Det är min uppfattning.

Vi refererar båda till egna erfarenheter, och jag tvivlar inte alls på din rektorserfarenhet och att du ser saker från din horisont. Jag har en egen upplevelse från ett föräldramöte häromdagen där bilden i allt väsentligt var den motsatta. Det fanns en stor entusiasm inför ett byte, och inte ett ord nämndes om att de kände sig osäkra, annat än den osäkerhet som finns när man för första gången ska tillämpa någonting, vilken vi alla, som föräldrar, chefer och politiker, har skäl att ha stor respekt för. Min bild är att detta kommer att fungera väl.

Anf. 59 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag vill först och främst säga att jag har planerat att ställa den här frågan en tid. Jag vill ställa den till infrastrukturministern.

I morse inträffade en ny, tragisk dödsolycka på riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Jönköping. En person omkom när en personbil frontalkrockade med en lastbil. Det här är den tredje dödsolyckan på ett halvår, och varje dag innebär en potentiell livsfara för trafikanterna. Motormännen listar vägen som en av de farligaste i Sverige.

Trafikverket har under våren rapporterat sitt kapacitetsuppdrag. Tyvärr finns inte någon nämnvärd inriktning mot att prioritera de trafiksäkerhetshöjande investeringarna på våra riksvägar.

Hur ser infrastrukturministern på möjligheterna att i höstens infrastrukturproposition avsätta medel för att tidigarelägga trafiksäkerhetsinsatser på de allra mest olycksdrabbade vägvägnitten där riksväg 26/47 ingår?

Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det är alltid beklagligt med olyckor oavsett om de har dödlig utgång eller om människor blir svårt skadade. Därför har fokus ända sedan 1997 när vi kom överens om nollvisionen varit att steg för steg förbättra harmoniseringen och designen av vägar med hjälp av hastighetsförändringar. Det säkraste är kanske att bygga motorvägar, men vi mittseparerar allt fler vägar, och det är det mest effektiva sättet att undvika kollisionsoolyckor.

Om jag inte minns fel, fru talman – nu är jag lite osäker – ligger just den här vägsträckan med i plan, och därmed säkert Andreas Carlsons fråga om tidigareläggning.

Uppdraget i Kapacitetsutredningen handlade om kapacitet. Här handlar det kanske inte i första hand om ett kapacitetsproblem, men jag känner till att det är en angelägen väg, och huruvida beslut om en tidigareläggning kommer att komma med under hösten eller inte har jag svårt att svara på i dag.

Anf. 61 ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! 2 064 personer har skrivit under en namninsamling för att tidigarelägga ombyggnationen som statsrådet mycket riktigt säger är planlagd. Den är planlagd till 2016, men 2 064 personer har skrivit under en namninsamling som jag hoppas få överlämna till statsrådet efter frågestunden.

Jag vill också bjuda ned infrastrukturministern att om hon har möjlighet själv åka på vägen som är mycket farlig och där en stor mängd lastbilar transporterar gods från logistikområdet i Jönköping upp till Västsverige och Norge. Det är den längsta stamvägen i Sverige efter Europavägarna.

Hur ser infrastrukturministern på möjligheterna för regeringen att inför infrastrukturpropositionen justera inriktningen för infrastrukturplaneringen som Trafikverket föreslagit? Med stöd av 2 064 namn och med tanke på de tre tragiska dödsolyckorna det senaste halvåret är det på tiden med en tidigareläggning av ombyggnationen av riksväg 26/47.

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

Fru talman! Det är helt klart så att infrastruktur oavsett vilket trafikslag det handlar om engagerar. Vart jag än åker i landet möts jag av behov av en bättre väg, en omgjord väg, en helt ny väg, en järnvägsdragning, en flygplats eller en bättre hamn. Det finns behov.

Det som vi fokuserar på nu är att hitta bra stråk för godset genom landet och in i och ut ur landet men också att se till att vi får en bra arbetspendling och persontrafik. Där ingår naturligtvis fokus på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet. Det är ett arbete som vi fortsätter med.

Just det här vägobjektet ligger i plan, och det är betydligt mycket bättre läge än för dem som än så länge inte har kommit in i en plan.

Jag kommer gärna ned. Jag har varit i områdena runt omkring tidigare, och jag tror till och med att jag har kört en del på sträckan. Jag tar naturligtvis gärna emot namnunderskrifterna, för engagemang tycker vi är bra över huvud taget.

#### *Underhållet av järnvägen*

Anf. 63 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Samtidigt som tågen har stått stilla på Stockholms central har infrastrukturministern prickats av ett enhälligt konstitutionsutskott för miljonrullning inom järnvägsunderhållet.

Ett företag, BB Rail, som i sitt hemland har tilldömts ansvaret för en stor tågolycka och därmed fått böta hundratals miljoner har i Sverige gått i motsatt riktning. Man har fått 125 miljoner kronor för att inte utföra underhåll. Det är naturligtvis djupt olyckligt.

Där skulle historien ha kunnat sluta om det inte vore för att man efter att man löst ut företaget med 125 miljoner kronor utlyste en ny upphandling, och samma företag som orsakade olyckan i Storbritannien, fick böta där och fick 125 miljoner kronor av Trafikverket för att inte utföra underhåll vann upphandlingen trots att man hade det dyraste anbudet.

Jag vill därför fråga infrastrukturministern: Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att bringa ordning på underhållskaoset på våra järnvägar?

Anf. 64 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tycker frågeställningen är lite missvisande. Vi har inte kaos i vårt underhållsarbete. Tvärtom ser vi hur vi får ut mer effekt och mer underhåll för mindre pengar till gagn för skattebetalarna där kvaliteten inte sänks och säkerheten inte heller minskar.

Vi ser snarare hur fler företag är med och bidrar till både innovation och företagsutveckling, vilket är någonting som jag tror att Socialdemokraterna i grunden tycker är positivt.

Vad man har kommit fram till i KU i dag har jag inte tagit del av. Man har haft en presskonferens för ett tag sedan. Det är dock viktigt att känna till att det som hände i Västra Götaland och det avtal som fanns där inte har att göra med något systematiskt fel i upphandlingen. Det är en engångsföreteelse så här långt, och jag hoppas att det förblir det. Här har Trafikverket i sin myndighetsroll, med det ansvar som man har, i god ordning avslutat något som bägge parter inte trodde var bra. Det har varit



för resenärernas skull, för att kunna göra något annat i stället. Det tycker jag i grunden är bra.

Prot. 2011/12:121  
31 maj

*Frågestund*

Anf. 65 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag noterar att statsrådet är nöjd med järnvägsunderhållet. Hon är nöjd och tycker att det är bra att Trafikverket har betalat ut 125 miljoner kronor av medel som riksdagen har anvisat för järnvägsunderhåll till att lösa ut en entreprenör som inte har klarat uppgiften, vilket ett enhälligt konstitutionsutskott i dag har riktat kritik mot.

Jag är inte nöjd med hur järnvägsunderhållet i Sverige bedrivs.

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

Fru talman! Den som har intresse i den här frågan kan nog läsa vad det är som konstitutionsutskottet har riktat kritik mot. Huruvida det stämmer med Anders Ygemans tolkning eller med någon annans tolkning avstår jag från att säga. Frågan är dock relevant, för kritiken gäller att samma företag finns med igen. Då blir naturligtvis frågan: Ska vi använda lagen om offentlig upphandling eller inte? Ska vi på något sätt styra vissa företag att inte delta i en sådan upphandling om de i övrigt uppfyller kriterierna, ansöker i lika konkurrens med alla andra och utifrån detta också blir utvalda? Då söker vi ju något annat än den verklighet vi i dag lever i.

Jag tycker att inte minst Socialdemokraterna borde bestämma sig för vad det är som ska gälla. Är det lika villkor för företag som uppfyller kriterier för att vara med i en upphandling enligt lagen om offentlig upphandling, eller ska vi ovanifrån styra att vissa får vara med och andra inte? Det blir väldigt märkligt. Det tror jag inte är bra för järnvägens framtid.

#### *Stöd för betygssättning*

Anf. 67 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Fru talman! Min fråga handlar om hur lärarna ska bedöma sina elever och ge rättvisa betyg när det saknas underlag och stöd för detta. Hur ska lärarna kunna uttolka begrepp som enkelt, utförligt eller nyanserat när det saknas konsensusunderlag för det? Det nya betygssystemet har gällt sedan i julas, men på Skolverkets hemsida kan man se att visst underlag inte kommer förrän hösten 2013.

Nu har vi hört statsrådet Kristersson två gånger i dag säga att underlaget är gott och bra för att lärarna ska kunna sätta betyg. Hur är det möjligt, när det faktiskt inte finns något underlag? Det finns inget framtaget underlag. Hur kan han säga så när det saknas i NO-ämnena, i engelska, i historia och i religion?

Anf. 68 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag svarar naturligtvis gärna på frågor om detta. Jag har redan gjort det två gånger och gör det gärna en tredje gång också. Mitt svar kommer att låta ungefär som tidigare.

Det är min bild att det är ett gott underlag. Det är min bild att det är en stor och viktig reform som är emotsedd med rätt stor entusiasm. Sä-

kert kommer den, som alla reformer, att vålla en del initiala problem, men vill man ha en mer detaljerad diskussion och gå ned på enskilda ämnen, vilket är helt legitimt, föreslår jag att man för den diskussionen med det statsråd som dagligdags arbetar med de här frågorna.

Mitt svar blir regeringens relativt övergripande: Vi tror att reformen är nyttig, viktig och välförberedd.

Anf. 69 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Fru talman! Det är svårt att bedöma om ministerns svar är enkelt, utförligt, översiktligt eller nyanserat, men det är väl väljarna som får sätta sina betyg på regeringen. Frågan är ändå om Skolverket har fått förutsättningar för att klara genomförandet av den nya betygsreformen. Det är väl ändå rimligt att det som regeringen har beskrivit som den största reformen sedan 1842 implementeras på ett sätt som underlättar och förbättrar för lärare och elever och inte försämrar situationen i skolan?

Anf. 70 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Fru talman! Jag uppfattade inte frågan fullt ut, men jag delar uppfattningen att det är rimligt att begära att det ska vara välförberett. Regeringens bild är att det är välförberett.

#### *Arbetskraftsinvandring*

Anf. 71 MONTASER ENEIM (M):

Fru talman! Min fråga går till migrationsminister Tobias Billström. Arbetskraftsinvandring har visat sig vara en framgångsrik modell. Att Sveriges attraktionskraft har ökat tycker jag är positivt. Vissa företag expanderar tack vare den arbetskraft som kommer från utlandet, och andra företag skulle inte klara sig utan.

Min fråga till migrationsministern är: Vad har hänt när det gäller tillstånd och tuffare granskning från Migrationsverkets sida?

Anf. 72 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (M):

Fru talman! Arbetskraftsinvandring är verkligen mycket viktigt för Sverige. Den reform som har gällt sedan 2008 har lett till att många människor har kunnat komma till Sverige och därmed bidra med kunskap och kompetens hos de arbetsgivare där de har blivit anställda.

Ingen reform är dock, precis som frågeställaren konstaterar, så bra att den inte behöver vårdas. Därför har regeringen gett Migrationsverket ett fortsatt uppdrag att motverka missbruket av reformen, bland annat genom att se till att man inför striktare kontroller i branscher där det har visat sig förekomma missbruk. Företag inom bland annat handel, hotell och restaurang ska visa att de kan garantera lön för den som söker arbetstillstånd. Vidare ska företag som tidigare har anställt arbetskraftsinvandrare nu också kunna visa att de vid tidigare tillfällen har betalat ut löner och tecknat försäkringar. På så vis kan man systematiskt motverka eventuellt fusk.

Anf. 73 MONTASER ENEIM (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern! Vi kan konstatera att vi har kommit en bra bit på väg, men det finns fortfarande mer att göra, framför allt när det gäller rörlighet. Hur ser migrationsministern på det?

Anf. 74 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (M):

Fru talman! Det är naturligt att nästa diskussion kommer att handla om cirkulär migration, det vill säga att migranter inte bara flyttar från punkt A till punkt B och sedan blir kvar där permanent – det är ju så det har sett ut under många decennier – utan att man i dag flyttar tillbaka till de länder varifrån man har kommit eller vidare till andra länder. Detta ställer utmaningar på flera olika system. Det handlar om socialförsäkringssystemen, om utlänningslagen, om frågor som rör arbetsmarknadspolitik och i stort sett alla politikområden.

Lite för att utröna vilka utmaningar som finns tillsatte regeringen 2009 Kommittén för cirkulär migration, en parlamentarisk utredning som kom med flera olika intressanta förslag till förändringar och förbättringar för att göra Sverige till ett mer attraktivt land för cirkulära migranter än det är i dag. Förslagen bereds i Regeringskansliet, och vi har för avsikt att återkomma till riksdagen under den här mandatperioden med konkreta förslag.

### *Jämställdheten*

Anf. 75 CARINA OHLSSON (S):

Fru talman! Statsrådet Nyamko Sabuni efterlyste tidigare ordentliga utredningar och undersökningar för att kunna fatta rätt beslut. Det finns hur många undersökningar som helst som visar att ojämställdhet råder. Vi ramlar ned på rankingslistan globalt sett.

Vi fick en föredragning om detta i mitt fullmäktige i veckan. Kvinna Skaraborg har gjort en undersökning i Skaraborg, men ojämställdhet finns inte bara där utan i landet som helhet. Vi kan se att utbildningsnivån för kvinnor ökar samtidigt som löneskillnaderna är väldigt stora.

Den 8 mars presenterades undersökningar där kvinnoorganisationer lyfte fram att kvinnor egentligen borde sluta arbeta kl. 15.51 om lönen skulle gälla för hela den arbetade dagen, men i stället arbetade man fram till kl. 17.00. Det finns hur många undersökningar som helst som visar detta.

Därför undrar jag om statsrådet tillämpar samma metod nu. Kommer det förslag nu när man vet att det ser ut så här?

Anf. 76 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Först vill jag korrigera uppgiften att Sverige tappar i rankingarna. Av de fem sex senaste rankingar som jag har tagit del av toppar Sverige fyra eller fem. Vi hävdar oss alltså fortfarande, men det betyder inte att Sverige är jämställt. Fortfarande behöver mycket göras.

En annan sak som jag vill nämna och känna stolthet över är att löneskillnaderna minskar, även om de fortfarande finns. Detta beror bland annat på jobbskatteavdraget.

Under Socialdemokraternas tid har melodin alltid varit att om vi sänker skatt överför vi förmögenhet från kvinnor till män, för man har alltid sänkt eller höjt den med lika mycket, vilket har drabbat låg- och medelinkomsttagare. Jobbskatteavdragets konstruktion är genuin på det viset att de med låga inkomster och medelinkomster får en större andel medan de med höga inkomster får en lägre andel. Det har gjort att löneskillnaderna har minskat lite. Det är mer än man har lyckats åstadkomma med fackliga förhandlingar och annat som Socialdemokraterna har hänvisat till.

Ja, det återstår mycket att göra, men vi håller på.

Anf. 77 CARINA OHLSSON (S):

Fru talman! Jobbskatteavdraget har ju inte med lönenivå att göra. Jag tror inte att pensionärerna känner sig trygga med det. De får inte del av jobbskatteavdraget, och pensionen beräknas inte heller på det underlaget. Vi ser ändå stora skillnader, och de handlar också om anställningsformer.

Vi ser att kvinnor generellt sett har sämre arbetsvillkor beroende på en högre andel deltidsarbete, ofta i samband med att de får första barnet. Man vet dock inte riktigt vad regeringen tycker. Nyamko Sabunis parti tycker att man ska dela mer lika på föräldraförsäkringen, medan en del tycks tro att det går att sitta vid köksbordet och förhandla om både löner och annat.

Det är också en väldig osäkerhet som råder. När man samtalar med unga kvinnor känner de ingen tilltro till hur de ska kunna forma sin framtid, och det är ju det övergripande målet för jämställdheten. Lite mer än jobbskatteavdrag tror jag att man förväntar sig för att nå jämställdhet.

Anf. 78 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Jag håller med Carina Ohlsson om att det behövs mer än jobbskatteavdrag för att nå jämställdhet. Men jag tror att man ska säga att ekonomisk självständighet ändå är det som lägger grunden för jämställdhet. Därför är det en viktig fråga – en av de större frågorna.

Jag tror också att det man får i lönekuvertet är det som är facit på om man jobbar aktivt med jämställdhet eller inte. Till syvende och sist handlar det ju, som Carina Ohlsson säger, om att också kvinnor ska ha tid att arbeta och gärna kunna arbeta mer och göra karriär. Då måste det gå att kombinera familjeliv med yrkesliv.

Regeringen presenterade 2009 en handlingsplan med ett fyrtiotal åtgärder som håller på att genomföras. Vi har nu tillsatt ytterligare en utredning där Mikael Sjöberg, Arbetsmiljöverkets chef, är ansvarig. Vi hoppas att han ska återkomma med ytterligare förslag på vad vi kan göra. Under den tiden hoppas jag dock att jobbskatteavdragets effekter ska fortsätta verka och framför allt att jämställdhetsbonus också ska ge resultat när det gäller att dela på föräldraledigheten mer lika, för det är någonting som regeringen vill: att föräldrar ska dela mer lika på föräldraledigheten.

Anf. 79 ISMAIL KAMIL (FP):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Nyamko Sabuni.

De rödgröna partierna har med stöd av Sverigedemokraterna nyligen drivit igenom att legitimationskrav även ska gälla för modersmållärarna. Hur ser statsrådet på det kravet? Vad kommer det att bli för konsekvenser för den viktiga modersmålsundervisningen i den svenska skolan?

Anf. 80 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Beslutet om legitimationskrav också för modersmållärare är väldigt överraskande för hela regeringen. Jag kan förstå att Sverigedemokraterna som tydligt och klart deklarerat att de inte vill ha modersmålsundervisning i svensk skola fattar ett beslut som faktiskt försvårar för modersmålsundervisning.

Att de andra tre oppositionspartierna förordar den linjen och kräver att alla ska ha lärarlegitimation för att undervisa ett fåtal elever gör det oerhört svårt. Vi har ju så väldigt många olika språkgrupper i vårt land; det kan handla om hundratals språkgrupper, och att rekrytera lärare till vartenda språk är inte lätt.

Detta försvårar inte bara för eleverna att få sin undervisning. Det försvårar också arbetsvillkoren för modersmållärare. I dag måste de åka runt från skola till skola. De får inte betalt för den tid det tar att åka runt, och nu ska de inte ens kunna få fast anställning utan bara årsvis anställning. Majoriteten av dem har ju inte den pedagogiska utbildning som krävs för att kunna få legitimation.

Jag vill också påpeka att för den som vill ha legitimation är det faktiskt bara att gå lärarutbildningen så får man den. Det är inte förbjudet. Men att ställa krav på legitimation för modersmållärare ställer till stora problem för skolan.

Anf. 81 ISMAIL KAMIL (FP):

Fru talman! Med andra ord kommer detta förslag som har drivits igenom av oppositionen att leda till att modersmålsundervisningen försvagas och inte förstärks som det har argumenterats för. Är det rätt uppfattat?

Anf. 82 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Ja, det är rätt uppfattat. Det här är väldigt svårt, och jag vet inte hur oppositionen tänker besvara medborgarnas frågor om detta. Här har de velat plocka enkla politiska poäng och helt enkelt bara slaktat modersmålsundervisningen, trots att Miljöpartiet ju har vurmat för modersmålsundervisning hur många år som helst och trots att Sverigedemokraterna känner lika starkt för modersmålsundervisning. Att då landa i ett beslut som ska göra det svårare för Sveriges skolor att erbjuda barnen modersmålsundervisning är för mig väldigt förvånande och väldigt beklagligt.

Hur vi ska lösa detta återstår att se. Vi får återkomma till det. Jag beklagar verkligen det beslutet.

*Frågestund*

Anf. 83 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Jag tänkte fortsätta där Barbro Westerholm slutade, om digital delaktighet för äldre. Nu tänker jag inte ställa frågan bara om digital delaktighet för äldre även om det nu sitter ett gäng hurtiga skarborgare – seniorer – här i dag som gärna vill ta del av hur it-samhället ska fortsätta. De är vana vid studiecirklar, folkbildningssatsningar och så vidare och skulle gärna vilja se fortsatta satsningar på det som vi socialdemokrater gjorde.

Det är alltså dyrt och krångligt att stå utanför it-samhället i dag. Våldigt många gör sina bankärenden, söker jobb, kontaktar vårdcentralen och läkaren, deklarerar och handlar via nätet. En miljon människor gör inte det. För dem är det krångligt och svårt. Varför står de utanför? Det kan vara för att de bor på ett sådant ställe där det är väldigt dyrt att dra fram infrastrukturen. Det kan också vara av rädsla eller av okunskap.

Jag undrar hur Anna-Karin Hatt tänker fortsätta arbeta för att Sverige ska ligga i framkant.

Anf. 84 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! Tack för frågan från Monica Green! Vi har diskuterat den många gånger förut. Det stämmer att det finns många människor som behöver hjälp för att bli digitalt delaktiga. Vi kan tvista om exakt hur många de är, men jag avhåller mig från det och konstaterar bara att de är alldeles för många och att vi behöver göra insatser.

En del handlar om att man måste se till att människor har bra och snabba elektroniska kommunikationer. Då finns regeringens bredbandsstrategi där vi glädjande nog kunde konstatera att vi redan förra året nådde delmålet för 2015: Varannan svensk kan i dagsläget koppla upp sig med bredband på minst 100 megabit per sekund.

Samtidigt görs det stora insatser via biblioteken och studieförbunden. Regeringen har gett i uppdrag till Hjälpmedelsinstitutet att utveckla lösningar för ökad digital delaktighet. Post- och telestyrelsen arbetar med innovationsupphandlingar för att få fram en teknik som gör informationstekniken så användarvänlig och möjlig att bruka som möjligt, för så många som möjligt.

Anf. 85 MONICA GREEN (S):

Fru talman! Jag noterar att Anna-Karin Hatt säger att vi har nått delmålet, men det är egentligen utan att göra någonting eftersom det faktiskt är marknaden som har byggt i tätorterna hittills. Det är de som har byggt där det är lätt och där det finns många människor. Nu kommer det svåra. Det är nu utmaningen börjar: att kunna nå en bra infrastruktur med höga hastigheter i hela landet.

Digidel jobbar aktivt med frågan att få fler delaktiga på nätet. De vill satsa mer på folkbildning på bred front. De efterfrågar också vad som ska ingå i begreppet ”digital kompetens”. Kan Anna-Karin Hatt svara på den frågan?

Anf. 86 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C):

Fru talman! På den sista frågan kan jag svara att i den digitala agendan, som jag vet att Monica Green ofta läser, gör vi två viktiga markeringar av vad digital delaktighet är. Det ena är att så många som möjligt ska ha digital kompetens, det vill säga kunna använda tekniken. Det andra är vi måste se till att det finns tillräckligt många välutbildade specialister för att fylla it-branschens behov av välutbildad personal.

Vi nådde delmålet om att hälften av svenskarna ska ha 100 megabit per sekund till 2015. Det gjorde vi tack vare tydligt ställda krav på operatörerna och tack vare att staten har gått in och medfinansierat att bygga bredband till byn. Även om det är så att hastigheterna är som allra högst i de stora städerna är det väldigt glädjande att se att bredbandstillgången i Monica Greens hemlän Skaraborg, i Västerbotten och i många andra län nu ökar snabbt. Den ökar väldigt snabbt också på landsbygden samtidigt som it-användningen faktiskt ökar allra snabbast i de allra äldsta grupperna i vårt land. Det är väldigt bra.

#### *Vuxenutbildningen*

Anf. 87 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till Nyamko Sabuni.

Alliansen har sedan regeringstillträdet prioriterat vuxenutbildningen. Vi satsar mycket mer pengar än den gamla S-regeringen gjorde, och vi har utvecklat nya framgångsrika utbildningsformer. Trots detta finns det en politisk diskussion om resurser, där oppositionen ofta hävdar att vuxenutbildningen behöver mer pengar.

När man är ute i kommunerna får man ofta en annan bild. Många kommuner har svårt att fylla platserna på komvux. I Västra Götaland har både Tanums kommun och Västra Götalandsregionen tillsammans betalat tillbaka över 7 miljoner av oförbrukat statsbidrag för 2010–2011.

Problemet i dag verkar handla mindre om brist på resurser och främst handla om att få elever till de utbildningar som redan finns. Hur ser ministern på denna utmaning?

Anf. 88 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP):

Fru talman! Det är en korrekt beskrivning som Jan Ericson ger. Vi har satsat väldigt mycket på vuxenutbildning just på grund av konjunkturen. Vi hade den värsta finanskrisen 2008. Vi har behövt finansiera vuxenutbildning för att människor ska omskola sig till nya kompetenser och nya jobb. Vi kan se att vi i dag satsar 1 miljard mer på vuxenutbildningen jämfört med 2006.

Som Jan Ericson säger är det så att vissa kommuner lämnar tillbaka pengar. Jag tror att man kan finna två problem med vuxenutbildningen. Det ena är att alla kommuner inte är bra på att göra individuella bedömningar av vad den enskilde som ska läsa vuxenutbildning behöver, det vill säga att det blir för många människor som läser saker som de redan kan. Validering av vad man kan för att hitta det man inte kan och bara läsa det tror jag skulle kunna locka fler till vuxenutbildning.

Det andra är att visa på kopplingen mellan vuxenutbildning och arbetsmarknaden. Ju fler som vet och tror att går jag den utbildningen leder det också till jobb, desto fler tror jag att vi kan locka.

Ett problem är det som Socialdemokraterna ofta efterfrågar, öronmärkta pengar. När man öronmärker pengar är det så att går de inte till just det de är öronmärkta för måste de tillbaka till staten. Därför tror jag att en del av vuxenutbildningens pengpott ska vara fri. Behövs den inte till den typen av utbildning kan man lägga den på en annan typ av vuxenutbildning. På det sättet skapar man frihet för kommunen.

Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Därmed är dagens frågestund avslutad, och jag tackar deltagande statsråd.

**7 § (forts. från 5 §) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (forts. TU5)**

Anf. 90 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Jag har några små kontrollfrågor till Siv Holma så att det inte finns några tveksamheter. Egentligen kanske det blir lite retoriskt, för det brukar inte råda så stor tveksamhet om vad Vänsterpartiet brukar tycka.

I betänkandet står det tydligt att oppositionen kräver ”en effektivare och samordnad underhållsorganisation”. Nu tycker jag att Siv Holma i sitt anförande svävade lite på målet när hon pratade om att man har en samskrivning med två andra partier, att Vänsterpartiet hade sitt inspel och så vidare. När det står ”en effektivare och samordnad underhållsorganisation”, tolkar Siv Holma ändå det som att det vi pratar om är Trafikverkets egenregi och att Siv Holma i själva verket har fått med sig de andra på Lars Ohlys motion och att det är det som gäller?

Anf. 91 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att det finns så stort utrymme att tolka majoritetstexten. Det står att motioner som kommer från tre partier delvis är tillstyrkta. Från Vänsterpartiets sida är vi väldigt tydliga och klara med hur vi tror att en organisation som är effektiv och har en samordning ser ut. Det är glasklart.

Vi går med på det här och tycker att det är viktigt därför att vi måste få en ändring på grund av att det inte fungerar.

Man kan naturligtvis säga att det krävs mer resurser till järnvägsunderhållet. Det driver vi också. Det behövs mer för att få ett robustare järnvägssystem än det vi har. Men hur man underhåller är också en viktig bit för att få järnvägssystemet att fungera.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Lars Tysklind. Det har förekommit i debatten att man säger att man med det här systemet, som i alla fall brukarna inte är nöjda med, har fått 25 procent mer per skattekrona i underhåll och att det är någon form av bevis för att det är bättre med konkurrens. Men det finns ingenting som talar för att tågen, godstransporterna, verkligen kommer i tid. Det är ju det som vi för fram. Vi har i utskottet också haft många hearingar om detta. Hur kan man försvara något sådant, Lars Tysklind?



Anf. 92 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Nu är vi tillbaka där vi började, höll jag på att säga. Vi är överens om att den svenska järnvägen har stora brister på grund av decennier av eftersatt underhåll. I det läget gäller det naturligtvis att försöka rätta till det. Det är det som pågår. Alliansregeringen har höjt anslagen till närmast det dubbla under de senaste sex åren. Sedan gäller det att använda de pengarna på det effektivaste sättet.

Det finns ingenting som talar emot att det effektivaste sättet är att konkurrensutsätta. Det finns beräkningar som visar att det skulle ge en kostnadsnedsättning med 25 procent. Jag kan inte se något annat än att hålla fast vid det. Ska vi få någon ordning på svensk järnväg måste vi använda de pengar vi har på det effektivaste sättet.

Sedan kan det hända att vi måste skjuta till ännu mer pengar, men det är ju en finansiell fråga. På något vis har oppositionen fastnat i organisationsfrågan. Den kommer att kosta pengar.

En liten fråga kring Arlandabanan och inlösen av optionsrätten. Siv Holma nämnde det i en bisats under sitt anförande. Är det någon slags ideologisk inlösning vi ska ha av den optionen? I sin reservation skriver Siv Holma att Arlandabanan är kraftigt underutnyttjad. Men det pågår ju en process i dag där man faktiskt har en samordnad pendeltågstrafik. Det finns fjärrtåg och så vidare. Det här utvecklas ju. Den siffra jag nämnde var att 114 avgångar dagligen låg utanför Arlanda Express. Det talar för att det trafikpolitiska målet är uppfyllt. Vad finns det för vits med att driva frågan att lösa in en option om det fungerar så bra som det gör?

Anf. 93 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Som svar på den första synpunkten, att det järnvägsunderhåll som nu bedrivs är så mycket bättre, vill jag påstå att det är lite tunnelseende. Man är liksom förblindad av de ideologiska skygglapparna. Låt oss titta på hur andra länder ser på de här frågorna. Storbritannien, som har förekommit i debatten, har tagit tillbaka sin verksamhet. I trafikutskottet hade vi också möjligheten att lyssna på dem som arbetar ute på fältet och höra vilken kritik som de framförde vad gäller till exempel säkerhetsaspekten.

Jag tycker att det är ganska naturligt att man kan göra saker och ting billigare. Visst kan man göra det. Jag är kommunalekonom. Man kan gå ned i kostnader ganska rejält, men det är bara på papperet. Man måste också ta reda på vad det blir för faktiskt resultat i verkligheten. Det tycker jag är viktigt att också våga se.

När det gäller Arlandabanan och optionsrätten känner jag ju till lite grann om hur man tog fram det här avtalet. Det stötte på mycket kritik från bland annat konstitutionsutskottet, och dåvarande kommunikationsminister Mats Odell fick sina fiskar varma när det gäller detta. Man har träffat ett avtal som väldigt mycket gynnar den som har anbudet, om man uttrycker det på det sättet.

När det gäller transportererna till flygplatsen är det viktigt att man tar vara på de klimatsmarta, för vi har problem nu med både flygutsläppen och bilutsläppen.

Anf. 94 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Fru talman! Jag vill i mitt anförande koncentrera mig på den reservation som vi i Alliansen har om drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

Löpande underhåll består av dels förebyggande, dels avhjälpande insatser. Det avhjälpande underhållet består i princip av reparation eller byte av komponenter som skadats eller slitits ut så att de inte fungerar på rätt sätt. Avhjälpande underhåll måste ofta genomföras med kort varsel och anpassas till den pågående trafiken. Möjligheten att planera avhjälpande underhåll är därmed också begränsat. Förebyggande underhåll genomförs däremot på ett genomtänkt sätt en tid innan systemet blir så defekt att dess funktion sätts ned. Detta förutsätter en hög kunskap om anläggningens tillstånd och hur fort detta kan nå tillåtna undre kvalitetsgränser.

I Västra Götaland har under flera år pågått ett projekt som heter Bana väg i väst och som inneburit att man byggt ett dubbelspår mellan Göteborg och Trollhättan och byggt ut vägen till motorvägsstandard. Detta är ett avancerat bygge i den känsliga Götaälvdalen med sin besvärliga lera och med en smal och begränsad yta att arbeta på. Detta arbete har gått förvånansvärt bra och är ett av de första projekt där man projekterat, upphandlat och byggt för bägge trafikslagen sida vid sida.

Skulle ambitionerna hos den samlade oppositionen med Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet nu bli verklighet skulle man inte kunna bygga och projektera lika effektivt som man gjort i Bana väg i väst.

Den samlade oppositionen vill att man ska återföra allt underhåll till Trafikverket, hörde vi, medan nybygge och annan projektering även fortsättningsvis ska kunna konkurransutsättas. De effektivitetsvinster som uppstår vid upphandlingar vid nybyggnation när man samtidigt kan avhjälpa det bristande underhållet kommer att gå förlorade. Det kommer att vara fler aktörer ute på banorna till en ökande kostnad. Jag har svårt att begripa vad det är man vill med detta förslag annat än en önskan att nostalgiskt och ideologiskt återförstatliga fungerande verksamhet.

Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm förstår inte heller tankarna bakom denna nostalgi. I en debattartikel i Dagens Industri i veckan skriver Gunnar Malm följande:

”Däremot kan löst grundade krav på återgång till organisationsformer och kulturer som är en del av de problem vi sitter i, leda till att den positiva trend som vi är inne i bryts; i värsta fall till resursslöseri, ökad frustration hos resenärer, minskad konkurrenskraft för industrin och att möjligheterna att göra järnvägen till en del i ett hållbart transportsystem försvåras.

Flera analyser gjordes inför konkurransutsättningen av underhållet. I delbetänkandet av Trafikverksutredningen drar utredaren ... slutsatsen att kostnaden för drift och underhåll mätt i kronor/spårmeter har sänkts kraftigt som tydlig effekt av konkurransutsättningen. Försiktigt räknat bedömer han att kostnaden är minst 25 % lägre än före konkurransutsättningen. Samtidigt som han konstaterar att kvaliteten och säkerheten är fortsatt hög.”

Kostnaderna för drift och underhåll har ökat under alliansregeringen från knappt 5 miljarder 2006 till 7 ½ miljard 2012. Trafikverket är den som upphandlar entreprenader för drift och underhåll av järnväg, och för perioden 2012–2013 budgeteras dessa kostnader till 3,6 miljarder. Infranord AB, som är det tidigare Banverket Produktion, står för 53 procent av dessa entreprenader. Konkurrensutsättning av drift och underhåll påbörjades under den socialdemokratiska regeringen 2001 och har alltså pågått i drygt tolv år med bra resultat.

Den kritik som man kan framföra mot att det varit och är problem med järnvägens infrastruktur med förseningar och inställda tåg som följd har sitt ursprung i det eftersatta underhållet. När alliansregeringen tog över efter tolv år av oavbrutet socialdemokratiskt styre var dåvarande alliansinfrastrukturminister Åsa Torstensson upprörd över det berg av eftersatt underhåll hon fick ärva. Infrastrukturminister Torstensson häcklades då från socialdemokratiskt håll för att hon ofta talade om de luftslott som fanns inom infrastrukturområdet. Nu verkar denna insikt även komma till Socialdemokraterna, så att de själva förstår att de är delaktiga i denna brist på underhåll för att de inte avsatt tillräckligt med pengar under sina år vid makten. Man hör deras vittnesbörd om nedfallna träd och krånglande växlar.

Åter till Gunnar Malm och hans debattartikel: ”De senaste årens satsningar – 800 miljoner kronor 2011 och 3,6 miljarder kronor fördelat på 2012 och 2013 – har inneburit att en återhämtning har påbörjats vilket redan märks. Punktligheten har nu fortlöpande förbättrats. [- - -] Att järnvägen i alla lägen inte presterar på det sätt kunderna förväntar sig beror inte på en konkurrensutsättning av järnvägens underhåll, utan har sina orsaker i decenniernas brister på satsningar på att anpassa järnvägen till kundernas krav. Jag ser därför med oro på om den positiva utvecklingen väntas inom de kommande åren genom omorganisationer, som också negativt kommer att påverka våra entreprenörers framtidsbedömningar och satsningar. Vi behöver uthålligt fortsätta den väg som påbörjats.”

I det sammanhanget vill jag lyfta fram vad vi skriver i vår reservation om att Alliansen vill framhålla vikten av att hushålla med offentliga resurser. Det gör man inte genom att kräva att Trafikverket skapar en organisation för att utföra underhåll och en annan organisation för att upphandla entreprenörer som kan utföra nyinvesteringar. Trafikverket kommer dessutom att bli tvunget att upphandla ett antal kostsamma maskiner för att klara av att utföra underhållet. Detta leder enligt Alliansens uppfattning i stället till ökade kostnader och ineffektivt utnyttjande av resurser.

När det gäller effektivt utnyttjande av resurser vill Alliansen även påpeka att ett stort mått av samordning och optimering av de maskiner och andra redskap som används inom ramen för drifts- och underhållsverksamhet och nyinvesteringar omintetgörs ifall utförarna av verksamheterna inte längre kan vara samma aktör. Alliansen menar även att en grumlig och otydlig gräns mellan drift, underhåll – där det finns två olika varianter – reinvesteringar och nyinvesteringar skapar problem när det gäller att definiera ett eventuellt nytt ansvarsområde för Trafikverket.

Jag vill avsluta med att yrka bifall till förslaget i betänkandet utom i den del där vi lämnat en reservation.

I detta anförande instämde Lotta Finstorp, Edward Riedl och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 95 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Fru talman! Är det svenska järnvägsunderhållet optimalt organiserat i dag? Ska Trafikverket inte ha någon som helst möjlighet att utföra ens den enklaste form av underhållsarbete?

Jag pekade i mitt anförande på de förseningar vi haft de senaste dagarna. Detsamma gäller i kväll. Folk ringer för att de är försenade. Jag ska redovisa hur det var i går. Morgontåget från Karlstad avgick 6.38. Det var tur att inte Jan-Evert var med på det tåget. Bekymrade resenärer ringer från tåget kl. 12 och berättar att de ännu inte kommit fram. Kl. 12.34 anländer de till Stockholms central. För många var mötet redan över, så de fick vända och åka hem – om det nu gick något tåg.

Vi riktar ett tillkännagivande, vilket innebär att riksdagen fattar beslut om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag på hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Det är vårt förslag.

Anf. 96 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Till att börja med har vi en gemensam problembild. Det är problem med tågen. Jag har pendlat i tolv år, och jag om någon vet vilka problem det är med tågen. Jag har pendlat sedan 2000, och det var problem då också, otroliga problem.

Som jag sade i mitt anförande, om Lars Mejern Larsson lyssnade, har vi ändå sett problemen. År 2006 var det ungefär 5 miljarder till drift och underhåll, och år 2012 är det 7,5 miljarder. Jag kan ge dig ännu mer siffror.

När ni lade er åtgärdsplan för 2004–2015 hade ni 38 miljarder till drift och underhåll. Det var vad ni hade. När vi lade vår plan för 2010–2021 hade vi 64 miljarder. Vi har sett problemen, och vi har gjort någonting. Och vi har gjort det när vi har haft chans och möjlighet att påverka. Ni har kommit med stora belopp nu, när ni sitter i opposition, men när ni hade möjlighet lade ni 38 miljarder. Vi lade 64 miljarder. Det talar för sig självt.

När det gäller om det är optimalt organiserat lyssnar vi också på vad Trafikverkets gd Gunnar Malm säger. Den konkurrensutsättning som ni började med 2001 gick man försiktigt fram med. Man började 2002 och har sedan gått långsamt framåt. Det har visat att det har varit rätt riktning. Fler och fler entreprenörer har kommit in, och man har sett att det är en lämplig väg att gå.

Vad Gunnar Malm är orolig för nu är precis det som Rådström säger när han pratar om återsocialisering. Jag delar helt hans och Gunnar Malms oro för detta.

Anf. 97 LARS MEJERN LARSSON (S) replik:

Fru talman! ”Gemensam problembild” – ja, jag vet inte. Jag tycker att Enochson pratar om äpplen och päron. Man måste ju jämföra budgetar vid samma tillfälle. Jag hoppas att det finns mer i budgeten. Om du kan

nämna en budget där ni har lagt mer pengar till underhåll än vad vi har lagt är jag intresserad av att höra det.

Vi riktar ett tillkännagivande. Jag förstår ärligt talat inte: Vad är det som skrämmer er? Varför vill ni inte att regeringen ska utforma ett förslag på en effektivare och samordnad underhållsorganisation?

Det här pratet om återsocialisering har jag nu hört hela eftermiddagen. Låt mig då göra klart att om det är det enda som regeringen med hela sitt departement och Trafikverket kommer fram till tar vi debatten. I dag pekar vi på problemet och vill göra någonting åt det, för att folk ska kunna komma fram i tid och slippa stå på perrongerna och vänta.

Anf. 98 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Det är lite intressant att man ställer frågor utan att bry sig om de svar som ges här. Jag gav dig faktiskt ett svar, Lars Mejern Larsson. Du frågade: Har du lagt en enda budget? Ja, det har jag. Det var den åtgärdsplan som vi lade, och det var 64 miljarder. Låt mig ta det en gång till så lyssnar du.

För 2004–2015 var det alltså 38 miljarder. För 2010–2021 är det 64 miljarder. Det ligger fast. Det visar mycket klart att vi har mycket mer pengar.

Åter till frågan om en gemensam problembild: Ja, vi ser att det är problem. Vi lägger mer pengar. Vi lade 800 miljoner 2011, för ett år, för att visa att vi verkligen vill ta detta på allvar. Då säger man på Trafikverket: Vi kan inte ta mer pengar under ett år, för vi måste se till att hinna jobba med de här pengarna. De var väldigt glada för de pengar de fick.

Vi vill alltså ha en sammanhållen entreprenör. Jag tog exemplet med Bana väg i väst. Där ser man att en entreprenör kan medan han bygger järnvägen också göra vägen och avhjälpa problemen med underhåll.

I ert förslag skulle en annan entreprenör komma in. Han skulle få göra halt då han inte kan göra mer eftersom ni har flyttat över underhållet. Ni ska fortfarande konkurrensutsätta nyinvesteringar. Det blir väldigt tokigt.

Därför känner jag en väldig oro inför detta. Jag delar helt Gunnar Malms oro för att det blir för många aktörer och fel aktörer, i stället för att göra en sammanhållen och effektiv upphandling. Det tror jag på.

Anf. 99 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! I replikskiftet med Jan-Evert Rådström uttryckte jag hur viktigt det är att vara intellektuellt hederlig och trovärdig. Annelie Enochson talade om att Socialdemokraterna har haft ett oavbrutet regeringsinnehav, och så glömde hon bort att hennes partikamrat var kommunikationsminister under Bildtregeringen 1991–1994.

Min uppfattning när det gäller statens finanser är att Åsa Torstensson försökte maskera sina egna tillkortakommanden genom att rikta fokus på den föregående regeringen. Det fanns åtskilliga miljarder i överskott som man skulle kunna använda till den infrastrukturplan som man hade tagit fram.

Att tala om de där svarta hålen tycker jag är intellektuellt ohederligt. Jag blir så trött på att höra det. Jag tycker att vi som riksdagsledamöter har ett uppdrag att beskriva den faktiska verkligheten som den är, för det

har betydelse hur vi ser på vår omgivning. På det sättet sätter vi också tonen för hur folket ute i landet ser på de här sakerna.

Min fråga är då: Fanns det pengar eller fanns det inte? Hur mycket pengar har Kristdemokraterna tagit upp när vi haft socialdemokratiska regeringar? Mig veterligen har ni aldrig, möjligtvis med ett undantag, angivit mer resurser till järnvägsunderhållet än vad den sittande socialdemokratiska regeringen har gjort.

Anf. 100 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Man får akta sig så att man inte kastar sten i glashus. Intellektuell hederlighet, ja. Jag sade tolv år. Vi satt vid makten 1991–1994, och vi kom tillbaka 2006. Det var alltså tolv år som det var ett oavbrutet socialdemokratiskt regeringsinnehav. Lyssna på vad jag säger! Det är lättare att ha en kommunikation då.

Verkligheten är faktiskt precis den jag säger. För 2004–2015, i den åtgärdsplan som Socialdemokraterna gjorde med Vänsterpartiet som underlag för regeringen, var det 38 miljarder till drift och underhåll. Det är intellektuell hederlighet. Det var fram till 2015. Vår plan börjar 2010 och går till 2021, och det var vissa år som vi gick längre. Då är det 64 miljarder. Det är intellektuell hederlighet.

Förutom dessa 64 miljarder har vi lagt 800 miljoner under 2011 och 3,6 miljarder 2012–2013. Det är faktiskt det mesta som någonsin har lagts på drift och underhåll. Det är intellektuellt hederligt att stå här i kammaren och tala om som det är. Detta är siffror, och de går att kolla upp.

Anf. 101 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag kan också vara intellektuellt hederlig och säga så här: Vänsterpartiet har i sina skuggbudgetar alltid haft mer anslaget till järnvägsunderhållet. Vi har faktiskt gått på de siffror som Trafikverket har tagit fram. Det är intellektuellt hederligt.

Jag ställde en fråga: Hur mycket pengar avsatte man till exempel under Bildts regeringsinnehav? Det är lätt för er att göra en historieskrivning utifrån vad som hände innan ni kom till regeringstaburetterna. Men nu är det er andra mandatperiod, och ni kan inte hela tiden peka fingret åt det som var tidigare. Frågan är hur det ser ut i dag.

När det gäller socialiseringsspöket, som Annelie Enochson försöker göra ett nummer av, kommer återigen frågan om den intellektuella hederligheten upp. Det står klart och tydligt i betänkandet: ”Det är enligt utskottet en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.” Om det är så Annelie Enochson beskriver socialismen tycker jag att hon skulle vara en av dem som förespråkar att vi får socialism i Sverige – eller hur?

Anf. 102 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Jag är ledsen. Det sista kommer jag nog inte att hjälpa dig något alls med. Tyvärr kommer jag inte att göra det, för jag vill inte ha en socialisering eller återsocialisering – absolut inte. Jag är kristdemokrat – det är något helt annat.

Så till detta att vara intellektuellt hederlig. Det är ett spännande uttryck. Men man kan inte bara från en dag till en annan säga: Nu har vi

makten. Det har vi haft i sex år – absolut. Vi tar konsekvenserna av detta. Jag nämnde siffror förut.

Men det handlar om decenniernas eftersatta underhåll – inte under sex år. Ett decennium är alltså tio år, kan jag tala om, så det handlar om 10, 20 eller 30 år – långt tid av eftersatt underhåll. Vi försöker göra så gott vi kan av det. Gunnar Malm på Trafikverket säger också att han ser en positiv utveckling, att det börjar hända saker.

Ert förslag säger vi är att återsocialisera. Det betyder att man förstatligar. Vi försöker konkurrensutsätta. Och Socialdemokraterna ville också det 2001 men har ändrat spår. Rådström har rätt i att du har lyckats att få med sossarna på er sida.

Vi tycker att detta är problemfyllt, eftersom vi ser att det kommer att bli konsekvenser för skattebetalarnas medel, och dem värnar vi om i Alliansen.

(Applåder)

Anf. 103 GÖRAN LINDELL (C):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till utskottsmajoritetens förslag utom på punkten Utförande av drift och underhåll och yrka avslag på samtliga motioner. Jag vill också yrka bifall till reservationen som rör punkten om utförande av drift och underhåll.

Jag avser att kommentera några av de olika ämnesområden som motionerna berör, och jag börjar med kollektivtrafiken.

Regeringsförslagen om att harmonisera kollektivtrafik på vatten med landtrafik och att på samma sätt utvidga EU:s kollektivtrafikförordning tycker jag är naturlig och främjar ett trafikslagsövergripande synsätt. Andra förslag till förändringar underlättar kollektivtrafik över nationsgräns då den funktionellt kan betraktas som regional trafik samt möjliggör för en kommun att särskilt stödja viss trafik med tilläggsfinansiering.

Centerpartiet tillstyrker dessa förändringar, som vi betraktar som kompletteringar som fullföljer den nya kollektivtrafiklagstiftning som vi beslutade om 2010.

I ett flertal motioner från såväl Socialdemokraterna som Miljöpartiet och Vänsterpartiet begär man en utvärdering av den nya lagstiftningen av kollektivtrafiken. Det är svårt att undgå att mellan raderna läsa in en misstänksam grundinställning mot de ökade marknadsinslagen och en tveksamhet till att detta kan leda till något positivt.

Som framgår av utskottstexten finns redan uppdrag till Transportstyrelsen att följa utvecklingen. Samtidigt måste det väl ändå finnas en förståelse för att sådana här förändringar tar viss tid. Oavsett kanske både olika förväntningar och förhoppningar om resultatet av utvärderingarna tar det några år innan vi kan avläsa förändringar någorlunda säkert.

Jag vill betona att Centerpartiet anser att det så kallade fördubblingsmålet för kollektivtrafiken till 2020 är en prioriterad fråga, inte minst av miljöskäl. För att det ska vara genomförbart utan orimliga kostnader för både resenärer och samhälle krävs nya, kreativa och effektivitetshöjande förändringar. Där tror jag att den nya kollektivtrafiklagstiftningen medverkar positivt.

Nu till Gotlandstrafiken. Det avtal som finns i dag är under avslutning, och ett nytt ska förhandlas fram till år 2017. För Centerpartiet och Alliansen är det en självklarhet med en trafikstruktur och en prisbild på

Gotlandstrafiken som gör att Gotland kan fortsätta att utvecklas på ett bra sätt som en integrerad del av Sverige i övrigt. Det gäller både person- och godstrafiken, och det gäller inte minst att utformningen blir sådan att besöksnäringen och de gröna näringarna kan fortsätta att vara framgångsfaktorer för ön. Men det krävs också att avtalet leder till en trafik som tillgodoser starka miljökrav.

Det så kallade Gotlandstillägget, som tillkom i syfte att ge godstaxor i paritet med fastlandet, har lämnat en del övrigt att önska. Arbete pågår för att utveckla alternativ. Centerpartiet och Alliansen vill betona vikten av att detta alternativ är klart innan det nuvarande systemet avvecklas. Det får inte uppkomma en situation där ökade fraktkostnader på 50–70 miljoner per år hamnar i gotlänningarnas knä.

Även här vill jag alltså tillstyrka majoritetsförslaget.

Fru talman! I en motion från Stina Bergström, Miljöpartiet, vill man ge kommuner rätt att ställa särskilda krav på anpassning av fordon av miljö- eller trafiksäkerhetsskäl oavsett den regionala trafikmyndighetens uppfattning. Det tror jag skulle vara olyckligt.

Jag håller verkligen med om att den så kallade subsidiaritetsprincipen, som vi ofta talar om i EU-sammanhang, ska vara en ledstjärna också i den nationella politiken. Men rent praktiskt tror jag detta är ett olyckligt exempel.

Att på detta sätt riskera att en fordonsflotta som ska sköta kollektivtrafiken inom en region ska se olika ut i olika kommuner måste rimligen ge kraftiga fördyringar för den som trafikerar. Att tvärtom sätta gemensamma standarder så långt möjligt och i så stor geografisk omfattning som möjligt, gärna över hela Europa, tror jag ger störst nytta för både säkerhet och miljö.

Fru talman! I flera motioner tar man upp nya idéer och produkter som skulle kunna utveckla kollektivtrafiken både på landsbygd och i stad. Jag tänker till exempel på byabuss och spårtaxi. Jag har ingen annan uppfattning än utskottet, men jag vill understryka att jag delar andemeningen i motionerna om att vi behöver titta aktivt på nya idéer och stimulera försök som för utvecklingen framåt när det gäller att hitta nya former för kollektiva transporter, om våra mål ska uppnås.

Till sist måste även jag få kommentera det mest förbluffande förslaget i motionerna. Den samlade oppositionen föreslår att man ska återgå till en ordning som innebär att Trafikverket återtar underhållsansvaret för järnvägen. Kort sagt – måhända är det lite karikerat – tycks alla problem med järnvägen under de senaste åren kunna härledas till att drift och underhåll har upphandlats, allt verkar lösa sig med en så kallad återstäl-lare, och dessutom ska effektiviteten öka.

Vore det inte en praktisk verklighet som vi talade om kunde man ta detta lite skämtsamt, men så enkelt är det inte. De förändringar som föreslås i motionerna bryter upp en utveckling som har pågått under många år och som successivt har byggt upp en beställarkompetens hos Trafikverket och en marknad i Sverige för drift och underhåll av järnväg.

Flera redovisningar i trafikutskottet har pekat på positiva effekter av denna utveckling. Många har hänvisat till generaldirektör Gunnar Malms artikel i medierna men också redovisning i utskottet. Jag ska avstå från det men avsluta med en erfarenhet som jag tyckte gav mig en intressant signal.



Jag träffade under en halv dag ett av våra större privata företag, som jobbar med infrastrukturansvar på ett annat område och som också, ungefär som för järnvägen, har ansvar för att hålla i gång en infrastruktur och sköta löpande underhåll och också snabbt kunna vidta åtgärder när saker och ting inte fungerar som det ska.

Det var alltså ett privat företag som hade tagit beslutet att handla upp underhåll och drift av sin infrastruktur. De sade själva att det tog ett par varv av upphandling och några år innan de fick ordning på det och lärde sig att bli en kompetent beställare. I dag kände man att man verkligen hade koncentrerat sig på de uppgifter som man själv kunde sköta och hade upphandlat specialister på de olika områdena när det gäller drift och underhåll.

Lustigt nog sade man sig spara ungefär de 25 procent som har nämnts i andra sammanhang i den här debatten med sina åtgärder. Det handlade inte om någon typ av förstatligande eller någon upphandling av statlig myndighet, utan det handlade om rent privat verksamhet. Just det tycker jag kan vara intressant, oavsett resonemang om socialisering eller ej.

Jag tror kort sagt att vi nu är inne på är mycket allvarligt. Bara diskussionen och den utveckling som den kan leda till kan i värsta fall innebära rejält resursslöseri.

Jag noterar trots allt att den skrivning som nu är utskottets förslag till tillkännagivande till regeringen i den här frågan är något vagare i preciseringen än kraven i motionerna. Jag hoppas att detta kan tolkas som att en viss ödmjukhet finns inför den verklighet som tränger sig på, inte minst genom Trafikverkets egen redovisning, och att det hela inte får alltför stora konsekvenser för utvecklingen på sikt.

I detta anförande instämde Anders Åkesson (C), Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjørtler, Edward Riedl, Eliza Roszkowska Öberg och Jan-Evert Rådström (alla M) samt Lars Tysklind (FP) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 104 TONY WIKLANDER (SD):

Fru talman! Innan jag glömmer det ska jag inleda i all korthet med ett för mig väldigt ovanligt yrkande. Det är inte ofta man får göra det. I det här fallet yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner och reservationer.

När det är gjort vill jag ändå säga några ord just om utförande av drift och underhåll, vilket har varit dagens kära ämne.

Vår vanligtvis timida vice ordförande var uppbragt i dag. Jag avlyssnade noga den lite vilda retorik han hade att delge oss. Jag hoppar över den delen av retoriken som jag som kommunal- och landstingspolitiker ständigt har avlyssnat de senaste 30 åren. Det är om socialisering kontra privatisering. Jag måste erkänna att den lämnar oss sverigedemokrater ganska kalla.

Jag fick något påstående och någon fråga av Rådström. Han anser att det här närmast är ett farligt beslut som vi är på väg att ta. Det är kanske rent av samhällsomstörtande verksamhet, lät det som. Han menar att det beror mycket på att SD går i armkrok med Ohly. I det fallet är nog frågan om trovärdigheten mer besvärande för den som sade det än för mig.

Men han ställde också en fråga till Sverigedemokraterna och Wiklander, varför man inte längre tror på regeringens järnvägsolitik, om jag har tolkat det hela rätt. Jag har ett kort svar på den frågan som jag hoppas också är klart och tydligt: Det är för att den inte fungerar.

Det är en fördel att komma lite sent på talarlistan, för då slipper jag stå och upprepa allt som alla tidigare har sagt. Jag har aldrig tyckt om upprepningar i politiken, och det har vi väldigt gott om här.

Det som är utgångspunkten är att Sverigedemokraterna redan till förra höstens budget klart och tydligt – jag skrev det själv – begärde ett samlat ansvar för järnvägsunderhåll och investeringar. Vi satte också undan en del mer medel, i alla fall det jag kunde få loss, och det kommer vi att fortsätta med.

Vi ser inte den här frågan ideologiskt på det sätt som en del gör och målar upp alla faser som kan ske med det här. Jag tycker att det är klart överdrivet. Vi ser på det pragmatiskt.

Det nämndes en del saker, bland annat alla stopp på järnvägen. Jag tror att vi alla har varit med om det. Två gånger, bara nu inom en månad, har jag själv fått vända eller fått kasta mig i en bil som får betalas av Arlanda Express etcetera.

Det är samma klabb varje gång. Det återkommer hela tiden. Det är helt enkelt brist på underhåll, brist på tillsyn och brist på förebyggande verksamhet. Nej, i stället för denna ideologi som det talas om är mitt underlag för beslut i dag i huvudsak RUT:s utredning som jag läst och som vi bad om att få fram för något år sedan.

Schweiz järnvägssystem är ett av de föredömen som jag tycker är värda att nämnas. Där fungerar det utmärkt till lägre kostnader och på ett harmoniskt sätt för de resande och de som har ansvaret för det.

Utöver det har jag som underlag synliga fakta, och det är den så kallade verkligheten. Jag tänker inte stå här och läsa ur olika artiklar som en del har gjort – det har till och med varit samma flera gånger. Vi kan se det här i pressen året om. Vi kan höra kommentarer från dem som står i tusental på stationerna och inte kommer någonvart. Det räcker som faktaunderlag.

Med underhåll av järnvägen är det ungefär som med många kockar. Det är inte säkert att soppan blir bättre för det. Och de som är väldigt EU-frälsta kan ju bara se att EU-rätten föreskriver att det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsoperatörerna som är ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Det är ännu en anledning att se till att samla det här ansvaret.

Det nämndes något – jag vet inte om det var satiriskt eller inte – om maskinparken. Jag tror att Rådström sade: Ja, det enda de har att göra är väl att sälja maskinparken.

Jag frågade Gunnar Malm på den första hearingen vi hade – jag tror att det var i december 2010 – var 15 snöröjningsmaskiner hade blivit av, för det var bara två kvar. Då låg det ungefär en meter snö över hela Sverige. Men maskinerna var väck. Försäljningen kanske redan hade startat då. Annelie Enochson säger tvärtom, att nu måste vi upphandla maskiner. Man kanske till att börja med kan hålla reda på dem man redan har.

Återigen, fru talman, yrkar jag bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 105 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Tony Wiklander vill inte hamna i någon fälla där det handlar om socialism eller inte. Men jag måste ändå ställa frågan till Tony Wiklander: Känns det rätt att yrka bifall till Lars Ohlys motion om återsocialisering av drift och underhåll på järnvägen? Det är de facto det som Tony Wiklander gör.

Sedan måste jag ställa en fråga till Tony Wiklander när han säger att han har läst en del och sett på detta. Anser Tony Wiklander att Statskontoret har fel? Vad anser Tony Wiklander om de utredningar som har gjorts, om att vi tack vare konkurrensen har fått 25 procent lägre kostnader och mer underhåll för pengarna? Det är rätt viktigt, tycker jag, att få ett klarläggande.

Tony Wiklander är kritisk till hur regeringen hanterar det här. Har Tony Wiklander förtroende för Trafikverket? Det är förvånande, tycker jag, när ni säger att Trafikverket ska få större ansvar. Jag kan upplysa Tony Wiklander om att Trafikverket har det fulla ansvaret för drift, underhåll och investeringar i järnvägen.

Jag tar mig ändå friheten att återge vad Gunnar Malm har sagt – jag vill gärna höra din kommentar om det. Malm säger att de som klagat på sjunkande effektivitet och ökade kostnader inte har stöd för sina teser. Det är bara tyckande.

Kan Tony Wiklander förstå att de förslag som nu föreligger kommer att innebära mindre pengar till drift och underhåll av järnvägen och mindre innovationer? Kan Wiklander förstå att det är en oro hos Trafikverket?

Anf. 106 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Det var så många frågor på en gång att jag inte tror att det är möjligt att hinna besvara dem.

Men om det är så att Trafikverket med all rätt, som du säger, har ansvaret för tillståndet när det gäller järnvägsunderhåll kan de omöjligen vara nöjda med sakernas tillstånd.

De kan inte vara både döva och blinda och inte höra och se all berättigad kritik som har inkommit under senare år, i varje fall under de två år som jag har varit med här.

Det har naturligtvis varat mycket längre. Våra funktionärer och medlemmar har i många år, i tiotals år, rest på järnväg landet runt, och vi har under årens lopp hört alltmer kritik om att det inte fungerar.

Sedan ska jag lämna därhän vem det var som, så att säga, avsocialiserade det här och vem som inte gjorde det. Jag tycker att det är helt oväsentligt.

Som jag sagt ser vi pragmatiskt på detta. Jag har internationella föredömen och ser att det fungerar bättre i de länderna. England till exempel har nämnts.

Jag står för det vi hela tiden sagt om ett samlat ansvar för järnvägsunderhåll och investeringar. Det är det väsentliga. Sedan kan vi naturligtvis slänga retorik i ansiktet på varandra – det går ju bra.

Anf. 107 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det är bra att Tony Wiklander gör en internationell utblick, men det är sorgligt att han tar England som exempel. Alla känner

vi till att det inte var bara underhållet av järnvägen som privatiserades där utan också järnvägsspåren, vilket inte alls är aktuellt i vårt land. Så det är avsevärd skillnad i hur man hanterar detta.

Tony Wiklander, jag ska försöka ställa något färre frågor den här gången. Tony Wiklander yrkar bifall till Lars Ohlys motion T459 där det står att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

Om inget av de andra partierna som utgör en majoritet här kan säga det kan väl åtminstone Sverigedemokraterna här säga: Vi tycker att det är bra att vi återreglerar detta – lika med en återsocialisering av drift och underhåll av järnvägen.

Kan Tony Wiklander inför tv-tittare och övriga konstatera att Sverigedemokraternas linje är att vi inte ska ha konkurrens, att vi inte ska ha 5 000 privata aktörer som jobbar inom järnvägen och att vi inte ska ha 2 600 privatanställda som jobbar inom järnvägen?

Jag tror att svenska folket vill veta vilken linje Sverigedemokraterna har när det gäller monopol eller inte i vårt land.

Anf. 108 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jo, Jan-Evert Rådström, vi kan visst tänka oss konkurrens när den ger ett bättre resultat och då helst till ett bättre pris. Om inte ska den väck. Det är en pragmatisk syn på det hela.

Medan du sysslar med socialiseringsspöken, Lars Ohly och annat kan jag ännu en gång, även om många ledamöter redan gjort det, i korthet läsa upp vad som står i utskottets förslag. Lars Ohly är inte nämnd. Jag tycker att det ger en väldigt klar och balanserad bild av vad samtliga partier i den tillfälliga majoriteten lagt fram. Mycket tydligare kan jag inte förklara här. Men vill man, fru talman, ha en uppläsning ännu en gång så gärna det.

### **Meddelande om inställd votering**

Förste vice talmannen meddelade att voteringen kl. 16.00 skulle utgå eftersom inget av dagens ärenden skulle hinna slutdebatteras före voteringen.

Anf. 109 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! En del av de frågor jag tänkt ta upp har Jan-Evert Rådström redan tagit upp. Jag hade också tänkt fråga om detta med att Tony Wiklander inte vill gå i armkrok med Ohly.

För att nå politisk framgång i detta hus försöker man kroka arm med dem som man kan göra det med. Om inte når man ingen politisk framgång. Uppenbart har Tony gjort detta.

Man kan göra tolkningen att det gäller vissa delar av motionen. Det är det som gör att vi är så osäkra. Vi vet inte vilka delar som menas. Det försöker vi få svar på men inte lyckats få.

Då Tony säger att det gäller att vara pragmatisk undrar jag vad det är som gör att Sverigedemokraterna tror att staten är bäst på underhåll. Varför misstror Sverigedemokraterna de privata järnvägsentreprenörerna? Det vill jag ha svar på.

Anf. 110 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Lars Ohly tycks vara huvudfigur här. Men är det någon som jag har väldigt lite att göra med så är det väl han – av många tidigare kända skäl.

När det gäller underliggande motioner är det så att Sverigedemokraterna inte har någon motion i den här frågan. Men nu kom tillfället att få en majoritet för ett beslut om ett förslag som vi tror på. Då var det inte alls svårt att ansluta sig till det.

Om Annelie Enochson igen läser utskottets förslag i korthet ska hon se att det med önskvärd tydlighet framgår vad Sverigedemokraterna ställer sig bakom. Det handlar inte om enskilda bisatser i enskilda motioner. Syftet är att få fram något som jag hoppas och tror blir bättre än det nuvarande systemet.

Som jag sagt till Rådström: Anledningen till att vi inte riktigt tror på regeringens nuvarande järnvägspolitik är att den inte fungerar.

Anf. 111 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Fru talman! Låt mig få läsa upp vad Tony Wiklander skrivit under. Det står så här när det gäller förslag om hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras: Detta är enligt utskottet en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

Eftersom jag inte fått något svar frågar jag: Vad är det som gör att man tror att staten är bäst på underhåll? Varför misstror man de privata järnvägsentreprenörerna? Svar om det har jag inte fått.

Vad man säger här är att det som nu är på gång är att ett antal privata järnvägsentreprenörer under konkurrens och på tio år lyckats bli duktiga på detta. Men med ett klubbslag ska man bara säga: Tyvärr, underhåll får ni inte längre syssla med, utan det är staten som ska syssla med det.

Därför kvarstår mina frågor till Sverigedemokraterna: Varför misstror man de privata järnvägsentreprenörerna? Varför tror man inte att de kan sköta underhållet? De frågorna vill jag ha svar på.

Anf. 112 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Återigen: Nej, det är inte så svårt. Vi misstror dem därför att det inte fungerar. År ut och år in har det visat sig vara så. Tidigare vid hearingar exempelvis har vi fått svar som gjort att jag för länge sedan anat att det inte är en bra organisation.

Jag tilltror staten förmågan att organisera och att se till att hålla ett samlat ansvar för järnvägens underhåll. Det kan knappast bli sämre, även om allt kan bli sämre. Nu vill vi att det ska bli *bättre*. Det är vår strävan, och jag tror på det.

Det du, Annelie Enochson, i korthet läste upp när det gäller utskottets förslag ställer jag mig helt bakom.

Anf. 113 LOTTA FINSTORP (M):

Fru talman! I betänkandet behandlas propositionen *Komplettering av kollektivtrafiklagen*, en skrivelse om Arlandabanan och ett stort antal motioner.

Jag yrkar bifall till reservation 13 under punkt 11. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på övriga reservationer.

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med ett antal parter och företrädare – bland annat Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, SJ AB och Bussbranschens Riksförbund.

Fru talman! Förslaget innebär att lagens tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten och att EU:s kollektivtrafikförordning görs tillämplig.

En ändring i propositionen möjliggör också för en regional trafikmyndighet att sörja för nationsöverskridande kollektivtrafik.

I de fall där landstinget ensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken kan en kommun inom länet, enligt förslaget om komplettering, finansiera pendlingstrafik som är av bättre kvalitet eller är billigare för resenären jämfört med vad landstinget annars skulle tillhandahålla.

Vidare föreslås att bestämmelsen om utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden förtydligas och att uppgiftsskyldigheten utökas till att gälla fler aktörer än kollektivtrafikföretag.

Det föreslås också att det görs möjligt att meddela undantag från de skyldigheter som kollektivtrafikföretag enligt lagen har och att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning. Dessutom föreslås en följdändring i järnvägslagen.

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft i januari i år. Äntligen kan kollektivtrafikföretag få etablera kommersiell kollektivtrafik! Och äntligen sätts resenären i centrum i en modern lagstiftning som anpassats till dagens behov av kollektivtrafik på spår och väg.

Vi ser tydligt hur branschen engagerar sig för att ge oss resenärer ytterligare valmöjligheter. Avreglering, oavsett område, stimulerar till innovationer, samverkan och ekonomisk effektivitet, helt i takt med tiden.

I beslutet om komplettering av kollektivtrafiklagen medges flexibla lösningar inom ramen för den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Kollektivtrafik, arbetslinjen och hållbar tillväxt hör nära samman, och resenärens behov av bra arbetspendling får inte hindras av politikens vilja att detaljstyra.

I kompletteringen av lagen möjliggörs nationsöverskridande kollektivtrafik. Det är en viktig och bra komplettering eftersom många gränsboende bor i Sverige och arbetar i ett grannland.

Herr talman! Låt mig nämna något om kollektivtrafik på vatten. Kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska enligt förslaget tillämpas på kollektivtrafik på vatten. Jag ser det som en logisk följd eftersom den nya lagen sätter resenären i fokus i ett hela-resan-perspektiv.

Självklart bör kollektivtrafik på vatten också ingå för att underlätta den fortsatta utvecklingen av ett integrerat nät av regional kollektivtrafik och kommer att ingå i trafikförsörjningsprogrammen ute i regionerna.

Cabbotageförordningen gäller sjötransporter av människor och gods och reglerar marknadstillträde. Det innebär att rederier, vars fartyg är registrerade i ett medlemsland och förs under detta lands flagg, får tillhandahålla tjänster på sjön inom ett medlemsland.

Ett land får säkerställa regelbunden turtäthet och kvalitet genom att ingå avtal om allmän trafik med rederier till, från och mellan öar. Men Trafikmyndigheten får bara införa förpliktelser vid allmän trafik på re-

guljära cabbotagetjänster när marknaden inte har intresse av att bedriva trafik på kommersiell grund. Trafiken måste då handlas upp precis som vilken trafik som helst.

Tack vare kollektivtrafikbranschens stora engagemang i fördubblingsarbetet och den nya lagen står kollektivtrafiken högt på agendan i kommuner, regioner och landsting. Vi hörde tidigare här från talarstolen att Stina Bergström, Miljöpartiet, nämnde att arbetet ute i regionerna har präglats av oenighet mellan politikerna och att arbetet därför har gått i stå. Min uppfattning är egentligen att det tvärtom har satt fart på processen, och ibland är resan mödan värd.

Varje regional trafikmyndighet, RKTm, ska senast den 1 oktober ha beslutat om ett trafikförsörjningsprogram. Trafikverket, SKL och Svensk Kollektivtrafik har tagit fram en vägledning som hjälp till myndigheterna. Programmen kommer att samla kommunernas översiktsplaner, visioner för länet eller regionen avseende hållbar tillväxt och intentioner med den särskilda kollektivtrafiken. Det vill säga att färdtjänst, riksfärdtjänst, och skolskjutsar också ska finnas med i det övergripande programmet. Vidare ska tillgängliga bytespunkter och linjer redovisas liksom grunderna för prissättning av särskild kollektivtrafik.

Samråd pågår över hela landet, och resenärer, handikapporganisationer med flera bjuds in väldigt brett. Aldrig tidigare har de olika parametrarna vägts samman på det sätt som nu sker.

Myndigheten ska också besluta om vilka sträckor som ska beläggas med allmän trafikplikt. De krav som en regional kollektivtrafikmyndighet definierar eller fastställer sörjer för en kollektivtrafik av allmänt intresse och som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något kommersiellt intresse av att bedriva utan ersättning.

De företag som kommer att köra sträckor helt på kommersiella villkor måste anmäla detta till myndigheten. Efter att man har anmält det tar det 21 dagar innan man får starta busstrafiken på sträckan.

Trots att trafikpliktssträckorna inte är helt kända ännu har ett antal kommersiella busslinjer startats, för det är naturligtvis så att före den 1 oktober, innan bussbranschen vet vilka sträckor som kommer att beläggas med allmän trafikplikt, är det inte så många som vill starta eftersom underskottstäckningen är ungefär 50 procent på varje linje. Men redan nu har det startats. Jag tänker bland annat på Nacka och Kista som kom till stånd därför att det fanns ett önskemål från resenärerna. Bussen Trosa–Stockholm tur och retur är också ett sådant exempel.

Men våra RKTm har ett stort ansvar att noggrant analysera var allmän trafikplikt ska beslutas, för om en stor del av sträckorna kommer att handlas upp kommer den kommersiella trafiken att flytta från regionen eftersom marknaden försvinner från en bransch som redan i dag har en snäv ekonomi.

Därför är det glädjande att det nu finns en framtidstro hos företagen. Under april i år registrerades 110 nya bussar av olika viktklasser. Det är 14,6 procent fler än under samma månad förra året, enligt statistik från Bil Sweden.

Herr talman! Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Avrapporteringen kommer att ske kontinuerligt till Näringsdepartementet samt i en

årlig rapport. Första rapportens tema kommer att belysa de nya kollektivtrafikmyndigheternas formering.

Det pågår flera viktiga projekt angående resenärsinformation. Branschen arbetar systematiskt med lösningar för ökad tillgänglighet genom samordning och modern teknik. Då vill jag främst nämna Samtrafikens app resrobot, som ständigt byggs ut och även kommer att innehålla information om stationer, till exempel var hissar och ledsagare finns. 124 stationer har i dag mötesplatser för ledsagning. Och Samtrafiken driver ett projekt som syftar till att samordna ledsagning inom kollektivtrafiken kopplat till biljettsystemet.

Att kunna resa på lika villkor för arbete, studier eller för att delta i olika aktiviteter är en demokratifråga. Därför är det glädjande att SKL har tagit fram statistik som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat och att detta beror på att kollektivtrafiken blivit mer tillgänglig.

Trafikverket driver ett projekt som heter Stationer för alla. Målet är att år 2015 ska totalt 150 stationer vara anpassade genom bland annat ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk, skyltning med symboler.

Men ca 3 procent av Sveriges befolkning kommer att behöva färdtjänst, oavsett en tillgänglig kollektivtrafik. Men jag ser ett framtida behov av översyn av lagen. Många färdtjänstberättigade är äldre personer. De har lättare att planera sin dag och har kanske en längre framförhållning än många unga funktionsnedsatta som är i arbetsför ålder och som behöver färdtjänst till jobb, skola eller till förskolan för att hämta sina barn.

Att själv kunna välja taxibolag kan vara en del i ett nytänkande kring särskild kollektivtrafik. Rullstolstaxi, som finns här i Stockholm, är ett bra exempel på ökad valfrihet för dem som är funktionsnedsatta.

Herr talman! Tack vare den nya kollektivtrafiklagen har resenären äntligen satts i fokus. Det pågår ett stort antal aktiviteter för att öka tillgängligheten och resenärsinflytandet i hela landet.

I detta anförande instämde Christer Akej, Gunnar Hedberg, Jonas Jacobsson Gjørtler, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 114 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag tycker att det var väldigt roligt att någon nämnde ordet resenär – resenären i fokus. Det har talats väldigt mycket om olika operatörer, om effektivitet och det ena med det andra, men resenären har inte nämnts särskilt mycket.

Den nya kollektivtrafiklagen öppnar för kommersiell trafik. Det är bra. Jag kommer från en region där det bara är något som står på pappret. Vi har inga förväntningar i Värmland på att de ska komma så många kommersiella aktörer och köra bussar från Högboda till Kil eller ta hand om våra båtbuskar i Karlstad. Vi är rätt övertygade om att det kommer att bli det offentliga som får ta hand om all kollektivtrafik i länet.

För värmlänningarnas del har det blivit krångligare och mer byråkratiskt med kollektivtrafiklagen, men det har jag redan talat om. Jag har talat om de problem som kan bli när vi vill driva offentlig trafik med kort varsel, att det inte går, att det kan vara flera års ledtid. Men jag kan också



tänka mig hur det kan vara i till exempel Stockholm. Lotta Finstorp nämnde Nackabussarna.

Om vi nu säger att de som kör Nackabussarna går i konkurs eller slutar, vem har då ansvaret för resenärerna? Den offentliga trafiken får ju inte gå in och ta hand om den linjen, så i så fall tar det flera år innan man kan börja köra. Min fråga är, Lotta Finstorp: Vem har ansvaret för resenärerna om trafiken läggs ned?

Anf. 115 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Herr talman! I ditt anförande nämnde du, Stina Bergström, att ni var emot hela lagstiftningen. Därför blir jag glad när du nu säger att du ändå ser positiva korn i och med att resenären är satt i centrum.

Stina Bergström talar om Värmland och att det finns en oro för att det inte kommer att finnas några kommersiella aktörer. Då kommer den regionala kollektivtrafikmyndigheten att lägga allmän trafikplikt på många sträckor för att säkra upp det. Om man i Värmland kommer att lägga trafikplikt på många sträckor kommer det att handlas upp precis som det har gjorts tidigare och med en underskottstäckning på runt 50 procent, som i övriga Sverige.

Egentligen är det beklagansvärt att man inte vågar låta någon linje bli en kommersiell linje. Men det ligger på regional nivå, så det har jag inte så mycket åsikter om.

Om ett bolag går i konkurs och man ansvarar för resenärer på en viss sträcka blir det ett ansvar för den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Man kommer att lösa det på ett bra sätt. Det sker inte från en dag till en annan, utan man får signaler om hur det går. Det kommer att ske förhandlingar. Det blir inte så att det ena dagen står en massa människor i en busskur och väntar på bussen, och nästa dag har bussbolaget gått i konkurs. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har det yttersta ansvaret, och det är därför det sker i myndighetsform.

Kompletteringen möjliggör dessutom för en kommun i till exempel Värmland att gå in och betala extra för något om den vill.

Anf. 116 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag hade flyttat fokus från Värmland till den del av Sverige där det finns kommersiell trafik. Vi har bussar som går på linjer som inte har allmän trafikplikt. Om dessa bussar läggs ned har den offentligt finansierade trafiken inte möjlighet att börja köra dessa bussar utan att den linjen först ska in i trafikförsörjningsprogrammet och beläggas med allmän trafikplikt. Det kommer därför att ta lång tid för den offentligt finansierade trafiken att kunna erbjuda de resenärer som har blivit av med sin buss en ny buss.

Lotta Finstorp tror inte att det blir så. Men det kanske kan bli ytterligare lagändringar längre fram när detta problem uppmärksammas och vi behöver lösa det, precis som vi skriver i vår motion.

Jag vill ägna resten av repliken åt att fråga Lotta Finstorp om effektiviseringen inom järnvägsunderhållet. Jag har nämligen funderat mycket på det, och det har talats mycket om det i dag.

Det hänvisas till en trafikverksutredning från 2009. Efter denna utredning har det flutit mycket vatten under broarna. Riksrevisionen har

kritiserat Trafikverket hårt för att man inte vet hur tillståndet för järnvägen är.

Hur kan vi då säga hur effektivt järnvägsunderhåll vi har i dag när vi inte vet vad vi får för pengarna och när Trafikverket inte vet hur standarden på järnvägen är?

Anf. 117 LOTTA FINSTORP (M) replik:

Herr talman! Om Trafikverket inte vet undrar jag hur majoriteten som driver igenom frågan att ta tillbaka det till Trafikverket så säkert kan veta hur det är. Det är intressant.

Annelie Enochson nämnde funktionsupphandlingar. Det är ett nytt sätt att handla upp. Till exempel byggs både väg och järnväg längs en sträcka i Motala, och den entreprenör som i dag har huvudansvaret får också drift och underhåll på sträckan. Man har också kunnat visa på tydliga effektiviseringsvinster i och med att man har arbetat med båda sträckorna parallellt. Det har sparat samhället mycket pengar.

Ni har en motion om att Infranord ska ta tillbaka allt underhåll. Stina Bergström säger dock att ingen vet hur det egentligen är. Hur kan ni då vara så säkra på att det ser ut på det sätt som ni säger i er text i betänkandet?

Varför kan vi inte låta Trafikverket fortsätta med den upphandlade entreprenad man har i dag? Underhållet är så eftersatt, för under decennier har inget hänt på järnvägen. Vi försöker nu reparera det. Gunnar Malm beskrev tydligt på trafikutskottet hur man jobbar intensivt på detta.

Anf. 118 CHRISTER ENGELHARDT (S):

Herr talman! Det hjärtat är fullt av talar man gärna länge om. Dagens debatt visar att detta ämne engagerar många, även mig som gotlänning. Under de tio år som jag varit ledamot i riksdagen har jag i flera motioner lyft fram olika perspektiv i för Gotland viktiga frågor. Den i särklass viktigaste Gotlandsfrågan handlar om våra kommunikationer till och från Gotland.

Till och från Gotland kan vi i dag ta oss på två sätt, med flyg och med färja. Vart och ett av dessa färdsätt är viktiga länkar för att Gotland ska ges utvecklingskraft och på lika villkor existera som en del av Sverige.

För att åstadkomma en positiv regional utveckling på Gotland är en väl fungerande färjetrafik nödvändig. En god tillgänglighet i turtäthet, biljettpriser och kvalitet är faktorer som mer än annat har betydelse för Gotlands utveckling och tillväxt.

Den gotländska färjetrafiken har under alla år varit ett stort samtalsämne. För Gotland och dess invånare, för turismen och det gotländska näringslivet är färjetrafiken en naturlig och avgörande del av de nödvändiga kontakterna och kommunikationerna med det svenska fastlandet och vår omvärld.

Våra flygförbindelser är ett nödvändigt komplement men kan aldrig ersätta färjetrafikens kapacitet för resor och frakttransporter. Färjetrafiken till och från Gotland fyller samma funktion som väg- och järnvägs-transporterna gör i andra delar av landet.

En enig riksdag ställde sig bakom skrivningen utifrån den transportpolitiska propositionen *Moderna transporter*, prop. 2005/06:160, och trafikutskottets betänkande TU5 samma år, *Moderna transporter – om upphandling av Gotlandstrafiken m.m.* På s. 124 i det betänkandet står att läsa:

”Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet.”

Färjetrafiken är oerhört viktig för Gotlands utveckling som region och län. Statens ansvar och insatser för färjetrafiken till och från Gotland måste ses lika mycket som en näringslivspolitisk satsning som en trafikpolitisk fråga.

Den förra borgerliga regeringen genom dåvarande infrastrukturminister Åsa Torstensson gav mig den 24 juni 2008 bland annat följande svar på en skriftlig fråga om Gotlandstrafiken:

”Inledningsvis vill jag framhålla att jag helt och fullt delar trafikutskottets ställningstaganden i samband med behandlingen av propositionen *Moderna transporter* som Christer Engelhardt refererar till. Min uppfattning är således att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet, att det gäller även Gotland och att Gotland i detta avseende inte får ges sämre villkor än övriga landet.”

Herr talman! På Gotland har samtliga partier i regionfullmäktige tillsammans med Region Gotland, länsstyrelsen, myndigheter och organisationer med flera gått samman i de så kallade gotländska ståndpunkterna. Här nämns bland annat konkurrenskraftiga och låga vägpriser för gotlänningar, besökare och godstransporter. Kostnaden ska inte överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg. Vidare måste merkostnaden för gods i färjetrafiken neutraliseras för likvärdiga konkurrensförutsättningar. Fraktproblematiken måste få en långsiktigt hållbar lösning.

När det gäller det sistnämnda, merkostnaden för våra frakter, är vi här i riksdagen överens om att frågan om prisbilden som ger denna merkostnad måste lösas. Den frågan har släpat med i många år i detta riksdagshus sedan riksdagen redan 1996 beslutade om riktlinjer för upphandling av Gotlandstrafiken och att det så kallade Gotlandstillägget skulle avvecklas, prop. 1995/96:44 och betänkande 1995/96:TU7. Men fortfarande är frågan olöst.

Frågan var senast uppe i den infrastrukturpolitiska propositionen 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – Infrastruktur för hållbar tillväxt*. Där hade jag precis som tidigare motionerat om våra kommunikationer till och från Gotland och om avskaffandet av Gotlandstillägget under ordnade och stabila former, helt i linje med regeringens egen myndighet Tillväxtanalys rapport 2009.

Trafikutskottet beslutade då som i dag att avslå motionerna, och man bäddar vidare med vackra formuleringar om hur viktigt det är att frågan får sin lösning. Utskottet hänvisade då till regeringens avsikt att inom ramen för åtgärdsplanen eller på annat sätt hitta en lösning, bland annat

avseende avskaffande av Gotlandstillägget. Detta sade man vid kammardebatten i december 2008.

I dag skriver vi den 31 maj 2012. Det har alltså gått 3 år och 6 månader, och det har gått 16 år sedan riksdagen beslutade om en avveckling, och ännu har inget hänt i frågan. Denna fråga hade då en hög prioritet – precis som det svar som jag får i dag, att frågan har fortsatt hög prioritet.

Efter trafikutskottets behandling av det betänkande som vi här i dag debatterar kommenterade trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådström ärendet i Radio Gotland när trafikutskottet på nytt avslagit mina motioner och avvisat ett tillkännagivande till regeringen i frågan med orden: Regeringen ser, som tidigare, på frågan och har med det i diskussionerna när det ska göras ett nytt trafikeringsavtal som träder i kraft 2017.

Det är möjligt att trafikutskottets borgerliga ledamöter och regeringen tycker att problemet med de höga fraktpriserna är något man kan jobba med till år 2017. Det är inte den bild jag fått från den gotländska näringen, Region Gotland och länsstyrelsen.

Tvärtom är uppfattningen att man snarast måste hitta lösningar för att ge näringarna på Gotland konkurrenskraftiga villkor, och jag beklagar att de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet inte vill ge gotlänningarna och deras viktiga näringar detta stöd för att på ett mer skyndsamt sätt komma till en lösning i denna för Gotland så viktiga fråga.

Från att frågan om Gotlandstillägget 2008 hade hög prioritet liksom frågan om merkostnaderna för våra frakter till att man i dag säger att regeringen ser på frågan och har med det i diskussionerna om ett nytt trafikavtal 2017 är definitivt inte att ge frågan den höga prioritet som man vill ge sken av. Nu är det tydligen fem år till som gäller med höga fraktkostnader för den gotländska näringen och en osäkerhet för framtiden.

Dagens betänkande med den socialdemokratiska reservationen innebär inte att vi med ett klubbslag hade avskaffat Gotlandstillägget och därmed lagt ökade kostnader på näringen. Vi har bett att regeringen ska se över frågan och snarast återkomma med ett förslag till lösning i frågan. Det är självklart att Gotlandstillägget inte skulle avskaffas utan att det fanns ett alternativ.

Herr talman! Jag står självklart bakom samtliga socialdemokratiska reservationer, men yrkar med det anförda ett särskilt bifall till reservation 19.

Anf. 119 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Jag ska ägna några minuter åt att kommentera näringsutskottets yttrande. Det är framför allt kommentarer som gäller konkurrensperspektivet. Jag hoppas att alla ledamöter och åhörare har noterat att det finns en avvikande mening på näringsutskottets yttrande från alliansledamöterna i utskottet.

När det gäller konkurrensfrågan kan vi konstatera att det var monopol inom en rad sektorer under större delen av 1900-talet, nämligen el, tele, post, telefoni, taxi och järnväg. Under senare delen av 1900-talet avreglerades en hel del av de marknaderna. Det är intressant att titta på varför detta gjordes. Vad var syftet? När man hör delar av oppositionen kan man få intrycket att syftet var att privata företag skulle ha möjlighet att

tjäna en massa pengar. Men syftet var att skapa bättre fungerande marknader. Syftet var att skapa ett system som skulle vara bättre för konsumenterna genom konkurrens och större utbud skulle man få högre kvalitet för resenärer och godstransportörer.

När det gäller godstransportörer kan vi konstatera att Green Cargo i dag har en punktlighet på mellan 93 och 95 procent att jämföra med hur det såg ut på 80-talet när marknaden var reglerad. Då låg punktligheten omkring 80 procent. I stora delar av Europa där de här marknaderna fortfarande är reglerade har man fortfarande en punktlighet på 80 procent.

När det gäller järnvägsunderhållet har det konstaterats tidigare här att Trafikverket gör bedömningen att man får ut 25 procent mer underhåll per krona. 25 procent på ett anslag på över 7 miljarder innebär nästan 2 miljarder mer i värde än om samma anslag skulle ges i ett system utan konkurrens. Ledamöter för oppositionen brukar med viss rätt emellanåt vara irriterade när privata företag tjänar pengar på och tar ut vinster från offentliga system. Här är man beredd att kasta bort 2 miljarder i ett stort svart hål.

Effekterna av avregleringar har studerats vid ett flertal tillfällen. År 2005 till exempel analyserade Regelutredningen hur de reformer som genomförts påverkat marknaderna; det gällde bland annat järnvägen. Slutsatsen var att återreglering varken var önskvärd eller möjlig.

Det har också nämnts i debatten att brister i underhållet och de effekter det har haft på trafiken skulle vara kopplat till att vi har konkurrens. Vi kan påminna oss att det gjordes en utredning om störningar i järnvägstrafiken vintern 2009–2010. Den tittade på om marknadsöppningen skulle ha bidragit till de problem som förekom. Slutsatsen var att det inte var på det viset. Flera aktörer framhöll tvärtom att konkurrens snarare var en del av lösningen på problemen.

Avslutningsvis kan man konstatera att det är lätt att i tv-soffor och i intervjuer i näringslivsmagasinen och säga fina ord. Stefan Löfven lovade senast för ett par månader sedan att det inte var aktuellt med återregleringar. Här i kammaren är det annat ljud i skällan. Här dansar S efter Vänsterpartiets pipa och ropar på återreglering mot bättre vetande och mot sin egen partiledares löfte.

Herr talman! Vi kan konstatera att den samlade återreglingsvänstern verkar ha majoritet i den här frågan. Det är bara att beklaga för järnvägens skull.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C) och Annelie Enochson (KD).

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

Anf. 120 SUZANNE SVENSSON (S):

Herr talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation 2 i trafikutskottets betänkande 2011/12:TU15 *Luftfart*, men vi står naturligtvis bakom alla våra reservationer i betänkandet.

Vad gäller flygplatsfrågor anser vi socialdemokrater att det är viktigt att erbjuda en väl fungerande och god servicenivå i alla delar av landet. Utan det statliga driftsbidraget till regionala flygplatser skulle flertalet av dessa flygplatser inte ha möjlighet att fortsätta sin verksamhet. Vi anser att staten måste ta en del av ansvaret för att säkerställa infrastrukturen på de regionala flygplatserna.

Från 2012 är flyget en del av EU:s utsläppshandelssystem för växthusgaser. Flygbränslet är i dag skattebefriat. Det tycker vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet bör ändras. Vi anser att flyget ska bära sina egna miljökostnader och tycker att det är mycket positivt att det statliga Swedavia arbetar med att minska den totala klimatpåverkan i flygplatsverksamheten. Men det finns mycket kvar att göra, till exempel framtagandet av nya, mer energieffektiva flygplanstyper och optimering av drift och flygning.

Herr talman! Jag kommer att i resten av mitt anförande tala om trafikledningstjänsten där utskottet gör ett gemensamt tillkännagivande om att avvakta den statliga utredningen *Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst*, och det tillkännagivande som regeringen kommer att redovisa angående en fullgod trafiksäkerhet och Försvarsmaktens behov.

Utredarens direktiv har bland annat varit att analysera Luftfartsverkets möjligheter att inom ramen för nuvarande verksamhetsform och instruktion verka på en konkurrensutsatt marknad inom ramen för den fortsatta konkurrensöppningen av den europeiska marknaden för flygtrafiktjänster samt klarlägga Luftfartsverkets roll inom flygtrafikledningsområdet och beskriva konsekvenserna för verksamheten om möjligheterna att verka på en konkurrensutsatt marknad begränsas.

I Sverige har vi integrerade flygplatser med dels civilflyg, dels militärflyg. I Sverige är den lokala trafikledningstjänsten redan avreglerad, och en privat aktör är etablerad på marknaden. Detta har inte gått helt smärtfritt då man förutsatt att Luftfartsverkets personal ska gå över till de nya bolagen. Där så inte skett har problem uppstått, och man har ändå fått använda Luftfartsverkets personal som resurs för att kunna bedriva trafiken. Liknande problem har funnits på järnvägssidan där upphandlade utförare inte har kunnat fullfölja sina åtaganden.

Herr talman! Man kan konstatera att den moderatstyrda regeringen även i luftfartsfrågorna tror att konkurrensutsättning ska lösa alla problem i stället för att själv ta tag i dem. Problem har en tendens att komma tillbaka, oavsett driftsorganisation, och landa i ägarens knä. Som socialdemokrat tror jag inte på konkurrensutsättning till varje pris som en idé om en fungerande samhällsnytta.

I Europa finns i dag ett väl utvecklat samarbete mellan de olika luftfartsinstanserna, och man arbetar för att trafiken i lufrummet ska vara så rationell som möjligt. Det finns ingenting som talar för att det inte skulle fortsätta att vara så oavsett om Sverige väljer att bolagisera eller inte.

Herr talman! Det är värt att notera att det ser olika ut i Europa vad gäller flygtrafiktjänsterna. Den tillgängliga marknaden för ATS-tjänster, Air Traffic Service, vid flygplatser gäller för närvarande delvis i Storbritannien och Spanien. Avregleringen i Spanien kommer på sikt att innebära konkurrensutsättning på samtliga flygplatser förutsatt att den nya regeringen fullföljer de planer som finns.

I Sverige, Danmark och Tyskland gäller detta mindre flygplatser, och i Schweiz tillkommer ett antal mindre flygplatser under 2014. På marknader utanför Europa är två aktörer aktiva, engelska NATS och Serco. Störst är Serco, som är en stor brittisk leverantör av tjänster till både den civila och den militära tjänstemarknaden. Bolagets omsättning är ca 45 miljarder kronor där ATS-verksamheten är en mindre del. Bolaget har i Europa 750 flygledare anställda som bedriver lokala ATS-tjänster. Det är ca 300 fler än motsvarande verksamhet inom Luftfartsverket.

Marknaden för ATS-tjänster vid flygplatser i övriga Europa berör huvudsakligen flygplatsens kontrollzoner, och lufrummet utöver dessa är, till skillnad från Sverige, inte konkurrensutsatt utan verksamheten bedrivs av den nationella flygtrafiktjänstorganisationen med ensamrätt. I några länder är enbart mindre flygplatser konkurrensutsatta, såsom i Tyskland, där konkurrensutsättningen inte gäller de 16 största flygplatserna. I Schweiz är tre flygplatser undantagna från konkurrensutsättning. Det innebär att huvuddelen av marknaden för ATS-tjänster är förbehållen den nationella aktören. Marknaderna i till exempel Tyskland och Schweiz är styrda av statliga direktiv om vilka flygplatser som får konkurrensutsättas.

Helt avreglerade marknader i Europa finns för närvarande i Sverige, Danmark och Storbritannien. I Danmark finns i dag ingen fungerande marknad även om den formellt är oreglerad. I Storbritannien, som ofta framhålls som en marknadsmässig förebild, har den näst största aktören Serco mindre än 75 000 rörelser vid de sex flygplatserna, varav två militära, där man har verksamhet. Som jämförelse kan nämnas att Luftfartsverkets verksamhet omfattar ca 900 000 rörelser på svenska flygplatser, inklusive den militära trafiken.

Herr talman! Vi socialdemokrater vill att militären ska ha ett avgörande inflytande över flygledningen på de militära flygplatserna, och vi vill att Luftfartsverket även i fortsättningen ska ansvara för flygledningen vid de statliga flygplatserna.

(Applåder)

I detta anförande instämde Monica Green, Lars Mejern Larsson, Leif Pettersson och Anders Ygeman (alla S).

Anf. 121 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Herr talman! Flyget är en klimatvärsting. När alla växthusgaser räknas med står flyget för ca 5 procent av de globala utsläppen. För Sveriges del är siffran ännu högre. Om man räknar med svenskarnas både inrikes och utrikes flygande orsakade det redan 2006 ungefär 10 procent av de

svenska utsläppen, och det ser tyvärr ut att bli ännu värre. Om svenskar-  
nas flygresande fortsätter att öka i samma takt kan det orsaka större kli-  
matpåverkan än landets samlade biltrafik om ett tiotal år.

Det hänvisas ofta till att det görs mycket för att minska flygets bräns-  
leförbrukning och klimatpåverkan, som gröna inflygningar och genare  
flygvägar. Alla dessa åtgärder är viktiga. Men utveckling och trimning av  
teknik och organisation räcker inte för att kompensera för den kraftiga  
ökningen av flygandet. Även med relativt försiktiga prognoser väntas  
flygresandet mer än fyrdubblas fram till 2050.

Det är för oss i Miljöpartiet en viktig princip att flyget ska bära sina  
egna miljökostnader. EU:s system för utsläppshandel räcker tyvärr inte  
långt. Det krävs fler kraftfulla åtgärder för att begränsa flygets skadliga  
påverkan på klimat och miljö – nu.

Det är orimligt att flygbränsle är skattebefriat. Enligt OECD, som gått  
igenom ett antal länders offentliga subventioner av fossilenergi, är värdet  
på att svenskt inrikesflyg inte betalar koldioxidskatt eller energiskatter  
ca 2 miljarder per år. Miljöpartiet vill avveckla alla subventioner av fos-  
silbränsle. Det behövs insatser såväl på nationell som på internationell  
nivå för att flyget ska börja bära sina miljökostnader. Vad gäller beskatt-  
ning och internationellt arbete har flera av våra förslag behandlats i andra  
betänkanden. Jag går därför inte in vidare på dessa i dag.

Miljöpartiet anser inte att flygplatser ska ha statligt stöd om de ligger  
så till att man i stället kan resa kollektivt till Stockholms central på  
mindre än tre timmar. Nu ändras systemet för statligt driftsbidrag. De  
pengar som gått till stöd för icke-statliga flygplatser som inte har trans-  
portpolitiskt motiverad upphandlad trafik går i stället till regionerna. Det  
handlar fortfarande om att staten satsar 400 miljoner på tio år, utifrån vad  
dessa flygplatser tidigare fått, men det blir regionerna som beslutar om  
hur pengarna ska användas, fortsatt till flygplatsstöd eller till satsningar  
på andra trafikslag.

Miljöpartiets grundhållning är att det som nu behövs är satsningar på  
klimatsmart trafik, och därför vill vi inte att offentliga medel ska gå till  
att stödja flygplatser om det finns möjlighet att resa på ett mindre miljö-  
skadligt sätt. Jag hoppas givetvis att regionerna kommer att agera ansvars-  
fullt och styra över till satsningar på klimatsmarta transporter, som kol-  
lektivtrafik och cykling, när de nu får ökad makt över trafikpengarna.

Staten måste givetvis också ta sitt ansvar för att förbättra möjligheter-  
na att resa klimatsmart i en större del av landet. Med kraftfulla satsningar  
på järnväg och annan kollektivtrafik, som vi föreslår, kan inrikesflyget  
söder om Sundsvall, utom till Gotland, göras överflödigt.

Herr talman! En stor park med gott om plats för sport och rekreation,  
mässor och festivaler, odlingsbänkar för dem som inte har egen trädgård  
– mitt i storstaden. Det har invånarna i Berlin fått, sedan den centralt  
belägna flygplatsen Tempelhof avvecklades häromåret. Som gräddes på  
moset slipper de också en hel del flygbuller och luftföroreningar.

Vi borde göra som i Berlin. Flygplatser mitt i städer har många och  
uppenbara nackdelar och går inte ihop med modern stadsplanering. Det  
går att göra Stockholm mer trivsamt och minska miljöproblemen i staden  
genom att äntligen lägga ned Bromma flygplats.

Enligt Miljöförvaltningen i Stockholm är flygtrafiken på Bromma ett  
av Stockholms största miljöproblem. Redan 1996 konstaterade en statlig



utredning att ”Bromma tillhör de miljömässigt sämst belägna flygplatserna i Sverige”. Brommaflyget orsakar utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av andra trafikleder.

Flygtrafik bullrar. Buller är inte bara otrivsamt, det är också en hälsosfara. Bullret från Bromma flygplats stör mer än dubbelt så många personer som vid Arlanda och Landvetter tillsammans. Drygt 4 000 personer utsätts för flygbullernivåer över 55 dBA, visar Stockholms miljöförvaltnings årliga tillsynsrapport. Riktigt höga maximala ljudnivåer, över 70 dBA, förekommer också mellan Viksjö i Järfälla och Skanstull på Södermalm.

Luftfartsverket betalar i dagsläget lite för att använda den värdefulla marken i Bromma. Bromma flygplats är ett av få större centralt belägna områden där ny bebyggelse i större skala är möjlig. Tusentals välbehövliga bostäder kan byggas där. Stora ytor runt flygplatsen kan avsättas för rekreation. Ännu ett skäl att lägga ned Bromma flygplats är förstås olycksrisken. Den är visserligen statistiskt sett liten, men skulle det värsta ändå hända kan följderna bli förfärliga.

De inrikes flygresorna i Sverige måste minska för klimatets skull, och Bromma är främst en flygplats för inrikestrafiken. Bromma flygplats behövs inte. Det räcker med Arlanda. Där finns kapacitet nog att ta hand om det flyg som i dag trafikerar Bromma, särskilt om trängselprissättning med regionala undantag skulle tillämpas vid tilldelning av slot-tider. Vi föreslår därför en sådan marknadslösning.

Däremot finns det anledning att vara försiktig med att skapa marknader för marknadens egen skull. Det kan få rent av farliga konsekvenser. Det är därför bra att ytterligare konkurrensutsättning av flygtrafikledning, en mycket kritisk funktion, nu stoppas tills den statliga utredningen om flygtrafikledningen redovisat sitt resultat. Att splittra upp luftrummet och låta olika utförare ha hand om olika delar medför fler överlämningar, vilket är ett riskmoment. Vi kan ju undra varför man tänker sig något sådant.

Stockholm är inte den enda staden där invånarna utsätts för buller och luftföroreningar som orsakas av flyg. Alla centralt belägna flygplatser i svenska städer bör därför avvecklas på sikt av hänsyn till hälsa och miljö. Flygplatser runt om i landet har ofta andra ägare än staten, men staten bör ändå ta initiativ till att påbörja och underlätta en sådan omställning i samråd med berörda parter som kommuner och företag.

Låt mig ge ett exempel. I min hemstad Linköping finns just en sådan centralt belägen flygplats. Flygverksamheten lägger nu en död hand över staden, och en avveckling skulle ge liknande goda effekter som att avveckla Bromma.

Det som verkligen behövs i Linköping och Östergötland är fler järnvägsspår. Flygplatsen behövs däremot inte. De Linköpingsbor som ändå behöver flyga har Skavsta utanför Nyköping inom räckhåll. Det är även möjligt att redan nu åka tåg till Kastrup på mindre än tre och en halv timme. Med snabbare tågförbindelser blir det ännu lättare.

Herr talman! Att klamra sig fast vid otidsenliga lösningar och föråldrad samhällsplanering duger inte, varken i Stockholm eller i andra städer. Vi har länge arbetat för att Bromma flygplats ska avvecklas. Det är hög tid att ta steget in i framtiden där och i resten av landet.

Givetvis står jag bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall till endast reservation 2 om miljöfrågor och reservation 4 om avveckling av Bromma flygplats med mera.

Anf. 122 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande TU15 behandlar luftfartsfrågor med utgångspunkt från 16 motionsförslag som väckts under den allmänna motionstiden 2011.

Jag vill orda lite grann om ett socialdemokratiskt uttalande, nämligen att privatiseringen av den lokala flygtrafikledningstjänsten ”genomförs av ideologiska skäl” och att det är ”tveksamt om det kan utvecklas fungerande marknader för lokala flygtrafikledningstjänster”.

Vänsterpartiet delar motionärernas uppfattning att myndighetsutövning inom flygsäkerhetsområdet inte ska läggas över på privata aktörer. Det kan vara svårt att skilja ut privat flygledning från militär flygledning när dessa är samordnade. Motionen utmynnar i förslaget att beslutet om att avreglera flygledartjänsterna ska omprövas.

Vänsterpartiet nöjer sig för dagen, i och med ett tillkännagivande i betänkandet, med att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet avseende den nyligen avlämnade statliga utredningen *Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning*, SOU 2012:27, avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov.

Vänsterpartiet avvaktar i dag och kan återkomma i frågan om det behövs.

Herr talman! I övrigt yrkar jag bifall till reservation 2, Miljöfrågor, som Vänsterpartiet tillsammans med Miljöpartiet och Socialdemokraterna står bakom.

Från 2012 är flyget en del av EU:s utsläppshandelssystem för växthusgaser. Enligt vår mening är det orimligt att flygbränsle är skattebefriat. Det räcker inte att hänvisa skattebefrielsen till att miljökostnaderna ska regleras av utsläppshandelssystemet. Flygets miljöpåverkan är så stor att det behövs fler kraftfulla åtgärder för att begränsa klimatpåverkan. Det är viktigt att flyget ska bära sina egna miljökostnader.

Det är positivt att Swedavia länge har arbetat med att minska den totala klimatpåverkan i flygplansverksamheten. Men det finns fortfarande förbättringsmöjligheter i själva flygplatsdriften, att optimera inflygningar och att ta fram nya och mer energieffektiva flygplanstyper. Det pågår ett arbete med miljövänligt flygplansbränsle, vilket också välkomnas.

När det gäller avvecklingen av Bromma flygplats har Vänsterpartiet ett särskilt yttrande. Yttrandet utmynnar i att ”staten bör ta initiativ till en avveckling av Bromma flygplats”. Det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats. De viktigaste rör miljön, säkerhetsfrågor och att flygplatsen hindrar bostadsbyggande. Jag är mycket kritisk mot avtalet som tecknades mellan Stockholms stad och flygplatshållaren, som har en lång löptid på 30 år. Den långa avtalsperiod som nu löper gör avvecklingen komplicerad och mycket kostsam att genomföra.

Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Flyget genererar buller, utsläpp och föroreningar i ett område som redan är hårt ansatt av andra trafikleder. Därtill kommer att flyget är det transportmedel som använder mest energi och ökar klimathotet mest per passagerarkilometer. Detta borde ha medfört grundligare och mer långtgående miljökrav i det nya avtalet. I stället prioriterades miljökraven ned i det nya avtalet, vilket jag finner mycket anmärkningsvärt och allvarligt. Staten bör ta ett initiativ till en avveckling av Bromma flygplats.

Anf. 123 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande om luftfartsfrågor. Vi ska hantera allt från miljöfrågor och flygtrafiklednings-tjänster till inrikesflygets roll i framtidens Sverige.

Flygets roll som transportmedel måste ses som en del i ett sammanhållet infrastrukturensystem där även väg, järnväg och sjöfart ingår. Oftast används de olika delarna i någon utsträckning för att klara både persontransport och transport av gods till olika destinationer. Mycket sällan klarar ett av transportslagen hela resan.

Jag brukar ofta använda min egen resa till riksdagen för att förklara precis vad detta innebär och varför man bör ha en samlad politik på området. Jag börjar min morgon tidigt med en taxiresa ut till flygplatsen. Från Umeå flyger jag sedan ned till Stockholm. Från Arlanda tar jag tåget, det vill säga Arlanda Express, in till stationen här i Stockholm och avslutar med en promenad in till Riksdagshuset.

På liknande sätt reser åtskilliga tusentals människor varje dag kors och tvärs, både inom landet och till andra länder, för att kunna ta sig till och från arbete, för besök hos släktingar och för rena nöjesresor. Skälen för resorna är många, men det som förenar är behovet av alla de olika delarna av transportslagen för att klara hela resan.

Miljontals av dessa personer med helt unika resor använder varje månad flyget som en del i den totala resan. Vi vill resa säkert, punktligt, bekvämt och snabbt men också så miljövänligt som möjligt. Flyget är en viktig del av det moderna sättet att leva. Vi använder flyget för att snabbt transportera oss långa sträckor för arbete, affärer och semester.

Runt om i världen sker nu en snabb utbyggnad av flygkapacitet. Det är framför allt i Asien och i Mellanöstern som det går allra snabbast just nu. Världen fortsätter att krympa till följd av att vi får fler flygplan, fler flygbolag och nya och ännu större flygplatser. Det som driver denna utveckling är att allt fler människor runt om i världen får allt bättre ekonomi och då också får råd att flyga. Det är i grunden en bra utveckling som möjliggör att människor reser och träffas för att göra affärer och för att lära sig mer om varandra. I länder där människor har levt i förtryck och med reserestriktioner är flyget dessutom ofta symbolen just för friheten.

Flyget står för några enstaka procent av våra koldioxidutsläpp. Det finns olika sätt att räkna på detta, och man får därför fram lite olika siffror. Alldeles oaktat vilka siffror vi använder har flyget sitt ansvar att ta som en del i miljöarbetet.

Det har skett och sker fortsatt en snabb utveckling för att minska utsläppen. Det handlar om allt från bättre motorer, nyare flygbränslen, gröna inflygningar, anpassad hastighet, bättre flygplanstyper, samordnad

flygledning och rakare flygrutter men också arbete för att få ned koldioxidutsläppen på våra flygplatser.

Detta och mycket mer gör att utsläpp per passagerare och kilometer har minskat och fortsatt kommer att minska dramatiskt i framtiden. Det är också en nödvändig utveckling när allt fler människor i vår värld reser sig ur fattigdom och har råd att börja flyga.

I dag är den övervägande delen av resenärer mellan Europa och Asien just européer. Inom en snar framtid kommer detta att dramatiskt förändras. Det kommer inte att bero på en utveckling där européer slutar flyga till Asien, utan det kommer att bero på att allt fler människor i Asien kommer att börja flyga till och från Europa.

Herr talman! Flygplatserna i Svea, Mora-Siljan, Gävle, Borlänge, Torsby, Hagfors, Karlstad, Västerås, Eskilstuna, Linköping, Trollhättan, Göteborg, Falköping, Jönköping, Oskarshamn, Halmstad, Växjö, Kalmar, Ängelholm, Helsingborg, Ljungbyhed, Kristianstad, Bromma och Ronneby är bara några av alla de flygplatser som Miljöpartiet vill ska försvinna. De skriver i sin motion, som vi bland annat behandlar i det betänkande vi har framför oss i dag, att de vill ta bort det statliga driftsbidraget. Om det inte hjälper kan de tänka sig ytterligare åtgärder för att se till att alla dessa flygplatser och många därtill ska försvinna. Det enda som ska finnas kvar söder om Sundsvall är flygplatsen i Visby, och gissningsvis också någonstans att landa i Stockholm – dock inte Bromma, för den vill de ta bort.

Sverige är ett av Europas till ytan största länder. Vi har långa avstånd. En sådan här politik skulle inte bara försvåra nöjesresande utan allvarligt skada möjligheten till arbetspendling inom landet, möjligheter för företag att ha huvudkontor utanför Stockholm och svensk tillväxt i stort. Allt detta skulle hotas. Vi från Alliansen anser tvärtom att ett väl utbyggt inrikesflyg är nödvändigt för att hela Sverige ska kunna leva och utvecklas.

Herr talman! Ett enigt trafikutskott föreslår riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan om avregleringen av flygtrafikledning. Regeringen föreslås återkomma till riksdagen för att tillförsäkra att den inhemska avregleringen fortsatt klarar både säkerheten och Försvarens behov.

Det var den tidigare socialdemokratiska regeringen som initierade detta arbete och denna reform för att avreglera flygtrafikledningstjänsten. Vid maktskiftet 2006 blev det sedan alliansregeringen som fortsatte att bära denna reform och också genomförde den. Det handlade helt enkelt om att säkra krav på ökad säkerhet men också om behovet av att minska kostnader för just denna tjänst.

I grunden handlar det om möjligheten för flygplatser att sänka sin kostnadsvolym. I dag går i praktiken samtliga kommunala flygplatser med ekonomiskt underskott. Detta ska hanteras av kommunpolitiker som troligen hellre vill använda pengarna till barnomsorg, skolverksamhet och äldreomsorg – för att nämna några områden.

Ungefär hälften av kostnaderna för en svensk flygplats är just för flygtrafikledning. De upphandlingar som vi har gjort så här långt har sänkt kostnaden med i storleksordningen 25 procent för de flygplatser där man har hunnit med att konkurrensutsätta denna del. Totalt omsätter flygtrafikledningen, förutom en-route-delen, det vill säga den del som

inte är avreglerad, varje år i storleksordningen 950 miljoner kronor. Reformen kan alltså med bibehållen säkerhet sänka kostnaderna för flygplatser och flygbolag med ett par hundra miljoner kronor varje år. Det är mycket pengar för en bransch som lever med väldigt små marginaler. Många flygplatser har redan i dag svårt att överleva.

Luftfartsverket och de privata företag som är godkända för att bedriva verksamheten lever under samma regelverk, som är mycket strikt och som kontrolleras av Transportstyrelsen. Det finns inget som pekar på att säkerheten skulle vara annorlunda beroende på huvudman inom flygtrafikledning lika lite som mellan flygbolag med olika huvudmän som lever med samma regelverk. Säkerheten är rigorös och kompromissas aldrig med när det gäller flyget. När det gäller flyget finns det egentligen bara ett läge med säkerheten, och det är den högsta tänkbara som man kan ha. Det är också just därför det är så säkert att flyga i större delen av världen; man lever efter mycket tuffa regelverk.

Jag har under den senaste tiden besökt några olika flygplatser runt om i landet, framför allt de kommunala flygplatserna med både röda och blå kommunledningar. Det man har sett är behovet av reformen. Detta är en av de få kostnader på en flygplats som man kan påverka. Oaktat om det är rött eller blått styre ser man att detta är en bra reform.

Vi ser en utveckling i Europa där allt fler länder öppnar sina marknader för flygtrafikledning just för att få ned kostnaderna med bibehållen eller högre säkerhet. En trolig utveckling är att vi i framtiden kommer att se kanske fem till tio stora bolag – troligen några av dem statliga – som kommer att förse större delen av Europa med flygtrafikledning. För egen del hoppas jag att Luftfartsverket kommer att vara en av de aktörer som kommer att leva kvar. Men för att det ska bli verklighet är det viktigt att vi i ett tidigt skede rustar för och möjliggör just detta. Sverige har stort förtroende när det gäller kunnande inom flygtrafikledningsområdet. Det är ett kunnande som också är eftertraktat i många andra länder.

Jag ser fram emot att regeringen återkommer till riksdagen med en proposition med ett väl avvägt förslag där Luftfartsverket ges möjlighet att påbörja resan mot att bli en stor aktör på den internationella marknaden inom flygtrafikledning samt att regeringen visar hur vi fortsatt ska tillförsäkra att den inhemska avregleringen klarar både säkerhet och Försvarmaktens behov.

Herr talman! Delar av oppositionen har en direkt flygfientlig politik. Det är med stor oro man ser när de lyckas hitta varandra. Från Alliansens sida har vi fortsatt en mycket positiv inställning till flyget som en viktig del av en sammanhållen transportinfrastruktur i vårt land. Det är också viktigt att vi fortsatt har bra flygförbindelser med andra länder både för att vi ska kunna göra affärsresor och semesterresor och för att andra ska kunna komma till Sverige för affärer och nöjen.

Det är med stor glädje jag följer alla nya utrikesförbindelser som växer fram från Stockholm men också från de regionala flygplatserna som Skellefteå, Norrköping och Örebro. Den här utvecklingen gör faktiskt att spanjorer är en av de snabbast växande turistgrupperna i staden Skellefteå i norra Sverige. Det är en spännande utveckling som ger tillväxt i alla delar av vårt land. Den bidrar också till det mellanmänniska utbytet.

Samtidigt tar vi miljöutmaningarna på största allvar. Vi ska fortsätta det arbetet. Men lösningen är inte att vi slutar resa utan att vi i stället minskar utsläppen på det resande vi gör.

Jag yrkar med detta bifall till utskottets förslag till beslut.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Christer Akej, Lotta Finstorp, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M).

Anf. 124 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Detta var intressant. Jag undrar lite grann hur Edward Riedl ser på flygsäkerheten. Varför är det viktigt att konkurrensutsätta flygtrafikledningen? Vi vet att överlämnandet mellan olika utförare och olika torn innebär en risk i sig. Där jag bor i Östergötland har vi flera flygplatser på en liten yta. Det skulle, om jag har uppfattat det rätt, kunna bli fyra fem olika utförare om man skulle gå så långt i konkurrensutställningen som man ville från början. Jag ser inte riktigt hur detta kan öka säkerheten. Jag skulle vilja höra Edward Riedls synpunkter på det.

Flygtrafikledningen fungerar mycket väl, och som man säger i USA: If it ain't broke, don't fix it! Finns det inget problem ska man inte försöka lösa det. Det är också intressant att Edward Riedl och de borgerliga partierna verkar ha en betydligt mer positiv syn på konkurrens när det gäller flygtrafikledning än när det gäller järnvägsunderhåll.

Anf. 125 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Jag ska försöka besvara frågorna i god ordning. Skulle jag glömma någonting får du påminna mig, Annika Lillemets, så ska jag försöka ta det igen.

Säkerheten kring flyget är den hela tiden överordnade frågan i alla delar som flyget jobbar med. Det är just därför som det är så pass säkert att flyga.

Tidigare hade vi en myndighet som bedrev verksamheten och kontrollerade sig själv. Då sade vi: Låt oss dela på detta så att vi har en myndighet som är granskande och ser till att man följer det som kan göras. Det är det sätt som man kan öka flygsäkerheten på rent organisatoriskt. Man har en myndighet som utför tjänsten och en annan myndighet som kontrollerar det som görs. Det har ökat flygsäkerheten. Det fungerar också på ett mycket bra sätt när man konkurrensutsätter. Det är det förfarandet som ökar flygsäkerheten. Det finns ett läge och det är ett. Det är ingen skillnad mellan privata och offentliga aktörer. Det är inte så att privata aktörer har gjort det säkrare. Om det lät på det sättet var det fel. Utan det har blivit säkrare på grund av att man har fått en myndighet som granskar från sidan, och det är Transportstyrelsen.

Den andra frågan som du var inne på handlar om risken vid överlämnandet, det vill säga när de olika tornen lämnar över till varandra när flygplanen flyger. Jag har haft samtal med branschen, och de förstår inte riktigt den frågeställningen. Men du är nog välkommen att höra av dig till dem också. De menar att det fungerar så redan i dag. Det är det man är proffs på. När flygplanen flyger utrikes flyger de mellan många olika länder. Det här med överlämnande mellan torn och samfälliga utrymmen

är någonting man har mycket stort kunnande om. Det är ingen som ser några problem med det. Men sätt dig gärna in i detta ytterligare.

Prot. 2011/12:121  
31 maj

Anf. 126 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Jag ska naturligtvis sätta mig in i detta ytterligare. Jag konstaterar att vare sig det är privata eller offentliga torn är det ett riskmoment att lämna över. Det har man också konstaterat i betänkandet. Hur duktig man än är är det lämpligt att göra riskerna så få som möjligt om man nu styckar upp luftrummet ytterligare.

Jag har också en fråga om marknadsmässiga villkor. OECD konstaterar att bara befrielsen från koldioxidskatt och energiskatt på inrikesflyget i Sverige är värd 2 miljarder. Jag tycker att man blir lite fundersam när man hör det. Jag undrar hur Edward Riedl och Moderaterna ser på det. Är det rimligt att subventionera på det sättet? Ska inte flyget klara sig på marknadsmässiga villkor? Samma sak gäller ju flygplatserna. Om de inte klarar sig själva är det då rimligt att vi går in och stöttar dem med skattemedel? Det handlar om statliga medel och inte minst om kommunala pengar som pumpas in i flygplatser.

Jag tänker återigen på min hemstad. Vi har en flygplats i Linköping. Det finns ännu en flygplats i Norrköping fyra mil därifrån, och sedan finns också Skavsta en liten bit längre bort. Man satsar stora pengar på detta, och de hade kunnat användas till att förbättra kollektivtrafiken. Staten skulle kunna se till att det blev fler järnvägsspår och ännu snabbare förbindelser till Skavsta. Det vore ett mycket bättre resursutnyttjande totalt sett, förutom att det naturligtvis är klimatmässigt bra. Hur ser Edward Riedl på subventionerna?

Anf. 127 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Jag ska försöka hinna med den fråga som jag inte hann med förra gången, det vill säga: If it ain't broke, don't fix it! Jag skulle jag vilja anlägga det rent motsatta perspektivet. Det är det som har gjort att flyget är så säkert. Man utvecklar hela tiden för att göra det säkrare och säkrare. Jag tror att det arbetet måste fortgå kontinuerligt för att det ska bli så bra som möjligt.

Den andra frågan handlade om detta att avsaknaden av en nationell skatt skulle vara någon form av subvention. Flyget är en global företeelse. Genom samarbete i kaos försöker man komma överens om allt från säkerhet till vad som ska gälla om beskattning och annat. Genom en nationell beskattning av flyget skulle vi bara straffa ut Sverige.

Jag tror att den bästa vägen framåt är den som vi har valt i Europa och som den här regeringen har varit pådrivande för, det vill säga att införa handel med utsläppsrätter för flyget. Man får ta ett allt större ansvar för det man smutsar ned. Vi har lite bekymmer just nu eftersom Kina, USA och en hel del andra länder inte tycker att det är en bra utveckling. Men vi driver faktiskt på i Europa och har infört det, fast vi är lite oense om huruvida det ska gälla eller inte.

Den sista frågan handlar om att flyget skulle vara väldigt subventionerat med kommunala medel och annat. Jag skulle vilja vända på det och säga att jag tror att flyget är ett av de transportslag som är minst subventionerade. Ditt resonemang håller inte. Vill man att hela Sverige ska leva

*Luffart*

måste det finns goda möjligheter att transportera sig inom landet på ett rimligt sätt. Det är väl där vi skiljer oss åt lite grann.

Anf. 128 LARS TYSKLIND (FP):

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

Även om det är flyget vi diskuterar nu måste utgångspunkten ändå vara det trafikslagsövergripande tankesättet. Det handlar i grunden om att trafikslagen ska komplettera varandra. Alla trafikslag har sin givna plats i systemet.

Sedan Luftfartsverket delades upp har Swedavia AB bildats. Det har tagit hand om de tio nationella flygplatserna plus flygplatsen i Sundsvall, det vill säga elva flygplatser.

Förutom att vara transportslagsövergripande präglas transportpolitiken av ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringarna. Med den bakgrunden är det logiskt att bidraget till icke-statliga flygplatser har flyttats över till de regionala planerna.

Regionerna har då frihet att själva prioritera medel antingen till drift av flygplatsen eller till andra åtgärder i trafiksystemet. Det kan till och med vara så att man prioriterar flygplatsen så högt att den får högre bidrag än den hade förut, eller så blir bidraget tvärtom lägre. Det grundas på kunskapen man har i varje region.

Detta svarar till stor del upp till reservation 1 från Socialdemokraterna om att det är regionerna som får avgöra frågan om hur mycket driftsbidrag som går till flygplatserna och hur angeläget det anses vara.

Herr talman! Miljöfrågorna har diskuterats en del här, och det är viktigt att flygets miljöaspekter tas på största allvar, men samtidigt har flyget en viktig roll för en väl fungerande kommunikation i stora delar av landet. Det är alltså en avvägningsfråga. Det som har nämnts här om miljöåtgärder, både när det gäller sättet att flyga och flygbränsle, är naturligtvis ett viktigt arbete som måste fortgå.

Herr talman! I en motion och i reservation 3 kräver Miljöpartiet – eller man uttrycker åtminstone något slags önskan – att inrikesflyget successivt ska försvinna från södra Sverige. Man konstaterar att persontrafik på mindre än tre timmars restid från Stockholms central ska göras med tåg. Styrmedlet skulle vara att icke-statliga flygplatser för att kunna få driftsbidrag ska ligga längre än tre timmar från Stockholms central.

Det kan låta bra på ett sätt, men en reflexion är att det blir lite underligt när man förlägger kommunikationsnavet just till Stockholms central, men det kanske är något jag inte riktigt förstår. I många fall är den regionala flygplatsen en förutsättning för en god tillgänglighet och i förlängningen en bra regional utveckling.

Det är precis för att de ska få avgöra frågan som driftsbidragspengarna har lämnats ut till regionerna.

Edward Riedl nämnde att det för det första finns direktdestinationer även från regionala flygplatser i södra Sverige. Personligen åker jag tåg till Stockholm för det mesta. Men i måndags skulle jag till Visby, och för att över huvud taget hinna med det på en dag måste jag ta flyget även till Stockholm för att sedan flyga till Visby.



Man använder alltså olika trafikslag vid olika tillfällen. Därför blir det resonemang som Miljöpartiet för generellt och lite märkligt, även om miljöaspekten naturligtvis är väldigt viktig.

En annan aspekt som jag har fått mig till del när jag har besökt flygplatser ute i regionerna är att flyget har stor betydelse för ensamresande barn och i viss mån funktionshindrade personer. Det har med både tidsaspekten och möjligheten till assistans att göra, vilket är en stor del av de regionala flygplatsernas uppgift.

Herr talman! Så till frågan om flygledningstjänst och avreglering och konkurrensutsättning av densamma. Jag tror att vi en gång för alla måste slå fast att det här med mer eller mindre säkerhet inte kan diskuteras när det gäller flyget. Flygsäkerheten ligger på en fix nivå, det vill säga högsta möjliga nivå, oberoende av vem som sköter flygledningstjänsten. Det är inte olika regelverk och krav som gäller om Luftfartsverket eller någon privat aktör har hand om flygledningstjänsten. Man garanterar detta genom ett certifieringssystem från Transportstyrelsen. Det är inte bara att sätta i gång och flygleda hur man vill, utan det här är ett godkänt system med Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet.

Efter avregleringen av lokala flygledningstjänster har en privat aktör etablerat sig i Sverige, nämligen Aviation Capacity Resources AB, ACR, som finns på flygplatserna i Växjö, Örebro, Västerås och Trollhättan–Vänersborg.

Det har antytts i debatten att det här skulle ha någonting med säkerhet att göra, och det känns nästan beklämmande att man antyder att det inte skulle vara helt säkert att anlita de här flygplatserna. Det är naturligtvis inte alls på det viset, utan flygsäkerheten är fix och alltid på högsta möjliga nivå.

Den enda skillnad som man upplever på flygplatserna är att tjänsten har blivit billigare. Dessutom är det en av de få kostnader som verkligen går att påverka på flygplatserna. Det är dyrt att driva en flygplats, men den här kostnaden går att påverka.

Det har antytts i något inlägg att det var mycket problem kring det här, men när jag besökte Trollhättan–Vänersborgs flygplats hade man bara positivt att säga om möjligheten att kunna handla upp flygledningstjänster med en privat aktör. De hade inga negativa erfarenheter av detta. Dessutom – vilket de påpekade och apropå det här med det militära flyget – ligger deras flygutrymme granne med Sotenäs flygflottilj. Jag tror att jag nämnde det i utskottet någon gång. De har dagligen mängder av kontakter med det militära flyget och Sotenäs. Vi ska nog alltså inte se det som ett stort problem, utan det är högst möjligt att lösa.

Man kan läsa i den socialdemokratiska motionen att det skulle vara fråga om något slags ideologisk privatisering. Det handlar definitivt inte om det, utan det handlar om att ha flygledning på ett kostnadseffektivt sätt.

Folkpartiet står bakom det gemensamma tillkännagivandet om att vi ska avvakta beredningen av den statliga utredningen *Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst*, men det här måste snabbt komma till ett avgörande, för det får inte skapas någon osäkerhet om vad som kommer att hända. Det finns inte på Folkpartiets agenda att man ska återreglera. Det har ingen sagt här heller, men det är bra att vi är tydliga med det.

Målet är fortsatta möjligheter till konkurrensutsättning, och det handlar definitivt inte om att det ska ske någon återreglering. Det beskedet vill jag ge.

(Applåder)

I detta anförande instämde Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 129 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Låt mig inledningsvis yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på de reservationer som är kopplade till det.

Låt mig också inledningsvis få instämma i den analys som ledamöterna Tysklind och Riedl tidigare gjort avseende trafikledning av landets flygplatser och möjligheten till en fortsatt reformerad trafikledning och vad det kommer att innebära i form av ökad kostnadseffektivitet och mångfald. Detta är faktiskt en förutsättning för många av dessa flygplatser att fortsätta att existera.

Därefter, som en generell hållning till det betänkande om luftfart som vi har här, vill jag instämma i det som har framförts tidigare om att vårt lands transporter av människor och gods oavsett om de sker med flyg eller annat färdmedel har en alltför stor negativ miljöpåverkan. Då är det rimligt att anta utgångspunkten att den kanske viktigaste politiska utmaningen för oss i riksdagen och i synnerhet i trafikutskottet blir att bryta sambandet mellan transporter och negativ påverkan på vår miljö.

Jag vill se en fortsatt fri rörlighet för människor och varor. Jag vill se en fortsatt fri rörlighet för människor och varor i vårt land och mellan människor i vårt land och andra länder. Motsatsen, herr talman, att försöka klara miljöutmaningen genom att strypa människors möjlighet att röra sig och att utbyta tjänster och varor tror jag är en politik som leder fullständigt fel.

Min, Centerpartiets och alliansregeringens uppfattning är att det kommer att behövas ökade transporter av både människor och gods i framtiden. Samtidigt måste vi också se till att utsläppen och miljöpåverkan från dessa transporter minskar. En fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030 är då ett centralt mål för oss att jobba med för att häva transporternas miljö- och klimatpåverkan.

För att klara utmaningen att minska utsläppen och samtidigt hantera ett ökat behov av transporter kommer det att krävas utomordentligt stora satsningar på tillämpad forskning på transportområdet och forskning och utveckling med fokus på mycket mer klimatsmarta transportlösningar än dem vi ser i dag utan att för den skull säga att en del transportslag är fina och en del är fula.

Vårt transportsystem, herr talman, består nämligen av fem transportslag: väg, järnväg, luftfart, sjöfart och it. Jag är alldeles övertygad om att samtliga dessa fem transportslag likt ett väl fungerande blodomlopp behövs både i dag och i framtiden.

Flyget förknippar vi kanske främst med internationella resor. Men också i inrikes reserelationer har flyget en stor betydelse för både människor och företag, särskilt i de delar av landet där det inte är rimligt att ta

bilen eller för den del tåget till närmaste större regional samlingsplats eller nationell storstad.

I många delar av vårt land finns det inte ett befolkningsunderlag som motiverar att det ska vara möjligt att satsa på en utvecklad och snabbare järnvägstrafik. Ett väl fungerande flyg är då helt avgörande för dessa regioners överlevnad och utveckling. Flyget blir i dessa relationer, platser och delar av vårt land helt enkelt en förutsättning för att människor ska kunna välja att bo kvar eller att bosätta sig eller för att företag ska välja att etablera sig och vara verksamma där.

Herr talman! I utskottsbetänkandet står det:

”Utskottet anser att ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas. Inrikesflyget har särskilt stor betydelse för medborgare och näringsliv i de delar av landet som saknar goda alternativa transportmöjligheter. För att uppnå och vidmakthålla regional utveckling är god tillgänglighet en grundförutsättning.”

Herr talman! Man kan fråga sig varför vi i trafikutskottet i en betänkandetext ger uttryck för sådana självklarheter som jag nyss citerat.

Jo, detta till synes självklara ställningstagande är svaret på en motion från Annika Lillemets med flera från Miljöpartiet. Sammanfattat yrkar de att inrikesflyget görs onödigt, och de skriver att all persontrafik mer än tre timmar bort från Stockholms central bör göras med tåg. Dessutom skriver de att alla åtgärder ska vidtas för att göra inrikesflyget söder om Sundsvall, Gotland undantaget, onödigt.

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om luftfart som vi behandlar just nu illustrerar tydligt olika politiska ambitioner företrädade här i riksdagen: endera den ambition som utskottets majoritet ger uttryck för – en ambition som innebär att klara både en miljöutmaning och att ge hela landet bästa möjliga förutsättningar att leva och utvecklas – eller, mot den ambitionen, en politisk linje med Stockholms central som utsiktspunkt, en politik som innebär att stora delar av vårt land sätts på undantag, en politik som uppvisar en total brist på tilltro till att med tillämpad forskning, fordonsutveckling och smart skatteväxling klara utmaningen att låta hela landet leva och likväl ha högt ställda miljöambitioner.

I detta anförande instämde Lotta Finstorp, Gunnar Hedberg, Edward Riedl och Eliza Roszkowska Öberg (alla M) samt Lars Tysklind (FP).

Anf. 130 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Det är intressant att här höra Anders Åkesson som har en väldigt stor tro på tekniska och organisatoriska lösningar. Det är naturligtvis alldeles utmärkt att tekniken går framåt – att flygplan blir bränslesnålare, att man har gröna inflygningar och allt sådant.

Likväl förmår inte detta, enligt bästa uppskattningar från forskarna, uppväga det faktum att det flygs mer och mer. Jag undrar hur Anders Åkesson i ett miljö- och klimatperspektiv ser på det. Är det rimligt att flygandet ökar? Och hur mycket går det i så fall att öka det internationella flygandet?

Vi har inte sagt att allt inrikesflyg i Sverige ska läggas ned. Däremot menar vi att inrikesflyget är alldeles onödigt där det finns goda alternativ.

Jag undrar vad Anders Åkesson och Centerpartiet vill göra för att det ska bli möjligt att resa med tåg, exempelvis i södra Sverige där det borde gå att åka tåg i stället för att flyga.

Anf. 131 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag vill vara tydlig med att min förhoppning om teknikutveckling, om klimatsmarta skatteväxlingssystem och fordonsutveckling, inte inskränker sig enbart till flyget. Jag tror att motsvarande teknikutveckling, tillämpad forskning och samverkan mellan de fem trafikslagen förutsätts ske inom samtliga trafikslag som vi i dag använder.

Herr talman! Jag begriper inte varför man i en motion särskilt pekar ut flyget som onödigt, att man diskriminerar flyget som transportslag. Det kan tvärtom vara på det viset att flyget miljömässigt, tidsmässigt och socialt är en absolut förutsättning och till och med en smart lösning i en del reserelationer.

I den motion som Lillemets står bakom står det om att göra inrikesflyget onödigt och om att all persontrafik längre än tre timmar bort från Stockholms central bör göras med tåg.

Är det säkert att tåget alltid är den smartaste relationen, Lillemets?

Anf. 132 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Herr talman! Naturligtvis inte alltid, men är det närmare än tre timmar bör ambitionen vara att man på något sätt kan resa kollektivt, gärna med tåg.

Jag undrar hur Anders Åkesson ser på de skattesubventioner som OECD nämner, de 2 miljarder som det svenska inrikesflyget kan tillgodogöra sig genom att inte betala koldioxidskatt eller energiskatt. Det vore intressant att höra hur vi i stället skulle kunna satsa de pengarna på mer klimatsmarta transporter.

Bortsett från utsläppen av koldioxid är andra växthusgaser inte att förglömma – växthusgaser som tyvärr kan vara ännu skadligare, såsom vattenånga på hög höjd som det tekniskt är väldigt svårt att göra något åt. Hur ser Anders Åkesson på detta?

Flyget är ett väldigt energikrävande och klimatbelastande sätt att resa. Därför menar vi att flyget ska göras onödigt där det finns goda alternativ. Det är viktigt att staten, det offentliga, satsar resurser på klimatsmart infrastruktur.

Anders Åkesson nämnde it. Det är alldeles utmärkt om man i stället för att flyga till någon plats kan ha till exempel videokonferenser. Sådant hoppas jag att vi framöver får se mer av.

Anf. 133 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Med mitt inlägg, Lillemets, ville jag säga: Varför specifikt peka ut flyget och inte ställa krav på övriga fyra transportslag oavsett miljöpåverkan och krav på samverkan?

Låt mig ta ett mycket konkret exempel. Jag är bosatt och verksam i en del av landet där befolkningstätheten sannolikt inte motiverar en utbyggnad av snabbtåg. Det innebär att vi i sydöstra Sverige under överskådlig

tid kommer att ha långt mer än tre timmars resa på järnväg för att nå exempelvis Stockholm.

Den politik Lillemets företrädare innebär ett förbud för sydöstra Sverige, nordvästra Sverige och andra delar av Sverige eller reserelationer inom Sverige och till och med reserelationer mellan regionala flygplatser i Sverige och utomlands.

Vilken framtid erbjuder Lillemets och Miljöpartiet de delar av Sverige där ekvationen, räknat från en utsiktspunkt på Stockholms central, inte går ihop? Politiken hänger inte ihop, Lillemets!

Varför undanta de ungefär 400 000–500 000 utrikesresor som svenskar gör till Thailand?

Självklart ska flyget som trafikslag bära sina kostnader – både samhällskostnader och miljökostnader. Ingen har sagt något annat. Men att ensidigt peka ut ett trafikslag och att på något vis försvåra ett trafikslags verksamhet med Stockholms central som utsiktspunkt är inte en hållbar politik.

Anf. 134 MARGARETA CEDERFELT (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka trafikutskottet för behandlingen av min motion. Jag vill också säga att jag inte har några andra yrkanden än vad utskottet har kommit fram till. Däremot vill jag ta upp frågan om allmänflyget, som jag också behandlar i min motion.

Allmänflyget har överlag en bra situation runt om i Sverige. Tyvärr ser det inte ut på samma sätt i Stockholm. Här i Stockholmsregionen är det trångt. Det är stor inflyttning och marken är dyrbar. Men allmänflyget behövs likväl.

Jag vill belysa här att vi har två flygplatser i Stockholm, Bromma och Arlanda. Där finns det väldigt dåliga förutsättningar att bereda plats för allmänflyget.

Allmänflyget har hitintills befunnit sig i Barkarby, men där stängs flygplatsen, om den inte redan har stängts. Och vad får detta för konsekvenser? Ja, det har inte lett till att allmänflyget har upphört. Däremot hittas andra lösningar. Privata gårdar används. Det har bland annat använts gräsbanor. Det här är väldigt dålig trafiksäkerhet.

Därför tycker jag att det är viktigt att också allmänflyget bereds möjlighet att disponera de flygplatser som finns i Stockholm. Det kanske inte är möjligt just av säkerhetsskäl, eftersom de stora flygplatserna Bromma och Arlanda har en omfattande trafik av helt andra flygslag. Därför är det viktigt att allmänflyget bereds möjlighet att disponera flygplatser i Stockholmsregionen.

Här finns det 26 kommuner som ska samsas om att identifiera en lämplig yta för allmänflyget. Hitintills har inte detta varit möjligt, men jag är helt övertygad om att med erbjudanden om någon form av stöd och med förhandlingshjälp skulle också allmänflyget kunna beredas en plats i Stockholm. Det handlar om skolflyg, det handlar om privata flygare, men det handlar också om det mindre affärsflyget. Och precis som detta är viktigt för många andra regioner är det viktigt för Stockholmsregionen. Det handlar om affärsmännskor som vill komma hit, det handlar om resebolag, det handlar om transporter.

Jag är helt övertygad om att Stockholmsregionen har mycket att vinna på att tillgodose också allmänflygets behov.

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

## 9 § Riksrevisionens årsredovisning

Föredrogs  
finansutskottets betänkande 2011/12:FiU31  
Riksrevisionens årsredovisning (redog. 2011/12:RR1).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

## 10 § Geografisk utvidgning av verksamhetsområdet för Europeiska utvecklingsbanken till södra och östra Medelhavsregionen

Föredrogs  
finansutskottets betänkande 2011/12:FiU39  
Geografisk utvidgning av verksamhetsområdet för Europeiska utvecklingsbanken till södra och östra Medelhavsregionen (prop. 2011/12:64).

Anf. 135 PER BOLUND (MP):

Herr talman! Det här är ett väldigt viktigt ärende av både miljöskäl och demokratiskäl.

Vi gläds alla åt den arabiska våren i länderna söder om Medelhavet som har lett till att länder som förut varit hårdföra diktaturer har tagit viktiga steg mot ökat demokrati. Det är en utveckling som jag tror att vi alla gläds åt. Däremot ser vi att det fortfarande finns politiska risker. Den politiska situationen är fortfarande mycket osäker, och det behövs fortsatt arbete för att starta upp demokratiarbete och demokratirörelser i en del av de arabiska länderna.

Tyvärr ser vi att många arabiska länder fortfarande har en lång väg kvar att gå för att röra sig i demokratisk riktning. Inte minst visar bilderna från Syrien som kommer dagligen att det behöver göras väldigt stora reformer och att man fortfarande inte har en demokratisk utveckling.

Vi tycker i det sammanhanget att det är viktigt att Europeiska utvecklingsbanken, EBRD, kan vara en aktör som understöder och underlättar utvecklingen och som gör att vi kan göra nödvändiga investeringar för att öka demokratiseringen.

För att Europeiska utvecklingsbanken ska kunna vara ett sådant verktyg krävs det förändringar av bankens inriktning. Banken uppfyller inte i dag riktigt de krav som vi tycker att man kan ställa på en bank för att den ska kunna vara en sådan positiv kraft. Ett exempel är att Europeiska utvecklingsbanken i dag har som huvudsakligt mål att öka tillväxten. Vi

tycker att målet måste breddas till att utrota fattigdomen, som ju är ett mycket bredare mål än att bara öka tillväxten.

Vi måste också titta på hur fördelningen av resurser inom länderna ser ut och hur bankens investeringar kan nå de allra fattigaste medborgarna i de här länderna. Vi vet att det här är länder som har enormt stora klyftor och där ägandet ofta är knutet till ett fåtal personer, en liten klick i landet. Det här borde Europeiska utvecklingsbanken ha med i sina beräkningar och kalkyler innan de fattar investeringsbeslut.

Vi tycker att det är bra att banken har som princip att verka i länder som har demokrati, flerpartisystem och pluralism. Men vi tycker inte att banken, tyvärr, riktigt följer de principerna i de investeringar som man gör i dag.

Vi ser i dag hur bankens i sina främsta verksamheter i Östeuropa begränsar sina investeringar bara till vissa länder, till exempel Turkmenistan, Vitryssland och Uzbekistan, medan det däremot finns andra länder där man är verksam och där det kan ifrågasättas om länderna verkligen uppfyller de demokratiska kriterier som vi har anledning att ställa krav på. Det handlar till exempel om Kazakstan och om det land som senast var värd för melodifestivalen, Azerbajdzjan. I det landet ser vi tydligt problemen med demokratiskt utövande och demokratisk styre.

Med dessa erfarenheter som bakgrund anser vi att om banken ska kunna vara en positiv kraft i utvecklingen i de arabiska länderna måste man se över sitt agerande och hur man förhåller sig till stater som inte har de demokratiska principer som jag tycker att vi har anledning att ställa krav på.

Europeiska utvecklingsbanken har också som uppgift att främja en hållbar utveckling i världen. Även där tycker vi att banken i dag tyvärr brister i alltför stor utsträckning, att man inte ställer sig bakom den omställning av energisystemet som världen verkligen behöver – en minskning av utsläppen av klimatgaser. Det handlar också om den lokala miljön för de människor som bor i områdena där man stöder investeringsystem. Vi ser exempel på bankens utlåning som går till stålverksamhet i Kirgizistan, som har skapat väldigt stora miljöproblem lokalt. Vi tycker att en bank som Sverige går in och stöder med skattemedel måste ha en hög ambitionsnivå när det gäller att minska miljöpåverkan genom de investeringar som sker. Vi kan inte acceptera att man gör investeringar som får väldigt skadliga effekter på den lokala miljön och också förstör hälsan hos kringboende människor.

Vi ser också med stor oro på den inriktning som Europeiska utvecklingsbanken har när det gäller energiinvesteringar. Energiinvesteringar står för en ganska stor del av bankens utlåning. Där är det väsentligt att vi så snabbt som möjligt bidrar till omställningen av energisystemen i världen, bort från de fossila bränslena olja, kol och naturgas, och i stället investerar i att effektivisera energianvändningen och ser till att vi går över till användning av förnybar energi.

Europeiska utvecklingsbankens utlåning under de senaste åren har stått för en väldigt stor del av investeringar i fossila bränslen. År 2009 stod investeringarna för förnybar energi för inte ens hälften av bankens energirådgivning. Det tycker vi är en utveckling som inte är acceptabel. Här måste Sverige som aktör i Europeiska utvecklingsbanken verka för

Prot. 2011/12:121  
31 maj

*Geografisk utvidgning  
av verksamhets-  
området för  
Europeiska  
utvecklingsbanken till  
södra och östra  
Medelhavsregionen*

att man snabbt fasar ut utlåningen till fossila bränslen och i stället ökar utlåningen kraftigt till förnybara bränslen och energieffektivisering.

Just de arabiska länderna, som den geografiska utvidgningen handlar om, har fantastiskt bra möjligheter för förnybar energi. Det handlar om vindkraft, som det finns både stora utrymmen och väldigt bra vindlägen för, och inte minst om solenergi, där det finns fantastiskt stora möjligheter i arabvärlden att producera solenergi på ett hållbart sätt.

De här länderna skulle kunna vara en nettoexportör av el från storskalig solenergiproduktion till exempelvis Europa och därmed också stabilisera Europas energisystem på ett fantastiskt sätt. Men det kräver självklart stora investeringar. Här skulle Europeiska utvecklingsbanken kunna vara en väldigt positiv aktör, om man bara hade rätt styrmedel och en vilja från de politiska ledningarna i bankens styrelse. Där ser vi tyvärr att Sverige inte har fullgjort sina uppgifter utan behöver verka mycket mer aktivt för att ställa om banken i hållbar riktning.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till vår reservation nr 1.

Anf. 136 STAFFAN ANGER (M):

Herr talman! Europeiska utvecklingsbanken startade sin verksamhet 1991. Uppdraget är att främja övergången från planekonomi till marknadsekonomi och demokrati. Det är en viktig uppgift. Banken byggdes upp mot bakgrund av omvälvningarna i Öst- och Centraleuropa och upplösningen av Sovjetunionen. Banken ägs av 63 länder och av EU och Europeiska investeringsbanken.

Kapitalet uppgår efter höjningen 2011 till 30 miljarder euro fördelat på 6 miljarder euro i inbetalt kapital och 24 miljarder euro i garantier. Det är alltså inga småsummor som finns i denna bank.

Sverige äger 2,3 procent av kapitalet och delar styrelsrepresentationen i banken med Estland och Island. Det är inte så lätt som Per Bolund sade att påverka verksamheten om man har 2,3 procent.

Bankens verksamhet omfattar i dagsläget 29 länder i Öst- och Centraleuropa och Mongoliet och Turkiet. Banken får bedriva verksamhet endast i länder som har demokratiska principer med flerpartisystem, pluralism och marknadsekonomi.

Banken finansierar främst projekt och företag inom den privata sektorn. Finansieringen sker genom lån men kan också ske genom att banken tillskjuter aktiekapital och ställer garantier, vilket är den ordinarie verksamheten.

Banken har även en särskild verksamhet som finansieras genom frivilliga bidrag och bankens vinstmedel. Den särskilda verksamheten är inriktad på de fattigaste verksamhetsländerna och består också av rena bidrag, krediter med förmånliga villkor och tekniskt bistånd. Vi hoppas att vi kan få mer resurser till de länder som har det besvärligt efter den revolution som varit.

Den snabba utvecklingen i Nordafrika och Mellanöstern ledde till många internationella stödaktioner. Europeiska utvecklingsbanken, EBRD, uppmanades då att utvidga sitt arbetsområde till Nordafrika och Mellanöstern. Man började omedelbart planera för verksamhet inom detta område. Dock ska den utökade verksamheten rymmas inom EBRD:s nuvarande kapital på 30 miljarder euro, vilket vi tycker är riktigt eftersom det för dessa investeringar gällde att man också skulle betala



tillbaka en del pengar till ägarna när krisen var löst. Det är dock möjligt att det kommer att behövas mer kapital när vi nu ser vad som händer i arabländerna.

Länder som man planerar att avtala med är Marocko, Algeriet, Tunisien, Libyen, Egypten, Syrien, Libanon och Jordanien. Man har tidigare avtal med Östeuropa, gamla Sovjetunionen, Turkiet och Mongoliet. Det finns alltså många länder att dela pengarna mellan, och det gäller att prioritera verksamheten där den gör mest nytta.

Som Per Bolund också sade måste dessa länder för att få stöd ha börjat tillämpa demokratiska principer med flerpartisystem, pluralism, marknadsekonomi, demokrati etcetera.

Sverige deltar i högsta grad med kapital och know-how för EBRD:s verksamhet men är som jag sade tidigare en minoritetsägare i verksamheten, och bland 63 länder är det inte alltid så lätt att få sin stämma hörd.

I Egypten, Marocko och Tunisien har EBRD:s planering börjat efter den arabiska våren, vilket Sverige understöder med stor kraft. Nya mottagarländer ska dock godkännas av guvernörstyrelsen i EBRD med minst två tredjedelar av medlemmarna som representerar minst tre fjärdedelar av bankens röstetal. Även här har man ett visst problem.

För att få inriktning på de nya länderna behövs det att samtliga 63 medlemmar godkänner den nya strategiska inriktningarna på banken.

Vad jag inte visste var att Tunisien och Jordanien blev ägare i EBRD 2011 och att Marocko och Egypten var ägare sedan tidigare. Här finns alltså redan kunskap om hur man kan agera i till exempel Tunisien och Egypten som är på väg mot demokrati.

En annan viktig fråga som Per Bolund också tog upp är att när EBRD går in i de arabiska länderna måste man se till att investeringarna håller en hög miljönivå och att insatserna bekämpar klimatförändringar.

Jag såg en gång när jag var ute och reste i affärer i mitt gamla jobb ett stort stålföretag i Libyen. Det var ingen rolig syn; det var mycket stora föroreningar. Det är därför viktigt när man fattar beslut i dessa länder att man gör det med höga miljöambitioner. Även energieffektivitet och förnybar energi ska prioriteras. Det står också i bankens formuleringar.

Denna nya inriktning på Europeiska utvecklingsbanken ger en viktig kapitalförstärkning till arabländerna öster och söder om Medelhavet. Tillsammans med det övriga stödet i regionen kan olika verksamheter i dessa länder prioriteras, hoppas vi. En demokratisering med flera partier och pluralism kan utveckla denna region väsentligt, vilket Sverige givetvis stöder i allra högsta grad.

Herr talman! Jag yrkar bifall till finansutskottets förslag i betänkande FiU39.

Anf. 137 ERIK ALMQVIST (SD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 2. Sverigedemokraterna menar att en utgångspunkt för den svenska biståndspolitiken bör vara att vi i första hand fördelar biståndet utifrån demokratiska principer där svenska folkvalda fördelar svenska biståndsmedel.

Jag vill för den skull inte förringa Europeiska utvecklingsbankens verksamhet. Man har gjort mycket bra. Inte minst har man gjort skillnad i länder ganska nära oss själva i Öst- och Centraleuropa, länder som var drabbade av socialism och kommunism under decennier. Hjälpen har

*Geografisk utvidgning  
av verksamhets-  
området för  
Europeiska  
utvecklingsbanken till  
södra och östra  
Medelhavsregionen*

varit av vikt även för oss i Sverige. Det handlar om europeiska brödrarfolk som har önskat att åter kunna närma sig Europa. Det har funnits ambitioner om en fri marknad, en europeisk rättsstat, demokrati och så vidare.

Men när banken nu föreslår en utökning av sitt verksamhetsområde till Mellanöstern och norra Afrika tycker jag att det är dags att tänka ett varv till. Jag är inte lika okritisk till denna utveckling som föregående talare.

Som jag sade har banken bidragit till en demokratiutveckling i delar av Europa. En sådan utveckling förutsätter dock att det finns betydande demokratiska krafter och processer att stödja.

I Mellanöstern och i norra Afrika har vi som en konsekvens av den arabiska våren sett hur nya krafter har växt fram, krafter som ofta har stöd från oss i väst. Det är krafter som ofta för med sig totalitära idéer om en teokratisk samhällsordning, ett samhälle som bestraffar de otrogna. Redan nu är hundratusentals kristna på flykt i denna region som en konsekvens av den arabiska våren.

I propositionen menar man att utmaningen i Mellanöstern och norra Afrika är likartad den i Central- och Östeuropa. Jag menar att det är historielöst. I Östeuropa har det funnits en folklig vilja till förändring för frihet, demokrati och självständighet. Det har varit otvetydigt.

I Egypten, Tunisien och Libyen har vi dock bidragit till islamistiska krafter. Vi har till och med stridit sida vid sida med islamistiska grupper i Libyen, varav vissa har haft direkta kopplingar till al-Qaida och tidigare varit delaktiga i al-Qaida-operationer.

Det finns en kulturell skillnad också i värdegrund och förhållningssätt till demokrati, pluralism, flerpartisystem – företeelser som inte är självklara i alla delar av världen och som tar tid innan de kan växa fram.

Man kunde önska att utvecklingen i demokratisk riktning gått snabbare. Men jag tror inte att vi ska lura oss själva och tro att det har gått längre än vad det har. Det är alldeles för tidigt att dra sådana slutsatser som i propositionen, där man säger att demokratiseringen i norra Afrika och Mellanöstern redan är ett faktum. Det är för tidigt att bedöma om dessa länder har kunnat uppfylla de kriterier som anges av bankerna, att man endast ska bedriva verksamhet i länder som bekänner sig till och tillämpar principer om demokrati, flerpartisystem, pluralism och marknadsekonomi.

Dessutom innebär en utökad satsning på norra Afrika och Mellanöstern minskade anslag till de europeiska länderna, som inte minst under dessa år av finansiella oroligheter har stora behov av stöd. Vi sverigedemokrater kan inte se att det i dag skulle finnas skäl till en sådan omprioritering.

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

## 11 § Stärkt säkerhet i statens betalningar

Prot. 2011/12:121  
31 maj

---

Föredrogs  
finansutskottets betänkande 2011/12:FiU43  
Stärkt säkerhet i statens betalningar (skr. 2011/12:91).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

## 12 § Riksrevisionens rapport om Stabilitetsfonden

*Riksrevisionens  
rapport om  
Stabilitetsfonden*

Föredrogs  
finansutskottets betänkande 2011/12:FiU44  
Riksrevisionens rapport om Stabilitetsfonden (skr. 2011/12:71).

Anf. 138 PER BOLUND (MP):

Herr talman! Detta är ett stort och viktigt ärende att hantera. Det handlar om den finansiella stabiliteten i Sverige. Hur många minns 90-talskrisen? Minnet är tyvärr ganska kort. Jag satt i min första nyköpta bostadsrätt när krisen inträffade med rörlig ränta och när Riksbanken tvingades höja räntan med 500 procent. Jag minns hur svår situationen var och hur många som drabbades av den finansiella krisen då.

Jag minns också vad som hände med statens finanser i samband med den krisen. Vi såg hur bankerna hamnade i ekonomisk kris på grund av att låntagare inte kunde betala sina lån. Staten tvingades gå in med stora räddningsinsatser för att hålla bankerna vid liv för att de inte skulle gå i konkurs och skapa en enorm finansiell kris i Sverige. Det medförde att Sveriges statsfinanser på bara några år gick från att höra till Europas allra starkaste till att höra till de allra svagaste.

Det borde vara en läxa som vi kan lära oss något av. Men vi ser hur regeringen ända sedan 90-talskrisen har låtit de privata skulderna öka lavinartat. Sverige har i dag bland Europas allra högsta privata skuldsättningar. Det glöms ofta bort när man pratar om statens skuldsättning som sjunker. De privata skulderna är väldigt höga. När det gäller privata skulder tillsammans med statliga ligger Sverige väldigt högt i jämförelse med andra länder. Det medför en finansiell osäkerhet.

Sverige har en stor banksektor jämfört med de flesta andra länder. Det gör att vårt land är extra sårbart för instabilitet i de finansiella systemen. Därför är det viktigt att säkra det svenska banksystemet mot finansiella risker i olika former.

Vi ser nu hur en finansiell kris slår hårt mot ekonomin i Europa. I vår omvärld ser vi hur privata skulder återigen förs vidare till banker som riskerar att gå omkull och hur staten tvingas gå in med stora summor för att förhindra en fullskalig bankkris. Spanien och Irland är exempel där länder har varit tvungna att gå in med snabbt ökande statskulder för att finansiera krisstöd för banker. Även vårt närmaste grannland Danmark går nu igenom en bankkris med banker som går under och går i konkurs och stora banker som är beroende av statligt stöd.

Frågan är om vi behöver ytterligare bevis för att verkligen komma till insikt om hur viktigt det är att undvika alltför stora risker inom banksektorn. Miljöpartiet anser inte det. Vi anser att det är dags att gå från ord till handling och se till att det blir tydliga stabiliserande mekanismer. Därför stöder vi de åtgärder som har vidtagits så här långt för att minska de finansiella riskerna. Vi har till exempel bolånetaket som har införts för att minska den privata skuldsättningen något och de ökade kapitaltäckningskrav som regeringen ha aviserat. Det är system som kommer att ge de svenska bankerna lite större marginaler för att klara stora svängningar i ekonomin och hantera finansiella risker.

Den fråga vi bör ställa oss är om detta är tillräckliga åtgärder. Miljöpartiet tror att det kommer att behövas ytterligare åtgärder för att skapa ännu större finansiell stabilitet.

Herr talman! Vi stöder inrättandet av Stabilitetsfonden som är det ärende vi ska diskutera här i dag. Vi tycker att det är en bra tanke att bankerna ska bygga upp en egen buffert. I stället för att staten ska tvingas stå för den bufferten är det bra att bankerna får ta buffertverksamheten och bygga upp ett kapital som man kan använda vid finansiell oro.

Däremot anser vi inte att det grundläggande syfte som fanns med när man började bygga upp fonden har förverkligats. Vi anser, precis som framgår av Riksrevisionens rapport, att det i dag är staten som står för största delen av Stabilitetsfondens pengar. Vi tycker att de uttalanden som regeringen har gjort om att Stabilitetsfonden ska bekostas av kreditinstitut, bankerna själva, nu också måste förverkligas i handling. Staten har gått in med ganska stora summor till Stabilitetsfonden. Man har gjort ett kapitaltillskott på 15 miljarder kronor och man har låtit Stabilitetsfonden använda statens teckningsrätt i Nordea utan att kräva någon ersättning som motprestation.

Det skiljer mycket mellan regeringens ord och regeringens handling. Frågan är om det inte är dags att så fort som möjligt agera för att se till att kapitalet, skattebetalarnas pengar, förs tillbaka till staten så att man kan använda dem för viktigare reformer och se till att det är bankerna som med sitt eget kapital – de stora vinster som bankerna gör – ska finansiera Stabilitetsfonden.

Den struktur som fonden har i dag är i viss mån tveksam. Fondens storlek är knuten till Sveriges bnp. Om bnp ökar, om vi har tillväxt, ska också fondens kapital öka. I och med att den svenska bankverksamheten är så stor i förhållande till vår bnp är det tveksamt att göra den kopplingen. Vi tycker att det är mer logiskt att koppla storleken på fonden till banksektorns storlek och till det risktagande som bankerna tar i Sverige.

Nu är målet att Stabilitetsfonden ska vara 2,5 procent av bnp efter 15 års löptid. Som Riksrevisionen visar har bankernas tillgångar vuxit mycket snabbare än bnp under de senaste tio åren. Med den utvecklingen och med samma målsättning minskar fondens möjligheter att fungera som en riktig stötfångare för bankerna vid en finansiell kris. Miljöpartiet anser att det vore rimligare att så fort som möjligt se till att fondens storlek relateras till bankernas storlek och till deras risktagande. Därför föreslår vi i vår reservation att regeringen ska komma tillbaka till riksdagen med ett sådant förslag så att vi så fort som möjligt kan ändra inriktning.

Herr talman! Vi anser att det är dags att se till att man anpassar fonden till bankernas storlek och risktagande i Sverige och att man så fort

som möjligt ser till att banksystemet självt står för kapitalet i fonden och att det inte som i dag är skattebetalarnas pengar.

Med det yrkar jag bifall till Miljöpartiets reservation nr 1.

Anf. 139 ULLA ANDERSSON (V):

Herr talman! I den proposition som ligger till grund för Riksrevisionens granskning anges att regeringen anser att stödåtgärderna ska finansieras av instituten själva. På andra håll i propositionen sägs det att instituten huvudsakligen ska stå för stödåtgärderna själva. Den fond vi diskuterar ska alltså finansieras av bankerna – huvudsakligen eller helt. Det är väldigt oklart i propositionen. Däremot har den borgerliga majoriteten och Socialdemokraterna nu kommit överens om att instituten själva ska stå för stödåtgärderna. Det tycker jag är bra. Men det finns en del frågetecken i det betänkande som vi har på bordet. Jag tror inte att borgarna och Socialdemokraterna har kommit överens eftersom det inte anges när detta ska ske. Man kan inte heller utläsa om räntan på de pengar som skattebetalarna har satt in ska betalas tillbaka.

Man kan säga att det finns en hel del otydligheter i betänkandet, även om det går i rätt riktning. Därför har Vänsterpartiet lämnat en motivreservation som tydligt anger att återbetalningarna ska börja nu.

De institut som omfattas av den lag som ligger till grund för fonden ålades att betala en årlig avgift. Målet är att fonden ska uppgå till i genomsnitt 2,5 procent av bnp år 2023, även om det nu enligt majoriteten i finansutskottet verkar som att det kan komma att ändras, och det menar jag är bra. Sverige har en stor finanssektor, sex gånger vår bnp, varav bankerna motsvarar drygt fyra gånger vår bnp. Då förstår var och en av oss att en fond på 2,5 procent av bnp inte räcker långt om bankerna inte tar sitt ansvar för samhällsekonomin utan återigen spekulerar och tar risker som gör att systemet hotas. Det gjorde de i början av 90-talet, och för något år sedan var både Swedbank och SEB nära att gå omkull. Det lär hända igen, misstänker jag.

När Stabilitetsfonden startades tillförde staten ett kapital på 15 miljarder kronor. Det kan ha varit nödvändigt i den turbulens som då fanns men borde nu kunna börja återbetalas när pengar årligen fylls på.

Stabilitetsfondens utformning har flera brister. För det första är den för liten. De statliga utgifterna för krisen i början av 90-talet uppgick till mellan 3 och 4 procent av bnp. För det andra är det direkt vanskligt att koppla fonden till bnp, precis som Per Bolund sade, eftersom finanssektorns storlek i förhållande till bnp inte har visat sig vara stabil över tiden. Tvärtom har finanssektorn expanderat kraftigt i förhållande till bnp de senaste tio åren.

Riksrevisionen har gjort ett räkneexempel som visar att om man efter 90-talskrisen hade skapat en stabilitetsfond som år 2000 haft en behållning på 2,5 procent av bnp skulle det ha motsvarat 1,2 procent av banksektorns tillgångar. Med en konstant relation till bnp skulle värdet av en sådan fond i förhållande till bankernas tillgångar ha sjunkit till 0,8 procent år 2010. Exemplet visar vad som händer när man kopplar fondens storlek till bnp.

Stabilitetsfonden uppfyller heller inte kravet på att den i händelse av en bankkris huvudsakligen själv ska stå för insatserna. Riksrevisionen refererar i sin rapport till en prognos från Riksgäldskontoret som innebär

att Stabilitetsfonden når en behållning på 2,5 procent år 2025, vilket motsvarar 156 miljarder kronor. Av dessa bedöms emellertid endast en tredjedel, det vill säga 53 miljarder kronor, härröra från bankernas avgifter. Om man dessutom inkluderar den ränta som avser stabilitetsavgifterna beräknas bankernas finansiering uppgå till knappt hälften av fondens behållning. Resten står alltså skattebetalarna för.

Stabilitetsfonden innebär inte, som regeringsföreträdare ibland påstår, att storbankerna därmed bär kostnaderna för den implicita garantin. Den implicita garantin utgör en kraftig subvention av bankernas löpande kostnader, medan stabilitetsavgifterna innebär en liten medfinansiering av bankerna avseende de kostnader som kan uppstå i händelse av en finansiell kris. Det är två helt olika saker. Även om man köper regeringens argumentation står det rätt klart att avgiften på 3 miljarder kronor per år, som inte är kopplad till hur stora risker bankerna tar utan alla betalar lika mycket i procent, inte motsvarar den subvention bankerna får av staten genom den implicita garantin, för den är faktiskt på hela 30 miljarder kronor per år enligt Riksbanken. Ingen kan påstå att 3 miljarder kronor motsvarar en subvention på 30 miljarder kronor. Så dåligt räknar väl ändå ingen i regeringen.

Fonden i sig har, tycker jag, en del problem. Forskning visar att fonder, eller över huvud taget när det finns pengar inblandade som inte är ägarnas egna, tenderar att leda till ökat risktagande, det vill säga leda till en form av moral hazard; det är alltid någon annan som står för förlusterna. Därför menar jag att det egentligen finns en risk med denna fond. Det blir ett slags falsk trygghet, vilket jag tycker att man måste ha med i beräkningen. Man ska inte tro att nu är allt löst, halleluja, vi har säkrat alla framtida förluster, och allt vad man nu kan höra i debatten.

Fru talman! Jag yrkar bifall till vår motivreservation och hoppas att återbetalningarna kan komma i gång snabbt. Egentligen tror jag dock att vi behöver ett regeringsskifte 2014 för att det ska ske.

Anf. 140 SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! I denna sena timme vet jag inte om man ska ägna sig åt historik och retorik, men jag vill ändå ta tillfället i akt och ägna några minuter åt det, särskilt som man börjar skönja en tillnyktring vad gäller den liberala synen på marknaden. Den tillnyktringen ser man lite här och där i det politiska livet.

Politiken ska hålla fingrarna borta. Marknaden sköter det här. Detta liberala mantra har hörts alltmer under de senaste decennierna ute i världen, i Europa och också i vårt land. Men, fru talman, det liberala mantrat att politiken ska hålla fingrarna borta, marknaden sköter det här, har krackelerat. Det gjorde det definitivt hösten 2008. Lehman Brothers-konkursen drog i gång det, och hela den finansiella sektorn kapsejsade.

Nationalstater och skattebetalare fick ta hand om skuldberget. Det blev ett smärtsamt uppvaknande för många. Runt om i världen vacklade banksystemen. Världsekonomin gick in i ett förlopp som närmast kan beskrivas som fritt fall. Den fria marknaden, där politiken inte fick finnas, skapade en oerhört tuff tid för medborgare runt om i världen. Inte minst har vi sett det i vår närhet i Europa. Även våra svenska banker drogs med. Det var mycket nära en bankkollaps också i Sverige. Riksbanken, regeringen och riksdagen fick vidta kraftfulla åtgärder.

Nya politiska mantran skapades. Nu lät det: Det är tid att ta ansvar.

Fru talman! Ansvar är inte bestämt till en viss tidpunkt. Ansvar är tidlöst. Det måste alltid finnas ett ansvar. Om politiken inte tar ansvar utan lämnar över det till marknaden kan det gå väldigt snett. Jag hoppas att vi alla har lärt oss en läxa och inte glömmer bort det.

Det är verkligen välbehövligt att Riksrevisionen gjort granskningen och utvärderingen av Stabilitetsfonden. Det är en viktig del i regleringen och stävjandet av risktagandet på den finansiella marknaden. Tillskapandet av fonden är en del i att politiken åter stiger fram och tar ansvar, intar en nödvändig position och ställer upp regelverk för den fria finansiella marknaden.

Det är ett bra betänkande där politiken sätter klackarna i backen. Det är den finansiella sektorn som ska svara och ta ansvar för sina risker, inte vårt land och våra skattebetalare. Det slås tydligt fast i betänkandet. Jag vill passa på att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Beslutet om inrättandet togs i kammaren i en oerhört turbulent tid. Politiken var tvungen att agera snabbt och resolut när den fria marknaden, snällt uttryckt, hade slarvat. Det snabba agerandet var nödvändigt, och det blev kanske inte alltid så perfekt. Därför är det nödvändigt att korrigera, och därför är det bra att frågan är uppe till diskussion i kammaren.

Det blev nödvändigt att komplettera. Riksbanken fick vidta många åtgärder för att behålla en finansiell stabilitet. Man anslog 15 miljarder. Vi hade en extrem oro inom den finansiella sektorn, och i det skedet var det absolut nödvändigt att vidta åtgärderna.

Beträffande fondens mål och återbetalning av medel finns en del att säga. Riksrevisionen visar i sina beräkningar att om man räknar att Stabilitetsfonden om 15 år uppgår till 2,5 procent av bnp skulle skattebetalarna svara för 52 procent och den finansiella sektorn för 48 procent – detta utifrån att vi har de inledande medlen på 15 miljarder och den så kallade Nordeaaffären som beräknas vara värd 11 miljarder. Det var inte tanken när fonden inrättades. Det är viktigt att det blir en återbetalning av medlen, men den kan inte, enligt vår uppfattning, påbörjas nu eftersom det fortfarande råder stor oro i den finansiella sektorn.

Finanskriskommittén har fått ett uppdrag att utreda målformuleringen. Nuvarande koppling till en procentsats i förhållande till bnp speglar inte risken på ett bra sätt, som också tidigare talare har varit inne på. Det behövs också en riskdifferentiering av avgifterna. Det utreds också av Finanskriskommittén, och det finns all anledning att avvakta utredningen innan vi tar definitiv ställning i den frågan.

En annan viktig fråga är hur fondens medel placeras. I dag finns inte medlen i en reell fond. De kan faktiskt nyttjas för statens löpande utgifter, för skattesänkningar eller för amorteringar på statsskulden. Om en kris uppkommer – vilket vi givetvis inte önskar – måste man ut och låna på marknaden. I ett sådant skede, när det är kris, är det dyrt att låna. Därför är inte upplägget riktigt bra, och det är viktigt att Finanskriskommittén har fått uppdraget att se över även den delen.

I betänkandet utreds en eventuell samordning med den så kallade insättningsgarantin, som för närvarande uppgår till 22 miljarder kronor. Regeringen ska få uppdraget att utreda ett samgående. Det tycker vi är

bra. Det skulle ytterligare effektivisera en eventuell framtida krishantering.

Fru talman! Jag vill än en gång understryka, tydligt och klart, att det är kreditinstitutet som ska stå för finansieringen av Stabilitetsfonden och statens kostnader för stöd vid en finanskris, inte skattebetalarna.

Anf. 141 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Fru talman! Detta betänkande handlar om Riksrevisionens rapport om Stabilitetsfonden. Rapporten lämnades i höstas.

Under finanskrisen 2008 antog riksdagen den så kallade bankstödslagen, som gav möjlighet för staten att ge stöd till kreditinstitut. I och med detta inrättades också Stabilitetsfonden för att kreditinstitutet själva skulle finansiera kostnaderna för olika stödåtgärder. Det är utformningen av denna fond som nu har granskats för att kunna bedöma om målen med fonden kan uppnås och om fonden används på rätt sätt.

Rapporten har lämnats till regeringen, och regeringen har i februari lämnat en skrivelse till riksdagen med regeringens syn på rapporten. Även Riksgäldskontorets synpunkter finns redovisade.

Rapporten bygger på fyra frågeställningar. Är fonden ett effektivt verktyg? Stärks statens finansiella ställning? Finansieras kostnaderna för en finanskris huvudsakligen av banksektorn? Var det korrekt att använda Stabilitetsfonden för att finansiera statens deltagande i Nordeas nyemission 2009?

Jag har inte för avsikt att i detalj gå in i dessa frågeställningar, bara att kort reflektera över dem. I funderingarna över den första frågan, om fonden är tillräckligt effektiv, resoneras en del om målnivån, det vill säga 2 ½ procent av bnp. Det är en intressant fråga som jag tycker att det finns all anledning att vidare diskutera, både målnivån i sig och till vad målnivån ska relateras. Samtidigt ska påpekas att just denna fråga har Finanskriskommittén i uppdrag att utreda.

Placeringen av fondens medel diskuteras också. En kort kommentar till detta är att det finns olika strategier där ingen strategi tydligt kan föredras framför den andra. En av frågeställningarna, som också berör placeringsstrategin, är om Stabilitetsfonden stärker statens finansiella ställning.

Vi vet alla vilka stora kostnader en finanskris kan åsamka en stats finanser. Det har vi sett exempel på. Jag skulle dessutom vilja påstå att enbart uppbyggda stora risker inom finanssektorn kan få konsekvenser för en stats finanser, inte minst då uppenbara obalanser inom finanssektorn direkt kan drabba kreditvärdigheten på statsobligationer. Här har naturligtvis både målnivå och placeringsstrategi betydelse. Utöver detta är det också viktigt att kreditinstitutet på ett tydligt sätt bär kostnaderna för risken i en större utsträckning och att incitamenten finns för lägre risktagande. En starkare koppling mellan kreditinstitutets riskbeteende och kostnaderna för eventuella fallissemang är önskvärd och gynnar stabiliteten.

Det samlade åtagandet och den samlade riskbilden har betydelse för statens finansiella ställning. Statens åtagande och risk minskar i takt med att fondens medel ökar och flyttas i samma takt över till kreditinstitutet. Det är i grunden bra.



Det här för in på den tredje frågeställningen, huruvida kostnaderna i huvudsak finansieras av banksektorn eller inte. Jag tror att vi alla är överens om att finanssektorn ska bära sina egna kostnader för de stödåtgärder som kan komma i fråga vid en finanskris. Det är hela syftet med Stabilitetsfonden. Kan dessutom Stabilitetsfonden utformas med differentierade avgifter för olika risktagande får det en hämmande effekt på överdrivet risktagande. Incitamenten skapas för lägre risktagande, och risken för en ny finanskris kan möjligen minska. Det tror jag skulle vara bra, men det ligger också som ett uppdrag för Finanskriskommittén att utreda.

Medlen från staten tillfördes under en turbulent tid, vilket föranledde ett agerande för att stärka förtroendet för fonden. Jag tror att det har varit bra, och det har sannolikt gynnat både staten och den svenska finansmarknaden. Följaktligen har detta också gynnat konsumenter och företag, det vill säga oss. Vi kan vara överens om det.

Jag tror att det är få i denna kammare som skulle säga att turbulensen på finansmarknaden är över eller att någon skulle drista sig till att över huvud taget blåsa faran över. Det är anledningen till att ett tillbakadragande av dessa medel skulle vara oansvarigt och sända helt felaktiga signaler. Det är en farlig väg som kan få konsekvenser för förtroendet för det svenska finanssystemet. Det kan i förlängningen naturligtvis drabba de svenska skattebetalarna.

Fru talman! Låt mig nämna den sista av de frågeställningar Riksrevisionen i huvudsak tar upp. Den handlar om fondens användande för deltagande i Nordeas nyemission. Där menar Riksrevisionen att det inte är helt klart om förordningen om kapitaltillskott till solventa banker rymms inom lagen om statligt stöd till kreditinstitut.

Regeringen och Riksgälden är av en annan uppfattning. I detta anför från regeringen att förhållandena vid denna tidpunkt var så allvarliga att det inte bedömdes som osannolikt att även andra banker skulle behöva stödåtgärder. Det hade varit fel att behandla Nordea på annat sätt än vad man hade avsett att göra med övriga kreditinstitut i detta läge.

Fru talman! Till sist kan tilläggas och understrykas vikten av att man noga granskar och utvärderar de olika åtgärder som vidtagits under finanskrisen. Därför är detta en viktig rapport och ett välkommet tillskott i diskussionen om dessa frågor. Med detta föreslår jag att regeringens skrivelse 2011/12:71 läggs till handlingarna.

Anf. 142 ERIK ALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation 2.

Sedan den ekonomiska krisen i början av 90-talet råder det väl närmast konsensus i Sverige om att kreditinstitutet ska bära sina egna risker och att man måste jobba preventivt med detta. Diskussionen har återaktualiserats efter finanskrisen 2008. Som en konsekvens inrättade man bland annat en stabilitetsfond som en krockkudde för bankerna. Men det var också en krockkudde som skulle finansieras av bankerna. Den var uttryckligen konstruerad på det sättet.

Trots detta dröjde det inte länge förrän samtliga övriga sju partier här inne – alldeles oavsett vad Miljöpartiet och Vänsterpartiet i dag försöker ge sken av – var med om att skjuta till 15 miljarder kronor av skattebetalarnas medel till fonden. Till detta har sedan tillkommit ytterligare många

miljarder som har överförts i tillgångar genom emissionsrätter i Nordea med mera.

Sammanlagt består fonden i dag av ungefär 35 miljarder kronor av skattebetalarnas pengar, vilket utgör i princip hela fondens samlade värde – detta samtidigt som de fyra storbankerna för det senaste helåret har gjort en vinst på tillsammans 80 miljarder kronor. Ändå ska de alltså finansiera Stabilitetsfonden årligen med bara 0,03 procent av balansomslutningen medan skattebetalarna får stå för kanske 35 eller 38 miljarder – för att gissa på en dagsfärs siffra – av fondens värde. Detta är såklart helt orimligt.

Alliansen gillar – eller har i alla fall de senaste åren gillat – att använda hårda ord mot bankerna. Men det stannar egentligen uteslutande vid just hårda ord. I praktiken agerar man återigen här i bankernas intresse. Sverigedemokraterna menar att det inte finns någon rimlighet i något annat än att vi börjar återta dessa medel. Självfallet kan vi inte ta allt på en gång; vi kan inte urholka förtroendet för fonden. Men vi måste börja återta skattebetalarnas medel från fonden och låta bankerna själva finansiera sin egen verksamhet och de risker de tar i sin verksamhet.

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

*Skuldsanering, m.m.*

### **13 § Skuldsanering, m.m.**

Föredrogs  
civilutskottets betänkande 2011/12:CU19  
Skuldsanering, m.m.

Anf. 143 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! De frågor som betänkandet handlar om har skuldsanering som huvudpunkt. Det är det jag tänkte börja med. Jag yrkar bifall till reservation 2 om överskuldsättning.

Frågan om skuldsanering går tillbaka till 2007. Jan Ertsborn, som är folkpartist och som sitter i civilutskottet som vice ordförande, har utrett frågorna. Han kom med en utredning som var väl förankrad. Beslutet skulle ha fattats redan hösten 2009, och reglerna skulle ha trätt i kraft i januari. Det var ett otroligt positivt remissutfall. Alla remissinstanser var positiva till förslagen utom bankerna och inkassoföretagen. Och det var kanske inte så konstigt att de inte var översvallande med tanke på att det är de som vill driva in så mycket pengar som möjligt oavsett konsekvenserna. De var framför allt negativa till att sänka gränsen för skuldsaneringsprocessen från fem år till tre år och även till att sänka kraven på skuldernas storlek för att kunna få skuldsanering.

Som Jan Ertsborn kunde konstatera är det en skev balans mellan dem som lånar ut och låntagarna. Vi kan jämföra med ett land som Danmark, där det är lite bättre balans och där man också har sänkt tiden från fem år till tre år.

En annan fråga som Jan Ertsborn har fört fram inför framtiden gäller existensminimum. Man kan nämligen driva in en skuld från någon som tjänar pengar med löneutmätning så att personen får bara 4 000 kronor

kvar i månaden. Det är lägre än socialbidragsnormen. Det är problematiskt att leva på dessa pengar, och det är knappast heller någon morot för att arbeta. För barn i familjerna innebär det såklart en katastrof.

Vi kan se i den grupp som är aktuell för skuldsanering och som har fått skuldsanering att det är många långtidssjukskrivna, arbetslösa och psykiskt sjuka människor. Det är människor som redan har stora svårigheter. Det skulle gynna samhället om fler fick skuldsanering och kunde börja på ny kula och gå vidare med sitt liv. Det rör sig om miljonbelopp som vi skulle spara in för samhället på många olika sätt – genom att människor blir friskare, genom att fler arbetar och genom ökad hälsa, som man kanske inte kan mäta i pengar men som är viktigt för hela samhället.

Jan Ertsborn konstaterade att medvetet slarv aldrig kan leda till skuldsanering. Det är ofta någonting som dyker upp i debatten – att det skulle handla om slarviga människor. *Skuldfällan*, tv-programmet där människor lever över sina tillgångar med ren lyxkonsumtion, är ett exempel. Det är många som tror att det är dessa personer som är aktuella för skuldsanering. Men sanningen är att forskningen visar att de som hamnar djupt i skuldfällan kan vara precis vem som helst, förutom kanske de mest förmögna. Det kan handla om att man har genomgått en separation eller att man drabbas av arbetslöshet, sjukdom eller dödsfall i familjen. Det kan bli starten på en lång period. Även i de fall där man lyckas komma över det ursprungliga problemet har man skulden hängande över sig under många decennier. Det är självfallet destruktivt både för de drabbade och för deras familjer men också för hela samhället.

Jan Ertsborn kunde i sin utredning konstatera att när det gäller de som var aktuella för skuldsanering nyligen härrörde deras skulder från den förra finanskrisen i början av 90-talet. De har alltså lidit länge under detta skuldberg.

Det vi socialdemokrater vill – och detta har också blivit hela utskottets linje eftersom vi har fått en majoritet för det tillsammans med den övriga oppositionen – är att det arbete som regeringen nu håller på med när det gäller en ny skuldsaneringslag ska påskyndas. Orsaken är att frågan är otroligt angelägen med tanke på hur många som i dag lider. Det är 15 procents dödlighet bland dem som är aktuella för skuldsanering och 0,46 procents dödlighet i samma åldersgrupp bland människor som inte är aktuella för skuldsanering. Redan detta visar att det är viktigt att ta tag i det här.

Det fanns många bra förslag i Jan Ertsborns utredning. Det fanns egentligen ingen anledning till att detta inte skulle ha trätt i kraft redan 2009. Jag tycker att det är extra angeläget att regeringen tar tag i frågan med tanke på det. Om man ska tala klarspråk har frågan legat i långbänk hos regeringen på grund av att Beatrice Ask inte prioriterar frågan. Egentligen finns det en majoritet i riksdagen för att genomföra detta.

Snabba upp processen med utredningen, som jag tyvärr tror mest handlar om att försöka gömma undan frågan ytterligare ett tag! Se till så att det blir ett förslag som läggs på riksdagens bord före valet så att vi åtminstone kan få det under mandatperioden!

Jag yrkar alltså bifall till reservationen om överskuldsättning. Vi anser att vi ska trycka ännu mer på kreditmarknaden och reglera den, för det är här många av problemen finns. Det handlar om lagstiftning för att

människor ska klara sina krediter. Det gäller att skapa ett ekonomiskt och socialt hållbart creditsystem som gör det möjligt även för folk som redan har hamnat i skuldfällan att ta sig ur denna situation.

Avslutningsvis tycker vi att bilmålvakter är en jätte viktig fråga, men eftersom regeringen nu antligen har kommit till skott efter tre år och gör något på området har vi ingen reservation angående detta. Men vi kommer givetvis att följa regeringens arbete noga, och när förslaget läggs på riksdagens bord kommer vi att återkomma om det är någonting vi tycker saknas.

Anf. 144 ANTI AVSAN (M):

Fru talman! I det nu aktuella betänkandet har civilutskottet behandlat ett tjugotal motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2011. Motionerna gäller bland annat skuldsanering, överskultsättning, översyn av insolvensrätten, så kallade fordonsmålvakter, förbehållsbelopp vid löneutmätning och Kronofogdemyndighetens försäljning av utmätt fast egendom.

Jag ska uppehålla mig vid tre av de i betänkandet behandlade frågorna, närmare bestämt frågan om skuldsanering som hänger nära samman med frågan om överskultsättning och frågan om så kallade fordonsmålvakter.

Det finns många saker som är angelägna att utreda. I det perspektivet är det bra att det inte finns någon besparing på Regeringskansliet, något som tidigare stöddes av Socialdemokraterna och som ledde till att utredningsresurserna begränsades. Så är inte förhållandet nu, och det är tur det.

Jag tycker att det är bra att regeringen har tagit initiativ till en utredning som ska föreslå åtgärder som förbättrar möjligheterna för den som har rätt till skuldsanering att också få det. Utredningsdirektiven omfattar frågan om kravet på kvalificerad insolvens som behandlades i riksdagens tillkännagivande till regeringen från våren 2011. Direktiven tar också upp andra frågor som har aktualiserats genom motioner till riksdagen. Utredaren ska följa och beakta det arbete som pågår inom ramen för den utredning som har i uppdrag att föreslå en strategi för att motverka överskultsättning. Förslaget har varit att uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2013. Även utredningen som ska föreslå en strategi för att motverka överskultsättning ska redovisa sitt uppdrag senast den 1 oktober 2013.

Efter det att 2007 års insolvensutredning överlämnade sitt delbetänkande har riksdagen beslutat om ändringar i skuldsaneringslagen som inte hade föreslagits av utredningen. Det innebär att nya överväganden måste göras. Med hänvisning till just detta och till att frågorna är komplexa framstår den föreslagna utredningstiden som rimlig. Att förkorta utredningstiden innebär en risk för att utredarens redovisning av uppdraget inte håller önskvärd kvalitet, vilket kan medföra förseningar i senare led av beredningen av ett lagstiftningsärende. Dessutom är det olämpligt att förkorta utredningstiden eftersom utredaren ska samordna sina förslag med de förslag som läggs fram av utredningen om en strategi för att motverka överskultsättning.

På grund av det jag nu har framhållit bör resultatet av det pågående arbetet inte föregripas genom någon åtgärd från riksdagen. Jag vill dock

påpeka att jag inte har något yrkande när det gäller denna del av betänkandet.

Överskuldssättning är ett stort och växande problem som har diskuterats under lång tid. Det har också förts en diskussion om orsakerna till att människor hamnar i sådana situationer. Våldigt många gånger är det olyckliga omständigheter som leder till att människor har fått en inskränkt förmåga att handla. De har inte möjlighet att rättsligt förfoga över sin situation därför att de sitter fast.

Flera försök har gjorts att kartlägga orsakerna bakom allvarlig skuldssättning och konsekvenserna av att enskilda hamnar i sådana situationer, men det saknas en samlad och aktuell bild av läget.

Mot den bakgrunden tycker jag att det är glädjande att regeringen har beslutat om direktiv till en utredning som ska föreslå en åtgärdsinriktad strategi för att motverka överskuldssättning. Direktiven ligger helt i linje med riksdagens tillkännagivande från våren 2011. Resultatet av det pågående arbetet bör inte föregripas genom någon åtgärd från riksdagens sida.

Slutligen när det gäller fordonsmålvakter kan jag säga att personer som agerar som så kallade fordonsmålvakter är ett växande problem. Att vidta åtgärder mot detta är en mycket angelägen och prioriterad fråga. Det har skett ett arbete under förhållandevis lång tid för att kartlägga problemet, och det senaste ledet i det arbetet är en departementspromemoria som innehåller förslag som bland annat syftar till att minska incitamenten att använda fordonsmålvakter. De här förslagen kommer att presenteras inom kort. Det finns ingen anledning att utgå från något annat än att regeringen därefter kommer att bereda den frågan skyndsamt och återkomma till riksdagen med förslag.

Jag yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande såvitt avser punkterna 2, 3, 4, 5 och 6, vilket innebär att reservation 2 och 3 ska avslås.

Anf. 145 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Fru talman! Det är tur att det åtminstone händer någonting i regeringen när det gäller de här viktiga frågorna. Jag tycker att det är mycket märkligt att säga att en utredning inte får arbeta för snabbt på grund av att det finns andra utredningar som också jobbar med frågan. Det är väl bra om den angrips från så många håll som möjligt. Birgitta Ohlsson har tagit initiativ till en utredning som är kopplad till de här frågorna. Det är trevligt att det finns ett engagemang där. Jag tror inte att det utredningsarbetet försvåras av att man till exempel sänker gränsen från fem år till tre år när det gäller processen för skuldsanering. Det skulle tvärtom underlätta. Likaså om man sänkte beloppet för att bevilja skuldsanering. Jag tror inte alls att detta motverkar varandra utan tvärtom.

Huvudproblemet är att regeringen inte tog tag i den här frågan när den var rykande färsk och aktuell, det vill säga när Jan Ertsborn kom med sin utredning och remissinstanserna var så positiva som de var. Drar man en fråga i långbänk uppstår nya frågor på vägen. Någon form av förslag på det här området har ju kommit även om det är alldeles för lite och marginellt. Jag tycker inte att det är någon anledning att dra det i en ny långbänk, vilket riskerar att ske. Det är inte ett speciellt starkt krav att Jan Ertsborns förslag skulle kunna förverkligas inom mandatperioden. Det har redan gått alldeles för lång tid.

Anf. 146 ANTI AVSAN (M) replik:

Fru talman! Jag tror att man ska se de här frågorna i ett helhetsperspektiv. Det är viktigt eftersom problembilden är ganska komplex. Om man ska kartlägga den dagsaktuella situationen när det gäller överskuld-sättning och orsakerna till att människor hamnar i den här situationen i ett brett perspektiv, där utredaren också ska föreslå en mängd olika åtgärder på detaljnivå, är det rimligt att utredaren i den andra utredningen, som gäller motsidan av detta och som ska föreslå ändringar i lagstiftningen beträffande skuldsanering, har ett ganska nära samarbete med den som gör kartläggningen. Det här gäller alla delar även om det finns någon del som är enklare att lösa därför att det finns material från den tidigare insolvensutredningen till exempel.

I det här sammanhanget är det också viktigt att den ändring i skuldsaneringslagen som senast genomfördes innebar utökade möjligheter för näringsidkare att få skuldsanering. Man vet inte vilka konsekvenser det får i helhetsperspektivet om man förändrar lagstiftningen i enlighet med vad många vill. Den frågan är viktig att utreda. Det finns olika intressen i det här. Det är naturligtvis ett starkt intresse att människor ska komma ur en situation där de är starkt skuldsatta för att så att säga komma på banan igen och kunna arbeta och bidra i positiv mening.

Men samtidigt finns det en aspekt som gäller den allmänna betalningsmoralen och hur lätt det ska vara att ta sig ur sina skulder. Det här måste vi balansera på bästa sätt i ett samhällsekonomiskt perspektiv för att åstadkomma bästa resultat. Problemet med skulder är att det alltid är någon som betalar i slutändan, och förhoppningsvis är det rätt gäldenär.

Anf. 147 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Fru talman! Den här frågan om näringsidkare är definitivt ingen ny fråga. I praktiken handlar det om en handfull fall. Hade man tagit tag i de här frågorna tidigare hade man inte behövt ha som skäl nu för att utreda frågan att det har gått ett par år sedan man tittade på den senast. Nu är läget som det är, och självfallet ska man utreda detta med näringsidkarna, men man behöver inte göra det under oändligt lång tid. Det är uppenbart vad målet är. Målet är att både privatpersoner och näringsidkare ska kunna börja på ny kula för sin egen skull och för samhällets skull. Man ska kunna fortsätta med företagandet trots att man har varit i skuldfällan.

Vi vill att utredningen ska få drygt ett år på sig. Det är trots allt lång tid med tanke på att de här frågorna har stötts och blötts tidigare och att Jan Ertsborn har kommit med utmärkta förslag som jag anser fortfarande håller. Jag kan inte förstå varför man ska dra ut på processen ännu längre än så, utan jag tycker att det är ett rimligt krav att vi ska kunna få frågan på riksdagens bord om drygt ett år.

Den här frågan handlar faktiskt om liv eller död, även om man kanske inte tänker på det på det sättet. Jag sade tidigare att det är 15 procents dödlighet bland människor som är aktuella för skuldsanering och 0,46 procent bland befolkningen i genomsnitt i samma åldersgrupper. Det är också nio gånger vanligare med stressrelaterade sjukdomar i den här gruppen. Det handlar alltså om hälsa och liv, vilket gör att jag tycker att man bara av den anledningen ska prioritera och snabba upp processen.

Vi har drygt 500 000 överskuldssatta personer i Sverige i dag. Med dagens skuldsaneringsregler är det ungefär 7 000 som får skuldsanering

varje år. Med Jan Ertsborns förslag skulle det kunna vara uppemot 20 000. Det är alltså inga gigantiska förändringar, men för varje enskild människa är det otroligt viktigt, så jag vidhåller mitt förslag att snabba upp processen.

Prot. 2011/12:121  
31 maj

*Skuldsanering, m.m.*

Anf. 148 ANTI AVSAN (M) replik:

Fru talman! Vi har en skuldsaneringslagstiftning som innehåller regler som ger ganska goda möjligheter att få skuldsanering för den som är i en sådan situation att det behövs. Men vad man har kunnat konstatera är att väldigt många som skulle kunna få skuldsanering faktiskt inte ansöker om det. Det är också en sak som behandlades i det förra riksdagsärendet, nämligen just att det behövs informationsinsatser för att människor som är berättigade till skuldsanering ska ansöka om det.

Jag tror för egen del, utan att ha något vetenskapligt belägg för det, att människor som hamnar i de här situationerna ofta gör det för att de är sjuka eller för att det händer någonting i deras omgivning som påverkar dem starkt. De människorna är skörare av många skäl, och det kanske inte är själva överskuldställningen som är orsaken till den förhöjda dödligheten, utan det kan vara en mängd andra faktorer som ligger bakom.

Jag vill påpeka vad utredaren som ska utreda själva skuldsaneringsdelen ska förhålla sig till när det gäller den andra åtgärdsinriktade strategin för att motverka överskuldställning.

Den utredare som ska titta på överskuldställningsproblematiken ska beskriva de problem som en skuldsättning medför och också ge en bild av antalet personer som är drabbade och vilka olika grader av skuldsättning som de här personerna är drabbade av. Problemets omfattning ska analyseras i form av konsekvenser för den enskilde, för anhöriga och för samhället i stort, och en särskild analys ska ske av konsekvenserna för barn och unga i svårt skuldsatta familjer. Det ska också utredas vilka vanliga orsaker som finns till att enskilda hamnar i de här situationerna.

Det här är några av de saker som ska utredas, förutom att det ska presenteras risk- och sårbarhetsanalyser, och varningssignaler ska identifieras.

Det är rimligt att det här står i parallellitet till den andra utredningen.

Anf. 149 OLA JOHANSSON (C):

Fru talman! Tack, Hillevi Larsson, för den utmärkta redogörelsen för den politik som vi i Alliansen företräder och för det som till stor del också är innehållet i Jan Ertsborns utredning!

Jag yrkar bifall till reservation 1 och avslag på utskottets förslag under punkt 1 om skuldsanering, och jag yrkar bifall till övriga punkter i betänkandet och därmed avslag på reservationerna 2 och 3.

Att regeringen nu släpper sargkanten i denna fråga är glädjande, särskilt för oss i Centerpartiet som har drivit frågan om att underlätta skuldsanering hårt. Det gjordes långt före min tid. Bland annat den nyutnämnde landshövdingen i Värmland, Kenneth Johansson, och även min företrädare i civilutskottet Lennart Pettersson har menat att det är viktigt att vi ger fler människor möjlighet att bli skuldfria.

Ska vi i vårt samhälle främja företagande och entreprenörskap måste vi också kunna visa på en väg tillbaka för dem som vågar och som misslyckas. Om vi har en solidarisk syn på människan är det en del i trygg-

hetssystemet att det finns ett sätt för den som vill det att komma ur sin ekonomiska skuld, oavsett hur den har uppkommit.

Jan Ertsborn föreslog i sin utredning som presenterades 2008 två viktiga förändringar. Den ena var att skuldernas ålder inte skulle ha någon betydelse. Den andra handlade om sättet att bestämma hur stor en skuld ska vara för att räknas som kvalificerad insolvens och därmed ge Kronofogdemyndigheten skäl till att gå med på skuldsanering.

En person som har dragit på sig skulder ska inte behöva dras ned i passivitet och depression under många år i avvaktan på att skulden ska bli så gammal att den kvalificerar till skuldsanering eller så stor att man inte inom överskådlig tid ska kunna betala av den. Det leder bara till att problem skjuts på framtiden medan skulden växer ännu mer.

Detta blev åtminstone till en del regeringens politik när den nya skuldsaneringslagen klubbades 2011.

När det gäller den andra frågan, vad som ska räknas som kvalificerad insolvens, blev det svårare. Frågan om att kunna eller inte kunna betala av sina skulder inom överskådlig framtid har aktualiserats i ett rättsfall där en person trots mycket höga skulder inte beviljades skuldsanering. Det gjorde att Kronofogdemyndigheten slog larm när de såg hela det stora isberget guppa under vattenytan i det kalla skuldhavet.

Är ambitionen att fler och inte färre ska få möjlighet till skuldsanering menar Centerpartiet att det är viktigt att också den här delen i Ertsborns utredning kan genomföras.

Att människor får möjlighet att betala av sina skulder till borgenärer-na, alltså de som de har skulden till, är något alla vinner på. Den som är skuldsatt och inom rimlig tid kan göra sig skuldfri är mer motiverad att ta tag i sina möjligheter att börja om och göra rätt för sig.

Ingen är betjänt av att gäldenären står i evig skuld. Samtidigt kan borgenären, det vill säga den som ligger ute med pengarna, glömma att någonsin få tillbaka sina pengar. Skuldsanering är också ett sätt att främja småföretagarintressen.

Fru talman! Centerpartiet har hela tiden stått bakom tankarna att man dels ska kunna bli av med sina skulder relativt kort efter det att man ådragit sig dem, dels att de inte ska tillåtas bli så stora att man måste ägna de bästa av sina yrkesverksamma och aktiva år åt att betala av dem. Det är två viktiga faktorer för att människor över huvud taget ska vara intresserade av att göra rätt för sig i stället för att ge upp.

En annan kanske ännu viktigare fråga är den som EU-minister Birgitta Ohlsson tillsatt en utredning om och som ska gå på djupet i överskuldssättningens orsaker och konsekvenser för den enskilde, för företagen och för samhället i stort. Varför är det så kallt i vattnet att isbergen bildas?

Vi lever i ett konsumtionssamhälle, och det är väldigt lätt att låta sig ledas in i tron att ekonomin klarar av mer än den gör. Vi förleds gärna att tro det av dem som vill sälja och låna ut. Ju fler det är som drar på sig skulder, desto större kostnad blir det för samhället att reda ut de problem som uppstår för personerna som drabbas och deras närmaste.

Ett problem är att det är många som inte ansöker om skuldsanering. Det finns ett mörkertal, men det finns också hopp om en ljusning förut-satt att vi kommer till botten med orsakerna och kan arbeta förebyggande.



Det är alltså två mycket bra initiativ och utredningar som har kommit från regeringen helt nyligen. Centerpartiet är därför mycket nöjt med att regeringen nu ger Justitiedepartementet i uppdrag att på nytt utreda skuldsanering för evighetsgäldenärer och att man gör det samtidigt som man också låter utreda hur man framöver ska kunna motverka överskuld-sättningen.

Det är förvånande att oppositionspartierna inte låter sig nöjas med det utan propsar på att sätta en snävare tidsram än den som är drygt ett år och sträcker sig till den 1 oktober 2013 för de här båda var för sig och tillsammans mycket viktiga utredningarna.

Som någon av företrädarna för oppositionen mycket riktigt har påpekat tidigare är det ingen som tjänar på att detta hastas fram. Resultatet av en snabbutredning blir sämre, och de förslag om lagändringar som ska komma ut av det här måste gå hand i hand.

Med möjligheten att kunna bilda en oppositionsmajoritet kring detta har frestelsen blivit stark att knäppa regeringen på näsan. Må så vara. Jag har ingen anledning att känna mig missnöjd med det sätt som Alliansen har hanterat den här frågan. Skulle vi falla på detta i kammaren nästa vecka gör vi inte det med svansen mellan benen utan med flaggan i topp.

Är man otålig från oppositionens sida skulle det vara intressant att veta vilka det är som vinner på några månaders tidigareläggning. Varför är ni så angelägna om att förslag ska kunna läggas fram före valet 2014? Är tilltron till Alliansens regeringsduglighet så stark att ni inte vågar vänta till efter valet?

Fru talman! Att det finns en brottslig verksamhet som är kopplad till begreppet fordonsmålsvakter blev jag personligen varse häromåret när jag privat skulle sälja en relativt ny bil på blocket. Jag blev ganska snabbt kontaktad via mejl av sådana intressen som förutsatte att jag utan den nödvändiga pappersexercisen skulle låta bilen skeppas i väg någonstans till utlandet mot att jag skulle få betalt via Paypal. För den oinvidde behövdes det inte så många telefonsamtal – ring en vän – för att förstå att syftet var att jag som säljare skulle bli målvakt till min egen bil.

Jag tycker att det är bra att den här brottsligheten uppmärksammas, och det är flera som har skrivit motioner i ärendet. Regeringen har under lång tid varit aktiv i frågan och förväntas komma med förslag, och det är bra. Jag välkomnar det.

Anf. 150 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Fru talman! Jag reagerade lite på att vi skulle ha hastat fram processen, för maken till den långbänk som har varit kan man väl knappast hitta. Jan Ertsborn hade en utredning klar som skulle ha kunnat träda i kraft redan 2009, så det har verkligen dröjt. Det vi reagerar mest på från oppositionen är att det har dröjt så länge, och nu har man begravt frågan i ytterligare en utredning som ska ta väldigt lång tid.

Om vi ska vara ärliga hade aldrig utredningen som regeringen har tillsatt, och som vi vill ska vara färdig åtminstone under mandatperioden, kommit till stånd om vi inte hade pressat regeringen. Det finns ju ett skäl till att Beatrice Ask inte genomförde Jan Ertsborns utredningsförslag, trots att det fanns majoritet i riksdagen för det, och det är att Moderaterna var emot förslagen. Däremot var de andra partierna i riksdagen för det, inklusive Centerpartiet.

Det är väldigt märkligt att regeringen har kört över en riksdagsmajoritet. Då tycker vi från oppositionen att det minsta man kan begära är att det åtminstone genomförs före mandatperiodens slut.

Anledningen till att regeringen gör något över huvud taget i frågan är risken att det annars blir ett utskottsinitiativ, alltså att riksdagen stiftar lag. Det har varit aktuellt för oss i oppositionen att vi skulle stifta lag utifrån Jan Ertsborns förslag. Det finns så klart frågan om näringsidkarna, och även om det är en liten begränsad fråga kan vi se det som ett skäl att ändå låta regeringen utreda den delen. Men resten är redan utredd, så det förvånar mig att vi sägs vilja snabba på processen när vi aldrig har varit med om värre långbänk än den som hittills varit.

Anf. 151 OLA JOHANSSON (C) replik:

Fru talman! Huruvida det var bra eller dåligt att Jan Ertsborns utredning inte genomfördes i sin helhet kan vi diskutera. Jag ger mig inte in i den diskussionen. Jag hade själv gärna sett att mer av det som Jan Ertsborn föreslog hade blivit verklighet. Nu blev det inte så. Lagen stiftades på i stort sett det sätt som Jan Ertsborn var inne på men inte helt och hållet, och det har då fått konsekvenser.

Jag redogjorde för ett rättsfall som jag pluggade in inför den här debatten och konstaterar att tiden som krävs för att bli skuldfri är lite drygt fem år. Det innebär att många inte blir föremål för skuldsanering som var avsikten. Det här är också saker som man måste titta på, precis som man i den andra utredningen som jag har redogjort för ska titta på hur det kommer sig att man hamnar i skuldsituationer över huvud taget.

Det är viktigt att sammanfoga de bägge frågeställningarna varför skuldutsättning uppstår och vad vi kan göra när skuldutsättning har uppstått för att göra människor skuldfria utifrån de förutsättningar som ges.

Jag tycker, fru talman, att Hillevi Larsson får lite med osanning när hon säger att utredningen inte kommer att redovisas inom den här mandatperioden. Båda utredningarna beslutades den 12 april 2012, och enligt vad jag ser ska uppdraget redovisas den 1 oktober 2013. Vi talar om drygt ett år. I min värld är det drygt ett år om man räknar bort en eller två sommarmånader. Men det kan tänkas att en utredare jobbar även på sommaren, och då blir det ett och ett halvt år. Jag kan inte säga att det är en speciellt lång tid för en utredning. Jag håller inte med om den bilden.

Anf. 152 HILLEVI LARSSON (S) replik:

Fru talman! Nej, det kanske det inte hade varit om det varit helt nya frågor som aldrig hade utretts förut. Men Jan Ertsborns utredning är i färskt minne, och remissinstanserna var väldigt positiva till den, så den måste ändå vara ett underlag. Det är ju ett extremt slöseri med resurser att utredningen över huvud taget tillsattes och fick jobba om man inte har den som utgångspunkt i arbetet.

Sedan vill jag rätta mig. Jag var lite otydlig. Det viktigaste är egentligen inte att utredningen blir klar inom mandatperioden, utan det viktiga är att vi får ett lagförslag på riksdagens bord så att vi kan stifta lag i frågan före mandatperiodens slut. Då räknar vi med att regeringen måste ha lite tid på sig att utarbeta ett lagförslag, för det är ju remisstid och allt möjligt kopplat till utredningen, och regeringen ska bedöma utredningens förslag. Regeringen ska inte kunna ha som skäl för att skjuta upp försla-

get till riksdagen till efter mandatperiodens slut att de inte har haft tid att jobba med frågan därför att utredningen har kommit så sent. Därför vill vi hasta på utredningen. Vi räknar med att de ska kunna klara det på ett år. Efter det har regeringen ett år på sig att komma med ett lagförslag som vi kan besluta om här i riksdagen.

Sedan vill jag ta upp det här med bilmålvakter, som Ola Johansson själv var inne på. Det är ytterligare en långbänk. Det kom ett utmärkt förslag redan för tre år sedan av berörda myndigheter, bland annat Kronofogdemyndigheten. Nu äntligen kommer regeringen med ett förslag inom det här området. Det är egentligen oacceptabelt att det också har tagit så lång tid med tanke på att det från början fanns ett så bra utarbetat förslag att utgå från.

Det handlar här om miljonbelopp som samhället förlorar på bilmålvakterna. Det är positivt att det kommer ett förslag, men det skulle inte ha tagit så lång tid. Vi hade också stiftat lag i civilutskottet i frågan om inte regeringen äntligen hade kommit till skott.

Anf. 153 OLA JOHANSSON (C) replik:

Fru talman! Det vi nu diskuterar är huruvida ett och ett halvt år och ett år och tre månader är en väsentligt stor skillnad. Jag förbehåller mig rätten att tycka att det inte är det. Och vore det så, Hillevi Larsson, att det var ett slöseri med tid kunde utskottet i så fall ha stiftat lag, men det gör man inte. Det tycker jag är bra. Det ska inte utskott göra. Vi besitter varken resurser eller kompetens.

Det förefaller som att vi alla här i kammaren är överens om att det behöver göras en utredning. Det vi nu diskuterar är huruvida den ska göras på ett år eller på ett år och tre månader. Jag finner det som en något liten fråga att ägna denna sena timme åt att diskutera, men självklart ska vi ha en öppen debatt om detta.

När det gäller bilmålvakter är också Trafikverket en part i målet. Jag förstår att det förekommer ett samarbete mellan myndigheterna på det här området som har lett fram till ett sätt att angripa problemet. Det är viktigt att vi tar vara på de erfarenheterna när vi nu går vidare med frågan.

Anf. 154 CARINA HERRSTEDT (SD):

Fru talman! Dagens debatt berör, som vi har hört, tusentals människor i Sverige, och det är en angelägen debatt. Jag instämmer i och tycker att det är jätteviktigt att vi fattar ett beslut om att vi ska skynda på utredningen om förbättrade möjligheter till skuldsanering.

Hillevi Larsson har redogjort för problematiken med skuldsaneringslagen på ett ypperligt sätt, och jag instämmer i mycket av det hon säger.

Ett ekonomiskt misslyckande ses i Sverige som ett personligt misslyckande, medan man i andra länder lägger fokus på att hjälpa personen i fråga att komma tillbaka in i samhället och till ett normalt ekonomiskt liv.

Det är inte ovanligt att den som söker skuldsanering har levt många år under den press som det innebär att leva med skulder. Det är därför väldigt lönsamt för både individen och samhället att människor återkommer så snabbt som möjligt.

Sverigedemokraterna delar synen att det som hjälper den enskilda människan även hjälper samhället i stort. Varje människa vi kan hjälpa in i samhället är alltså gynnsamt för samhället som helhet och inte minst för den enskilde och dennes familj.

Barn som växer upp i ett hem där föräldrarna är överskuldssatta får extremt dåliga förutsättningar för det fortsatta livet. Det är orimligt att samhället sviker dessa barn i stället för att ge dem bättre förutsättningar.

Jag menar att frågan har dragits i långbänk alldeles för länge, och det är verkligen dags att göra något. Så här sade jag i förra årets debatt: Jag skulle vilja påstå att arbetet med en ny skuldsaneringslag bara har börjat. Det finns så mycket mer att ta i beaktande, men först vill vi se utfallet av de beslut vi fattar här i dag.

Det var ganska naivt av mig att tro att det över huvud taget skulle bli ett utfall. Vi ser i dag att det har tagit ett år att bara ta fram utredningsdirektiven. Jag är ingen expert i frågan, men det verkar vara väldigt lång tid.

Det har alltså tagit ett helt år att komma fram till vad utredaren ska titta på, och först i oktober 2013 ska rapporten presenteras. Därefter ska det tas fram förslag och behandlas i vanlig ordning, vilket vi också vet tar ganska lång tid.

Det är möjligt att jag var naiv som trodde att det skulle gå fortare att fatta beslut i frågan, men samtidigt tror jag att hela svenska folket skulle skriva under på att det är alldeles galet hur lång tid saker och ting tar här.

Tusentals skuldsatta väntar på ytterligare hjälp, och för dem är tiden som gått redan en hel evighet.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 3, och i övrigt ställer jag mig bakom utskottets förslag.

Anf. 155 OTTO VON ARNOLD (KD):

Fru talman! Jag yrkar avslag på utskottets förslag under punkt 1 och bifall till övriga punkter.

Vi har i dag att debattera skuldsanering med mera. Jag kommer att koncentrera mig på skuldsanering och överskuldssättning. De andra punkterna har på ett bra sätt redan berörts här i kammaren.

Överskuldssättning är ett stort problem i vårt samhälle. Många hamnar i en situation som de inte kan ordna upp. Man hamnar i en ond cirkel och riskerar kanske till och med att bli evighetsgäldenär. Man har ingen rimlig förmåga att betala sina skulder inom överskådlig framtid.

Det drabbar många oförskyld. Det leder ofta till passivitet, svartjobb, sjukdom, självmord med mera. Många tragiska öden finns, och många är drabbade. Det belastar också familj och barn och medför stora kostnader för samhället.

Vi har debatterat detta under ganska lång tid i kammaren, och vi kristdemokrater har motionerat om det flera gånger. Jag upplever att vi successivt har närmat oss varandra och fått en samsyn.

Det är därför glädjande att regeringen lyssnat till riksdagen och kommit med två utmärkta utredningsdirektiv till en utredning som ska vara klar inom en relativt kort tid på ett år och fyra månader. Den 1 oktober 2013 kommer vi att ha ett utkast till lagförslag på vårt bord. Det handlar dels om skuldsanering av evighetsgäldenärer, dels om en strategi för att motverka överskuldssättning.

Tillsammans med dessa försöker regeringen hitta en helhetslösning för att aktivt motverka orsakerna till att människor blir överskuldsatta och hamnar i den här besvärliga situationen som är en stor nackdel för personerna och nationen. Regeringen tar alltså för en gångs skull ett helhetsgrepp och ett betydligt bredare grepp än vad man tidigare gjort. Det är viktigt och i linje med vad riksdagen har begärt.

Därför är det beklagligt att den samlade oppositionen avger en reservation som riskerar att försämra situationen för överskuldsatta och evighetsgäldenärer. Var finns barnperspektivet?

I och med att ni begär denna förkortning riskerar vi att få en försämrade utredning. Hur tänker oppositionen? Vad ska vi dra in på? Ska vi inte titta på hur gäldenärerna ska motiveras att söka skuldsanering tidigare eller hur Kronofogden ska ta initiativ till att hjälpa människor? Ska vi avstå från att titta på samverkan mellan kommuner och Kronofogden? Ska vi låta bli att genomlys hela insolvensinstitutet? Ska vi låta bli att titta på vilken betalningsplan som är lämpligast och så vidare? Ska vi avstå från den övergripande samordningen? De stora förlorarna då blir ju människorna.

Jag vet att det har tagit tid, men det är ett nytt grepp, en helhetssyn. Därför uppmanar jag oppositionen att tänka sig för när man röstar nästa vecka.

Anf. 156 HANNAH BERGSTEDT (S):

Fru talman! Synen på lån och skuldsättning har ändrats ganska mycket de senaste 50 åren. Tidigare hade man ett betydligt större sparande när det kom till de investeringar man skulle göra, men i dag uppmuntrar vi som samhälle människor att ta krediter. Vi vill att man ska låna till sitt hus och till sina studier. Då kan fler människor äga sin bostad och få en utbildning som leder till arbete.

Det kredit- och lånesamhälle som växer fram ställer dock krav på att vi som lagstiftare följer med och ändrar lagstiftningen när samhället förändrat sin syn på hur vi ska finansiera vårt boende, vår utbildning och så vidare.

Människor blir i dag alltmer utsatta på grund av regeringens politik. Fler människor lever på marginalen, vilket gör att också fler riskerar att hamna i överskuldsättning. De överskuldsatta är inte de vi ser i *Lyxfällan*, för de får ju hjälp under ett tv-program. Så ser det inte ut för den som är verkligt överskuldsatt. Det kan vara skilsmässa, dödsfall, sjukdom eller arbetslöshet som har drabbat de människor som blir överskuldsatta.

Vi kan konstatera att det knappt bidde en tumme av de förslag som Jan Ertsborn lade fram i sin utredning och som vi tidigare tog ställning till. I stället fick oppositionen genom ett tillkännagivande driva på regeringen i dessa frågor. Det handlar bland annat om storleken på skulderna för att fler människor ska kunna komma i fråga för skuldsanering. Det handlar också om barns och ungas situation i överskuldsatta familjer där kunskapen är ganska låg.

I övrigt rekommenderar jag regeringen och regeringspartierna att göra ett besök på Kronofogdemyndigheten. Jag var där senast i dag.

Där besitter man faktiskt stor kunskap. Man vet väldigt mycket om vilka människor som är överskuldsatta och vad som leder till överskuldsättning. Det finns en jättebra skrift som heter *Motkraft*. Den kan jag

rekommendera för genomläsning. När man läser Kronofogdens information blir det tydligt vad det är som gör att man blir överskuldssatt och vad man kan göra för att motverka detta.

En av de saker som Kronofogdemyndigheten tar upp är tidiga insatser. Därför är det så viktigt att så snart som möjligt komma till skott med den här förändringen i lagstiftningen. Vi ser i dag att det finns en växande problematik med fler som blir överskuldssatta, men det finns också en bred bas som har funnits väldigt länge. Dessa människor behöver hjälp fort. Det är lönsamt; det är både humant och samhällsekonomiskt att hjälpa människor som är överskuldssatta.

I detta anförande instämde Hillevi Larsson (S).

Anf. 157 OTTO VON ARNOLD (KD) replik:

Fru talman! Hannah Bergstedt säger att vi lever i ett kreditsamhälle. Visst gör vi det. Vad är orsaken till att vi har världens jämnaste inkomstfördelning men världens mest ojämna förmögenhetsfördelning? Står det inte att finna i den politik som Socialdemokraterna förde under lång tid? Att människor inte har fått möjlighet att bygga upp ett ekonomiskt skydds nät är väl något som vi alla beklagar i dag. Om de hade fått det hade vi haft ett betydligt mindre problem.

Jag håller helt med Hannah Bergstedt när det gäller Kronofogdemyndighetens kompetens. Det är väl glädjande att regeringen tar till sig den kompetensen i den breda utredning som kommer att göras. Är det inte glädjande att man tar ett bredare grepp om problemet?

Anf. 158 HANNAH BERGSTEDT (S) replik:

Fru talman! Skydds nät, säger Otto von Arnold. Det var en av de saker som jag tog upp i mitt anförande. Vi har problem med att regeringen har försämrat skydds näten. Senast i dag när jag besökte Kronofogdemyndigheten sade man att de som riskerar att hamna i överskuldssättning och som kommer in nu är unga människor som inte kommer i fråga för akassa och som inte får tillgång till sjukförsäkring. Visst är det ett problem att vi inte har relevanta skydds nät.

Till skillnad från Otto von Arnold och regeringen tror jag på gemensamma skydds nät, inte på individuella eftersom det ser så olika ut i livet.

Orsaken till att vi driver det här framför oss är inte tilltron till regeringens duglighet, utan snarare bristen på tilltro. När det finns en bred majoritet i riksdagen som tycker att vi ska lagstifta om detta är det förvånansvärt att man fortsätter att låta ett parti bromsa upp utvecklingen av något som vi behöver göra nu.

De som sitter på kompetensen i de här frågorna och jobbar med dem, som budget- och skuldrådgivare och Kronofogdemyndigheten som kommer i kontakt med dessa människor, säger att det är väldigt viktigt med en snabb insats för att vi inte ska få fler som blir överskuldssatta under längre tid och blir evighetsgäldenärer.

Därför tycker jag att det är bra att vi i riksdagen kommer att få ett tillkännagivande om att begränsa utredningstiden. Det finns redan i dag mycket att grunda ett beslut på.

Anf. 159 OTTO VON ARNOLD (KD) replik:

Fru talman! Om skyddsneten ska vara offentliga eller privata kan man diskutera. Vi kan i dag konstatera att de offentliga skyddsneten inte är särskilt bra.

Regeringen har ökat möjligheten för människor att själva bygga upp sina skyddsnet, men det kräver att man kommer i arbete. En av orsakerna till att utredningen kom till är att vi har en HD-dom som kanske gick stick i stäv med vad politikerna tyckte och tänkte.

Hannah Bergstedt säger att det är bra med det här tillkännagivandet. Då måste jag fråga: På vilka punkter ska vi skära ned i utredningarna? Ska vi låta bli att ha en helhetssyn på detta? Ska vi skippa någon av utredningarna? Ska vi låta bli att ha en samverkan mellan Kronofogden och kommunerna? Vad har ni tänkt? Ska man skjuta till ännu mer resurser? Tidigare har ni dragit in på Regeringskansliets resurser. Är ni nu beredda att komma med en påse pengar? I så fall är vi tacksamma. Det är inte givet att det blir mer.

Anf. 160 HANNAH BERGSTEDT (S) replik:

Fru talman! Huruvida försäkringssystemen och trygghetssystemen ska vara gemensamma kan vi gärna återkomma till. Som socialdemokrat tycker jag naturligtvis att de ska vara gemensamma eftersom jag vet att människor har olika förutsättningar genom livet. Det ser man inte minst när man tittar på vilka som är överskuldsatta.

HD-domen motverkade absolut vad man hade tänkt sig. Därför hade man hoppats att regeringen skulle plocka upp de lagförslag som Jan Ertsborn hade i sin utredning. I stället valde man att lägga det i byrålådan och antog bland annat ett förslag om aktiva näringsidkare.

När det gäller de utredningar vi har i dag handlar den ena om ett tillkännagivande som Socialdemokraterna tillsammans med övriga oppositionen har drivit fram om att titta på hur det ser ut för barn som lever i överskuldsatta familjer.

När det kommer till HD-domen och skuldernas storlek blir det viktigt. Det handlar om hur många människor som kan komma i fråga för skuldsanering. HD-domen snarare försämrade än förbättrade situationen. Därför tycker jag att det är viktigt att vi så snart som möjligt kommer till skott med det som Jan Ertsborn har föreslagit i sin utredning att vi ska göra.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

#### **14 § Anmälan om interpellationer**

Anmälades att följande interpellationer framställts

*den 31 maj*

#### **2011/12:390 Restaurangmomsen**

av *Bo Bernhardsson* (S)

till finansminister *Anders Borg* (M)

- 2011/12:391 Underhållsstödet**  
av *Hillevi Larsson* (S)  
till socialminister Göran Hägglund (KD)
- 2011/12:392 Arbetsförmågebegreppet i sjukförsäkringen**  
av *Eva-Lena Jansson* (S)  
till statsrådet Ulf Kristersson (M)
- 2011/12:393 Statens ägaransvar för Postnord**  
av *Eva-Lena Jansson* (S)  
till statsrådet Peter Norman (M)
- 2011/12:394 Sjukförsäkringen**  
av *Eva-Lena Jansson* (S)  
till statsrådet Ulf Kristersson (M)
- 2011/12:395 Servicekontoret i Angered**  
av *Shadiye Heydari* (S)  
till finansminister Anders Borg (M)
- 2011/12:396 Visumansökningar**  
av *Shadiye Heydari* (S)  
till utrikesminister Carl Bildt (M)
- 2011/12:397 Praktik genom Arbetsförmedlingen**  
av *Shadiye Heydari* (S)  
till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)
- 2011/12:398 Sommarjobbssatsning för unga**  
av *Hillevi Larsson* (S)  
till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)
- 2011/12:399 Offentlig upphandling och oseriös företagsamhet**  
av *Börje Vestlund* (S)  
till statsrådet Stefan Attefall (KD)
- 2011/12:400 Grunder för fördelning av resurser till högskolor och universitet**  
av *Berit Högman* (S)  
till utbildningsminister Jan Björklund (FP)
- 2011/12:401 Svenskt bistånd till den palestinska myndigheten**  
av *Peter Hultqvist* (S)  
till utrikesminister Carl Bildt (M)
- 2011/12:402 Regeringens jämställdhetspolitik**  
av *Eva-Lena Jansson* (S)  
till statsrådet Nyamko Sabuni (FP)
- 2011/12:403 Arbetslösheten i Örebro län**  
av *Håkan Bergman* (S)  
till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)
- 2011/12:404 Återställande av det sociala avgiftssystemet**  
av *Jasenko Omanovic* (S)  
till finansminister Anders Borg (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 5 juni.



Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 31 maj

**2011/12:611 Handel med alkohol på nätet**

av *Christer Engelhardt* (S)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

**2011/12:612 Botniabanans signalsystem**

av *Maria Lundqvist-Brömster* (FP)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

**2011/12:613 Domen mot Leyla Zana**

av *Peter Hultqvist* (S)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

**2011/12:614 Framtiden för Rett Center**

av *Gunnar Sandberg* (S)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

**2011/12:615 Reglerna för organdonation**

av *Catharina Bråkenhielm* (S)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 5 juni.

**16 §** Kammaren åtskildes kl. 19.17.

Förhandlingarna leddes

av talmannen från sammanrådets början till ajourneringen kl. 13.58,

av förste vice talmannen därefter till och med 7 § anf. 113 (delvis),

av talmannen därefter till och med 12 § anf. 139 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till sammanrådets slut.

Vid protokollet

ANDERS NORIN

*/Eva-Lena Ekman*

# Innehållsförteckning

<b>1 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 30 maj .....</b>	<b>1</b>
SfU11 Arbetskraftsinvandring .....	1
SfU15 Vitbok om pensioner .....	3
TU12 Trafiksäkerhet .....	3
TU14 Cykeltrafik .....	4
TU17 Bemyndiganden på sjöfartsområdet .....	5
UU16 OSSE .....	5
<b>2 § Justering av protokoll .....</b>	<b>5</b>
<b>3 § Meddelande om partiledardebatt.....</b>	<b>5</b>
<b>4 § Hänvisning av ärende till utskott .....</b>	<b>5</b>
<b>5 § Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor .....</b>	<b>5</b>
Trafikutskottets betänkande 2011/12:TU5 .....	5
Anf. 1 LARS MEJERN LARSSON (S) .....	5
Anf. 2 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) .....	7
Anf. 3 LARS MEJERN LARSSON (S) replik .....	11
Anf. 4 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	12
Anf. 5 LARS MEJERN LARSSON (S) replik .....	12
Anf. 6 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	12
Anf. 7 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	13
Anf. 8 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	16
Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	16
Anf. 10 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	16
Anf. 11 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	17
Anf. 12 LARS TYSKLIND (FP) .....	17
Anf. 13 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	20
Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	21
Anf. 15 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	21
Anf. 16 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	21
Anf. 17 LARS MEJERN LARSSON (S) replik .....	22
Anf. 18 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	22
Anf. 19 LARS MEJERN LARSSON (S) replik .....	23
Anf. 20 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	23
Anf. 21 SIV HOLMA (V) .....	23
Anf. 22 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	26
Anf. 23 SIV HOLMA (V) replik .....	27
Anf. 24 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	27
Anf. 25 SIV HOLMA (V) replik .....	28
(forts. 7 §) .....	28
<b>Ajournering.....</b>	<b>28</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>28</b>
<b>6 § Frågestund .....</b>	<b>28</b>
Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN .....	28
<i>Betygssystemet</i> .....	29
Anf. 27 IBRAHIM BAYLAN (S) .....	29
Anf. 28 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M) .....	29

Anf. 29 IBRAHIM BAYLAN (S).....	29
Anf. 30 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	30
<i>Kärnkraftssubventioner</i> .....	30
Anf. 31 LISE NORDIN (MP).....	30
Anf. 32 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	30
Anf. 33 LISE NORDIN (MP).....	31
Anf. 34 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	31
<i>Underhållet av järnvägen</i> .....	31
Anf. 35 GUNNAR HEDBERG (M).....	31
Anf. 36 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	32
Anf. 37 GUNNAR HEDBERG (M).....	32
Anf. 38 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	32
<i>Barnomsorg på obekvämt arbetstid</i> .....	32
Anf. 39 ANN-CHRISTIN AHLBERG (S).....	32
Anf. 40 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	33
Anf. 41 ANN-CHRISTIN AHLBERG (S).....	33
Anf. 42 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	33
<i>Bostäder för äldre</i> .....	34
Anf. 43 PER RAMHORN (SD) .....	34
Anf. 44 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	34
Anf. 45 PER RAMHORN (SD) .....	35
Anf. 46 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	35
<i>Myndigheters kommunikation med äldre utan dator</i> .....	35
Anf. 47 BARBRO WESTERHOLM (FP).....	35
Anf. 48 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	35
Anf. 49 BARBRO WESTERHOLM (FP).....	36
Anf. 50 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	36
<i>Cykelutredningen</i> .....	36
Anf. 51 SIV HOLMA (V) .....	36
Anf. 52 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	37
Anf. 53 SIV HOLMA (V) .....	37
Anf. 54 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	37
<i>Regeringskansliets beredning av reformer</i> .....	37
Anf. 55 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S).....	37
Anf. 56 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	38
Anf. 57 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S).....	38
Anf. 58 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	38
<i>Trafiksäkerheten på olycksdrabbade vägar</i> .....	39
Anf. 59 ANDREAS CARLSON (KD).....	39
Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	39
Anf. 61 ANDREAS CARLSON (KD).....	39
Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M) .....	40

<i>Underhållet av järnvägen</i> .....	40
Anf. 63 ANDERS YGEMAN (S) .....	40
Anf. 64 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	40
Anf. 65 ANDERS YGEMAN (S) .....	41
Anf. 66 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	41
<i>Stöd för betygssättning</i> .....	41
Anf. 67 ANNA-LENA SÖRENSON (S) .....	41
Anf. 68 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M) .....	41
Anf. 69 ANNA-LENA SÖRENSON (S) .....	42
Anf. 70 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M) .....	42
<i>Arbetskraftsinvandring</i> .....	42
Anf. 71 MONTASER ENEIM (M).....	42
Anf. 72 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (M).....	42
Anf. 73 MONTASER ENEIM (M).....	43
Anf. 74 Statsrådet TOBIAS BILLSTRÖM (M).....	43
<i>Jämställdheten</i> .....	43
Anf. 75 CARINA OHLSSON (S) .....	43
Anf. 76 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	43
Anf. 77 CARINA OHLSSON (S) .....	44
Anf. 78 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	44
<i>Legitimation för modersmåslärare</i> .....	45
Anf. 79 ISMAIL KAMIL (FP).....	45
Anf. 80 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	45
Anf. 81 ISMAIL KAMIL (FP).....	45
Anf. 82 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	45
<i>Digital delaktighet för äldre</i> .....	46
Anf. 83 MONICA GREEN (S) .....	46
Anf. 84 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	46
Anf. 85 MONICA GREEN (S) .....	46
Anf. 86 Statsrådet ANNA-KARIN HATT (C).....	47
<i>Vuxenutbildningen</i> .....	47
Anf. 87 JAN ERICSON (M).....	47
Anf. 88 Statsrådet NYAMKO SABUNI (FP) .....	47
Anf. 89 FÖRSTE VICE TALMANNEN .....	48
<b>7 § (forts. från 5 §) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (forts. TU5) .....</b>	<b>48</b>
Anf. 90 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	48
Anf. 91 SIV HOLMA (V) replik.....	48
Anf. 92 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	49
Anf. 93 SIV HOLMA (V) replik.....	49
Anf. 94 ANNELIE ENOCHSON (KD) .....	50
Anf. 95 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	52
Anf. 96 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	52
Anf. 97 LARS MEJERN LARSSON (S) replik.....	52
Anf. 98 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	53
Anf. 99 SIV HOLMA (V) replik.....	53

Anf. 100 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	54
Anf. 101 SIV HOLMA (V) replik .....	54
Anf. 102 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	54
Anf. 103 GÖRAN LINDELL (C).....	55
Anf. 104 TONY WIKLANDER (SD).....	57
Anf. 105 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	59
Anf. 106 TONY WIKLANDER (SD) replik .....	59
Anf. 107 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik .....	59
Anf. 108 TONY WIKLANDER (SD) replik .....	60
<b>Meddelande om inställd votering .....</b>	<b>60</b>
Anf. 109 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	60
Anf. 110 TONY WIKLANDER (SD) replik .....	61
Anf. 111 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	61
Anf. 112 TONY WIKLANDER (SD) replik .....	61
Anf. 113 LOTTA FINSTORP (M).....	61
Anf. 114 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	64
Anf. 115 LOTTA FINSTORP (M) replik.....	65
Anf. 116 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	65
Anf. 117 LOTTA FINSTORP (M) replik.....	66
Anf. 118 CHRISTER ENGELHARDT (S).....	66
Anf. 119 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	68
(Beslut skulle fattas den 7 juni.) .....	69
<b>8 § Luftfart .....</b>	<b>70</b>
Trafikutskottets betänkande 2011/12:TU15 .....	70
Anf. 120 SUZANNE SVENSSON (S).....	70
Anf. 121 ANNIKA LILLEMETS (MP).....	71
Anf. 122 SIV HOLMA (V) .....	74
Anf. 123 EDWARD RIEDL (M) .....	75
Anf. 124 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	78
Anf. 125 EDWARD RIEDL (M) replik .....	78
Anf. 126 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	79
Anf. 127 EDWARD RIEDL (M) replik .....	79
Anf. 128 LARS TYSKLIND (FP).....	80
Anf. 129 ANDERS ÅKESSON (C) .....	82
Anf. 130 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	83
Anf. 131 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	84
Anf. 132 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	84
Anf. 133 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	84
Anf. 134 MARGARETA CEDERFELT (M).....	85
(Beslut skulle fattas den 7 juni.) .....	86
<b>9 § Riksrevisionens årsredovisning .....</b>	<b>86</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU31.....	86
(Beslut skulle fattas den 7 juni.) .....	86
<b>10 § Geografisk utvidgning av verksamhetsområdet för Europeiska utvecklingsbanken till södra och östra Medelhavsregionen .....</b>	<b>86</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU39.....	86
Anf. 135 PER BOLUND (MP).....	86

Anf. 136 STAFFAN ANGER (M).....	88
Anf. 137 ERIK ALMQVIST (SD).....	89
(Beslut skulle fattas den 7 juni.).....	90
<b>11 § Stärkt säkerhet i statens betalningar .....</b>	<b>91</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU43 .....	91
(Beslut skulle fattas den 7 juni.).....	91
<b>12 § Riksrevisionens rapport om Stabilitetsfonden .....</b>	<b>91</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU44 .....	91
Anf. 138 PER BOLUND (MP) .....	91
Anf. 139 ULLA ANDERSSON (V).....	93
Anf. 140 SVEN-ERIK BUCHT (S).....	94
Anf. 141 JÖRGEN ANDERSSON (M) .....	96
Anf. 142 ERIK ALMQVIST (SD).....	97
(Beslut skulle fattas den 7 juni.).....	98
<b>13 § Skuldsanering, m.m.....</b>	<b>98</b>
Civilutskottets betänkande 2011/12:CU19.....	98
Anf. 143 HILLEVI LARSSON (S).....	98
Anf. 144 ANTI AVSAN (M) .....	100
Anf. 145 HILLEVI LARSSON (S) replik.....	101
Anf. 146 ANTI AVSAN (M) replik.....	102
Anf. 147 HILLEVI LARSSON (S) replik.....	102
Anf. 148 ANTI AVSAN (M) replik.....	103
Anf. 149 OLA JOHANSSON (C).....	103
Anf. 150 HILLEVI LARSSON (S) replik.....	105
Anf. 151 OLA JOHANSSON (C) replik.....	106
Anf. 152 HILLEVI LARSSON (S) replik.....	106
Anf. 153 OLA JOHANSSON (C) replik.....	107
Anf. 154 CARINA HERRSTEDT (SD).....	107
Anf. 155 OTTO VON ARNOLD (KD) .....	108
Anf. 156 HANNAH BERGSTEDT (S) .....	109
Anf. 157 OTTO VON ARNOLD (KD) replik .....	110
Anf. 158 HANNAH BERGSTEDT (S) replik .....	110
Anf. 159 OTTO VON ARNOLD (KD) replik .....	111
Anf. 160 HANNAH BERGSTEDT (S) replik .....	111
(Beslut skulle fattas den 7 juni.).....	111
<b>14 § Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>111</b>
<b>15 § Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>113</b>
<b>16 § Kammaren åtskildes kl. 19.17. ....</b>	<b>113</b>

Tryck: Elanders, Vällingby 2012