

Tisdagen den 15 mars

Kl. 13.00–15.52
18.00–20.27

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 22 februari justerades.

§ 2 Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Jonas Karlsson* (V) avsagt sig uppdraget som ersättare i riksdagen.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2021/22:398

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:398 Befolkningsskyddet och skyddsrum
av *Alexandra Anstrell* (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 22 april 2022.

Stockholm den 14 mars 2022

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2021/22:126 till skatteutskottet

2021/22:132 till utbildningsutskottet

2021/22:152 till finansutskottet

Skrivelse

2021/22:115 till utrikesutskottet

Redogörelse

2021/22:RR2 till finansutskottet

Motioner

2021/22:4410, 4415 och 4421 till socialutskottet

2021/22:4428 och 4429 till civilutskottet

2021/22:4430 och 4432 till utbildningsutskottet

2021/22:4426, 4427 och 4431 till näringsutskottet

2021/22:4409, 4411, 4412, 4420, 4422 och 4425 till socialutskottet

EU-dokument

COM(2021) 776 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 5 maj.*

COM(2022) 57 till trafikutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 2 maj.*

COM(2022) 76 till socialutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 28 april.*

COM(2022) 109 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 maj.*

COM(2022) 112 till socialförsäkringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 maj.*

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Finansutskottets betänkanden

2021/22:FiU18 Gränsöverskridande distribution av fonder

2021/22:FiU19 Nya kapitaltäckningsregler för mycket stora värdepappersbolag

Utrikesutskottets betänkande

2021/22:UU11 Vissa säkerhetspolitiska frågor

Kulturutskottets betänkande
2021/22:KrU3 Radio och tv i allmänhetens tjänst

Socialutskottets betänkande
2021/22:SoU12 Stöd till personer med funktionsnedsättning

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande
2021/22:MJU17 Fiskeripolitik

§ 6 Svar på interpellationerna 2021/22:346 och 347 om sjötransporter

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig vad regeringen och jag gör för att flytta gods till insjöfarten. Jimmy Ståhl har även frågat mig vad regeringen och jag gör för att öka andelen sjötransporter och minska de långväga vägtransporterna. Jag väljer att svara på interpellationerna i ett sammanhang.

En av regeringens viktigaste prioriteringar är att öka takten i klimatomställningen. Vi investerar i infrastrukturen både på land och till sjöss. Det stärker konkurrenskraften för svensk såväl export som import, och det driver på den gröna industriella revolutionen.

Regeringen arbetar aktivt för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Exempel på det är den nationella godstransportstrategin, som var den första i sitt slag, ekobonusen, en förlängd och breddad ekobonus, tillsättandet av en sjöfartssamordnare samt fler utpekade inre vattenvägar. Under den här regeringen har också Sjöfartsverket tillförts historiskt stora resurser, och svenska rederier har stöttats genom ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd under pandemin.

Dessutom har regeringen satsat på en mängd investeringar för sjöfarten, exempelvis kapacitetshöjande åtgärder i Göteborgs hamn och Luleå hamn samt nya slussar i Trollhätte kanal och i Södertälje. Alla dessa investeringar kommer att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Jag kan konstatera att regeringen med alla dessa satsningar tar ett stort ansvar för sjöfarten.

Anf. 2 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Stort tack till Tomas Eneroth, som har svarat på frågorna! Jag är också tacksam över att Tomas har valt att slå ihop interpellationerna för att spara tid i kammaren. De var ju ganska likalydande.

Att det investeras i infrastruktur är både bra och viktigt. Nya slussar i Södertälje och Trollhättan är självklart bra. Slussarna i Trollhättan har dock varit i uselt skick under väldigt lång tid. De lever egentligen redan i dag på overtid och är en stor möjliggörare för framtida sjöfart. Hade slussarna inte gjorts om och hade det inte byggts nytt hade det inte varit möjligt att ha någon sjöfart över huvud taget mellan Göteborg och Väneren. Är

2030 är dock ett absolut sista datum för överlevnaden av dessa slussar, och det är tajt att hinna få dem på plats. Jag hoppas att det ska gå att göra inom den tid som är utsatt.

Hade man fått igång sjöfart på Vänern ned till Göteborg hade man till exempel kunnat avlasta vägtransporterna med närmare 50 000 lastbilsheter som hade kunnat flyttas till sjöfart. Det finns stora potentialer. Problemet är ofta kostnaderna. Det är för dyrt, helt enkelt. Man kan säga att lastbilar är för billiga, men det är att ta i med tanke på dagens priser. De olika transportslagen har ju sina olika lösningar och möjligheter.

I Mälaren, till exempel, är Södertäljeslussen jätteviktig. Men vi har ju andra problem. Vi har en bro, Hjulstabron, som sätter begränsningar på andra sidan och gör att de nya Vänermaxfartygen som skulle kunna byggas hindras av en bro som är byggd 1953. En ny bro hade legat runt 800 miljoner. Det är stora pengar, jag vet, men för att hålla liv i Hjulstabron ligger kostnaden mellan 100 och 400 miljoner – en bro som man senare måste riva i alla fall.

Jag tänkte också gå in lite grann på det regelverk för inre vattenvägar som tillkom 2014 och som inte är uppdaterat efter prämtrafik utan bygger på IMO-trafik. Jag vet att vi har en nationell samordnare som tittar på det här med skyddade vatten med mera, men jag tycker att ministern kanske borde låta samordnaren av sjöfart också titta på regelverket så att man kan både underlätta och möjliggöra för mycket mer prämtrafik, få kostnads-effektivitet och se om man skulle kunna ha en startmodell för prämtrafiken för att få igång den.

Ministern är ju väl medveten om att det har gjorts försök att få igång trafik mellan Nynäshamn och Mälarhamnarna, vilket hade kunnat avlasta vägtransporterna något enormt. Problemet är återigen kostnaderna. Sjöfartsverkets kostnader, fru talman, tog 46 procent av transporten. Detta var en transport som skulle kunna ske två gånger i veckan, men det blev bara en resa på grund av priset.

Jag vill fråga ministern om ministern har tänkt att ge detta uppdrag till samordnaren.

Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Det är viktigt, för detta är en resa som vi gjort i Sverige under senare år: att återupptäcka sjöfarten, att se dess potential och att inse att den är underutnyttjad och skulle kunna användas för så otroligt mycket mer. Det var ett av skälen till att vi både lanserade godstransportstrategin och tog fram en nationell samordnare för att belysa sjöfartens potential och möjligheter. Jag valde själv att prioritera sjöfarten i en utsträckning som inte setts tidigare när det gäller nationell plan. Även om det var en liten procentandel kan man säga att det var en flerdubbling av satsningarna när vi fick Göteborgs hamn, Luleå hamn eller för den delen satsningarna på slussar.

Jag tror att det kommer att vara en kombination, fru talman, av det som Jimmy Ståhl nämner, att hitta ekonomiska incitament, och att öka kunskapen och bryta gamla traditioner för hur vi transporterar. Det säger jag delvis mot bakgrund av att ha lyssnat in både den nuvarande och den förra nationella samordnaren. Det handlar om att öppna nya vägar och också bryta traditioner och se sjöfartens potential, till exempel genom ekobonus och breddad ekobonus och genom att skydda sjöfarten från alltför stora

höjningar av farledsavgifterna. Där har Sjöfartsverket annars varit ordentligt underfinansierat under lång tid. Detta har varit viktiga insatser för att stärka svensk sjöfart.

Jag utesluter inte att vi kommer att behöva gå vidare. Pråmar är ju en relativt ny företeelse i Sverige. Vi har inte den traditionen och kanske inte heller samma förutsättningar som man har i Tyskland eller i Holland. Vi har dock tittat på erfarenheterna därifrån och ser att det finns möjligheter också här att utöka den trafiken.

Samtidigt kommer det alltid att finnas något objekt eller någon satsning som kan bli ännu bättre om man bara lägger någon miljard till på att förbättra förutsättningarna. Det är regeringens stora dilemma och borde kanske i ökad utsträckning också vara oppositionens dilemma, för vi måste ju prioritera i ett dagsläge och en situation där vi får, och kommer att få, lägga mer resurser än någonsin på Sveriges militära försvar och på att rusta Sverige för ett mottagande av personer som flyr från krig och kris. Efter pandemin har vi också höga ambitionsnivåer när det gäller att säkerställa resurser till sjukvården och andra delar. Men trots detta lägger vi alltså närmare 900 miljarder i infrastruktursatsningar, vilket är mer än någonsin. Så är det. Det kommer att vara tuffa prioriteringar.

Hjulstabron, för att ändå kommentera den, är jag väl bekant med. Jag lyfte själv in objektet i nationell plan 2018 och tittar nu på det underlag och den diskussion som finns kring hur vi kan förbättra förutsättningarna för hela sjöfarten i området genom ombyggnation eller en ny broförbindelse. Regeringen kommer att redovisa sitt ställningstagande när vi presenterar nationell plan, vilket blir i början av juni.

Mycket är alltså på gång, även om det säkert kommer att finnas en lång lista på saker som både Jimmy Ståhl, näringen och många andra vill göra.

Jag är ändå stolt över att kunna säga att vi gör mer än någonsin på sjöfartens område. Att ha en nationell samordnare och en godstransportstrategi, att göra ekobonus och att till och med två gånger nu sammankalla alla landets hamnar och föra ihop hamnpolitiken som nationell är viktiga steg för att stärka sjöfarten. Vi har även tredubblat forskningen kring sjöfart och flerdubblat ansträngningarna i nationell plan.

Mycket bra är alltså gjort, och det tycker jag att vi ska känna stolthet över.

Anf. 4 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Tack, ministern! Jag kan inte förneka att det görs satsningar; det görs.

Jag måste erkänna att jag tyckte att den första ekobonusen var katastrofal. Det var som ett slag i luften. Den andra, lite mer breddade ekobonusen är bättre. Sjöfartsfolket uppskattar den bra mycket mer än den första. Problemet som jag ser det, fru talman, är att även detta är tillfälliga pengar till sjöfarten. Jag hade gärna sett mer långsiktiga pengar som sjöfarten kan ta till sig för att bygga en framtid och känna trygghet.

Självklart förändras vår omvärld. Kriget i våra grannländer innebär att man behöver rikta om stöd. Men detta är inga nya frågor som påverkas av kriget, utan pengarna är avsatta innan, till exempel i nationell plan.

Det är inte heller bara fartygsfrakterna som man behöver beröra utan även hamnfrågorna. När det gäller infrastrukturplaneringen i land prioriterar man persontrafik. Den måste komma fram i tid. Personerna som

transporteras är ju de som på valdagen faktiskt väljer vem som sitter i regering, medan godstransporterna får stå kvar ute i skogen och vänta tills spåren är fria.

Hamnarna har en omvänd fördelning. Där tittar man bara på godstransporter och volymer för att räkna ut vilka stöd och möjligheter man ska kunna ge till hamnarna. Det innebär att persontransporterna får stå tillbaka, vilket visar sig i städer som har ett ganska stort inflöde av personbilar, exempelvis Ystad och Trelleborg. Det är svårt få bort trafiken via bättre vägar. Till exempel E65:an i Ystad är ett jätteproblem.

Jag tror därför att man måste sikta på helheten och tänka hela vägen när det gäller sjöfarten. I södra Sverige, där det går väldigt mycket transporter och vi hade kunnat få upp väldigt mycket godstrafik på järnväg, har vi enkelspår in till hamnarna. Det innebär att det är görsvårt för godset att ta sig in i och med att man prioriterar persontrafik, som till exempel Pågatågen, som för övrigt är en förträfflig trafik nere i Skåneland.

Det innebär också att möjligheterna att transportera godsvolymer på tåg ut till hamnarna är väldigt små, vilket gör att det blir svårt att få mer gods ut på sjöfarten. Jag hade önskat att man hade lagt mer resurser där och även på vägarna, för vi har fortfarande väldigt mycket rullande gods. Genom att möjliggöra detta kunde man också korta ledtiderna och öka attraktiviteten för att hantera godset på sjön.

Fru talman! Min fråga blir därför om ministern, nu när han har nationell plan i knät, har funderat på att försöka omfördela i alla fall lite till de vägdelar som ligger runt hamnarna och eventuellt underlätta för de stadsbor som bor där.

Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är intressant det som Jimmy Ståhl säger angående utrymme att omfördela till exempel till lite väg i Trelleborg eller någon annanstans på utvecklingsanslaget i nationell plan. Jag har ju väldigt mycket lättare att göra det än vad Jimmy Ståhl, Kristdemokraterna eller Moderaterna har, partier som dramatiskt vill minska anslaget för utveckling av infrastruktursektorn.

Moderaterna föreslår en besparing på 30 miljarder och Kristdemokraterna en besparing på 50 miljarder. Sverigedemokraterna vet jag inte riktigt, men eftersom Sverigedemokraterna stöder Moderaterna och Kristdemokraterna och vill ha en sådan regering kommer det att bli mindre pengar till ny infrastruktur. Det är ju där ni vill skära ned.

Det innebär mindre pengar till att bygga ut järnvägen i Skåne, trots att Fehmarn Bält byggs och att pressen på infrastrukturen i Skåne både på väg och järnväg kommer att öka. Det innebär också mindre pengar till exempelvis satsningar kring Trelleborg eller någon annanstans. Det är på utvecklingsanslaget som vi lägger resurser för farledsfördjupningar för Götteborgs eller Luleå hamn, och det är där vi satsar på att utveckla Trollhättaprojektet eller slussarna i Södertälje. Det är där vi bygger ny infrastruktur.

Jimmy Ståhl, och framför allt Kristdemokraterna och Moderaterna som har preciserat sig, vill dock ta bort pengar i nationell plan. Låt oss därför hoppas att den ram som vi har är den som gäller framöver och att inte ett regeringsskifte, om olyckan skulle vara framme, innebär att det blir minskade resurser till infrastruktur som vid tidigare moderatledda regeringar.

För vi måste bygga mer. Vi är fler i Sverige. Vi har en grön industriell revolution som gör att vi måste bli ännu snabbare på att få ut godset inte minst från alla batterifabriker som växer upp eller för den delen Hybrit och stål utan kol i norra Sverige. Det är därför trycket på infrastrukturinvesteringar är så stort nu.

Vi kan backa lite i tiden till när alliansregeringen fanns. Då ville alla ha infrastruktursatsningar som kompensation för industrinedläggningar. Det var Trollhättepaketet och andra saker. Nu är det annat. Nu vill man ha infrastruktursatsningar för att det går så bra för Sverige, för att vi har stora industriinvesteringar och för att det behöver göras mer. Det är ett gott tecken på vår näringspolitik, så om vi ska kunna fullfölja det som Jimmy Ståhl nu efterlyser i form av mer satsningar krävs det nog att vi fortsatt har en socialdemokratiskt ledd regering.

Jag vill ändå passa på tillfället att säga att det händer mycket även internationellt och i Europa, vilket är glädjande. Vi tog nyligen en Clyde-bankdeklaration som innebär att vi ska få gröna korridorer och arbeta för det internationellt. Det är alltså inte bara svensk sjöfart som ser till att bli hållbar utan också internationell sjöfart. Särskilt i dessa tider kan det innebära att det öppnas nya vägar för godset att transporteras såväl runt våra kuster som internationellt. Då kan vi avlasta inte bara flyget utan vägarna och järnvägen, för det är det vi behöver göra.

Motfrågan till Jimmy Ståhl är: Är ni beredda att lägga mer resurser på infrastruktur? I så fall blir det svårt att samarbeta med Kristdemokraterna och Moderaterna. Jag har ändå förstått det som att det allra viktigaste för Sverigedemokraterna i det här läget är att se till att Ulf Kristersson blir statsminister. Då är det väl till honom ni ska rikta krav.

Jag har till dags dato och efter flera debatter ännu inte fått något exempel på en kravlista från Sverigedemokraterna till Moderaterna. Det innebär att Ulf Kristersson kommer att kunna fortsätta låta bli att satsa på infrastruktur och minska ambitionsnivån, vad än Jimmy Ståhl säger – eller?

Anf. 6 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag kan säga så här till Tomas Eneroth: Vi har ingen ambition att sänka medlen till infrastruktur – tvärtom. Sedan är det helt riktigt så att man måste prioritera. Vi sverigedemokrater har väckt väldigt många motioner där vi gör stora prioriteringar. Vi vill laga, förbättra och bygga ut det vi redan har. Det är precis det jag har pratat om. Vi vill bygga dubbelspår där det finns enkelspår, och vi vill bygga fyrspår där det behövs och där det i dag är flaskhalsar på dubbelspåren. Vi vill effektivisera och göra perronger längre. Och vi vill göra vägarna mer framkomliga. Det handlar inte om nya vägar. Vi förbättrar det som redan finns.

Vi vill däremot inte lägga 300 miljarder på ett prestigeprojekt för järnväg som hela tiden fördyras. Vi vill öka framkomligheten för vanligt folk, och vi vill öka framkomligheten för gods. Det kommer vi att stå fast vid.

Vad gäller vem som ska vara nästa statsminister slåss vi för Jimmie Åkesson och ingen annan.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar för klargörandet. Det framgår tydligt att det viktigaste för Sverigedemokraterna är att se till att samarbeta med Moderater-

na och Kristdemokraterna. Det kommer att innebära sänkt ambitionsnivå när det gäller infrastruktur.

Det lästes upp en önskelista. Den förväntas finansieras av 300 miljarder kronor, som det låter nu, men i nationell plan är det 107 miljarder kronor till det som kallas nya stambanor för höghastighetståg. Det är satsningar på sträckorna Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm och på Ostlänken.

Jag tolkar det som att Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna tycker att det är satsningar som inte behöver göras. Men jag vet att regionerna är väldigt angelägna om det. Göteborg–Borås är en usel järnvägssträcka i dag. På Kust-till-kust-banan går det i 40 kilometer i timmen. Den behöver verkligen byggas om och byggas ut. Och på väg 40 är det fullt.

När Fehmarn Bält-förbindelsen nere i Danmark byggs kommer pressen på Öresundsbron att bli väldigt stor. Då måste vi förstärka infrastrukturen i södra Sverige och i Skåne. Därför bygger vi en ny stambana där. Det går inte att försöka spränga in ytterligare spår där Södra stambanan går. Det behövs ordentlig avlastning, inte minst för att godstrafiken ska kunna få plats och ge utrymme för mer regionpendling i Skåne-regionen och i södra Sverige.

Sedan har vi Ostlänken, som är en viktig länk mellan Linköping, Norrköping och Nyköping. Sverigedemokraterna vill uppenbarligen säga att den inte är viktig, trots att regionen har jobbat för detta hur länge som helst och tycker att den är jätteviktig för hela Östergötland och för den delen även för Sörmland.

Jag tror att det är viktigt att vi klargör det inför en valrörelse, även om den givet omständigheterna säkerligen kommer att bli annorlunda. Det är ett tydligt vägval; ska vi våga göra investeringar i ny infrastruktur, eller ska vi bara försöka puffa upp det gamla och sänka ambitionsnivån. Det är tydligen det som är alternativet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2021/22:348 om fler fartyg under svensk flagg

Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig om jag och regeringen har ambitionen att öka andelen svenskflaggade fartyg och vad vi i så fall gör för att åstadkomma detta.

Regeringen vill öka takten i klimatomställningen, och en del av det arbetet handlar om att flytta godstransporter från väg till sjöfart för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Därigenom kan vi också stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, vilket bidrar till fler svenskflaggade fartyg.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2022 förlängdes och breddades ekobonusen på totalt 300 miljoner kronor för att främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Och Sjöfartsverket fick under 2020 och 2021 tillskott för att mildra effekterna av pandemin om sammanlagt 430 miljoner kronor.

Utöver dessa satsningar föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2022 införandet av en klimatkompensation för sjöfarten på 300 miljoner

kronor per år för 2023 och 2024 och 220 miljoner kronor till bland annat investeringar i båt-, fartygs- och helikopterflottorna. Ytterligare 45 miljoner per år ska användas för att påbörja omställningen mot en fossilfri båt- och fartygsflotta.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har nyligen fått i uppdrag av regeringen att bland annat föra en dialog med Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna. Regeringen gav samtidigt Statskontoret i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att lämna förslag på en organisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

För att svensk sjöfart ska stå stark efter pandemin har regeringen dessutom, utöver de generella ekonomiska stöden som träffar sjöfartsnäringen, beslutat om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd. Hittills har staten stöttat rederierna med 75 miljoner kronor.

Det är exempel på satsningar som stärker svensk sjöfarts konkurrenskraft samtidigt som vi ökar takten i klimatomställningen.

Anf. 9 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturminister Tomas Eneroth för svaret.

I min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth frågade jag om regeringen har ambitionen att öka andelen svenskflaggade fartyg. Av svaret från ministern kan jag utläsa att man vill minska klimatpåverkan för transporter, vilket är bra. Men regeringen har, enligt svaret, inga lösningar på hur man ska få fler svenskflaggade fartyg. Jag har i alla fall missat det i svaret. Regeringen hoppas att det löser sig i alla fall. Det gör det inte.

Problemet är att det är en internationell marknad. Man måste alltså göra så att svensk sjöfart har samma regler och villkor om den ska kunna klara av att vara på en sådan marknad.

Utifrån den tidigare debatten kan vi också, när kriget kommer närmare, se vikten av att ha svenska fartyg som man kan ta kommando över för att skicka trupper eller andra förnödenheter. Det kan vi inte göra med fartyg som inte har svensk flagg.

Svensk Sjöfart och strategin Blå tillväxt har flera förslag på hur man kan underlätta för att få fler svenskflaggade fartyg. Genom fler svenskflaggade fartyg blir det en bättre miljö, eftersom svenska redare satsar stort på en bra miljö. Det ger även ökade skatteintäkter och genererar fler arbetstillfällen både på land och till sjöss. Vi får inte glömma att Svensk Sjöfart även möjliggör för dem som vill bli framtidens sjömän att få praktikplatser ombord.

Fru talman! Vi får inte heller glömma att sjömän som vill gå i land har stora möjligheter att få fina jobb, till exempel i bristyrken som lotsar eller som nya lärare för att utbilda nästa generation sjöfolk.

Sjöfarten är inte bara godstransportör, utan den är även en nöjesindustri och en turismtransportör som skapar tillväxt i stora delar av Sverige. Det handlar om alltifrån kockar till serveringspersonal, städare och skeppare. Det ger ganska många nya arbetstillfällen.

Jag kommer inom kort att få möjlighet att åka med ett hypermodernt fartyg, Viking Glory, som trafikerar Östersjön mellan Stockholm och Åbo i Finland via Åland. Vid byggandet av Viking Glory har man lagt fokus på

energioptimering och miljöanpassade lösningar. Det innebär att detta fartyg förbrukar 10 procent mindre bränsle trots att det är större. Det räknas som ett av världens mest energieffektiva fartyg. Tyvärr kommer detta fartyg att ha finsk, inte svensk, flagg.

Fru talman! Jag frågar ministern igen: Vilka förslag på lösningar har regeringen och ministern för att få fler fartyg med svensk flagg?

Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Jag tycker att det är viktigt och uppskattar det.

Jag tycker att jag väldigt tydligt redovisade hur vi arbetar med att öka andelen inflaggade fartyg i Sverige, och i ett längre perspektiv har vi lyckats. Tonnageskatten var en väldigt viktig del, som var efterlängtd. Det var en socialdemokratiskt ledd regering som gjorde denna förändring, tillsammans med alla de satsningar som jag läste upp i mitt svar.

Jag vill ändå vara lite fräck och ställa en motfråga. I exempelvis den budgetreservation som Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna hade senast nämns inte sjöfart med ett enda ord. I Sverigedemokraternas egen budgetmotion görs inga större satsningar på sjöfarten. När ni själva får möjlighet att formulera er finns alltså inga satsningar på sjöfarten.

Det finns ett skäl till att jag lyfter upp detta, fru talman. Jag kan uppskatta Jimmy Ståhls engagemang för sjöfarten, med bra underlag från sjöfartsnäringen och så vidare, eller kollegor till Jimmy Ståhl som lyfter fram andra transportsektorer med i många fall bra förslag, men man ska komma ihåg en sak. Vad spelar detta för roll när resultatet, om man röstar på Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna, blir att vi får en moderatledd regering som över huvud taget inte har någon ambition att lägga mer pengar på sjöfarten? Det är det här som är det svåra i utmaningen.

Vad jag förstår finns det inga krav från Sverigedemokraterna på Moderaterna att förbättra sjöfarten eller andra delar av transportområdet. Jag har inte sett några. Man ställer in blanco upp på att Ulf Kristersson ska bli statsminister men vet egentligen inte vilket inflytande man kommer att få. Det här tycker jag är bekymmersamt.

Vad man vet är att det under en socialdemokratiskt ledd regering har gjorts större satsningar än någonsin på infrastruktur. Det är under en socialdemokratiskt ledd regering som tonnageskatten har införts. Vi har främjat sjöfarten, infört ekobonus och inrättat en sjöfartssamordnare. Vi ger ökat stöd till Sjöfartsverket. Vi har sett till att främja sjöfarten på ett sätt som inte gjorts tidigare. Vi lyfter in viktiga objekt i den nationella planen med farledsfördjupningar i både Luleå och Göteborg och projektet för slussar i Trollhättan och Södertälje.

På detta sätt stärker vi svensk sjöfart. Det bidrar till att det blir attraktivare att flagga in i Sverige. Sedan är det precis som Jimmy Ståhl säger en tuff internationell konkurrens, vilket säkert alla som arbetar med dessa frågor vet. Pandemin har kanske inte lagt en våt filt över det här, men det har varit väldigt svåra förutsättningar för hela sjöfarten vad gäller både in- och utflaggning.

Jag är dessvärre oroad över att den situation vi ser framöver också kommer att skapa en del utmaningar på sjöfartens område. Ungefär 15 procent av de anställda inom internationell sjöfart är antingen ryssar eller från

Ukraina. Alla förstår att det som nu händer innebär en del utmaningar. Jag tror att väldigt många ukrainska sjömän vill hem och kämpa för sitt land och försvara sin frihet. Och de sanktioner som lagts till följd av Putins invasion kommer också att påverka hur sjöfarten utvecklas.

Låt oss säkerställa att vi har en socialdemokratiskt ledd regering även fortsättningsvis. Det innebär att vi vet att det kommer att göras viktiga satsningar på sjöfarten och infrastrukturen. Men visst lyfts många bra förslag fram, och de är självklart viktiga. Jag har ett gott och väl fungerande samarbete med branschen. Många av dessa förslag tar vi in i regeringens politik. En del förslag måste vi prioritera bort för att annat är viktigare för tillfället.

Anf. 11 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Om vi nu ska gå in i en valrörelse kan jag säga att om man väljer att rösta på Socialdemokraterna är man beredd att betala världens högsta energipriser och bränslepriser. Men man vet inte heller vad man får, eftersom det ändrar sig. Grejen är att jag kan lova att vi sverigedemokrater kommer att arbeta för sjöfarten.

Tomas Eneroth och regeringen införde mycket riktigt svensk tonnageskatt 2017. Vi blev lovade att tonnageskatten skulle utvärderas efter ett tag. Tiden har gått, och jag har inte sett någon utvärdering. Därför skickade jag en skriftlig fråga till Mikael Damberg för att höra när man har tänkt att göra en utvärdering av tonnageskatten. Till svar fick jag veta att alldeles för få, Tomas Eneroth, hade anslutit sig till tonnageskatten för att man ska göra en utvärdering.

Om man inom sjöfarten ber regeringen att införa en tonnageskatt som ska stärka näringen internationellt men ändå väljer att inte gå in i tonnageskattesystemet upplever jag inte att man behöver vara medlem i Mensa för att förstå att detta är viktigt att utvärdera. Varför går de inte in i systemet när de har efterfrågat det? Det hade varit intressant att få reda på vad Tomas Eneroth svarar på det. Kanske kan jag ge ett litet svar. Det internationella tonnageskattesystemet är bra, men i Sverige utnyttjar vi inte de möjligheter som ges inom EU. Vi har en sämre modell för tonnageskatt, och därför är den inte attraktiv.

Det hade som sagt varit kul att se svaren om man utvärderade detta. Vi hade till exempel kunnat lägga in incitament som inkluderar kusttrafik. Vi hade också kunnat säkerställa att specialsjöfarten inkluderas. Vi hade även kunnat göra det enklare för svenska rederier att ingå i tonnageskattesystemet.

Man ska heller inte glömma att när man införde tonnageskatten valde man att bekosta den genom att försämra nettomodellen. Det innebär att man tar med höger hand och ger med vänster. De fick egentligen ingenting. De fick kanske en liten bonus men samtidigt en käftsmäll. Inom sjöfarten är man alltså inte jättenöjd med det här.

Vi måste se över detta och göra om och göra rätt. Vi behöver utöka systemet så att tonnageskattningen fullt ut utnyttjas på det sätt som EU tillåter. Vi behöver återställa nettomodellen till hundra procent. Vi behöver avskaffa stämpelskatten och ersätta den med en administrativ avgift, en stämpelavgift. Den är en stor barriär för att nya fartyg ska bli svenska. Man

kan även underlätta rörligheten genom att införa förslaget bareboat charter.

Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack återigen, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Jag tycker att det är viktigt. Flera av förslagen är sådana som vi, som sagt, har genomfört.

Jag noterar att det sitter väldigt många ungdomar på läktaren. Jag vill därför ta tillfället i akt att säga något mitt i alla hundratal miljonsatsningar vi gör med förändringar i tonnageskattesystemet – jag utesluter inte att vi kommer att behöva utvärdera det. Det är viktigt, men vi måste nog låta det gå ett tag först innan vi gör en utvärdering. Det är viktigt i sig för att möta nya utmaningar. En sak är viktig framöver om sjöfarten ska klara sig. Det är att man kan rekrytera, och just nu har svensk sjöfart jättestora utmaningar. Många drar sig nämligen för att arbeta till sjöss.

När jag möter arbetsgivarna säger de att det är svårt med kompetensförsörjningen. Då brukar jag ta upp siffran 2 procent. Inom sjöfarten är 2 procent av de anställda kvinnor. Om man ständigt bara rekryterar det ena könet och inte ser att man behöver använda hela befolkningens kreativitet och kompetens får man självklart kompetensförsörjningsproblem.

Varför är det så få kvinnor? Det handlar om tradition och ibland om dåligt ledarskap. Ibland ser man inte hur arbetsmiljön fungerar. Det finns väldigt mycket man skulle kunna göra för att öka attraktiviteten inom sjöfarten. Det behöver vi arbeta med väldigt mycket mer. Jag passar på att säga det nu när vi har många på läktaren, för det vore bra om fler sökte sig till svensk sjöfart. Det skulle tillsammans med modernt ledarskap, moderna arbetsplatser och kanske moderna arbetsförhållanden i större utsträckning ge livskraft.

Sjöfarten håller på att förändras. Den digitaliseras och automatiseras. Det sker nu en snabb teknisk utveckling med helautomatiserade av- och pålastningar. Det är en spännande utveckling. Låt oss hoppas att detta kan stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Om vi ska jämföra med andra transportslag ökar Sveriges konkurrenskraft genom att vi ökar teknik-användningen och digitaliseringen.

Här ligger rederier som Stena och Wallenius i framkant. När Stena lanserar sin Elektra, ett helt elektriskt fartyg som ska gå mellan Göteborg och Fredrikshamn, riktas hela världens blickar mot svensk sjöfart.

Det kommer att vara attraktivt. Det gäller när Wallenius bland annat med stöd av de forskningspengar jag tidigare nämnde som regeringen avsett kan ta fram sin satsning på ökad vindkraft. Man använder till och med segel på moderna fartyg för att minska bränsleförbrukningen. Det är någonting som jag hoppas kommer att locka fler att söka sig till sjöfarten.

Nog ska vi se till att skapa goda ekonomiska förutsättningar för sjöfarten. Det fortsätter regeringen oförtrutet med. Jag utesluter inte att vi behöver göra både fortsatta analyser och utvärderingar av de system som vi satt i sjön.

Sällan har så mycket hänt som under den här tiden inom sjöfartens område, inte minst med Pia Berglunds fantastiska arbete. Hon är nu efterträdaren när det gäller nationell samordning för sjöfarten med alla hamnmöten, satsningar på ekobonus och de stora investeringar som finns.

Jag förstår att det väcker hopp och längtan efter ännu mer satsningar. Det är naturligtvis viktigt. Jag förstår också att oppositionen nu vaknar till och ser att vi här ska prata ännu mer om sjöfarten. Det är också glädjande.

Låt oss se att vi nu under ett par års tid har fått till en helt annan optimism och framtidstro inom svensk sjöfart. Den är viktig, för pandemin skapade stora utmaningar. Världsläget i dag kommer att skapa stora utmaningar. Då kommer vi att finnas där, stötta och hjälpa men också driva på.

Anf. 13 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Det är precis det här jag pratar om, Tomas Eneroth. Vi behöver svenska fartyg för att våra framtida ungdomar ska ha någonstans att kunna praktisera och även utbilda sig. Jag tycker att det är jättepositivt.

Om man tar upp gamla siffror minskade den svenska flottan 2001–2016 från 254 till 89 fartyg. Det var grymt tungt. År 2017 vände det, och fler fartyg flaggades in. Jag var själv med när Tomas Eneroth var med och invigde det 100:e fartyget. Då fanns det också en optimism och en framtidstro. Men sedan dess har ingenting hänt, fru talman. Vi ligger på ungefär samma antal fartyg, runt hundrastrecket.

När jag satt och googlade lite grann hittade jag en gammal artikel från 2014, när det verkligen fanns framtidstro från Sveriges Redareförening. Då var det dock en annan regering, och Socialdemokraterna tog precis över till hösten. Då hade de en stor framtidstro. De trodde att de fram till 2020 skulle kunna ha 400 svenskflaggade fartyg och över 1 000 svenskkontrollerade fartyg. Men vi har inte nått dit.

Jag vet att Tomas Eneroth är en sjöfartsvän. Kan vi inte lova att vi håller ihop och försöker driva sjöfarten dit vi vill ha den? Det handlar om att öka och stärka svensk attraktionskraft och öka arbetstillfällena på sjön för våra ungdomar. Vi måste ha en genuin framtid även till havs.

Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är helt rätt. Vi måste se till att det finns en framtid för sjöfarten. Det handlar inte minst om att nästa generation känner att de vill jobba där. Killar och tjejer ska känna att det är en framtidsarbetsplats och en spännande utveckling.

En viktig del i det är också att tala om varför vi vill satsa på sjöfarten. Jag vill göra det som socialdemokrat för att det är en av de helt avgörande delarna för att klara klimatmålen.

Det handlar om att vi ska följa Parisavtalet och nå de mål som vi har satt upp och kunna ställa om så att transportsektorns klimatutsläpp minskar med 70 procent.

Ska vi i Sverige nå nettonoll år 2045 och klara jorden och klimatet måste vi se till att ställa om transportsektorn. Det handlar om elektrifiering av bilar, lastbilar och bussar. Det gäller att se till att flyget ställer om med biobränslen och kanske elflyg på sikt.

Sjöfarten, som redan i dag är relativt klimatsmart, är en otroligt viktig del i detta. Därför jobbar vi nu intensivt med att påskynda sjöfartens egna omställning, för den kan bli ännu bättre.

Det gäller allt från Elektras elfärjor till Wallenius satsning på vind eller för den delen nya typer av bränslen som har väldigt låg eller ingen klimatpåverkan. Det är klart att det är utmaningen.

Jag tror att det kommer att innebära att fler vill söka sig till sjöfarten. Det vi ska säga till den som vill vara med och rädda klimatet är: Kom med din kreativitet och kunskap in i transportsektorn. Där behöver vi det tänket och den kreativiteten för att transportsektorn ska ställa om. Det vill Svensk Sjöfart, flyget och fordonsindustrin också.

Sverige tar nu plats igen i IMO:s styrelse. Vi kandiderade nu och blev invalda vid senaste generalförsamlingen. Det innebär att vi inte bara här i Sverige utan nu internationellt har möjlighet att påverka sjöfarten. Där behövs en röst för en grön omställning och en starkare sjöfart. Den rösten är Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2021/22:361 om Skövdes roll som beredskapsflygplats

Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag avser att verka för att regeringen ska utreda Skövde flygplats status i syfte att låta den utgöra en nationell beredskapsflygplats.

Regeringen har tidigare uppdragit åt Trafikverket att utreda det befintliga systemet med tio ordinarie beredskapsflygplatser i syfte att få underlag för att bedöma det nuvarande systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet samt ge förslag till eventuella förändringar. Trafikverkets rapporter med anledning av uppdraget från i juni 2021 har skickats ut på bred remiss till den 23 mars 2022.

Det är naturligtvis viktigt att ta del av remissinstansernas synpunkter innan vi går vidare med frågorna om hur systemet med beredskapsflygplatser eventuellt kan förändras, inte minst i skenet av de erfarenheter vi fått under pandemin. Den statistik vi tagit del av när det gäller beredskapsflygplatsernas insatser och betydelse under pandemin visar tydligt hur viktiga dessa flygplatser är.

Avslutningsvis vill jag understryka att det är angeläget med ett effektivt, funktionellt och ändamålsenligt system så att olika behov av samhällsviktiga lufttransporter kan tillgodoses, oavsett tid på dygnet, till exempel för ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg och totalförsvaret.

Anf. 16 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Beredskapsflygplatser har en oerhört viktig funktion i vårt samhälle. Skövde flygplats ligger centralt mellan två stora sjöar, Vänern och Vättern. Vi har dessutom också en ganska omfattande försvarsverksamhet i området.

Skövde flygplats är också en del av polisens operativa verksamhet. Vi minns hur det var när bränderna härjade uppe i Västmanland och Dalarna och hur viktiga beredskapsflygplatserna var för att effektivt kunna bekämpa bränderna. Ju kortare tid som går åt för att tanka de insatser som man har i luften, desto bättre är det.

Lägger man ned Skövde flygplats blir det väldigt mycket tomflygning, om man uttrycker det så, för att åka och tanka. Värdefull tid går åt bara för att kunna flyga en kortare stund i det område där man söker efter någonting eller släcker bränder.

Tittar man på hur Skövde ligger och vilka flygplatser som finns runt omkring ser man att det blir väldigt mycket flygtid bara för att serva flygmaskinerna. Pratar vi om polisens verksamhet är den flygningen oerhört viktig. Den används ofta för att söka efter människor som har gått vilse.

Trots att det inte har med trafikövervakning att göra har jag själv varit ute i skogen och letat efter barn eller svamplockare. Vi vet också att tiden är ens värsta fiende. Är det kallt ute och dåligt väder krävs det att man hittar dessa människor väldigt snabbt så att de helt enkelt inte fryser ihjäl.

Jag har också talat med polisflyget om egentligen en helt annan sak. Då kom Skövde flygplats på tal. Den viktiga punkten i polisens insatsverksamhet är Skövde flygplats. Det vore ödesdigert om ett kommunalt beslut påverkar så många kommuner i Skaraborg och den beredskap som man kan ha med flygplatsen.

I Skaraborg har vi dessutom Västra stambanan som går rätt igenom. Där går många transporter av farligt gods. Nu har vi som väl är varit förskonade från några större olyckor på banan. Men man vet aldrig när olyckan inträffar, och då behöver man ha både utrustning och manskap på plats väldigt snabbt. Där är flyget överlägset när det gäller att transportera personal och utrustning till ett olycksdrabbat område.

Det vore därför olyckligt om Skövde flygplats försvinner som beredskapsflygplats. Den har den statusen i dag. Men Skövde kommun har fattat beslut om att lägga ned flygplatsen, vilket är mycket märkligt med tanke på den centrala funktion den har i vår beredskap. Nu ska vi inte prata om militära insatser med tanke på vad som sker runt omkring oss, men vi kan ta ett samtal ute i kammarfoajén sedan så att vi kan diskutera vikten av flygplatsen i den verksamheten. Eller också kan statsrådet prata med sin kollega i Försvarsdepartementet.

Vi har en oerhört omfattande verksamhet i detta område, och vi behöver flygplatsen för att stärka vår beredskap.

Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för engagemanget! Det är viktigt med vår flygplatsinfrastruktur; det har inte minst pandemin visat. För dem som följer debatten kan det vara bra att veta att vi i normala fall har tio beredskapsflygplatser i landet, det vill säga flygplatser som vi betalar extra statliga pengar till för att de alltid ska finnas där. Det handlar om ambulansflyg, brandflyg och andra oförutsedda händelser.

Jag har tillsatt en utredning som har redovisats och som nu är på remiss, där Trafikverket har föreslagit att vi ska utöka antalet beredskapsflygplatser. Det var också min utgångspunkt när jag tillsatte utredningen, för jag tycker att det kan komma att behövas.

Mina direkta erfarenheter kommer bland annat från stormen Gudrun, där vi såg hur otroligt viktigt flyget var för att kunna komma fram med material som gjorde att vi kunde laga elledningar och sönderblåsta samhällen när järnväg och väg var blockerade av nedfällda träd. Samma erfarenheter har många andra av till exempel bränderna för några somrar

sedan, när man såg hur viktigt det var att ha brandflygskapacitet. Det är skälet till att regeringen har öppnat upp för fler beredskapsflygplatser.

Men så kom pandemin och behovet av transporter, inte minst ambulansflyg, av patienter och sjukvårdspersonal. Detta var i ett läge när flyget hade det som tuffast. Flyget har det fortfarande tufft, och det gäller inte minst flygplatserna. Nästan allt flyg stod stilla under pandemin. De kommersiella aktörerna, de privata flygen, lade ned. De kunde inte flyga eftersom ingen fick eller hade möjlighet att flyga.

Då gick vi in från regeringens sida med allmän trafikplikt, som säkrade samhällsviktigt flyg i landet upp till Norrland och mellan Gotland och fastlandet. Vi har också sett till att ge ordentligt och omfattande stöd till de regionala flygplatserna och till de statliga flygplatserna.

Vi inrättade även temporära beredskapsflygplatser, och det blev närmare bestämt 27 stycken – en kraftig utökning jämfört med de 10 som fanns. 18 fick erbjudandet, men en flygplats tackade nej. Det var, lustigt nog, den privatägda flygplatsen. Men alla de kommunala flygplatserna tackade ja till erbjudandet. Det har gjort att vi under pandemin har haft en helt annan beredskap med möjlighet för ambulansflyg och för brandflyg.

Jag tycker att den erfarenheten är viktig att ta med sig nu när vi ska ta ställning till hur många beredskapsflygplatser vi behöver framöver. Då kommer naturligtvis alltifrån MSB, polisen och Räddningstjänsten till sjukvårdens olika behov att vara med i bedömningen innan regeringen till slut landar i ett förslag om hur många beredskapsflygplatser vi ska ha framöver.

Men det råder ingen tvekan om att Sverige behöver fler beredskapsflygplatser. Det är min utgångspunkt, och det är därför diskussionen nu har varit så viktig utifrån det underlag som Trafikverket har tagit fram.

Anf. 18 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det gläder mig ändå att statsrådet resonerar som så att vi behöver ha fler beredskapsflygplatser.

Man får se till beredskapsflygplatsens funktion. Det är lite grann som att ha en försäkring: Det är inte alltid man behöver den, men den är väldigt bra att ha när det väl händer någonting.

Om vi tar ett helikopterperspektiv och ser hur det ser ut och var någonstans flygplatserna finns kommer vi att se att det blir en vit fläck i Skaraborg. Vi har ett problem med att snabbt kunna sätta in insatser för livräddande åtgärder. Det här med att rädda liv får aldrig ha en prislapp, utan man måste ha beredskap så att samhället alltid ska kunna rädda liv.

I Skaraborg, bara på andra sidan skogen från flygplatsen, ligger ett av de större sjukhusen i Västra Götaland. Det går väldigt mycket ambulansflyg till Skövde just av det skälet. Antingen flyger man patienterna vidare upp hit till Stockholm för specialistvård eller också tar man dem till sjukhuset.

Precis innan jag gick hit till kammaren fick jag ett meddelande på Messenger från min kusin. Det har inte med Skövde att göra, utan det här är uppe i Norrland. Han har genomgått ett hjärtbyte, och det är tack vare ambulansflyget han lever över huvud taget. Just nu ligger han på Umeå lasarett.

Det här visar hur viktigt det är att vi har en beredskapsflygplats som fungerar. Den ska kunna hjälpa människor som hamnar i en situation där

man behöver snabb läkarvård. Den behövs när vi ska ha upp resurser i luften för att släcka bränder, när polisen ska söka efter människor som har gått vilse eller när de är uppe i luften för att jaga kriminella. Då måste beredskapsflygplatserna vara placerade så att de är effektiva och så att vi får en bra funktion över hela landet.

Nu behöver vi inte titta så jättelångt bort för att se vad som sker runt omkring oss med kriget i Ukraina. Då blir det än märkligare när en kommun kan fatta ett beslut om att lägga ned en väl fungerande flygplats. Om jag inte är helt ute och cyklar tror jag att det till och med är den senast byggda flygplatsen i Sverige och den som har den högsta tekniska nivån. Hur kan man lägga ned den när vi har ett krig bokstavligen talat runt knuten och när vi behöver alla våra resurser för att kunna öka beredskapen i samhället?

Vi har inte en aning om vart det här kommer att ta vägen, om kriget kommer att utökas, om vi behöver flytta trupper snabbt och så vidare. Att i det läget ens komma på tanken att lägga ned en väl fungerande flygplats är för mig helt obegripligt.

Jag vill gärna höra ministrerns svar på detta. Det finns ju också från regeringen en tydlig inriktning på att vi ska öka försvarsresurserna och öka vår förmåga när det gäller totalförsvaret. Om man gör så här går man i motsatt riktning, speciellt om man känner till hur det ser ut i Skaraborg. Man tar bort en viktig länk i vår förmåga till försvar. Staten måste tydligt kunna visa att det här inte duger. Vi måste säkerställa landets beredskap både i fredstid och när vi har den omvärld vi har runt omkring oss just nu för vi vet inte vart den omvärlden tar vägen och vilka resurser vi behöver ha för att klara ett eventuellt anfall.

Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag förstår att Thomas Morell säkert vill göra något slags lokalpolitiska poänger på att stå upp för Skövde flygplats. Men det är inte riksdagen som bestämmer över Skövde flygplats. Det är en kommunal flygplats.

Om Försvarsmakten har synpunkter på flygplatsstrukturen finns de med i de processer där detta berörs. När Trafikverket pekar ut vilka som ska vara viktiga beredskapsflygplatser är Skövde inte med, så uppenbarligen har inte heller Trafikverket gjort den bedömningen.

Jag är tydlig med att vi behöver fler beredskapsflygplatser. Jag är beredd att lyssna på alla argument. Det ska man göra. Men jag har naturligtvis också otroligt stor respekt för de beslut som man fattar hos de förtroendevalda och demokratiskt valda i Skövde. Jag tänker inte ta ställning till deras beslut om flygplatsen.

Vi har många flygplatser i Sverige. Det är ganska tätt med flygplatser i Sverige. Jag tror att det som Thomas Morell missar i detta är den utveckling vi har till exempel när det gäller eftersök eller Räddningstjänsten. Vi har en stark utveckling av drönare, som i stor utsträckning kan komma att ersätta en hel del av det spaningsflyg och liknande som tidigare har krävt en flygplats som utgångspunkt.

När det gäller ambulansflyget visar utvärderingarna att det under pandemin var en liten del av ambulansflyget som var direkt akuta transporter. I huvudsak är det planerade operationer. Det är alltså inte livräddande flyg, utan det är flyg som görs för en planerad operation. Eftersom man inte har

den specialiteten i regionen väljer man att skicka patienten till ett sjukhus lite längre bort för bästa möjliga sjukvård i stället för att bygga upp den specialiteten själv. Men det är planerade operationer.

Med det sagt är regeringens linje tydlig: Vi behöver fler beredskapsflygplatser. Vi kommer i det arbetet att lyssna in både Trafikverkets bedömningar – Trafikverket har ju sitt arbete – och vad relevanta statliga myndigheter, till exempel MSB, tycker är viktigt. I det sammanhanget noterar jag att myndigheterna inte betonat att Skövde flygplats skulle vara en av de utpekade flygplatserna. Däremot har regeringen gett möjligheten när man skapat beredskapsflygplatser, och då har Skövde varit en av de beredskapsflygplatserna.

Jag kommer att fortsätta bereda underlaget, var så säker, för när vi så småningom tar ställning till en utökning av antalet beredskapsflygplatser ska det vara med ett gediget material och underlag. Vi ska lyssna inte bara på Trafikverket utan också på MSB, på regionerna, på Försvarsmakten, på polisen och på andra. Det som händer är ju att staten i så fall ska utöka sitt engagemang.

Vi ska komma ihåg att den ordning vi har i dag är sedan tiden då vi hade en moderatledd regering i det här landet. Då bestämde man att det bara ska vara tio flygplatser som staten bryr sig om och tar ansvar för. Det är de som är beredskapsflygplatserna.

Jag har ju öppnat upp för en diskussion då jag tror att vi, inte minst nu när vi gett stöd till regionala flygplatser i hela landet, också behöver få fler permanenta beredskapsflygplatser. Men det krävdes även där en socialdemokratiskt ledd regering för att få en sådan utveckling till stånd.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Nej, jag gör ingen lokalpolitisk poäng av detta. Jag tittar bara på vad vi behöver för att rädda liv. Vad behöver vi för att vara starka i händelse av att kriget i Ukraina eskalerar? Hur ska vi snabbt kunna flytta personal och utrustning? Om man tittar på hur det ser ut i området där Skövde flygplats ligger ser man ganska snart att den spelar en oerhört viktig roll i vårt lands beredskap.

Skövde flygplats spelar också en oerhört viktig roll när det gäller att kunna sätta in insatser i händelse av en större olycka utmed Västra stambanan. Det rullar åtskilliga tåg med farligt gods genom Skaraborg på nätterna. Man kan bara fundera på vad som händer vid en urspårning om man behöver ha dit både utrustning och personal snabbt men inte har en flygplats tillgänglig utan får köra allt på väg. Då förlorar man jättemycket tid, värdefull tid för att kunna sätta in effektiva insatser för att komma åt exempelvis ett klorutsläpp eller något annat.

När det gäller sjuktransporterna är det många sjuktransporter med helikoptern, ambulanshelikoptern, som är livräddande. I Skövde, för att nu ta det som exempel, kan inte helikoptern landa ute på sjukhuset med mindre än att utrustningen på flygplatsen är igång om det är dåligt väder. Är det fint väder är det inga bekymmer, för då kan de flyga visuellt. Men är det dimma eller kraftigt snöfall kommer de inte fram till sjukhuset, utan i så fall får de gå ned i Jönköping eller i Örebro och köra på väg.

Det kan inte sparas på att rädda liv eller stärka landets beredskap. Det måste man vara klar över. Här har regeringen faktiskt möjlighet att peka

med hela handen och säga att vi behöver detta för att säkerställa just de funktionerna.

Prot. 2021/22:81
15 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morells egna tankar om vilka behov det svenska totalförsvaret har får som sagt vara Thomas Morells egna tankar. Det har jag respekt för, men jag väljer att lyssna på det som är Försvarmaktens, Trafikverkets och MSB:s bedömningar när vi så småningom ska ta ställning. Det är de som professionellt arbetar med att se vilka behov till exempel Försvarmakten har.

En sak ska jag var tydlig med, och det är regeringens linje. Vi behöver en bättre beredskap. Det har varit utgångspunkten under de här åren, inte minst inom infrastrukturuområdet där vi satsat på att upprätthålla flygets kapacitet. När marknaden inte klarade av det upphandlade vi flygtrafik med allmän trafikplikt. När de regionala flygplatserna – och de statliga – hade bekymmer till följd av att flyget minskade kraftigt under pandemin sköt vi till resurser. För att säkra samhällsviktiga transporter har vi skjutit till mer pengar till de vanliga beredskapsflygplatserna men också upprättat inte mindre än 27 temporära beredskapsflygplatser. Jag tycker att det visar att vi tar ansvar för att säkerställa att vi har den kapaciteten, och det är viktigt.

När vi ska titta på beredskapsflygplatser framöver har vi nu fått in ett bra underlag som är på remiss ett litet tag till. Innan regeringen tar ställning kan jag försäkra att det är självklart att vi tittar på det som är totalförsvarets behov och inte minst lyfter in den nya miljö vi har med både pandemier och ökad osäkerhet i vår omvärld. Det är självklart att regeringen tar ett sådant ansvar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2021/22:363 om sänkta hastighetsbegränsningar och en levande landsbygd

Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Eric Palmqvist har ställt flera frågor till mig om sänkta hastighetsbegränsningar på vägar.

Hela Sverige ska leva och växa. Regeringen har genomfört investeringar i hela landet för att det ska gå att bo och leva både i stad och på landsbygd. Att kunna leva och verka på landsbygden och ha ett gott liv är inte bara en fråga om hastighetsbegränsningar, som Eric Palmqvist kanske vill förminska det till. Det handlar om god tillgänglighet, att samhällsservice finns närvarande, att vägstandarden håller god kvalitet och att transportinfrastrukturen fungerar. Den här regeringen har investerat historiska summor för att hela landet ska leva och för att öka takten i klimatomställningen och skapa framtidens jobb.

Sänkta hastighetsgränser riskerar att öka restider och därmed försvåra för människor att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, inte minst i gles- och landsbygder. Regeringen fattade beslut i februari om att upphäva vissa av Trafikverkets beslutade hastighetssänkningar och lämnade tillbaka ären-

dena till verket för vidare behandling. Trafikverket bör pröva andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten på ett sätt som inte påverkar människors möjlighet att ta sig till jobb och andra aktiviteter negativt.

Anf. 23 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturminister Eneroth för svaret.

Det är naturligtvis tacksamt att infrastrukturministern inledningsvis håller med mig om att hela Sverige ska leva och växa. En avvikande hållning i sak tror jag hade landat oss i en helt annan debatt. Däri ligger naturligtvis inte någon politisk skiljelinje.

Inte heller är det någon som påstått att frågan om sänkta hastighetsbegränsningar på våra nationella vägar skulle vara den allena saliggörande sakfrågan för huruvida människor och företag ska kunna leva, bo och verka på landsbygden under gynnsamma förutsättningar.

Fru talman! Jag må vara usel på att jonglera, men jag förmår att hålla mer än en tanke i huvudet samtidigt. Att antyda att jag vill reducera landsbygdsbornas vardagsutmaningar till att bara handla om hastighetsbegränsningar vittnar på sätt och vis om ett slags underskattande av andra politikers, i det här fallet mitt, engagemang i de frågor som rör landsbygdens förutsättningar att utvecklas. Det är osnyggt, men jag bjuder på det. Det får stå för statsrådet.

Att förutsättningarna för företagande och boende i de mer glesbefolkade delarna av landet till stor del handlar om god tillgänglighet, närvarande samhällsservice, tillgång till kommersiell service, bredbandsutbyggnad innan kopparnäten avvecklas och en fungerande väginfrastruktur har jag framhållit i såväl debatter i den här kammaren som i ett antal kommittémotioner. Ministern får gärna läsa och hämta inspiration från dem. De finns på riksdagens hemsida. Men nu är det inte betänkandet om regional utveckling vi ska debattera i dag, utan det är sänkta hastigheters negativa inverkan på företags och människors förutsättningar i Sveriges mer glesbefolkade områden.

Fru talman! Infrastrukturministern är kronobergare och kommer således från ett län som faktiskt präglas av landsbygd, jag tror till och med glesbygd. Jag tänkte återkomma till det i mitt nästa inlägg och koppla det till egna betraktelser, men innan jag gör det hoppar jag till något annat.

I ministerns svar som vi kunde ta del av nyss framhölls att regeringen tagit initiativ till att upphäva vissa av Trafikverkets beslutade hastighets-sänkningar i februari 2022. Detta är en omständighet som jag, om än i andra ordalag, belyser i min interpellation. De aktuella ärendena har lämnats tillbaka till Trafikverket, som uppmanats att i stället prova andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Bra så – men oron kvarstår för att detta bara var en omvändelse under galgen.

Min fråga till ministern, fru talman, är: Är detta ett principiellt beslut från regeringens sida, som innebär att vi inte kommer att se Trafikverket föreslå liknande omfattande hastighetssänkningar i andra delar av landet i närtid? Eller ska vi betrakta det som ett enskilt beslut som tillkom efter massiv kritik från lokal- och regionalpolitiker med samma partibok som näringsministern?

Anf. 24 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag var tvungen att delta i denna debatt, för just vägarna är något som intresserar mig. Jag kan konstatera att det i det svar som statsrådet har gett min partikollega står så här: ”Den här regeringen har investerat historiska summor för att hela landet ska leva och för att öka takten i klimatomställningen och skapa framtidens jobb.” Det må vara på det viset, men Trafikverket själva skriver att vägnätet kommer att vara sämre 2033 än det är i dag.

Man har dessutom forskat om vad hastighetssänkningarna får för konsekvenser. I den rapporten står att svenskarna har spenderat 2,53 miljarder fler timmar i bil per år mellan 2011 och 2020 till följd av Trafikverkets hastighetssänkningar. De samhällsekonomiska kostnaderna är en miljard kronor per år. Det är rätt mycket pengar som samhället får betala för att vägarna inte är tillräckligt bra.

Vad har det då för betydelse att man sänker från 90 till 80, exempelvis? Jo, underhållskravet är lägre för en 80-väg än för en 90-väg. Det är alltså ett enkelt sätt för Trafikverket att spara pengar. Man byter skylt från 90 till 80, och så behöver man inte vidta så mycket mer åtgärder på den vägen.

Det finns heller ingen analys som visar om hastighetssänkningarna faktiskt har sparat människoliv. Man har bara gjort dem rakt av för att inte behöva betala så mycket för underhåll, men man har inte gjort någon analys av om det faktiskt sparar människoliv.

I rapporten står att sänkningarna inte ens träffar rätt vägnät. Det är på de smala, kurviga 50–70-vägarna och i korsningar där hastighetsbegränsningen redan är lägre än 90 som de flesta dödsolyckor inträffar. Man har alltså landat helt tokigt i analysen och vidtagit fel åtgärder.

Jag träffade i går ett antal åkerägare uppe i Dalarna, och även ambulansen var faktiskt med. Vi pratade om vägen som går mellan Sälen och Mora. Varför är det då intressant? Jo, när människor som är uppe och åker skidor och bryter ett ben eller skadar sig på annat sätt i skidbackarna måste man i ambulansen ge mer morfin för att patienterna ska klara färden till lasarettet i Mora. Vägen är nämligen så dålig och så dåligt underhållen att patienterna måste få extra morfin för att klara transporten. Då är något riktigt illa. Ovanpå detta måste de behandlas för åksjuka.

Jag fick en rapport i dag, men jag har inte hunnit läsa den. Den kanske blir grund för en ny interpellation om vad som påverkar i ett sådant här läge.

Här måste det till åtgärder och en tydlig styrning. Vi måste få ut mer resurser för att underhålla vägarna. Det får inte bli epavarianter som att byta skylt från 90 till 80, utan man måste ut med maskiner och se till att vägen är farbar.

Anf. 25 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar för interpellationen. Jag tror att det är viktigt att komma ihåg en sak innan vi går in på detaljerna i hastighetsfrågan. Sverige är världsbäst på trafiksäkerhet. Detta är något vi ska vara väldigt stolta över. Vi har under lång tid i Sverige dramatiskt minskat antalet döda och skadade i trafiken. Det har vi gjort tack vare nollvisionen, ett systematiskt arbete med att ha rätt hastighet på vägarna, rätt utformning av infrastrukturen och en fordonsindustri – jag kommer själv därifrån – som prioriterat

säkerheten. Det är klart att detta har bidragit till att Sverige nu är ett av de länder i världen som man tittar på när det gäller trafiksäkerhet.

Frågan om hastighetsbegränsningar har varit tuff, får man ändå säga. Jag kan berätta att en sänkning från 90 till 80 kilometer i timmen innebär att risken att dödas i en olycka minskar med 40 procent. En sänkning från 90 till 80 innebär också att restiden förlängs med 50 sekunder per mil. Det innebär att när trafikexperter och många andra säger att det är viktigt att sänka hastigheten på en viss sträcka gör de det med den tydliga utgångspunkten att det faktiskt räddar liv.

Det var ett av skälen till att den borgerliga regeringen 2012 gav Trafikverket i uppdrag att titta på detta. Kan vi sänka hastigheten på några vägar och ha rätt hastighet? Trafikverket har gjort ett omfattande arbete med både höjning av hastigheten på flera vägar och sänkning av hastigheten på andra.

Min utgångspunkt har varit att försöka se till att vi ökar tillgängligheten men bibehåller säkerheten. Vi valde från regeringens sida att skjuta till extrapengar, inte minst i nationell plan, för att man på både statliga vägar och länsvägar skulle kunna sätta upp mitträcken. Det innebär att en väg med hastighetsbegränsningen 90 fick 100 kilometer i timmen. Man slapp mötande trafik, och därmed minskade dödligheten kraftigt. Det var en viktig prioritering. Vi har sammantaget lagt väldigt stora summor på detta, för att hjälpa kommuner och regioner att öka trafiksäkerheten.

Den andra signalen är att titta på om man kan utforma infrastrukturen på något annat sätt för att öka säkerheten. Det har varit en diskussion om detta i många regioner och kommuner, med många överklaganden. När Trafikverket kom med ett antal objekt som utgjordes av riktigt långa sträckor sa jag att det inte var rimligt att sänka hastigheten på väldigt långa sträckor, med de olägenheter det innebär för boende, både hemma i mitt kära Kronoberg – jag noterar att Eric kände till detta – och, naturligtvis, i andra delar av landet.

Skälet till att detta är viktigt är att vi inte får äventyra uppslutningen bakom nollvisionsarbetet. Svenska folket gillar trafiksäkerhetsåtgärdsåtgärder, tycker att det är bra att det finns fartkameror och vill att trafiken ska vara säker. Man blir irriterad på trafikanter som bryter mot hastighetsreglerna.

Men det är klart att vi också måste ha respekt för att det på långa, viktiga pendlingssträckor där många människor kör dagligdags, inte minst på landsbygden, kan innebära ordentligt ökade restider. Det kan påverka besöksnäringen men också de boende. Då måste vi titta på andra insatser än enbart sänkta hastighetsgränser.

Därtill kommer de historiskt stora satsningarna på vägarna här i landet. Vi har aldrig lagt så mycket pengar på våra vägar som vi gör nu. Ett bekymmer är dock att kostnaderna för vägunderhåll heller aldrig har ökat så mycket som de gör nu. Man kan resonera om varför – det finns många skäl. Men jag accepterar inte ett läge där vi inte får lika mycket pang för pengarna som tidigare. Vi måste ha ett effektivare vägunderhåll.

Anf. 26 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret!

Trafiksäkerhetsarbete är ganska komplext. Att vi har låg dödlighet på våra svenska vägar kanske inte bara beror på vägnätets standard, utan man

kanske också ska beakta omständigheten att svenskarna generellt sett har större bilar, som är något säkrare än de små man har i Centraleuropa. Vi har också ganska gles trafik i stora delar av inlandet, vilket minskar risken för exempelvis mötesolyckor.

Jag skulle vilja återkomma till det faktum att Tomas Eneroth kommer från Kronobergs län och resonera lite utifrån det. Kronobergs län är ett av de län i södra Sverige som är förhållandevis glest befolkade. Utan att känna till Eneroths bakgrund i detalj föreställer jag mig att han har varit lokalpolitiskt aktiv och då förmodligen har spenderat många timmar bakom raten på väg till och från olika möten i sin egen valkrets. Det har nämligen jag gjort i min politiska gärning. Jag vill därför någonstans tro att han har förståelse för denna fråga utifrån ett självupplevt perspektiv. Annars kan jag hjälpa honom på traven lite med betraktelser från min egen valkrets Norrbotten.

Jag bor i Gällivare. Norr om min kommun ligger Kiruna. Att ta bilen från Kiruna till länets största stad, Luleå, innebär en resa på drygt 35 mil. Tur och retur är det 70 mil. Det må låta otroligt i mångas öron när jag säger att det inte alls är ovanligt att vi som bor där uppe kör ned till kusten och tillbaka över dagen för att gå till doktorn på Sunderby sjukhus, för att titta på SHL-hockey, om man som jag hejar på Luleå Hockey, för att lämna in bilen för service på en märkesverkstad eller vad vi nu avser att göra.

Fru talman! En sådan resa tar som de flesta förstår ganska lång tid, men vi som lever där uppe har på sätt och vis lärt oss att leva med det. Men när man börjar tala om generella sänkningar av hastighetsbegränsningarna oroas människor, för i mitt lilla exempel nyss medför en sänkning från 100 till 80 att resan blir mer än en timme och tre kvart längre. Räknar man sedan bort lite byar och korta sträckor med mötesseparering kanske vi talar om en tidsspillan på omkring en och en halv timme. Jag och många med mig tycker inte att det är acceptabelt.

Nu kanske vän av ordning tycker att det är ett extremt exempel, men låt mig då ta ett annat: någon som bor i Jokkmokk och som dagpendlar till Gällivare, tio mil i vardera riktningen, för att arbeta. Det är inte alls ovanligt. Jag hade själv flera sådana kollegor på min gamla arbetsplats. De skulle förlora en halvtimme varje dag, två och en halv timme i veckan, tio timmar per månad.

Så här är det. Det är vår verklighet. Sverige är ett avlångt land, ett av Europas största till ytan och faktiskt ett av de mest glesbefolkade.

Att sörja för en god och modern väginfrastruktur med de förutsättningarna är en tuff utmaning – jag tror faktiskt att vi kan vara något så när överens om det. Att underhållsskulden är omfattande hoppas jag också att vi kan vara överens om. Jag tror till och med att ministern och jag kan vara hyggligt överens om att det kommer att dröja länge innan alla landets vägar är möttesseparerade, oavsett om man regerar landet på en blågul budget eller om man gör det på en socialdemokratisk.

Ministerns svar i all ära och de goda ambitionerna och de stora orden till trots – ny väginfrastruktur trillar inte ned från himlen bara så där. Och i väntan på att vägarna rustas upp lever människor med oro över att hastigheterna ska sänkas och att de ska få längre restider. Jag undrar vad infrastrukturen har att säga till dem.

Anf. 27 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Trafiksäkerhet har varit en viktig del i min yrkesutövning, och jag är kanske den enda i denna sal, just nu i alla fall, som har sett konsekvenserna av trafikolyckor. Jag har suttit i dikeskanten och tröstat människor som precis har varit med om det värsta man kan tänka sig.

Det handlar inte om att man ska acceptera att folk kör fortare än vad som är tillåtet. Det handlar om att vi ska ha en standard på vägarna som är godtagbar. Det får inte vara så att Trafikverket gör en epalösning och sänker hastigheten från 90 till 80 kilometer enbart för att kunna dra ned på underhållet av vägen. Då får man nämligen fler trafikolyckor som en absolut konsekvens.

När man pratar med människor som jobbar inom ambulanssjukvården som berättar att de måste ge patienter mer morfin för att de ska klara resan till lasarettet står håret rakt upp i nacken på en. Man kan bara föreställa sig vilken arbetsmiljö det är för dem som sitter med patienten i ambulansen. De ska hjälpa den som är skadad och har fullt upp med att själva hålla sig på plats i bilen. Vi måste se till att ha ett vägnät som håller måttet.

Att man nu har lagt mer pengar på underhåll är bra, men det är inte tillräckligt. Det står i infrastrukturplanen, som Trafikverket har författat, att vi kommer att ha sämre vägnät 2033 än vad vi har i dag. Här gäller det att ha fokus på det som är ett riktigt problem och att inte lägga pengar på något som är färdigt någon gång vid 2047, som höghastighetståget är. Använd i stället de pengarna till att se till att den infrastruktur vi har är farbar och framför allt säker!

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Man kan ibland få intrycket att det enligt Thomas Morell vore bäst om vi låter bli att satsa på nytt och bara underhåller det gamla vi har. Sverigedemokraterna vill som bekant inte ha nya stambanor. Och om jag har förstått det rätt vill de minska anslaget för ny infrastruktur.

Men vi måste kunna göra flera saker. Ska vi klara klimatkraven, ska vi kunna minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030, ska vi kunna ställa om så att fler personer och mer gods färdas med järnväg eller med sjöfart och ska vi kunna elektrifiera transportsektorn måste vi ha råd och utrymme att satsa på det som är nytt och det som är nya viktiga utvecklingar av svensk infrastruktur. Vi är nämligen en växande befolkning, och det görs mer industriinvesteringar i Sverige än kanske någonsin, tack vare en framgångsrik jobbpolitik.

Trots detta har vi utrymme med den stora budgeten på 900 miljarder till infrastrukturen, den största någonsin, att lägga resurser på att upprätthålla kvaliteten i vägnätet, göra viktiga trafiksäkerhetsåtgärder och, inte minst, se till att vägar på landsbygden – hemma i mitt Kronoberg – får förbättrad standard.

Det som är viktigt att komma ihåg – det säger jag i ett läge där vi lägger mer pengar än någonsin också på vägunderhåll – är att kostnaderna för vägunderhåll har ökat med närmare 60–70 procent, mer än kostnaderna för bostadsbyggande, för industriinvesteringar eller för någonting annat. Det tänker inte jag acceptera. Här måste vi ha en helt annan kostnadskontroll. Vad är det som gör att det helt plötsligt under dessa år har blivit så pass

mycket dyrare att bygga, underhålla och vidmakthålla vägar? Det är nästan samma utveckling på järnvägssidan.

Är det bristande konkurrens? Är det regelverket? Är det upphandlingsstrukturen? Något är det. Detta angriper vi nu hårt från regeringen med ett flertal uppdrag och analyser. Det handlar inte alltid bara om mer pengar, utan det handlar också om att se till att pengarna hamnar där de ska, det vill säga i förbättrad standard på vägarna.

Det är mer satsningar på vägar än någonsin i Kronoberg och i andra delar av landet – så är det definitivt uppe i Gällivare – eftersom vi nu skjuter till mer resurser. Vi satsar på BK4, ökad bärighet för tunga transporter. Vi satsar på att förbättra vägstandarden, inte minst genom att sätta upp mitträcken, och på att minska dödligheten i trafiken.

Det har varit ett framgångsrikt sätt att arbeta sedan 70-talet. Då var det 1 300 döda i trafiken. Nu är det under 200. Jag tycker att vi ska vara stolta över fordonsindustrins utveckling, det trafikkunnande vi faktiskt har i Sverige och över den uppslutning som finns bakom nollvisionen. Det är faktiskt så – det vill jag säga till interpellanten – att hur vi utformar infrastruktur i stor utsträckning avgör utgången av olyckorna.

Jag passar på att mässa lite om nollvisionen när en del lyssnar. Vi är människor, och vi gör ibland fel. Nollvisionen bygger på att du ska kunna göra fel. Om du kör i en säker Volvo ska du kunna göra fel och ändå överleva. Det bygger på att det finns mitträcken eller att det är en utformning av infrastrukturen som gör att den är säker. Hastigheten ska vara rätt anpassad så att en stunds misstag inte ska innebära att du dör. Det är utgångspunkten för nollvisionen, och det tänket måste vi ha med oss.

När vi nu talar om att vi inte vill se minskade hastigheter på långa pendlingssträckor är det viktigt att Trafikverket bär med sig en diskussion som handlar om hur vi på annat sätt kan bibehålla till exempel trafiksäkerheten. Hur kan infrastrukturen utformas så att vi får färre skadade och döda i trafiken även framöver?

Anf. 29 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Frågan om utformningen av trafikrummet är faktiskt en fråga som jag arbetar med även lokalt. Jag brukar driva den frågan när vi pratar om hastighetssänkningar i kommunen: att man ska anpassa trafikrummet utifrån rådande omständigheter.

Jag noterar att vi är ganska överens. I denna debatt kanske det låter som att meningsskiljaktigheterna är större än de faktiskt är. Jag kan dock inte låta bli att reflektera över en sak, fru talman, och det är synen på betydelse av tid och vad den är värd i olika delar av landet.

Ministern kommer kanske att protestera när jag blandar trafikslagen i debatten, men jag tycker att exemplet har en viss bäring i sammanhanget. För att korta restiden mellan Helsingborg och Göteborg med sex minuter plöjdes närmare 11 miljarder kronor ned i Hallandsåsen, med 2008 års penningvärde. För att debatten ska bli någorlunda hederlig ska det tilläggas att man samtidigt ökade till dubbelspårskapacitet och att järnvägsbyggnade är väldigt mycket dyrare än att bygga väg, men det sätter ändå fingret på hur man i vissa sammanhang är beredd att gå nästan hur långt som helst för att korta restiderna medan det på andra håll måste till vilda protester från såväl företag som medborgare och politiker för att man ska slippa få väsentligt längre restider.

Därför undrar jag: Är landsbygdens människors tid mindre värd än storstadsregionernas dito?

Anf. 30 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Svaret på den frågan är, från en som kommer från Kosta som är ett litet samhälle mitt i Småland med 800 invånare, otvetydigt nej. Tiden är lika viktig för alla. Den är lika viktig för den som pendlar till jobbet som för den som ska stressa genom Stockholm och som pendlar till jobbet där. Det måste vi ha respekt för. Det innebär olika varianter av investeringar som kan öka tillgängligheten men också att man behöver göra bra val.

Det vi ska komma ihåg när det gäller järnvägsinvesteringar är att järnvägen, inte minst när den har fått dubbelspår, är otroligt kapacitetsstark. De satsningar som har gjorts, oavsett om det är Hallandsåsen eller andra delar, avlastar vägtrafiken dramatiskt. Det är ett av skälen till att jag är så angelägen om att få till stånd nya stambanor.

Jag tror att en del av er kommer ihåg när det var strejk i Göteborgs hamn. Då blev det väldigt många lastbilar längs E6:an och även längs E22:an. Det var fullt med lastbilar nere i Skåne och ut mot Öresundsbron. Nu löste det sig med kapaciteten i hamnarna, och verksamheten kom igång i Göteborg, men om vi inte bygger mer järnväg framöver är det ungefär en sådan utveckling vi riskerar att få på vägarna i södra Sverige. Flyttar vi inte över mer gods från väg till järnväg och säkrar vi inte att vi kan utnyttja sjöfarten mer blir det en trafikinfarkt i Skåne när Fehmarn Bält-förbindelsen byggs.

Det är ett av skälen till att vi från regeringens sida har arbetat med både nya stambanor, med att säkra kapaciteten vid färjorna vid Trelleborg och med att se om vi kan få en Helsingborg–Helsingör-förbindelse – för att avlasta, skapa redundans och skapa en rimlig situation.

En del transporter kan vi effektivisera bort, och det görs viktigt arbete där, men en del transporter kommer alltid att behövas. Låt oss se till att nyttja infrastrukturen så smart som möjligt.

Tack för en bra debatt!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2021/22:369 om E18 i den nationella planen

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Kjell-Arne Ottosson har frågat mig om jag avser att agera för att lyfta in E18 i den nationella planen.

Det finns många viktiga och angelägna åtgärder i transportinfrastrukturen att genomföra runt omkring i hela landet. Förra våren presenterade regeringen en infrastrukturproposition med den största ekonomiska ramen någonsin för åtgärder i transportinfrastrukturen. Riksdagen fattade sedan beslut i enlighet med regeringens förslag. Sammanlagt beräknas ramen uppgå till 881 miljarder kronor under den kommande planperioden 2022–2033. Jag kan konstatera att Trafikverket aldrig tidigare haft så mycket

pengar till transportinfrastrukturen. Jag noterar också att Kristdemokraterna föreslog 50 miljarder kronor mindre än regeringen till utbyggnad av ny infrastruktur.

Regeringen mottog nyligen Trafikverkets förslag till nationell plan för 2022–2033. Förslaget har nu varit ute på remiss, och vi har fått in synpunkter från bland annat näringslivet och civilsamhället men också från kommuner och regioner. Hur den slutliga planen kommer att se ut planerar regeringen att fatta beslut om under våren 2022.

Anf. 32 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret!

Jag noterar vissa spydigheter i svaret. Jag har inte tänkt det här som en debatt där vi ska stå och slå varandra i huvudet med siffror. Det skulle vi kunna göra – till exempel var Kristdemokraterna det parti som lade absolut mest pengar på underhåll av väg. Vi lade mer än regeringen. Men det är inte den typen av debatt som jag har bett att få ha med ministern i dag, utan snarare kanske det handlar om att be för min sjuka mor.

Jag noterar att man har ökat satsningarna rejält när det gäller infrastruktur. Samtidigt konstaterar jag, i likhet med Trafikverket, att utrymmet för nya investeringar är väldigt begränsat på grund av allmänt ökade kostnader och att nya stambanor ska finansieras inom planramen. Inte minst har kostnaderna för nya stambanor ökat väsentligt.

Medlen kommer inte heller att räcka till drift och underhåll för att upprätthålla dagens funktioner på hela väg- och järnvägsnätet. Det gäller särskilt de lågtrafikerade vägarna och järnvägarna som främst finns i glesbygd, och därmed är det återigen glesbygden som drabbas mest.

Infrastrukturministern och jag har tidigare haft både skriftlig frågeväxling och debatt här i kammaren rörande omklassificering av enskilda vägar. Där är det återigen landsbygden som drabbas för att man drar bort ekonomiska möjligheter. Som det ser ut nu kommer alltså dagens funktion inte att kunna upprätthållas, och det innebär att tung trafik inte kommer att kunna trafikera banor och vägar på samma sätt som hittills i slutet av planperioden. Det är en orimlig och oacceptabel konsekvens.

Inom Kristdemokraterna är förvaltarskapstanken en bärande del. Det borde den vara även här. En självklar prioritering borde vara att vårda det man har – det är ren kapitalförstörelse att inte göra det – och sedan utveckla befintlig infrastruktur innan man investerar i nya stambanor om medlen inte räcker till både och.

Så till den delen som jag lyfte fram specifikt, nämligen E18 som går genom min egen hemkommun Årjäng. E18 mellan Valnäs och Töcksfors är en åtta mil lång sträcka längs med huvudvägen mellan Oslo och Stockholm. På dessa åtta mil är vägen tvåfilig – och det här är alltså huvudvägen mellan våra två huvudstäder. På norsk sida är vägen mellan riksgränsen och Oslo snart utbyggd till antingen två-plus-ett-väg eller motorväg hela vägen från gränsen och in till Oslo centrum. På svensk sida har vi den här åtta mil långa sträckan som är en av Värmlands mest olycksdrabbade sträckor med många allvarliga mötesolyckor.

Frågan om utbyggnad av vägen på svensk sida borde vara en fråga av politiskt riksintresse för att föra våra länder närmare varandra, inte minst efter pandemins utmaningar där vi ser såren som har skapats mellan våra länder. Förutom att en utbyggnad skulle spara liv och lidande skulle det

också bli en symboliskt viktig handling för att knyta ihop våra länder igen. I ett första steg bör regeringen åtminstone ta ställning till frågan om de delar av vägen som är absolut sämst.

Vi skulle också kunna lägga till spårbyte på Fryksdalsbanan, som har funnits med tidigare men som nu inte är med, och ett dubbelspår på Värmlandsbanan där vi har Sveriges mest belastade enkelspår.

Region Värmland har tagit fram ett svar på remissen, och det har ministern fått. Det är inte bara regionen som har svarat, utan från regionen har också samtliga kommunalråd, samtliga regionråd och samtliga på Värmlandsbänken – oavsett partitillhörighet – protesterat i en skrivelse till regeringen. Enigheten är alltså total.

Vad ser infrastrukturministern att han kan göra?

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det efter pandemin är kanske viktigare än någonsin att stärka transportmöjligheterna mellan Sverige och Norge och våra andra grannländer. Det var en sorglig period när vi stängde gränserna. Jag har också haft bra diskussioner med den nye transportministern i Norge, Jon-Ivar, om angelägna projekt. Vi kommer att mötas framöver.

Det är klart att det är ganska många projekt mellan Sverige och Norge som vi har att ta ställning till. Det handlar om Stockholm–Oslo, naturligtvis. Vi har också Göteborg–Oslo. Vi har vägförbindelserna – här nämns några exempel – och vi har på järnvägssidan motsvarande situation där vi från svensk sida elektrifierade mittbanan upp till bron över Stora Helvetet medan Meråkerbanan på den norska sidan ännu inte är elektrifierad. Vi har naturligtvis också Ofotenbanan och Malmbanan, som är en viktig led industriellt för norsk fiskeriindustri och framför allt för svensk malmindustri. Där har regeringen redan nu pekat ut inte minst förstärkningar på Malmbanan som viktiga framöver.

Jag tror att det är viktigt att vi har en väl fungerande svensk-norsk inte bara kommunikation utan också strategi för hur vi stärker godstransportmöjligheterna.

Detta bär jag med mig i arbetet med nationell plan. Synpunkterna från Värmland är väl kända. I många delar av landet samlades man i större regionala samarbeten och gjorde prioriteringar. Värmland valde att göra egna prioriteringar, och jag lyssnade uppmärksamt på dem.

Det är många prioriteringar. Precis som i länsplanerna kommer det att bli tufft med prioriteringar. På samma sätt som Värmlands politiker inom ramen för den plan de själva har kommer att stå inför en del tuffa ställningstaganden, kommer det naturligtvis också att vara så för regeringen. Så är det. Det är inget nytt. Det är en lyx och en huvudvärk som samtliga infrastrukturministrar har haft så länge vi har haft denna planeringsprocess.

Just därför är det viktigt att lyssna in vad som är samhällsekonomiskt lönsamt, vad som är viktigt för att öka tillgängligheten, vad som är viktigt för att signalera stad och land. Jag kommer från ett län som i vissa delar är likt Värmland, nämligen Kronoberg, och jag ser nyttan av att både förstärka vägarna för skogsindustrin och samtidigt öka den regionala arbetspendlingen. Det tillsammans med att se till att vi klarar klimatomställningen är viktigt.

Det lyfts fram återkommande från en del företrädare att vi skulle avbryta satsningarna på Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm och Ostlänken. Jag har svårt att se en sådan lösning. Dessa satsningar är avgörande för dessa regioner, för Skånes utveckling, med den risk som finns där för trafikinfarkt, för Göteborgsregionen, som verkligen behöver sträckan Göteborg–Borås, eller för Linköpings, Norrköpings och Nyköpings regionala och nationella utveckling.

Kristdemokraterna säger tydligt att de vill satsa 50 miljarder kronor *mindre* på ny infrastruktur, och dessutom pekar man ut dessa sträckor. Det är ändå lite anmärkningsvärt.

Även värmlänningar skulle ha nytta och glädje av att det satsas på sträckan Göteborg–Borås, eller av att det inte blir en trafikinfarkt i Skåne – ofta är det transporter från Skåne som ska upp genom Sverige – eller för den delen av att Östergötlands transporter fungerar väl.

Jag brukar som smålänning själv säga att satsningen på Norrbotten-banan är en av de viktigare satsningarna. Jag tittar inte bara där jag bor, utan jag ser också på vad som nationellt är viktigt för Sveriges klimatomställning, tillgänglighet och konkurrenskraft. Det synsättet framkommer också i många av remissvaren. Det uppskattar jag eftersom det är så vi i Sverige gemensamt ska fatta beslut: Vad är bäst för hela Sverige när vi nu lägger närmare 900 miljarder på infrastruktur?

Anf. 34 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Det är jättebra att ministern har diskussioner med sin norske kollega. Även om denna debatt inte avhandlar den frågan vill jag ändå passa på att lyfta upp den totala enigheten i Nordiska rådet om att samarbeta om infrastrukturen. Det är oerhört viktigt för att öka mobiliteten i Norden, bygga ihop Norden så att vi blir än tajtare.

Vi kan inte bara se på de områden där vi själva bor, utan jag är fullt klar över att vi måste se till helheten. Men jag noterar att Värmland historiskt sett har fått stå tillbaka för andra investeringar runt om i landet. Cirka 80 procent av investeringsmedlen går till storstadsområden trots att 50 procent av befolkningen fortfarande bor och verkar i andra delar av Sverige.

Den tunga basindustrin återfinns till stor del utanför storstadslänen och har betydelse för hela Sveriges tillväxt. Den utgör ryggraden i landets ekonomi, och basindustrin har särskilda krav på en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur för att vara konkurrenskraftig på en global marknad.

I dessa tjällossningstider kan vi se hur vägarna ser ut hos mig i Värmland eller i Kronoberg. Självfallet är det exceptionellt den här tiden på året, men det finns mycket virke som ska köras ut och som behövs för omställningen till icke-fossilt. Men virket kommer inte ut eftersom vägarna är stängda på grund av att de inte är farbara.

Trafikverket har sagt att vi kommer att få leva med detta, att det kommer att bli fler sådana vägar. Tung trafik kan komma att förbjudas på vissa sträckor permanent eller olika tider på året, som till exempel under tjällossning. Dessutom ser vi de diskussioner som infrastrukturministern har haft tidigare med kollegor om sänkta hastigheter, nämligen att man väljer att sänka hastigheterna i stället för att rusta upp vägarna. Om taket läcker,

ställ ut fler hinkar i stället för att laga taket. Det blir mycket konstigt. Vi behöver vårda och utveckla det vi har när medlen inte räcker till både och.

Ministern tog upp länsplanerna. Jag vill ställa en konkret fråga. Vilka kriterier ligger till grund för hur medlen till länsplanerna fördelas över landet? Medlen till länstransportplanerna framgår i regeringens direktiv till åtgärdsplanering men utan att det finns en motivering till vad som gäller för fördelningen mellan de olika länen.

Sett överskådligt verkar medlen fördelas utifrån hur många invånare det finns i respektive län. Det innebär att ett litet tätbefolkat län får ganska mycket pengar. Ett län som Värmland, som är stort med långa avstånd men med liten befolkning, får betydligt mindre pengar trots att vi skulle behöva mer pengar just för att länet är så pass mycket större. Det blir en sned fördelning.

Jag skulle vilja ha svar från statsrådet vilka kriterierna är.

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag småler därför att den sista frågan har jag fått många gånger. Jag tror faktiskt inte att det finns något län som tycker att man har fått mycket. Alla tycker att man har fått för lite, trots att det är fråga om den största ramen någonsin. Det hör till sakens natur; så är det när man är länsföreträdare.

Men alla framför också att just deras län drabbas lite extra av beräkningssystemet. Det kan vara befolkningen. I fallet med Jämtland finns det en viss relevans. De har 6 procent av landets vägar men får kanske bara 1,5 procent till vägarna. I Stockholm säger man att man inte har alla landets vägar men trafikmängden är större än i alla andra delar av landet. Det går alltid att hitta någon parameter som visar att just vårt län i relation till andra har varit missgynnat eller gynnat.

Mitt synsätt har varit att det här har funnits en fördelningsnyckel under lång tid. Jag utesluter inte att vi behöver utvärdera den, men jag inser att det kommer att vara som att utvärdera kostnadsutjämningsystemet mellan landets kommuner. Det råder inget tvivel om att det är en tuff utmaning.

Min lösning är att skjuta till mer resurser än någonsin i nationell plan, närmare 900 miljarder. Länsplanerna ska öka med 8 procent, vilket gör att man får väsentligt mer utrymme.

Fru talman! Det kan vara här som Kjell-Arne Ottosson och jag skiljer oss åt. Man kan inte bara titta på det man har. Då skulle i så fall inte heller drömmar om sträckan Stockholm–Oslo bli verklighet, eller för den delen Ostlänken eller sträckan Göteborg–Borås, om man bara tittar på att upprätthålla den infrastruktur man redan har. Vi måste också inse att Sverige behöver nya förbindelser och nya möjligheter. Därför siktar vi på att göra både och i den delen. Det är naturligtvis lättare när vi har mer resurser än tidigare.

Kjell-Arne Ottosson nämnde den snedfördelning som finns i nationell plan; storstad kontra övriga delar av landet. Jag har tittat på studien, det vill säga nationell plan för 2010, 2014 och 2018. Det stämmer att det för 2010 och 2014 fanns en fördel för storstadsregionerna Göteborg och Stockholm. Kristdemokraterna satt i den regeringen tillsammans med Moderaterna, Centerpartiet och Liberalerna och gjorde en sådan fördelning. År 2018 blev fördelningen annorlunda. Då fördelades resurserna jämnare över hela landet, och då minskade också den kommunala medfinansier-

ingen, vilket är viktigt inte minst för små kommuner. Det var för vår del så viktigt att säkerställa att resurserna kommer hela landet till del.

Då kom satsningar på Norrbotniabanan, Malmbanan, Sydostlänken och satsningar på vägsidan i hela landet. Det är också regeringens utgångspunkt denna gång. Vi ska se till att satsa i hela landet, men när det gäller vägar är det viktigt att se till att nyttja resurserna på bästa sätt. Därför är en kostnadsökning på 60–70 procent på vägunderhåll inte acceptabel. Där har Trafikverket ett tufft uppdrag att genomlysna varför just kostnaden för byggandet eller underhållet av väg har blivit så mycket dyrare. Så pass mycket smålänning är jag så att jag vill att vi ska hushålla med resurserna.

Men jag kan lova att jag ska lyssna på alla synpunkter som har kommit från Värmland och från andra delar av landet innan vi fattar beslut om nationell plan. Jag hoppas ändå att Kjell-Arne Ottosson ställer upp på principerna, nämligen att vi ska göra investeringar som ökar den regionala arbetsmarknadspendlingen, ökar tillgängligheten i landet så att vi kommer närmare klimatomställningen och stärker konkurrenskraften genom bättre och snabbare förbindelser inte minst för näringslivet.

Anf. 36 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Statsrådet Eneroth får gärna komma med pikar i sitt inlägg, men jag kommer inte att gå till motangrepp mot dem. Som jag sa är det nämligen inte den typen av debatt jag är ute efter, det vill säga att vi ska stå här och slå varandra i huvudet. Jag vill snarare ha en konstruktiv debatt.

Ska jag tolka statsrådets svar som att kriterierna bygger endast och alena på befolkningens mängd, eller hur ska jag tolka svaret? Jag vet inte om ministern har sett att det har tagits fram en karta över Sverige där man har sett över hur mycket pengar som har gått till de olika länen och gjort de olika länen större eller mindre därefter. Län som har fått mycket pengar har alltså växt och är oproportionerligt stora jämfört med hur de ser ut på den verkliga kartan, medan andra län har minskat. Om man tittar på västkanten ser man knappt Värmland – det är bara ett smalt streck – så ja, vi har verkligen blivit förfördelade.

Vi behöver de här pengarna eftersom det är jättemycket pendling på vägen och mycket tung trafik. Tyvärr har vi dödsolyckor i stort sett årligen. När man som nu hotar, om man kan säga så, med att sänka hastigheten kommer det att ta ännu längre tid att köra till exempel från Karlstad till Årjäng. Vi måste ha in folk; det pratades om kompetensförsörjning i en tidigare debatt, och det är precis samma här. Men tar resorna för lång tid väljer folk att säga upp sig och tar jobb någon annanstans.

Oavsett om det gäller Fryksdalsbanan, Värmlandsbanan, E18 eller vad det nu gäller handlar det alltså om att få en levande landsbygd överallt. Därför är dessa pengar till det som redan finns jätteviktiga för att länet ska fortsätta att verka och leva. Dessutom kan det, som i Värmland, bidra till omställningen vad gäller allt som skogen ger.

Anf. 37 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! För att direkt svara på påståendet: Det är ju faktiskt mer pengar än någonsin till det som redan finns. Men det är också mer pengar än någonsin till utveckling av ny infrastruktur.

Det kommer naturligtvis att behövas bådadera, inte minst i Värmland. Jag känner väl till Värmland – jag har varit mycket i Molkomtrakten eftersom jag hade min syster boende där under lång tid, och jag känner mig som hemma i ett län som påminner om Kronoberg och Småland.

Jag ser också behovet av att stärka alltifrån de enskilda, små vägarna och de mindre länsvägarna till en del av de nationella stråken. Därför har länsanslagen ökat med 8 procent. Därför uppskattar jag också att man i Värmland nu har enats om prioriteringar. Det är nämligen viktigt att man regionalt pekar ut de viktigaste stråken. Naturligtvis innebär detta att vi ändå har möjlighet att se fram emot en nationell plan med mer satsningar på infrastruktur.

Låt mig ändå säga något om den där jämförelsen över hur mycket länen får och komplicera den ytterligare. Det är nämligen inte bara så att kriterierna används lite olika i olika delar av landet för att man vill lyfta fram sin egen styrka eller ange varför man själv ska få mer resurser. Det har jag all respekt för, och så gjorde säkert jag också när jag var riksdagsledamot för Kronobergs län. Men vi behöver också tänka efter och se att stora nationella infrastruktursatsningar görs under en begränsad period.

Skulle vi göra en karta just nu tror jag att vi skulle se att Östergötland kommer att vara den stora vinnaren under de kommande åren, eftersom man bygger Ostlänken där. Under några år kommer säkert delar av Kronoberg och Blekinge att vara stora i och med att Sydostlänken byggs. Så var det i Skåne när man byggde Citytunneln och Öresundsbron, och så kommer det att vara i Norrbotten och Västerbotten när Norrbotniabanan och Malmbanan byggs. Så kommer det också vara om man så småningom fullföljer projektet Stockholm–Oslo.

Det kommer alltså att jämnas ut sig över tid, vilket är min ambition som socialdemokrat. Vi ska satsa i hela landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellationerna 2021/22:351 och 358 om skottpengar på skarv och ersättning för sälavskjutning

Anf. 38 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Runar Filper har frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder för att införa skottpengar på skarv. Han har även frågat mig om jag ser ett behov av incitament för att jägarna ska bemöda sig om den besvärliga säljakten. Slutligen har han frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till att införa skottpengar på säl för att kunna få till stånd en fungerande sälförvaltning.

Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Skarv- och sälpopulationerna och hur de ska förvaltas är viktiga frågor. Jag är medveten om att fisket kan påverkas negativt eftersom skarv och säl kan påverka fiskbestånd genom sin predation samt angripa fångst och skada redskap.

Regeringen är angelägen om en fungerande viltförvaltning som tar hänsyn till de verksamheter och människor som berörs. Naturvårdsverket har det övergripande nationella ansvaret för genomförandet av viltförvalt-

ningspolitiken, däribland frågor som berör förvaltningen av skarv- och sälpopulationerna.

Viltförvaltningen är regionaliserad. Om det är motiverat kan länsstyrelsen i enlighet med gällande lagstiftning besluta om skyddsjakt på skarv, vilket i dag regelbundet sker vid flera länsstyrelser. Länsstyrelserna kan även med stöd av jaktförordningen (1987:905) besluta om rätt att göra ingrepp i fåglars bon eller förstöra fåglars ägg.

Regeringen beslutade den 6 maj 2021 att införa en möjlighet till skyddsjakt på skarv på enskilds initiativ. Detta innebär att en enskild under vissa förutsättningar får bedriva skyddsjakt på skarv utan föregående myndighetsbeslut. Hur detta påverkar förvaltningen och populationen är ännu för tidigt att säga.

Jag följer den här frågan noga och utesluter inte att ytterligare åtgärder kan behövas för att underlätta förvaltningen av skarvpopulationen.

För att bidra till en mer ekosystembaserad förvaltning av sälpopulationerna beslutade regeringen den 22 december 2021 om ändringar i jaktförordningen som möjliggör för Naturvårdsverket att besluta om licensjakt på gråsäl och knobbsäl.

Regeringen är medveten om att säljakt är tidskrävande och förenat med kostnader för den enskilde jägaren. Det är inte heller möjligt för en jägare att sälja exempelvis sälkinn eller kött på grund av EU-förbudet mot handel med sälprodukter. Detta minskar incitamentet att delta i jakt och försvårar således en ändamålsenlig förvaltning av sälpopulationerna.

Därför har regeringen i regleringsbrev för anslag som bland disponeras av Havs- och vattenmyndigheten beslutat att högst 3 miljoner kronor får fördelas till länsstyrelserna för att användas till ersättning för hanteringskostnader för gråsäl som fälls med stöd av Naturvårdsverkets beslut om skyddsjakt och licensjakt.

Regeringen har även föreslagit en stödåtgärd i det kommande havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet för perioden 2022–2027 som ger möjlighet till ersättning för hanteringskostnader för fällda sälar vid skyddsjakt eller licensjakt. Regeringen fattade den 17 februari 2022 beslut om att programförslaget ska överlämnas till EU-kommissionen för godkännande.

Regeringen undersöker även vilka möjligheter som finns att få upp frågan om att häva EU-förbudet mot handel med sälprodukter på bordet men bedömer möjligheterna att i nuläget lyckas med detta som små.

Anf. 39 RUNAR FILPER (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaren på frågorna.

Vi börjar väl med ålakrakan, som är ett annat namn för skarven. Det är faktiskt så att Sverige har flest skarvar och skarvkolonier i hela Europa. Sveriges ornitologiska förening gjorde en inventering 2006 som gav vid handen att det fanns 45 000 häckande par i Sverige. Det var bara Danmark som var i närheten, med 40 000 häckande par och 200 000 individer. Detta var för 16 år sedan, och det har inte gjorts så många heltäckande inventeringar sedan dess mer än i olika län, det vill säga regionalt. Jag har dock sett siffror på att det i dag finns runt 250 000 individer i landet.

I slutet av 1800-talet fanns det i stort sett inga skarvar i Sverige, och 1975 gjorde en inventering klart att det fanns 340 par i landet. Det var innan vi gick med i EU. Det fanns en typ av allmän jakt tidigare, men den

Prot. 2021/22:81

15 mars

Svar på

interpellationer

stoppades i och med att vi gick med i EU 1995. Därefter har det varit fågeldirektivet som styr detta, och därför får vi nu bara skyddsjaga skarven.

Flera grupper och organisationer i samhället, och även partier här i riksdagen, anser att det finns alltför många skarvar. Skarven är i nuvarande utsträckning ett skadedjur – så talrik är den nu. Fågeldirektivet borde inte stå som skydd för en så allmän art som skarven, som finns i miljontal ute i världen. Skarven konsumerar avsevärda mängder fisk – torsk och annan matfisk. Den skadar torsken. Den hackar, biter och sliter i torsken så att den blir obrukbar för marknaden. Detta är ett problem för fisket i allmänhet och för det kustnära fisket i synnerhet.

Skarven ökar kraftigt i antal. Enligt länsstyrelsen fanns det 2016 över 30 000 skarvar bara i Stockholms skärgård. Skarven skadar skog och har en frätande avföring som tar död på all växtlighet flera år framåt. Den har ett störande läte och är illaluktande. Det känns som att komma in i ett höns- hus när man kommer i närheten av en skarvkoloni; jag har själv besökt sådana ute i skärgården här i Stockholm, så jag har sett vad skarven kan ställa till med.

Skarven är som sagt ett skadedjur när antalet får växa så obegränsat som det har gjort nu. Den är då ett hot, framför allt mot levande skärgårdar. En doktorsavhandling från Åbo, från 2016, har visat att de förändringar i Östersjöns miljö som skarven förorsakat påminner om de skador som människan själv förorsakar, till exempel övergödning från jordbruk och minskning av rovfisk. Här hjälper det föga med stöd till investeringar i utrustning för att skydda redskap och fångster, vilket var det svar jag fick av Isabella Lövin när jag ställde en skriftlig fråga för några år sedan.

Tycker då inte statsrådet att det, med tanke på både fiskenäring och miljö, är hög tid att titta på frågan och få till stånd en uppdatering av eller ett undantag från fågeldirektivet? Detta är ett direktiv med anor från 1979. Vi behöver en skyddsklassning som överensstämmer med verkligheten i dag. Det är ändå 43 år sedan direktivet kom till. På den tiden kunde paren räknas i hundratal, och detta rimmar inte med den verklighet vi lever med i dag.

I ett öppet brev till generaldirektörerna för Naturvårdsverket, Jordbruksverket och Havs- och vattenmyndigheten angående säl- och skarvproblematiken skriver Sveriges Fiskares Producentorganisation, som är Sveriges största organisation för yrkesfiskare och har medlemmar från Koster till Kalix, att det bara finns en rimlig lösning på kort sikt: att möjliggöra jakt på säl och skarv med skottpengar som incitament. Detta är den enda rimliga lösningen för att på kort sikt komma till rätta med den här problematiken.

Anf. 40 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Ledamoten har ju helt rätt i att det endast är EU-kommis- sionen som kan förändra fågeldirektivet, där skarven ingår. Ledamoten har också helt rätt i att populationen är alldeles för stor.

Därför har vi från regeringen gjort det vi kan göra inom det direktiv som finns just nu, vilket till exempel innefattar skyddsjakt. Vi i regeringen arbetar väldigt aktivt för att förbättra förutsättningarna, för vi vill se en konkurrenskraftig fiskerinäring och stärka den blå värdekedjan.

Det är ju viktigt att se att det även i framtiden finns möjlighet till ett småskaligt och kustnära fiske. Vi har därför fattat några viktiga beslut med den inriktningen.

Bland annat har vi gett Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att ta fram rekommendationer om fiskeregleringar i tolv marina skyddade områden samt att ta fram en fördjupad analys av överlåtbara fiskerättigheter i det svenska fisket.

Vi har nyligen gett Jordbruksverket i uppdrag att analysera och sammanställa så att vi kan främja dagens fiskberedning.

Vi har också infört en möjlighet till skydds jakt på skarv på enskilda initiativ. Detta ökar förhoppningsvis flexibiliteten i själva förvaltningen.

Vi har ännu inte kunnat utläsa vad just det här enskilda har gett, men vi hoppas kunna se senare vad det har gett när det gäller skarven. Detta gäller även den licensjakt på gråsäl och knobbsäl som vi infört i år.

Både jag och ledamoten vill ju se levande hav och en fiskerinäring som är bra både för att den goda maten ska komma på bordet och, i dagsläget, för att den faktiskt höjer den svenska beredskapen.

Vi har gjort väldigt mycket med de verktyg som vi har i och med att det, precis som ledamoten säger, är EU-kommissionen som har befogenhet att föreslå ändringar i fågeldirektivet. Än så länge har man uttalat att direktiven fortfarande är relevanta och ändamålsenliga och att man inte tänker föreslå några förändringar, trots att vi tydligt kan se att skarvpopulationen är väldigt stor.

Anf. 41 RUNAR FILPER (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

SFPO, som är den största producentorganisationen, förordar 3 000 kronor per säl och 1 000 kronor per skarv, vilket jag tycker vore rimligt för att värna våra hav och sjöar. Detta skulle samhällsekonomiskt betala sig ganska snabbt.

I Sydöstran presenterades den 23 november 2017 ny forskning som påvisade att skarven tar minst lika mycket ål som människan fångar. Det är hård konkurrens om fisken mellan människa, skarv och säl; det vet vi. Detta var en studie från Stockholms universitet och SLU som presenterades i november 2017.

I debatten om att ålen är utrotningshotad målas fisket och vattenkraften upp som bovar, vilket statsrådet säkert vet. Professor Sture Hansson vid institutionen för ekologi, miljö och botanik vid Stockholms universitet sa att vi måste utgå från att skarv äter väldigt mycket ål. Det är ingen tillfällighet att skarven genom århundradena har kallats ålakra – den tar väldigt mycket ål.

Det är i mina ögon ett måste att försöka påverka EU-kommissionen för att få till stånd en uppdatering av fågeldirektivet och verka för att skapa incitament för att människor ska bemöda sig att ge sig ut och skjuta skarv. Det är också viktigt att underlätta för fleråriga tillstånd gällande skydds jakt och användande av andra jakt- och skrämsemetoder som komplement till jakt- och skjutvapen.

Vi vill förorda en utökning av effektiva metoder som oljering och prickning. Skydds jakt på enskilda initiativ är bra, men detta kommer inte att vara tillräckligt. Det finns inga starka incitament för att ge sig ut, för detta är en väldigt svår jakt att bedriva.

Att man inte skjuter fler när man enligt beslut får göra det beror på att det finns ett regelverk kring det hela. Det är inte bara att gå ut och skjuta, utan det handlar om när, var och hur samt om hur nära en plats man får vara.

Det är alltså inte så himla enkelt och lockande att idka skydds jakt – inte heller på enskilda initiativ. Det måste till andra alternativ. Har statsrådet andra alternativ i bakfickan? Det jag har hört här är många droppar i havet. Om inte, vad väntar statsrådet och regeringen på?

I Östersjön har läget passerat allvarligt; det är kaos och katastrof, enligt näringen och forskningen. Detta orsakar stor ekonomisk skada för fiskerinäringen. Den ena myndigheten pekar på den andra, och man försöker hela tiden att undslippa skuldfrågan.

På samma sätt gör politiken. Först pekar man ut torskfiskarna som de stora bovarna. Sedan, när de är borta, läggs skulden på storskaliga sillbåtar.

Ingenting kommer att bli bättre av att man står handfallen eller av att alla skyller på varandra. Nu handlar det om att vara modig och lyssna till näringens och forskningens kunskap för att fatta kloka beslut. Vad har statsrådet i bakfickan för att lösa situationen?

Anf. 42 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Självklart är vi i regeringen både inlyssnande och väldigt kloka, men förutom att vi är det vidtar vi också väldigt många åtgärder. Jag berättade om några av dem. Det nya havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet, som innehåller 2 miljarder, innehåller åtgärder. Vi gör också stora satsningar för att stärka havsmiljön, för vi vet att det inte bara är skarven som gör så att fiskbeståndet är dåligt. Det finns en mängd åtgärder som vi måste vidta.

Det handlar också om hur vi förhandlar. Senast jag var nere och förhandlade om fiskekvoterna handlade det om att undantaget för fiske efter sill i södra Östersjön under torskfiskeförbudsperioden kvarstår. Syftet är helt enkelt att stärka fiskeriet för framtiden.

Det finns flera olika vägar framåt. Den 31 mars kommer Havs- och vattenmyndigheten tillbaka till regeringen med redovisning av det uppdrag man haft att titta på vad ytterligare fiskeregleringar kan göra för att skapa ett bättre bestånd, så att våra barn och barnbarn också ska kunna njuta av den goda fisken. Jag utesluter inga åtgärder när det gäller att se till att få ett ökat fiskbestånd i Sverige, så att vi kan äta mer av den goda fisken, bereda mer av den goda fisken och på det sättet ha en bättre beredskap.

När det gäller skottpengar kan jag säga att det inte riktigt är så vi brukar göra. Vi brukar först och främst försöka se till att vi har en viltförvaltning som tar hand om viltet. Vi försöker driva frågor i EU om till exempel att kunna göra någonting av sälprodukter etcetera. Det är så vi etiskt brukar behandla det. Skottpengar kan vara en sak, men är inte heller något helt oproblematiskt, vill jag tala om för ledamoten. Vi tittar på många olika åtgärder.

Fru talman! Jag tror att ledamoten och jag vill exakt samma sak, nämligen att vi ska se till att vi har levande friska hav och ett ökat fiskbestånd som är hållbart i framtiden. Vi ska kunna äta den goda fisken. Vi ska kunna ha en fiskerinäring som fungerar. Vi ska därmed också kunna stärka Sveriges beredskap.

Anf. 43 RUNAR FILPER (SD):

Fru talman! Jag tackar ånyo statsrådet för svaret. Det är intressant, men det är mycket som behöver göras. Det har kommit väldigt många droppar i havet, men det är inte tillräckligt.

Ett exempel är Roxen, den näst största sjön i Östergötland efter Vättern. Skarven håller på att förstöra sjön. En artikel i Östgöta Correspondenten 2017 vittnar om att hela ekosystemet i sjön är på väg att förstöras och att utfiskning är på gång. Det fanns 6 000–7 000 skarvar där då. Det är ganska mycket i en sjö som ändå är förhållandevis liten. Skarvar äter ett halvt kilo per dag sommartid. Det blir 3 ton per dag i Roxen. Då förstår man att antalet fiskare har minskat från åtta till en på kort tid. Enligt reportaget kommer massor av kväve och fosfor ut från kolonierna. Det är som en ryamatta av alger på botten runt öarna. I alla andra sammanhang ses sådan påverkan som en miljöbov. Det vet säkert även statsrådet.

Skarven har som sagt spridit sig inåt landet. Inte bara kustbandet utan även insjöar drabbas numera. P4 Gävleborg – Gästrikland och Hälsingland – vittnar om att campingägare är oroliga för att mista sina campinggäster; stanken och skränet skrämmer iväg folk från platserna. Även boende drabbas när skarven totalt tar över öarna och kustbandet med sin fräna doft och slår ut all växtlighet. Det blir spöklika öar där ingen annan än skarven vill vistas.

Vi har kunnat läsa nyheter från till exempel Sörmland om att skarvar börjar flyga in i samhällen och är helt orädda när man försöker skrämma iväg dem. Jämförelser har gjorts med Alfred Hitchcocks klassiska thriller *Fågla* med tanke på den invasion av skarv som det blivit. Tror ändå inte statsrådet att vi behöver vidta andra åtgärder än dem som har vidtagits?

Anf. 44 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag delar ledamotens problembeskrivning och instämmer i mycket av det som ledamoten säger. Vi har ett problem med skarv. Därför säger jag också att jag inte utesluter några nya åtgärder när det gäller skarven. Om ledamoten tittar på andra partiets kongresser kan han till exempel konstatera att Socialdemokraterna har ett starkt beslut om minskning av antalet mellanskarvar. Det ska naturligtvis vara en stam som är hållbar för svensk fauna i övrigt och hållbar ur ett kustmiljöperspektiv.

Vi jobbar vidare. De åtgärder som jag har presenterat för ledamoten har vi redan beslutat. Vi måste också se dem verka och se vad de ger. Men i dagsläget utesluter jag inga nya åtgärder.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2021/22:362 om drivmedelspriset och en levande landsbygd

Anf. 45 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Eric Palmqvist har frågat näringsministern hur ministern och regeringen ser på Sveriges landsbygders möjlighet till utveckling med drivmedelspriser som tillhör de högsta i världen. Vidare har Eric Palmqvist

frågat hur ministern och regeringen ser på förutsättningarna att stärka landsbygdens attraktionskraft för boende, företagande och turism med drivmedelspriser som tillhör de högsta i världen. Slutligen har Eric Palmqvist frågat vilka eventuella kompensatoriska åtgärder som ministern och regeringen avser att vidta i syfte att bromsa de höga drivmedelsprisernas negativa effekter på den regionala utvecklingen i Sveriges landsbygdsregioner.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Priserna på bensin och diesel har ökat kraftigt under det senaste året. Det finns flera orsaker till detta, men en viktig anledning är Rysslands pågående invasion av Ukraina som påverkar drivmedelspriserna i hela Europa. Råoljepriset har också över tid stigit beroende på att efterfrågan på drivmedel har ökat i takt med den stigande ekonomiska aktiviteten. Det är värt att notera att ingen del av prisuppgången beror på höjda drivmedelsskatter. Regeringen har tvärtom lämnat ett förslag till riksdagen om sänkt energiskatt på bensin och diesel (prop. 2021/22:84).

Jag har stor förståelse för att ökade drivmedelspriser påverkar dem som bor och driver företag på landsbygderna. Samtidigt är det ett faktum att vi behöver ställa om för att minska växthusgasutsläppen från transportsektorn. I gles bebyggda områden kommer bilen sannolikt fortsatt att vara det viktigaste färdmedlet. Elektrifiering och hållbara biodrivmedel kommer att bli avgörande för landsbygdernas omställning, och regeringen vidtar en rad åtgärder för att främja detta.

Omställningen måste dock ske på ett sätt som gör att hela Sverige kan vara med på den, även de som är beroende av bilen. Av bland annat den anledningen har riksdagen på regeringens förslag sänkt skatten för invånarna i drygt 70 glesbygdskommuner. Det finns även en särskild nedsättning av fordonsskatten för bilar som ägs av personer i glesbygd. Dessutom finns investeringsstöd för drivmedelsstationer i områden där servicen är gles. Transportbidraget är ytterligare ett instrument för att kompensera företag för långa avstånd till kunder och marknader.

Utöver detta avser regeringen att i kommande vårändringsbudget avisera att vi avser att tillfälligt höja skattenedsättningen för diesel i jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet med 2 kronor per liter utöver den nedsättning som redan i dag finns. Regeringen bedömer att cirka 26 000 företag omfattas av nedsättningen. Dessutom avser regeringen i kommande vårändringsbudget även att föreslå ett tillfälligt stöd om totalt 300 miljoner kronor till fjäderfä- och grissektorerna samt växthusföretagen. Dessa företag påverkas särskilt svårt av det höga kostnadsläget.

Regeringens engagemang för landsbygderna är mycket stort. Bland genomförda satsningar som förbättrar villkoren för Sveriges landsbygder kan nämnas ett särskilt driftsstöd till lanthandlarna i sårbara och utsatta områden, en fortsatt satsning på statlig närvaro i hela landet genom etablering av fler servicekontor samt en särskild satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar. Regeringen satsar också på fortsatt bredbandsutbyggnad i hela landet som bland annat möjliggör arbete på distans och gör att fler kan bo längre från sin arbetsplats.

Genom förslagen i den strategiska planen för EU:s gemensamma jordbrukspolitik satsas cirka 60 miljarder kronor för åren 2023–2027 på att stärka jordbrukets konkurrenskraft, den gröna omställningen och utvecklingen på landsbygderna. Utöver detta beräknas cirka 4,3 miljarder kronor under samma period tillföras nationella åtgärder som möter målen i EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Det rör sig bland annat om medel till bredband och medel för att främja tillgången till kommersiell service.

Regeringen genomför också satsningar som direkt riktas mot landsbygdskommuner för att stärka deras kapacitet att hantera samhällsutmaningarna. Från och med 2020 finns en uppdaterad kostnadsutjämnings som syftar till att i högre grad beakta strukturella skillnader som finns mellan kommuner.

Regeringen har också tillfört historiskt stora generella statsbidrag till kommunsektorn, dels en permanent höjning om 22,5 miljarder kronor under åren 2019–2022, varav cirka 18 miljarder kronor till kommunerna och 4,5 miljarder kronor till regionerna, dels ytterligare 31 miljarder kronor till kommunerna och regionerna åren 2020–2022 för att framför allt lindra effekterna av pandemin.

Därtill föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2022 ett särskilt stöd till befolkningsmässigt små kommuner om 300 miljoner kronor per år till och med 2024. Stödet ska fördelas till de kommuner som har färre än 9 000 invånare eller som får mest stöd via det kommunalekonomiska utjämningsystemet.

Vi ser i dag tecken som kan vara början på en ny utveckling. Bland annat pågår en omfattande grön industriell utveckling i norra Sverige kopplad till fossilfri produktion. Denna utveckling är mycket glädjande.

Anf. 46 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag tackar landsbygdsminister Säterberg för svaret, men det är tyvärr med viss besvikelse jag tar del av det. I interpellationsdebatter har man ofta ett slags grundläggande samsyn, och de politiska skillnaderna ligger i detaljerna. Men jag anser att dagens svar faktiskt visar att vi har väldigt olika synsätt på landsbygdernas förutsättningar.

Jag noterar att ministern i sitt svar försäkrar att regeringens engagemang för landsbygderna är mycket stort, och någonstans vill jag ändå uttrycka min uppskattning för det – även om jag anser att regeringen i mångt och mycket är ute och cyklar i sina åtgärder på det här området.

Sverige är ett avlångt land präglad av stora delar landsbygd och en hel del glesbygd. Runt omkring i vårt land finns en enastående innovationskraft och entreprenörsanda. Under mina år inom politiken har jag konstaterat att vi har duktiga jordbrukare, en modern skogsindustri, en hypermodern gruvindustri, en växande besöksnäring – om man bortser från coronapandemins negativa effekter – och en lång rad andra företag, stora som små, som bedriver sin verksamhet långt bortanför ändhållplatserna på SL:s linjekarta.

Det finns mycket att vara stolt över som svensk, och det finns mycket att värna om. Jag vill tro att landsbygdsministern håller med mig om detta.

Min utgångspunkt är emellertid att det bästa sättet att värna människor, företag och kommuner ute i landet är att ge dem rimliga förutsättningar från början. Det bidrar till framåtanda, framtidstro och stolthet. Jag tror inte på den socialdemokratiska modellen att först beskatta dem tills de

nästan går under för att sedan kasta åt dem smulor för att de inte ska gå omkull. Jag anser inte att det på något vis är ett sunt förhållningssätt.

Företagen på landsbygden är beroende av att det finns tillgänglig arbetskraft och fungerande samhällen med samhällsservice och kommersiell service inom räckhåll. Kommunerna och regionerna som står för servicen är även de beroende av arbetskraft. Människorna som efterfrågar denna service, som inte sällan är lite sämre än den som erbjuds i storstäderna, behöver trots långa avstånd ha ekonomiska förutsättningar att pendla såväl till sina arbeten som till ett rikt socialt liv, och då behövs bilen. Det finns inga andra rimliga alternativ.

De orimligt höga bränslepriserna inkräktar i dag på människors sociala liv. Har vi råd att besöka farmor i helgen? Har vi råd att skjutsa barnen till träningen? Vi ser till och med hur folk börjar säga upp sig eller låter bli att söka arbeten som det är för dyrt att pendla till. Det kan, om man inte bromsar utvecklingen, leda till mycket negativa effekter för svenska landsbygger.

Samtidigt fokuserar regeringen på att mildra effekterna med olika bidrag och stöd – bidrag och stöd som aldrig hade behövts i den omfattningen om man bedrivit en sansad politik från första början.

Fru talman! Delar inte landsbygdsministern min uppfattning att det är bättre att skapa rimliga grundförutsättningar för hela landet att leva och frodas i stället för att tvinga ned människor på knä och låta dem ta emot regeringens allmosor?

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag gav mig in i denna debatt eftersom bränslepriser är något som engagerar mig.

Ministern säger i sitt svar till min kollega: ”Priserna på bensen och diesel har ökat kraftigt under det senaste året. Det finns flera orsaker till detta, men en viktig anledning är Rysslands pågående invasion av Ukraina som påverkar drivmedelspriserna i hela Europa.”

Detta är förvisso sant, men det stora problemet vi har att tampas med är reduktionsplikten. Jag tittade precis hur mycket som skiljer i pris mellan Sverige och Danmark. Vårt pris är 24,32 per liter medan det i Danmark är 18,45, omräknat till svenska kronor. Det är en skillnad på 5,87.

Företagens konkurrenssituation blir hopplös, och svaret finner man i den reduktionsplikt som beslutats. Våra företag, framför allt de som ligger på landsbygden, har inte en chans att klara sig.

Jag träffade åkare i Dalarna i går, och jag pratar ofta med företag inom åkeri och entreprenad, till exempel skogsentreprenörer. Det finns företag som vid arbetsdagens slut har förlorat 18 000 kronor. Det hade alltså varit billigare att stanna hemma. Det går inte att ha ett förhållande där företagen förlorar pengar varje gång de anställda åker ut och arbetar. Det kan bara sluta på ett sätt – med konkurser.

I Tidningen Näringslivet säger Anders Robertsson, vd på Maskinentreprenörerna: ”Priserna på energi kan gå upp ännu mer och då går man back på jobben. Det här är en allvarlig kris för branschen och vi kan räkna med konkurser. Medelåldern i branschen är hög så det kan också bli så att många väljer att avsluta karriären nu.”

Då står vi i en situation där företagen väljer att lägga ned. Hur ska vi då klara utbyggnaden av vårt samhälle? Vid vägbyggen, husbyggen och annat krävs ju både människor som gör jobbet och maskiner, för det var länge sedan vi lämnade skottkärran och spaden hemma. Men nu gör bränslepriserna det omöjligt.

Ute på landsbygden ligger en massa småföretag som är legotillverkare åt de större industrierna. Det krävs transporter både för att de ska få sitt råmaterial och för att de ska få ut de färdiga produkterna till slutkunden. Men i dag har de inte råd.

Jag har en god vän som är djurtransportör. Han berättade för mig att de som har gårdar med djurproduktion inte längre pratar om det höga priset, för det enda de diskuterar är när de ska lägga ned. Vad händer då?

Djurproduktion, jordbruksproduktion med mera sker ju ute på landsbygden. Vi ser inte särskilt många ladugårdar och sädesfält i centrala Stockholm eller Göteborg. Därför måste människorna på landsbygden kunna leva och verka så att vi får matproduktion och den industriella verksamhet som behövs. Då kan vi inte ha den situation vi har nu.

Anf. 48 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Båda ledamöterna nämnde det som sker just nu i och med Rysslands invasion av Ukraina, och regeringen jobbar hårt med att stötta Ukraina och försöker även lindra de effekter som detta orättfärdiga krig har på Sverige.

Låt mig kommentera några saker. Jag håller med ledamoten Eric Palmqvist om att vi har olika syn på mycket. Jag delar exempelvis inte Sverigedemokraternas syn på marknadslösningar.

Jag bor i glesbygd och vet att marknadslösningar inte är glesbygdens bästa vän när det gäller till exempel arbetskraft. Det krävs utbildningar, och man måste själv få bestämma var och hur de ska bedrivas. Detsamma gäller apoteksreformen, där marknadslösningen inte heller har gynnat glesbygden, och bilprovningen, som blev jättedyr.

Jag vet att Sverigedemokraterna står upp för marknadslösningar i alla lägen. Men jag tror inte att det bor några sverigedemokrater i Sveriges glesbygd, för då skulle de veta att marknadslösningar som modell inte funkar. I stället krävs ett starkare samhälle.

Jag kommer att komma in på den satsning som regeringen presenterade i går. Vi kan i detta läge heller inte vara beroende av Ryssland eller Saudiarabien för insatsvaror och drivmedel – det är ännu mer tydligt – utan regeringens åsikt är att vi ska skapa nya gröna jobb på landsbygden i Sverige som det svenska jordbruket och skogsbruket kan bidra till i form av mer biodrivmedel. Vi måste ta bort det beroende vi har om vi ska kunna få den konkurrenskraft som vi vill ha i vårt jordbruk.

I går talade regeringen om olika satsningar och förslag. På kort sikt blir det bland annat en tillfälligt sänkt skatt på diesel och bensin. Det blir också en drivmedelskompensation till privatpersoner som äger en bil, och det blir 500 kronor extra om man bor i Sveriges gles- eller landsbygder. Det är alltså en tydlig inriktning på längre avstånd.

Det blir också ytterligare medel till klimatbonussystemet och en elpris-kompensation för det som vi ser i södra Sverige där man inte har tillräckligt utbyggd förnybar kraft, vilket gör att industrin letar sig till norr. Det blir också ett reformerat reseavdrag som presenteras på torsdag. Jag skulle

gärna vilja höra Sverigedemokraternas åsikt där, då det reformerade reseavdraget är i enlighet med Landsbygdskommitténs förslag. Jag var en av dem som satt i kommittén på den tiden. Då ska man veta att vi var eniga en hel dag, men dagen efter gick Moderaterna ut och sa: ”Nej, vi står inte upp för att det är avstånd som gäller, utan vi måste också ha tidsvinsten.” Detta är Sverigedemokraternas partner i budgetarbete och annat, och då undrar jag om man kommer att stå upp för att det ska vara ett reseavdrag som gör att det faktiskt blir bättre på Sveriges landsbygd.

Det blir också en pausad reduktionsplikt på dagens nivå och ett uppdrag, utöver det uppdrag som redan finns till Energimyndigheten om en kontrollstation när det gäller reduktionsplikten, att återkomma redan i september för att kunna följa hur påverkan blir. Det blir också en pausad bnp-indexering av drivmedelsskatterna.

Det är alltså ett brett och stort paket som träffar Sveriges landsbygd väldigt noga, kanske speciellt den glesbygd där man har de längsta avstånden.

Anf. 49 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Tack, landsbygdsministern, för svaret!

Det är lätt i sådana här sammanhang att peka finger och kritisera utan att framföra vad man själv vill. Därför avser jag att kort redogöra för våra förslag på området, som presenterades tidigare i dag.

Sverigedemokraterna föreslår att punktskatten sänks permanent med ytterligare 2 kronor utöver de 50 öre som redan är beslutade, något som vi har för avsikt att gå fram med i vårbudgeten.

Vi vill också varaktigt sänka den extremt höga nivån på reduktionsplikten till 5 procent för diesel och 2 procent för bensin, vilket skulle ge ett bränslepris som är flera kronor lägre vid pump jämfört med i dag.

Vi vill även sänka momsens på drivmedel till 6 procent under en övergångsperiod, inledningsvis sex månader, till följd av det pågående kriget i Ukraina. Sammantaget skulle detta leda till ett dieselpris som är drygt 9 kronor lägre per liter än i dag och till att bensinpriset kan sänkas med omkring 6,50 kronor per liter.

Jag menar att detta är handlingskraftiga förslag som till skillnad från regeringens politik skulle skapa helt andra förutsättningar för människor och företag på landsbygden.

Att som landsbygdsministern gör i sitt första svar till mig, alltså låta påskina att det är regeringen som tar initiativ till en skattesänkning på drivmedel, är lite osnyggt med tanke på att det är en konsekvens av den blågula budget som Socialdemokraterna regerar på mot sin vilja.

Jag tycker heller inte att det är snyggt att påstå att de höga priserna inte beror på skattehöjningar, när de gångna årens S-MP-regeringar har genomfört en rad skattehöjningar på just drivmedel.

Inte heller tycker jag att det är snyggt att påstå att de höga bränslepriserna beror på Putins krig mot Ukraina. För inte har väl den socialdemokratiska regeringen gett upp beskattningsrätten av svenska drivmedel till Putin? Mer än 60 procent av det vi betalar vid pump är ju faktiskt skatter. Eller menar ministern att det är Putin som tvingat regeringen att driva igenom reduktionsplikten, det beslut som i särklass haft störst inverkan på de höga drivmedelspriserna?

Faktum är att vi redan ser hur de extrema drivmedelspriserna slår emot lantbrukare och åkerier. Vi ser hur företagare lägger ned verksamheter, och senast i går läste jag om fiskare som ställer sina båtar, detta i ett läge när det är krig i Europa, bara 100 mil bort, i ett land som är en gigantisk veteexportör.

I det här läget borde regeringen förstå att få saker är så viktiga som att öka vår självförsörjningsgrad inom alla sektorer genom att ge de svenska landsbygderna de bästa förutsättningar. Vi befinner oss i ett exceptionellt läge där regeringen borde ta varje given chans att stärka moralen och produktionen i hela landet, men i stället ger den oss en politik som resulterar i den högsta inflationen på 30 år. Det håller inte.

Med regeringens politik kommer det inte att finnas något investeringsutrymme för företagen på landsbygden att genomföra någon grön omställning. Om det vill sig riktigt illa kanske det inte ens kommer att finnas några företag eller människor kvar som har råd att bo utanför städerna.

Fru talman! Jag undrar om detta är en risk som regeringen är beredd att ta eller ett offer som regeringen är beredd att göra, allt i den gröna omställningens namn.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Precis nu fick jag ett meddelande från ett företag i Värmland. Där står: ”Vi driver ett litet åkeri i Värmland och har en otroligt tuff situation för att vårt företag ska överleva. Vi vill driva eget. Vi behöver inte tjäna en förmögenhet och leva lyxliv, men vi vill ha ett normalt, drägligt liv.” Detta kom direkt från en företagare ute på landsbygden.

I går ställde en djurtransportör sina bilar därför att det inte gick att bedriva verksamheten. Det är ett krisläge. När vi inte kan få matproduktionen att fungera därför att det är för dyrt att bedriva verksamheten måste även regeringen reagera. Detta duger inte. Hur ska företagarna överleva? Hur ska de kunna producera det kött vi behöver när vi kommer till affären? Hur ska de kunna producera mjölken? Och vem ska transportera det till mejerier, till slakterier och slutligen till butiker, när det inte går att bedriva verksamhet därför att vi har ett bränslepris i Sverige som ligger långt över priset i våra jämförbara konkurrentländer? Det går inte. Det är enkel matematik. Jag hade bara en fyra i matte. Jag ber om ursäkt för det, men jag kan räkna så pass mycket att jag ser att det inte fungerar.

Det är märkligt att regeringen konsekvent säger att det är Putins fel. Nej, det är det inte. Det är regeringens beslut som har fått konsekvenser för våra företag och för människors möjligheter att leva på landsbygden. Där måste regeringen tänka om.

Anf. 51 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag tänker inte prata om vilka olika betyg vi hade eller inte hade, men om man inte tror att Putins invasion och krig mot Ukraina betyder något för de insatsvaror som vi diskuterar här tror jag att man får sätta sig i skolbänken igen. Vi ser att priserna ökar i hela Europa. Det är inte bara i Sverige vi får ökade priser på insatsvaror, utan det sker i hela Europa.

Det är ett tufft läge för många branscher, och en av ledamöterna tog upp jordbruket. Därför aviserade vi för några veckor sedan en stödmiljard i vårändringsbudgeten, och i och med den skattenedsättning och den tillfälliga skattesänkning på diesel och bensin som vi presenterade i går har vi gått ned till den lägsta så kallade nedsättning som vi kan ha i EU för just jordbruket.

De åtgärder som vi presenterade i går var en bred palett. Jag såg i min telefon det förslag som Sverigedemokraterna presenterade i dag och som jag tror uppgick till 34 miljarder kronor, samtidigt som det aviserades, i alla fall i den tidning som jag läste, att det absolut inte behövdes någon ökning av andra skatter för att finansiera vare sig detta eller försvaret, utan i stället skulle utgifterna minskas.

Då har jag en fråga till Sverigedemokraterna. Vad är det Sverigedemokraterna vill spara på i statens utgifter? Är det pensionerna? Är det äldre vården? Är det skolan? Är det äldreomsorgen? Är det sjukvården? Om man lägger fram ett paket på 34 miljarder kronor och samtidigt säger att de ökade försvarsutgifterna, som jag tror att vi i bred enighet kommer att besluta om, inte behöver finansieras på något nytt sätt måste man också vara beredd att visa på vad man vill minska utgifterna. Detta tror jag vore intressant för svenska folket att få svar på. Vad är det man inte tycker behöver finansieras på det sätt som sker nu?

Det pågår ett krig, och regeringen gör många åtgärder för att lindra effekterna av det krig som Ryssland har startat i och med att de har invaderat Ukraina. Man kan inte göra allt, men man försöker lindra många av de effekter som detta medför. Det är viktigt att försöka göra så mycket man kan. Därför presenterade regeringen i går den tillfälligt sänkta skatten på diesel och bensin. Denna drivmedelskompensation riktar sig än mer till dem som bor i Sveriges glesbygder. Ytterligare medel går till klimatbonus-systemet så att vi faktiskt också ställer om och inte gör oss så beroende av de varor som vi över huvud taget inte kan styra priset på. Elpriskompensationen förlängs i södra Sverige. Det blir även ett tillfälligt höjt bostadsbidrag till barnfamiljer så att de ska kunna konsumera den mat som vi vill att jordbrukarna producerar.

Anf. 52 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag tackar landsbygdsministern för detta. Jag hinner inte här gå in på vår vårbudget. Jag hinner inte heller bemöta det som landsbygdsministern har nämnt om marknadslösningar eller reseavdrag. Det var inte heller riktigt det som interpellationen handlade om.

Jag har en artikel från Norrländska Socialdemokraten med mig här i dag. Rubriken lyder: De bor på sista utposten – har 23 mil till centrum.

Artikeln handlar om förutsättningarna för människorna i byn Saivomuotka mellan Pajala och Kiruna i min egen valkrets. Den beskriver verkligheten i en del av Sverige som jag inte vet om landsbygdsministern någonsin har besökt.

Jag föreslår att landsbygdsministern läser artikeln. Jag skulle önska att hon för en stund försöker sätta sig in i dessa människors förutsättningar, och jag skulle önska att landsbygdsministern förstod att Saivomuotka inte är den enda byn i Sverige som har långt till precis allting. Jag kan även nämna Laisvall, Maunu och Ritsem, och listan kan göras lång.

År 2007, när jag köpte min första dieselbil, kostade en liter diesel 9,90. Nu, 13 år senare, har den tangerat ett pris som är tre gånger så högt. Inte någon annan vara, förutom möjligen villor och bostadsrätter på attraktiva innerstadsadresser, har haft en sådan kostnadsutveckling. Eftersom Sverige är ett land som präglas av stora avstånd och gles befolkning som är beroende av bilen i vardagen är det min bestämda uppfattning att regeringens föreslagna åtgärder på området är långt ifrån tillräckliga.

Fru talman! När jag nu avrundar denna debatt gör jag det med en oro för att landsbygdsministern, trots sina uttalade goda avsikter, inte riktigt förstår hur illa det är. Jag hade önskat att hon hade kunnat lugna ned mig på den fronten.

Anf. 53 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag tror inte att några landsbygdsbor delar åsikten att reseavdraget inte har med landsbygden att göra. Det är naturligtvis en väldigt viktig förutsättning, speciellt för den by som ledamoten pratar om, att det finns ett fungerande reseavdrag för att man ska kunna resa till sin arbetsplats. Det gäller speciellt om man har de långa avstånd som ledamoten berättade om.

Men jag kan också tala om för ledamoten att regeringen just nu arbetar hårt med att stötta Ukraina och att försöka mildra effekterna för Sverige, det vill säga att stärka Sverige. Vi behöver göra båda dessa saker just nu. Det handlar om tuffa sanktioner mot Ryssland som har inlett detta orättfärdiga krig. Detta gör vi på en mängd områden.

Första gången som Sverigedemokraterna på riktigt hade chansen att besluta om en budget och lade fram en budgetreservation som gick igenom här i Sveriges riksdag kunde jag egentligen inte utläsa en enda landsbygds-satsning i den.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2021/22:364 om LKAB:s roll som föredöme för svensk gruvnäring

Anf. 54 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Eric Palmqvist har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta i syfte att öka det statligt ägda gruvbolaget Luossavaara-Kiiruna-vaara Aktiebolags, LKAB:s, anseende lokalt och på så sätt bidra till att stärka branschens anseende såväl lokalt som nationellt.

Svensk gruv- och mineralnäring har stor betydelse för Sverige som land, i det regionala och lokala perspektivet samt utanför Sveriges gränser. Det handlar om arbetstillfällen, välfärd och utvinning av mineral och metaller som är viktiga för den gröna omställningen. Bland annat producerade Sverige cirka 93 procent av all järnmalm, 34 procent av all zink, 33 procent av allt bly, 19 procent av allt guld och 11 procent av all koppar inom EU 2020. Sverige har också en stark prospekteringspotential för innovationskritiska mineral och metaller.

Det är viktigt för regeringen att Sverige har moderna och effektiva tillståndsprocesser. Tillståndsprocesserna på gruv- och mineralområdet re-

gleras i både miljöbalken och minerallagen (1991:45). Regeringen har tillsatt Miljöprövningsutredningen (M 2020:06) med uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att uppnå en modernare och effektivare prövning enligt miljöbalken. Utredningen ska lämna sitt betänkande i maj 2022. Regeringen har dessutom tillsatt en utredning om prövningsprocesser och regelverk för en hållbar försörjning av innovationskritiska metaller och mineral (N 2021:01). Utredningen ska analysera och föreslå förändringar av prövningsprocesser och regelverk så att bättre hänsyn kan tas både till ett projekts lokala miljöpåverkan och dess samhällsnytta, till exempel minskad global klimatpåverkan, samt att en större andel av det värde som gruv- och mineralnäringen genererar kan komma hela landet till del. Utredningen ska lämna sitt betänkande i slutet av oktober 2022.

Därutöver har regeringen utsett en samordnare som kan facilitera samråd samt bistå med koordinering kopplat till de olika prövnings- och planeringsprocesser som krävs för omställningsprojekt inom industrin i Norrbotten och Västerbotten.

Sverige ligger långt framme i klimatomställningen, tack vare stora gröna investeringar och en tydlig politisk riktning. Vi tänker driva på för en allt snabbare klimatomställning och för att vårt land ska ta sin del av ansvaret för att få ned utsläppen. Detta möjliggörs av en god tillgång till nödvändiga och innovationskritiska metaller och mineral. För Sverige innebär det en möjlighet att bidra med metaller och mineral som framställs på ett mer hållbart, miljöanpassat och socialt ansvarsfullt sätt än i omvärlden. Sverige ska fortsätta att utveckla gruvindustrin och samtidigt vara ett föregångsland inom mineralnäringen när det gäller hållbar utveckling.

Fru talman! LKAB liksom övriga svenska aktiebolag lyder under aktiebolagslagen (2005:551), och det är därmed bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation och den löpande förvaltningen av den operativa verksamheten. Regeringen är medveten om att den pågående samhällsomvandlingen i Malmfälten är av helt unik art. Enligt statens ägarpolicy ansvarar styrelsen i ett bolag med statligt ägande för att bolaget sköts på ett föredömligt sätt inom de ramar som det av riksdagen beslutade uppdraget för bolaget, lagstiftningen samt statens ägarpolicy ger. Regeringen har förtroende för att LKAB hanterar samhällsomvandlingen på ett ansvarsfullt sätt.

Anf. 55 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag blev så ivrig när jag skulle få debattera med vår nya näringsminister för första gången att jag spillde ut vatten över mina papper, men jag lyckades i alla fall rädda mitt manus.

Näringsministern och jag har en sak gemensam. Då syftar jag inte på avsaknaden av fagert hårsvall utan på omständigheten att vi båda ger uttryck för att vi älskar gruvor. Det är en hygglig grundförutsättning för dagens debatt, och den återspeglas delvis i det svar som näringsministern just gav och som jag härmed tackar för.

Mycket av det näringsministern tar upp i sitt svar är bra. Möjligen skulle jag kunna kritisera att för lite har skett i de frågor som rör tillståndsprocesser, men det kan jag ju inte lasta honom för – han är trots allt hyfsat nyfyllträd. Det är inte heller det den här debatten handlar om.

LKAB är ett statligt ägt gruvbolag som är lite av juvelen i kronan av statliga bolag som svenska folket äger. Men även juveler kan ha sina baksidor, och i den här debatten vill jag peka på en.

Jag tror att näringsministern och jag är rörande överens om betydelsen av LKAB för svensk industri och råvaruförsörjning. Jag som dessutom bor på en av LKAB:s produktionsorter kan vittna om LKAB:s betydelse för en hel bygds välmående och framtidstro.

Jag har själv arbetat tio år under jord i LKAB:s gruva i Vitåfors utanför Malmberget och vet hur gruvan lever i symbios med samhället. Trots skakningar, sättningar, gruvdamm och liknande, trots att det mullrar i huset varje natt då man skjuter i gruvan och trots att hela huset ibland kan skaka till så att man tror att någon har kört in i garageporten på grund av sättningar är vi överlag mycket överseende med gruvverksamheten, som har en lång tradition på orten. Vi har också överseende med att stora delar av samhället rivs för att byggas upp på annan plats med alla de utmaningar det innebär och den sorg det medför för dem som ser sina barndomskvarter rivas och stängslas in.

Men när statliga LKAB uppfattas som ett företag som inte gör rätt för sig utan gör avsteg från ingångna avtal med Gällivare kommun och sätter sig på tvären när kommunen kallar till förhandling är det illa, och det väcker ont blod. Jag kommer att återkomma till det i mitt nästa inlägg, fru talman.

Jag är övertygad om att näringsministern precis som jag är väl insatt i och förtrogen med gruvbranschens huvudsakliga utmaningar, där den sociala acceptansen uppges vara en. Det finns på vissa håll – primärt där det inte finns någon tradition av gruvbrytning – ett starkt motstånd mot gruvetableringar. Det är ett problem eftersom vi samtidigt har en uttalad ambition att öka självförsörjningsgraden av en rad olika metaller och mineral.

Jag menar att det i ett sådant läge inte finns utrymme för det statliga gruvbolaget att spä på debatten och förse motståndarna med konkreta argument och negativa exempel ur verkligheten. Jag menar att det ska vara precis tvärtom – att det statliga bolaget ska gå i bräschen och vara ett föredöme i alla avseenden. Jag menar att näringsministern trots sitt i många avseenden positiva svar har missat att ge sin syn på just den saken, varför jag hoppas att han kan förtydliga sin syn på det.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.52 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 13 (forts.) Svar på interpellation 2021/22:364 om LKAB:s roll som föredöme för svensk gruvnäring

Anf. 56 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Jag vill påminna om att vi började diskussionen med det enorma arbete som ligger framför LKAB med den stora omställning som sker inom svensk gruvhantering, inte minst i Gällivare och Kiruna. Jag delar Eric Palmqvists bedömning att detta är en av de största industriomvandlingar vi över huvud taget har sett i Sverige.

LKAB har officiellt berättat för oss att man avser att investera totalt närmare 400 miljarder kronor i att ställa om produktionen i Norrbotten. Det handlar inte bara om att öka gruvdriften utan också om att börja framställa järnsvamp som ersättning för järnmalmspellets så att svenska gruvor också kan bidra till den gröna omställningen utanför Sveriges gränser. Eftersom LKAB, som jag sa inledningsvis, stod för ungefär 93 procent av all järnmalm inom EU 2020 tror jag att alla förstår betydelsen av det beslut som LKAB har fattat. Vi kan hjälpa resten av Europa att sänka koldioxidutsläppen med motsvarande kanske 30–35 miljoner ton årligen. En fantastisk utveckling!

Dessutom har LKAB just annonserat att man har kommit på hur man kan ta ut restmaterial ur flödena från de befintliga gruvorna. Man planerar för att starta en ny typ av gruvverksamhet i Luleå, i ett företag som heter Reemap, där man i samarbete med bland annat Boliden ska börja ta ut mineral ur det som går ur flödena från LKAB. Fantastiska fynd har gjorts i restmaterialen. Det handlar till exempel om 30 procent av hela Europas behov av sällsynta jordartsmetaller, hela Sveriges behov av permanenta magneter och hela Sveriges behov av gips. Det är alltså en fantastisk utveckling som LKAB genomgår.

Naturligtvis medför dessa stora investeringar också en stor samhällspåverkan. Jag tror inte att någon är oberörd av de stora förändringarna. Man flyttar hela städer, och jag tror att många medborgare i både Kiruna och Gällivare har berörts både personligen och av de senaste årens väldigt intensiva debatt och diskussion om hur detta ska gå till, hur man ska ersätta de bostäder som försvinner när gruvan expanderar och hur man ska bygga nya, bra samhällen och städer vid sidan om.

Jag har redan inledningsvis svarat att jag tycker att bolaget sköter detta bra, men det är klart att det finns medborgare som är oroliga för sitt boende och för hur man ska klara att utveckla de nya bostadsorterna. Det har också förekommit en del diskussion mellan kommunerna och LKAB. Det vore direkt oklokt av mig, fru talman, att ge mig in i den debatten, för det ska bland annat bli rättegång om de delar där man inte är överens. Det vore oansvarigt av en minister att göra en rättsprövning innan detta har kommit vidare.

Vår syn är att bolagen sköter detta på egen hand. Vi har stort förtroende för att LKAB gör det på ett bra sätt.

Anf. 57 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Tack, näringsminister Thorwaldsson, för svaret! Det är fantastiskt att se denna utveckling på hemmaplan. Om jag går upp på hus-taket kan jag se bort till min gamla arbetsplats.

I Malmberget, som ligger några kilometer norr om Gällivare, är man starkt påverkad av LKAB:s gruvbrytning. Stora delar av samhället har lösts in och avvecklats, och LKAB ersätter kommunala verksamhetslokaler enligt de avtal som är framförhandlade parterna emellan.

När det gäller villaägare har man genom åren tillämpat lite olika modeller för att kompensera dem, och man har inte landat helt rätt i alla fall. Exempelvis har tvåvåningsvillor värderats som tvåvåningsvillor medan villor med inredd källare endast har fått markplanet värderat. Garage har räknats som tillbyggnader och inte ersatts och så vidare. En del känner sig lurade och väldigt illa behandlade i en process där LKAB borde värna mer om sitt anseende på orten.

I östra Malmberget är situationen än värre. Det är ett område som man 2012 pekade ut som ett utvecklingsområde som inte skulle påverkas av gruvdriften. Jag minns detta och kommer ihåg hur alla på orten skrattade åt det då vi visste att det redan var kraftigt påverkat av LKAB:s verksamhet.

Trots att LKAB gång efter annan har reviderat sina planer och gjort avsteg från samverkansavtalet med Gällivare kommun tillämpar man ännu frivillig inlösen av fastigheterna i östra Malmberget till sämre villkor än för andra berörda parter. Trots att fastigheter i området råkar ut för omfattande skador, som sprickbildning, dörrar och fönster som inte går att öppna och stänga, vattenavbrott och så vidare, hävdade gruvbolaget först att det berodde på naturliga orsaker – för att sedan backa och mena att det inte går att utesluta att gruvan påverkar.

Det som sker nu är att 73 procent av det som ansågs vara ett utvecklingsområde i östra Malmberget har avvecklats, vilket naturligtvis påverkar dem som bor kvar men också de kommunala förutsättningarna att planera snöröjning och fjärrvärme, exempelvis. Problem uppstår också då 87 procent av elevunderlaget i skolan i östra Malmberget har försvunnit. Alla inser att detta inte kan betraktas som ett utvecklingsområde trots att LKAB fortsätter att vidhålla att det är det.

I dag finns bara fragment kvar av det som varit östra Malmberget. Därför har Gällivare kommun sedan 2017 försökt få LKAB till förhandlingsbordet men fått kalla handen, och i kläm är de människor som bor kvar där. Dessa människor uppger i enkäter att de vill flytta, och många av dem mår väldigt dåligt. Om ministern hade gjort ett studiebesök i östra Malmberget och sett hur boendesituationen ser ut där hade han förstått varför. Samtidigt tycks LKAB vara oroligt för att öppna börsen.

Jag är väl medveten om att näringsministern inte kan eller får detaljstyra statliga bolag, men ägardialog är trots allt tillåten. Min förhoppning är att ministerns partikamrat Göran Persson, som är LKAB:s styrelseordförande, trots allt är intresserad av hur regeringen ser på bolagets styrning. Om inte annat är jag det, och jag skulle vilja veta hur regeringen ser på vårt statliga gruvföretags roll som föredöme, även då det gäller att göra rätt för sig när dess verksamhet påverkar enskilda människor och kommunal verksamhet.

Anf. 58 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Precis som du är inne på, Eric Palmqvist, är det klart att vi alltid måste se till den enskilda individen och hur olika verksamheter berör den enskilda individen. Men att en näringsminister i varje detalj uttalar sig

om de bolag vi förvaltar är ogörligt. Den statliga portföljen utgörs av 45 olika bolag, och det handlar om verksamheter som ganska ofta påverkar människors liv. Vi har en förvaltningsmodell där de bolag vi har i vår portfölj måste följa aktiebolagslagen.

Du har alldeles rätt i att vi löpande har en ägardialog med bolagen. I detta fall har frågan varit uppe vid flera tillfällen. Mina företrädare har varit på plats lokalt, och jag har också själv i tidigare roller varit på båda orterna för att se hur utvecklingen och arbetet fortgår.

Den bedömning jag redogjorde för inledningsvis kvarstår dock, Eric Palmqvist. Jag menar att LKAB har genomfört den stora omvandlingen av Kiruna och Gällivare med stort ansvar. Den konflikt som Eric Palmqvist tar upp här i kammaren är det väldigt svårt för mig att ha en åsikt om. Det är som sagt en tvist mellan en kommun och ett bolag. Den ska inte jag avgöra i riksdagens talarstol, utan den får avgöras av de rättsinstanser som är satta att göra det.

Den stora bilden är ändå att den stora omvandlingen av LKAB, som ju började med beskedet om att hela Kiruna skulle flyttas, har varit en enorm samhällsomvandling för två viktiga städer i norra Sverige. Det är inte klart än, men helt tydligt är att man har kommit längre och längre i diskussionerna med berörda kommuner. Även om det i vissa delar har varit konfliktfyllt har det också i många delar funkat väldigt väl.

De framväxande nya städerna är populära bland dem som bor där, och många vill flytta dit. Det kanske är en av orsakerna till att konflikterna blir djupare mellan bolaget och kommunen – inte vet jag. Men vi ska naturligtvis göra allt vi kan, Eric Palmqvist och fru talman, för att det ska bli bra för alla människor som är boende där. Men att gå därifrån till att detaljstyra de statliga bolagen är jag inte beredd att göra.

Anf. 59 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag kan inleda med att säga att jag respekterar ministrerns försiktiga hållning. Detta är ju inte helt okomplicerat. Men jag tror att ministrern vet att det ska ganska mycket till för att jag ska uttala kritik mot svensk gruvverksamhet. På det stora hela är jag oerhört stolt och imponerad av svenska gruvföretags verksamhet och ledande position i flera avseenden. Men ser jag att något är fel är det befogat att lyfta det, i synnerhet som jag ser med oro på den negativa och skadliga opinion som sådant här kan ge upphov till.

Jag skulle önska att näringsministern kom till Gällivare för att bilda sig en egen uppfattning om situationen. Jag är nästan säker på att vår socialdemokratiska KSO skulle uppskatta ett sådant besök. Jag kan också påpeka att detta är en fråga som drivs av alla politiska partier från vänster till höger i vår kommun, så jag avser inte att göra partipolitik av det här. Ministern får se det snarare som en inläga från mig som representant för Gällivare och Norrbotten och som en ledamot med ett särskilt intresse för gruv- och mineralpolitiska frågor.

Om ministrern får för sig att besöka Gällivare hoppas jag att han samtidigt får uppleva lite norrsken och att han kanske avlägger ett besök på Icehotel i vår grannkommun Kiruna, som är ett bra exempel på en annan näring som näringsministern faktiskt ansvarar för: turism- och besöksnäringen.

Anf. 60 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Tack för inbjudan, Eric Palmqvist, att komma till Norrbotten! Det är faktiskt i kalendern att jag ska göra ett besök i gruvnäringen i Norrbotten. Jag får ställa in mig på att också komma till Gällivare; det är alldeles uppenbart efter vad vi har hört här i kväll.

Rent generellt är det mycket diskussion om hur vi ska kunna förse världen med de mineral vi har tillgång till i Sverige. Det är klart att då måste de stora gruvbolag som vi har, som är fantastiska globala bolag, inte minst Boliden och LKAB, också agera lokalt på ett sådant sätt att det stärker förtroendet för gruvdrift generellt. Men trots detta och att jag är välvilligt inställd till en resa vill jag inte ge mig in i den enskilda konflikten som är mellan en kommun och ett bolag, för det vore fel av mig som statsråd att göra det.

Men jag välkomnar inbjudan, och så småningom kanske vi kan träffas och se på det vackra norrskenet tillsammans.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2021/22:374 om SGU i Malå

Anf. 61 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Maria Gardfjell har frågat mig hur jag och regeringen vill satsa på Sveriges geologiska undersökning, SGU, i Malå. Maria Gardfjell undrar vidare vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att underhållet i borrhärnelagret ska förbättras. Maria Gardfjell undrar även om jag har för avsikt att ta några generella initiativ för att göra museet i Malå tillgängligt och om regeringen kommer att göra hållbarhetsåtgärder med koppling till kunskapsutveckling inom biologisk mångfald och rennäring i prospektering och mineralinformation.

Borrhärnearkivet i Malå är Europas största arkiv för prospekteringsinformation. Från mineralkontoret i Malå, där borrhärnearkivet finns, tillhandahåller SGU löpande vägledning och nationell prospekteringsinformation till både nationella och internationella företag. Det är ofta genom kontoret i Malå som den första introduktionen i de svenska förhållandena sker, i alla fall för de internationella prospektörerna, inte bara när det gäller geologin, utan också i minerallagstiftningen och miljölagstiftningen. Inom ramen för informationen om miljölagstiftningen ges också viss information om hållbarhet, biologisk mångfald och rennäring.

Det lilla museum som finns i Malåkontoret är ett samarbete mellan SGU och den ekonomiska föreningen Georange inom ramen för myndighetens uppgift att marknadsföra Sverige som prospekteringsland. SGU har egentligen inte bland sina uppgifter att bedriva museiverksamhet för allmänheten.

SGU har de senaste åren byggt upp kapaciteten i borrhärnearkivet. I februari 2019 invigde SGU både nya förvaringsutrymmen för borrhärnor och ytterligare ett loggrum om totalt 4 000 kvadratmeter, vilket också ökade kapaciteten för att ta emot besökare. SGU:s bild är att den överväldigande majoriteten av de lådor som borrhärnorna förvaras i är i gott skick. Underhåll utförs på de lådor som visar tecken på att vara i undermåligt skick.

SGU har under de senaste åren satsat på att genom digitalisering göra borrhärnarkivet ännu mer tillgängligt för potentiella prospektörer. Ju bättre information SGU kan ge vid mineralkontoret, desto effektivare prospektering blir det, vilket kan öka möjligheten till nya gruvor i Sverige och därmed minska vårt beroende av kritiska metaller och mineral från handelspartner som är osäkra även ur hållbarhets- och klimatperspektiv.

Anf. 62 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Stort tack för svaret, näringsministern! Jag vet att näringsministern är oerhört intresserad av mineralpolitik. Därför är det särskilt intressant att diskutera frågorna utifrån det här perspektivet – SGU:s arbete i Malå.

Malå är en liten ort i norra Västerbotten med ungefär 2 000 invånare. SGU har sitt huvudkontor i Uppsala, som jag kommer ifrån. Jag känner verkligen ett stort intresse för myndigheten.

Att arbeta med mineralinformationsverksamhet är oerhört viktigt för att förbättra och även skapa en bättre miljömässighet i arbetet med gruvnäringens utveckling.

Vi från Miljöpartiet har pekat på att det har funnits och finns flera exempel på gruvverksamheter som just nu undersöks. De kan vara olämpligt placerade, eller det kan vara väldigt stora konflikter med andra samhällsintressen, till exempel rennäringen. För att man ska kunna hitta mer lämpliga lokaliseringar för framtida gruvverksamhet tror jag att man behöver utveckla verksamheten med mineralinformation på flera olika sätt. Faktum är att regeringen 2015, 2016 gav SGU i uppdrag att beskriva hur verksamheten i SGU i Malå skulle kunna utvecklas. Det har också skrivits en gedigen rapport om det.

SGU har en lång historia i Malå. SGU kom till Malå 1918, om jag är rätt informerad. Det är över 100 år sedan. För exakt 100 år sedan startade man en gruva i Adak. Och i Adak har jag mina rötter – därav intresset för den här orten.

Det är helt riktigt att SGU har utvecklats på otroligt många sätt. På 70-talet var det över 200 människor som arbetade i SGU i Malå. Nu är det 5 personer. Men kontorsmöjligheterna på orten är betydligt större, och man skulle kunna inrymma många fler.

När jag besökte SGU i Malå före pandemin beskrev de bland annat regeringsuppdraget som de haft och de förslag som hade lagts fram för regeringen. Även nu efteråt när jag har varit i kontakt med SGU i Malå har jag fått veta att det är inget eller väldigt lite från de förslag som lades fram för regeringen som man från regeringens sida har följt upp. Det tror jag är väldigt olyckligt.

Jag tycker också att det finns stor anledning att fundera på hur de statliga myndigheterna lever upp till kravet att skapa fler jobb på landsbygden.

Anf. 63 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Tack, Maria Gardfjell, för en viktig framtidsdiskussion om det fantastiska minerallager som SGU har byggt upp under över hundra år i Malå. Det är fantastiskt att vi har det största lagret i hela Europa av mineralprover i Malå. Det har kommit till av att vi har en lång tradition av att söka nya mineral i Sverige.

Att SGU har gått från att ha så många anställda under förra århundradet till mycket färre i dag beror på att riksdagen har fattat ett beslut om att ändra vem som har huvudansvaret för att göra provborrningar och prospektering. Det är lagt på privata aktörer, men de har samma skyldighet att offentliggöra det insamlade materialet i Malå så att vem som helst när som helst ska kunna få prover från gjorda undersökningar för att se om det finns brytbara mineral. Det är en grannliga uppgift att hålla ordning på alla provborrningar och katalogisera dem på ett sådant sätt att det kommer andra bolag till del.

SGU bedriver verksamheten i Malå tillsammans med huvudkontoret i Uppsala, och den stora förändring som sker nu är att man genomför en digitalisering av borrkärnor så att det ska bli lättare för framtida prospektörer att finna de mineral som går att bryta i Sverige. Det vi nu hör, inte minst från övriga Europa, är att behovet av nya, kritiska mineral ökar, och det ökar väldigt stort tack vare, eller på grund av, den gröna omställningen.

Många fler mineral behövs i framtiden för att vi ska klara att gå från att vara fossilt beroende till inte vara det. Ett bra exempel är en elbil jämfört med en bensindriven bil. En elbil kräver ungefär fyra gånger mer koppar än vad en bensinbil gör. Det är klart att vi ska se till att bryta den typ av mineral i Sverige som gör att vi klarar den gröna omställningen.

Fru talman! Jag tror inte att SGU:s uppdrag är annorlunda än när riksdagen fattade beslut i mitten av 1990-talet, men man försöker att använda sig mer av moderna metoder så att det blir lättare för eventuella prospektörer att se vad som ligger i Malå. Naturligtvis vill man också med den utbyggda lokalen bättre ta hand om alla de mineralprov som finns i Malå och offentliggöra dem, tillsammans med en frivilligorganisation uppe i Malå som heter Georange, både för prospektörer och för folk som är nyfikna och vill se vad som finns. De bedriver inget museum, men att öppna upp så att allmänheten kan komma dit och titta tycker SGU och – inte minst, tror jag – Malå har varit ett bra sätt att använda de tillgångar man har för att locka fler människor dit.

Jag tror inte på det Maria Gardfjell frågar om gällande att öka sysselsättningen runt verksamheten i Malå. Jag tror att vi ska anpassa den efter det uppdrag som SGU har, och det är att kartlägga och lägga i magasin men inte att göra själva provborrningarna. Då ska vi naturligtvis använda resurserna där de får störst utfall. Jag tror att vi har hittat en ganska bra avvägning där.

Sedan slås vi naturligtvis gärna för att Malå ska få fler arbetstillfällen. Det skulle gynna alla.

Anf. 64 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Jag tycker att det är synd att regeringen har så svaga ambitioner för SGU i Malå. En faktor som gör att det bara är fem personer som jobbar där är att några av dem som är anställda i Malå har en annan stationeringsort. Jag tycker att det är en fråga som man borde kunna diskutera med myndigheterna om man ska arbeta på det sättet när vi nu har en ambition att fler myndigheter ska ha verksamhet runt om i landsbygden.

Jag vill komma tillbaka till det regeringsuppdrag som SGU redovisade till regeringen 2016. Där framkommer att det är svårt att hitta malm i Sverige. En orsak till det är att bara 5 procent av berggrunden är synlig. Det

är alltså verkligen viktigt med det borrhärlager och den historiska information om geologiska förekomster som finns.

Alla ska kunna få tillgång till information. Det är många, speciellt nu efter pandemin, från mineralbranschen som har börjat återkomma till och besöka SGU i Malå. Men faktum är att jag tycker att man nog skulle kunna ställa högre krav. Om man skulle bygga upp verksamheten på SGU i Malå skulle man kunna ställa ett tvingande krav på mineralföretagen att först leta och prospektera i arkiven innan de drar igång en omfattande prospekteringsverksamhet runt om i Sverige. Det är kostsamt, det drar mycket energi och det har en stor miljöpåverkan.

I den rapport som SGU lämnade till regeringen finns en lång rad förslag. Det finns förslag om satsningar på ungefär 20 miljoner kronor. Några av de sakerna är otroligt viktiga att peka på.

Man lyfter fram det absolut viktigaste förslaget, som är att göra borrhärlagerarkivet ännu mer användbart genom att förstärka kompetensen. Man lyfter också upp att allmänhetens intresse för mineralletning med Mineraljakten skulle kunna återupptas med ganska små satsningar på 1 miljon om året. Det är en verksamhet som har funnits förut och som inte är aktiv längre i Sverige – i alla fall inte så aktiv som den skulle kunna vara.

Man lyfter också upp frågor kring utbildningsverksamhet, internationellt arbete och en förstärkning av it-infrastrukturen med snabbare uppkoppling, vilket behövs för att kunna använda de digitaliserade tjänster som nu blir möjliga att utveckla. Dessutom lyfter man upp det dokumentarkiv och det museum som finns. Jag vet att de som arbetar på SGU i Malå verkligen tycker att det är synd att SGU inte kan tillåta verksamheten att hålla museet öppet ens för skolelever.

Jag tror att det är oerhört viktigt att komma ihåg att om Sverige ska ha en ambition att utveckla mineralarbetet behöver vi också höja ambitionen när det gäller hur vi beskriver och pratar om de här frågorna.

Anf. 65 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Det är inte så att regeringen inte ser behovet av ökade prospekteringsmöjligheter i Sverige. Vi har flera utredningar som just nu tittar på hur vi ska göra det enklare att öppna nya gruvor i Sverige med hänsyn till miljön och klimatet. Det är inte heller så att SGU inte har fått ta del av resurser. De har fått 21 miljoner för 2021–2022 till arbetet med att öka möjligheterna till hållbar utvinning av mineral.

Det är alltså inte så att vi har suttit passiva och tittat på och att SGU inte har ett uppdrag i förhållande till den här nya debatten och diskussionen som finns om behovet av att ta mer mineral i Sverige.

Jag säger på intet sätt att interpellanten har fel om att det är enkelt och bättre att utgå från de borrhärlager som finns. Alla kanske inte känner till att det finns 3 miljoner meter borrhärlager från 18 000 borrhål lagrade i Malå. Mycket av mineralens värde ändras också över tid, så jag tror att du har alldeles rätt i att det finns mycket att hämta i att titta på de borrhål och borrhärlager som redan är gjorda. Det är dessutom hållbart och kan sänka kostnaden för en eventuell prospektör som snabbare kan komma att öppna en gruva.

Jag tror dock att detta måste ske i nära samarbete med SGU och att digitaliseringen, som SGU beskriver som något av det viktigaste, är det som man måste satsa väldigt mycket på, inte minst för att det är svårt för

dem som vill bryta mineral att på plats kunna göra de här undersökningarna. Ju mer som kan finnas digitaliserat, desto enklare blir det för den som vill bryta mineral att ta del av det hundraåriga arbete som ligger i arkivet i Malå.

Jag tror också att Malå kommer att få en allt viktigare roll i diskussionerna om ökat mineralbehov i Sverige. Vi ser, precis som interpellanten har varit inne på, att det finns fler som efter pandemin igen har börjat titta på Sverige som ett möjligt prospekteringsland.

Det finns ett tillägg, nämligen att de stora jättarna i svensk gruvnäring, Boliden och LKAB, på intet sätt har dragit ned på prospekteringsverksamheten. Tvärtom har de prospekterat mer än någonsin. Vi har de senaste veckorna nått av bra resultat i prospekteringen runt gruvorna, inte minst i Norrbotten. Där har tillgång till malm för lång tid framöver tryggats. Glädjande är att man kan börja återanvända gruvavfallet till att öppna nya gruvor. De initiala utredningarna på LKAB visar på något fantastiskt, nämligen att det går att lösa upp till en tredjedel av Europas behov av sällsynta jordartsmetaller från de flöden som finns på LKAB.

Samverkan mellan SGU och de befintliga gruvorna, och även för nya prospektörer, är helt avgörande om vi ska lyckas med strategin att ta vara på mer av de mineral som behövs för den gröna omställningen.

Anf. 66 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Det är otroligt viktigt att regeringen gör satsningar på SGU:s verksamhet i Malå. Malå är en liten ort i norra Västerbotten, men det är den sydligaste skogssamebyn. Jag tror att den största möjligheten till utveckling ligger i att skapa en satsning på hållbarhet.

Regeringen har just nu på sitt bord att besluta om en eventuell gruvbrytning i Kallak. Där finns en enorm konflikt med rennäringen. Vi behöver inte bara hitta erfarenhet och kunskap från borrhärdar om var det kan finnas bra ställen att prospektera på, utan det här måste kombineras med en tydligare och viktigare kunskap om rennäringens villkor och de förutsättningar som finns för växt- och djurliv på olika ställen.

Att i planeringen placera gruvor där det inte finns målkonflikter med rennäring eller biologisk mångfald är naturligtvis något som skulle öka effektiviteten i det som regeringen och Miljöpartiet vill uppnå, nämligen utvecklingen av ett hållbart samhälle.

Avslutningsvis vill jag lyfta fram att kunskap om gammalt gruvavfall också är viktigt. Den kunskapen behöver också digitaliseras och bli tillgänglig på SGU – helst i Malå.

Jag tackar för svaren på frågorna. Jag hoppas verkligen att ministern tar med sig frågorna i arbetet framåt.

Anf. 67 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Jag tackar Maria Gardfjell för en viktig framtidsdebatt.

Det är klart att ingen vill att vi ska använda mer av jordens resurser än vad vi behöver. Jag är själv uppmuntrad av det vi hör från LKAB om att eventuellt börja bryta ur redan befintliga flöden. Det är nästan för bra för att vara sant. Vi har samlat på oss gruvavfall sedan 1860-talet i vår stora järnmalmsproduktion. Om restmaterialet därifrån kan lösa många av de problem med nya mineral som behövs för omställningen ska vi naturligtvis prioritera detta först.

Jag tror inte att branschen än så länge, vare sig Boliden eller LKAB, är redo att lägga sina kunskaper i SGU:s Malåarkiv. Det är ganska ny kunskap som har kommit fram under de senaste åren, och jag tror att de är fullt upptagna med att se vilken potential som finns. Helt klart är att satsningen på Reemap, det nya bolaget i Luleå, är riktigt uppmuntrande. Satsningen löser också andra problem, till exempel fosfor och konstgödning till jordbruket för hela Sverige. Det är fråga om fantastiska möjligheter för en bättre framtid, och samtidigt kan vi ta vara på vår vackra miljö.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2021/22:379 om näringsministerns dialog med näringslivet

Anf. 68 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig om jag avser att ta bort eller förändra de befintliga anställningsstöden i enlighet med uttalandet i Dagens industri. Han frågar också när jag kommer att bjuda in företagen och vad jag räknar med att utfallet av samtalen ska bli. För det tredje frågar han hur många av de ej självförsörjande utrikes födda jag räknar med kan gå från bidrag till arbete i näringslivet efter mina telefonsamtal och kommande möten. Slutligen frågar han vad jag vill göra för att skapa en ökad konkurrenskraft för det svenska näringslivet så att fler produkter och tjänster kan säljas på världsmarknaden och därmed skapa välstånd och arbetstillfällen i Sverige.

När det gäller frågan om anställningsstöden antar jag att frågan avser villkoren för stöd till korttidsarbete. Det var i alla fall det jag syftade på i intervjun som publicerades i Dagens industri. Riksdagen beslutade den 24 februari 2022 att säga ja till regeringens förslag om tillfälligt slopad karenstid för stöd vid korttidsarbete. Det innebär att även den arbetsgivare som mottagit stöd för korttidsarbete under perioden mars 2020 till september 2021 kan beviljas stöd om kraven i övrigt är uppfyllda. Lagändringen träder i kraft den 1 april 2022 och gäller stöd från och med december 2021.

Fru talman! Näringsdepartementet har kontinuerliga dialoger med företrädare och enskilda aktörer från hela samhället. Dialoger förs då det är angeläget för regeringen att löpande informera om det näringspolitiska arbetet och lyssna till branschorganisationer, myndigheter, civilsamhället, fackförbund och näringslivet för att på så sätt utveckla näringspolitiken. Dialog och samverkan är centralt för att överkomma onödiga hinder och hitta områden där samarbete är vägen fram för att utveckla svensk konkurrenskraft.

Frågan om hur många av de ej självförsörjande utrikes födda som kan komma att gå från bidrag till arbete är inte möjlig att svara på. Det är dock uppenbart att intresset från näringslivet är stort för att hitta vägar för en bättre integration i Sverige, och det välkomnar vi. Vi har sagt att vi ska vända på varje sten, och då är det självklart att lyssna på de förslag som kommer från näringslivet. Det finns många bra idéer som vi kommer att ta till vara.

Den svenska konkurrenskraften stärks genom att företag och företagare ges goda förutsättningar att utveckla sin kompetens, effektivitet och inno-

vationsförmåga. Bland allt det som görs för att stärka den svenska konkurrenskraften vill jag här passa på att lyfta fram regeringens arbete för effektiviserade och förenklade regelverk. Regeringen har överlämnat skrivelsen *En förenklingpolitik för stärkt konkurrenskraft, tillväxt och innovation* till riksdagen där ett antal uppdrag för konkreta förändringar aviseras.

Sverige ligger långt framme i klimatomställningen, tack vare stora gröna investeringar och en tydlig politisk riktning. Vårt land ska ta sin del av ansvaret för att få ned utsläppen, men också visa omvärlden hur en snabbar klimatomställning skapar jobb och exportmöjligheter. Regeringen ska driva på en allt snabbare klimatomställning och samtidigt möjliggöra fler privata investeringar som bidrar till minskade utsläpp, ökad export och nya arbetstillfällen. Det minskar Sveriges utsläpp och skapar fler jobb i hela landet.

Anf. 69 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tackar näringsministern för svaret.

Det var nog många som läste Dagens industri den 5 december med viss förvåning. Det beror på vilka glasögon man har på sig, förstås. Där sa näringsministern precis vad han sa i sitt svar här, nämligen att integrationsfrågan ska lösas. Han har ringt ett tjugotal direktörer, och vi ska göra detta tillsammans.

I artikeln säger han att han utifrån sitt breda kontaktnät sedan tiden som LO-ordförande har ringt direktörerna. ”Vi ska se om vi kan samlas här allihopa i närtid” – det här var alltså den 5 december – ”för att prata lite djupare om det.” Jag antar att ”lite djupare om det” rimligtvis måste betyda de 700 000 utrikesfödda som inte är självförsörjande i Sverige. Det är 700 000 utrikesfödda som inte är självförsörjande i Sverige, fru talman – och näringsministern säger i intervjun att han har ringt ett tjugotal direktörer.

Fru talman! Näringslivet är Sveriges största integrationsmotor. Alla som har besökt en livsmedelsbutik eller restaurang, åkt taxi, sett en busschaufför eller något annat vet att näringslivet är Sveriges största integrationsmotor, fru talman. Men det är regeringens ansvar att se till att näringslivet *kan* vara Sveriges största integrationsmotor. Det tror jag inte att man löser genom att ringa något tjugotal direktörer – bara att man har den synen på företagsamhet är ju lite intressant – utan det måste vara så att näringsministern brinner av lust att skapa förutsättningar så att företagen kan anställa de personer vi pratar om. Det är därför jag har ställt frågan om konkurrenskraften.

Fru talman! Jag har aldrig sett en platsannons där det står ”Vi söker dig som inte kan prata svenska, som inte kan läsa och inte kan skriva”. Den platsannonsen finns inte. När jag säger att näringslivet ska kunna ta ett ännu större integrationsansvar är min utgångspunkt att företagen är Sveriges största integrationsmotor, framför allt de mindre företagen. Framför allt de mindre företagen på landsbygden tar ju ett oerhört stort ansvar.

Nu går de dock på knäna, fru talman, för den här regeringen har exempelvis drivit upp dieselpriiset till som mest 28 kronor. Hur ska företagen kunna vara integrationsmotorer när man slår undan benen för dem och ger dem en kostnadschock på områden som regeringen har direkt kontroll över? Ta företagen i Skåne, som har haft elräkningar på 8,50 per kilowattimme – 8,50 per kilowattimme! Häromdagen träffade jag ett företag i

Gävleborg, fru talman. Företagaren har tre butiker och ganska många anställda. Han sa: Jag betalar elräkningen via autogiro, och jag vill egentligen inte ens öppna den. Men det är sista-raden-pengar som nu dras från hans konto, i stället för att han ska kunna göra den lilla extra insatsen och anställa fler personer.

Det är regeringens direkta ansvar att se till att företagen kan vara en ännu bättre integrationsmotor genom att skapa bättre konkurrensvillkor för företagen. Som tidigare LO-ordförande vet näringsministern att priset på alla produkter sätts på världsmarknaden. Vi kan alltså inte ha högre kostnader i Sverige än i vår omvärld.

Min fråga, som inte besvarades i interpellationssvaret, gäller att näringsministern den 5 december kallade dessa 20 direktörer till möte. Hur har det gått med det mötet?

Anf. 70 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Det är första gången näringsminister Thorwaldsson och jag debatterar.

Läget är så här: Småföretagen är roten i samhället i Sverige och har varit det i decennier. Det behövs bättre villkor för att småföretagen ska våga anställa. Det är ett stort ansvar man tar på sig genom att anställa en person; exempelvis är sjuklöneansvaret 14 dagar. Om två av fyra anställda åker upp till fjällen och en bryter benet är 25 procent av styrkan borta.

Detta är en belastning för små företag, men det är ingen belastning för större företag som Volvo och de andra. De har nämligen HR-avdelningar, och de avsätter pengar så att de har råd med detta. Men det är samma regelverk för Volvo som för de små företagen, och där efterlyser jag en reformering. Det behöver bli enklare villkor för små företag. Jag ska inte säga om gränsen går vid 20 eller 50 anställda, men man behöver göra en översyn.

Miljöbalken innebär också väldigt mycket krångel för företag. Jag kommer från skärgården, där varvsverksamheter har svårt att få tillstånd. Även om de får tillstånd av kommunen kommer länsstyrelsen ofta in och överprövar. Varvsverksamheten är ganska viktig i skärgården med tanke på båtarna och det liv vi har där ute. Jag tror inte att det vore fel om regeringen kanske styrde upp länsstyrelserna lite bättre, för jag vill hävda att det emellanåt är ganska godtyckliga tolkningar i vissa tillstånd.

Sänkta bidrag till folk som inte jobbar är också en förutsättning för att få fler i jobb. Det handlar om drivkrafter – om man går hemma och har över 20 000 rent har man inte samma motor att börja jobba. Motivationen måste trots allt finnas där. Det ska alltid löna sig bättre att gå till jobbet än att leva på bidrag. Det ska alltid löna sig bättre!

En grön omställning låter fint, och det är inget fel med att pröva ny teknik. Det är också bra för många företag. Men vi måste ha med oss en sak, nämligen att Sverige står för en tusendel av världens utsläpp och att skogen suger upp drygt en tusendel – alltså mer än en tusendel. Vad hjälper det om vi minskar utsläppen här när Kina bygger 500 nya kolkraftverk och Indien 200 nya kolkraftverk? Problemen med utsläppen är ju globala. De stannar inte i Sverige.

Min rekommendation är därför att satsa på ny, modern kärnkraft. Det behöver inte bara vara stora verk, utan det kan vara mindre verk också. Jag tror att det vore väldigt bra i den gröna omställningen.

Anf. 71 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Detta blev en öppen frågestund, och vi kom långt från ämnet. Jag tycker dock att både Kjell Janssons och Lars Beckmans frågor är väldigt viktiga när det gäller hur vi ska se på de kommande åren.

Lite pessimistiskt tycker jag kanske att debattörerna ser på Sverige i dag och i framtiden. Jag vet inte om de inte har följt utvecklingen av den gröna omställningen och sett hur mycket nya jobb som skapas i Sverige just nu, inte minst i norra Sverige. Sammanlagt ska det investeras 1 100 miljarder kronor i Norr- och Västerbotten, vilket glädjande nog nu även syns i arbetslöshetsstatistiken: Lägst arbetslöshet i Sverige har vi i Västerbotten, och näst lägst har vi i Norrbotten. Den gröna omvandlingen av näringslivet skapar väldigt mycket nya jobb.

Det vi pratar om här är ju den svenska modellen, Lars Beckman, och att vi faktiskt samtalar med varandra om att lösa problem. Jag har haft många roller i den modellen tidigare. När det gäller till exempel integration på arbetsmarknaden var jag LO-ordförande när vi förhandlade de saker som faktiskt har lett till att vi har halverat tiden det tar för en nyanländ till Sverige att komma in på arbetsmarknaden. Jag tycker dock inte att man ska nöja sig med det, för jag tycker att du har alldeles rätt: Alla ska leva på en egen lön, och vi ska inte ha människor som lever på skuggsidan eller vid sidan av. Arbetslinjen är väldigt viktig för mig som socialdemokrat.

Fru talman! Jag tror alltså inte att vi är så o-överens i sak, men jag tror inte på den modell debattörerna pratar om, det vill säga att det enda sättet att få folk att börja arbeta är att göra dem fattiga. Det är en gammaldags syn. Det är ingen som tror på den längre. När man provade det under åtta borgerliga år ledde det inte heller till ökad sysselsättning, utan det ledde till ökade klasskillnader och att väldigt många människor – många fler än i dag – hamnade i arbetslöshet.

Tvärtom ska man se till att det första jobbet är väldigt enkelt att gå till. En stor framgång under den förra och förrförra mandatperioden var till exempel extratjänster. Jag vet att de inte stod högst upp på Moderaternas önskelista, men väldigt många människor – också de som inte kunde språket, Lars Beckman – tog ju sina första steg in på arbetsmarknaden på det sättet. De jobbade på snabbmatsrestauranger eller i kommunal omsorg. Många lär sig naturligtvis språket och det svenska sättet att arbeta på om de får prova en anställning, och många har gått vidare till helt vanliga jobb i helt vanliga sektorer.

Jag delar också Lars Beckmans syn på besöksnäring och restaurangbransch; det är ingen slump att det första företagsbesöket jag gjorde var till en nyöppnad Maxrestaurang i Norrtälje. Det var av just det skälet att de är otroligt skickliga på att finna kompetens hos unga människor som andra arbetsgivare tyvärr ratar. Många får ta sitt första steg in i arbetslivet när de får gå in och prova på ett jobb. De får arbetstider, en dygnsrytm och en chef som säger åt dem vad de ska göra. Det är ju rätt väg in.

Jag tycker alltså att vi ska satsa på att göra det ännu enklare att få det första jobbet. Vi ska samarbeta mellan parterna i Sverige för att det ska bli enkelt att få det första arbetet – därav samtalet med direktörer. Men naturligtvis sker samtal också med arbetsmarknadens parter, med Visita och med andra som påverkar hur vi ska lägga upp politiken för de kommande åren. Er syn är gammaldags, Lars Beckman. Den syn jag pratar om är mer modern. Välkommen till framtiden!

Anf. 72 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Låt oss först reda ut en sak. Näringsministern och jag är helt överens om att vi inte ska ha ett skuggsamhälle i Sverige. Jag tycker att det är fruktansvärt att det var en svart städerska som städade hos statsministern. Det var en person som befann sig illegalt i Sverige, som inte hade rätt att vistas här och som levde i ett skuggsamhälle som städade hemma hos näringsministerns partivän Magdalena Andersson.

Detta ska vi bekämpa på alla sätt och vis. Vi ska bekämpa arbetslivskriminaliteten och vända på alla stenar. Det är ju pinsamt att det fanns en svart städerska hemma hos statsministern.

Det är dock inte detta vi diskuterar i den här interpellationen. I den här interpellationen har jag ställt en enkel fråga. Det var ju väldigt anmärkningsvärt att näringsministern gick ut och trodde att näringslivet inte ville bidra till integrationen.

Min bild är precis tvärtom – företagare kan och vill. Det kan röra sig om företagare i Ockelbo, Ljusdal, Hudiksvall, Gnosjö eller någon annanstans. Det är klart att de vill. De lever ju i sitt lokalsamhälle. Det kanske till och med är detta som är skillnaden mellan direktören, som bor långt bort från närsamhället, och småföretagaren, som lever på sin ort. Småföretagaren sponsrar den lokala idrottsföreningen och bidrar till att lokalsamhället är öppet.

Men, fru talman, för att den företagaren ska kunna ta det ansvaret måste näringsministern ordna konkurrenskraftiga villkor. Då får inte dieselpriset vara 28 kronor per liter, och kilowattpriset kan inte vara 8,50. Då kan man heller inte, som näringsministerns partivänner nu har lovat, höja skatterna kraftigt och försämra 3:12-reglerna. Man har ju en låda med skatter som man tänker införa.

Om man gör detta kan företagen inte ta det ansvaret. Det måste väl vara den tidigare LO-ordförandens absolut största enskilda misslyckande att han tillsammans med parterna tog fram ett paket som ledde till att 700 000 personer som lever i Sverige inte kan försörja sig själva. Det här får ju fruktansvärda konsekvenser.

Jag har tillbringat dagen på Svenskt Näringslivs stora konferens. Jag hamnade vid ett rundabordssamtal som handlade om brottslighet och kriminalitet. Jag fick höra en företagare – det rörde sig om ett åkeriföretag – berätta hur personalen mitt på ljusa dagen blivit rånad när de åkt ut med varor till en butik i Halmstad.

Detta är ingen bra grund för att få till en bättre integration. Det är heller ingen bra grund för att få dem att anställa fler. De försökte till och med att ringa polisen, men det gick inte att komma fram. Den kvinnliga företagen berättade att de åkte till polisstationen. Polisen tog dock inte ens emot polisanmälan, för polisen var inte bemannad. Polisen i Halmstad sa: Kom tillbaka i morgon, så ska vi försöka att ta emot polisanmälan. Det är väl ingen som tror att detta brott kommer att bli uppkälat.

Detta är verkligheten där ute. Det är därför jag har frågat vad det ansvariga statsrådet – näringsministern – tänker göra för att på allvar se till att Sveriges integrationsmotor, det vill säga företagen, ska kunna anställa den där extra personen och kunna ta ansvaret att anställa även den som inte kan svenska alls.

Fru talman! Det var 3 procent som gick vidare till ett icke-subventionerat jobb efter extratjänster, enligt den RUT-rapport jag tog fram. Det var alltså 97 procent som misslyckades.

Anf. 73 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Det är ändå märkligt att synen på hur Sverige utvecklas kan vara så olika mellan två personer som den är mellan mig och Lars Beckman.

Jag vet inte riktigt var du har varit de senaste åren, Lars Beckman, när utvecklingen faktiskt har vänt och sysselsättningen tagit fart. Ekonomin i Sverige har ju gått – och går – väldigt bra. Sverige är det första land i EU som har en högre bnp efter pandemin än före pandemin. När det gäller sysselsättningen vet Lars Beckman att Sverige är ett föredöme för övriga Europa. Till exempel är sysselsättningsdeltagandet för utrikes födda kvinnor i Sverige högre än för inrikes födda kvinnor i andra länder.

Det är väl lite av den politiska debatten som kommer upp här, såklart, och det är inte oviktigt att diskutera olika lösningar.

Jag beskrev inledningsvis hur många nya jobb den gröna omställningen skapar i hela landet. Det stora problemet som beskrivs av näringslivet i dag är att få tag på kompetent personal. Regeringen har i år anslagit 9 nya miljarder för att vidareutbilda dem som är mitt i livet för att de ska kunna ta svårare arbetsuppgifter. Detta sker i nära samverkan mellan parterna och började med en överenskommelse mellan arbetsgivare och fackföreningar som sedan har tagits över av riksdagen. Riksdagen har fattat beslut om 9 nya miljarder till kompetensförsörjning.

Jag var på Finnslätten i Västerås för styvt en vecka sedan. Northvolt har ju placerat sin forskningsverksamhet där. Man har redan i dag 400 nya anställda och säger att man bara de kommande åren, och bara på detta enda ställe, ska gå till 1 000 anställda. När ABB och flera andra nu dessutom ska bygga nya fabriker beskrivs att sysselsättningen på Finnslätten i Västerås ska ökas från dagens 5 000 arbetstillfällen till 40 000 arbetstillfällen.

Jag vet inte riktigt i vilken verklighet du lever, Lars Beckman. Du kanske skulle ge dig på någon resa ut i landet, prata med näringslivet och bedöma om näringslivet verkligen har fel i att det stora problemet är hur vi ska få tag på kompetent personal.

Detta hindrar inte att det finns problem på arbetsmarknaden. Jag bortser inte från att det finns problem med integration av nya människor som kommer till vårt land.

Jag tror att det första jobbet är det viktigaste jobbet; det gäller både för unga och för nyanlända. Vi måste därför göra allt vi kan för att skapa den möjligheten att ta första steget in.

Jag kommer ihåg när jag som 13-åring hade min första dag i arbetslivet – det är många herrans år sedan nu – och vad det betydde att få följa arbetstider och att få lära sig värdet av sin egen arbetstid. Det är klart att många som bor i vårt land men som ännu inte har kommit in på arbetsmarknaden gärna skulle vilja göra detta.

Jag välkomnar att Lars Beckman säger att han tänker bidra till att försöka jobba mot arbetslivskriminaliteten. Statsrådet Danielsson kommer under de kommande månaderna med lagstiftningsförslag på det området. Jag ska noga följa om Moderaterna röstar för detta i kammaren när förslagen om att stävja arbetslivskriminalitet kommer. Där verkar vi vara över-

ens, men det återstår att se om resten av den moderata riksdagsgruppen kommer att stödja den nya lagstiftning som är på väg för att minska utnyttjandet av människor på den svenska arbetsmarknaden.

Avslutningsvis tror jag inte att vi vinner på att måla framtiden i rosenrött, men vi vinner inte heller på att måla den så pessimistiskt som Lars Beckman gör. Man kan ju tro att allting håller på att gå åt skogen i Sverige. Så är det verkligen inte – vi skapar nya jobb och nya framtidsmöjligheter. Jag säger det igen: Välkommen till framtiden, Lars Beckman!

Anf. 74 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att förhålla sig till verkligheten. Vi är inte på SSU:s kongress i Ockelbo, eller var de nu vill ha den.

Sverige har EU:s fjärde högsta arbetslöshet; det är fakta. Är man nöjd med att vara lite bättre än Italien, Grekland och Spanien kan man möjligtvis uttrycka sig som näringsministern gjorde. Det var därför intervjun i Dagens industri blev så uppmärksam, inte minst i sociala medier. Näringsministern skulle ju lösa problemet med 700 000 utrikes födda. Det är detta som den här interpellationen handlar om – de 700 000 utrikes födda.

Vi har inte fått något svar. Näringsministern har i sina tre inlägg använt tolv minuters talartid men inte svarat på frågan: När hade näringsministern möte med de här 20 direktörerna, och vad kom ut av det?

Det mest anmärkningsvärda i intervjun är när näringsministern svarar på följande fråga från journalisten: ”En sak är ju att prata om de här sakerna, men behövs några verktyg, morötter för att förmå företagen?” Ministern säger: ”Det tror jag faktiskt inte, och det tror jag är en viktig grej.”

Vad har då hänt på de här fyra månaderna? Vi har skenande elpriser och skenande drivmedelspriser. Vi har bönder som larmar varje dag i alla medier runt om i Sverige om att de inte ens kommer att ha råd att sätta skörden i år. Det är verkligheten. Vi måste ju förhålla oss till verkligheten. Om man inte erkänner ett samhällsproblem, fru talman, kan man inte heller lösa det.

Jag tror att många småföretagare, integrationsmotorn i Sverige, förväntar sig att näringsministern ska stå på deras sida och se till att finansministern sänker bränsleskatterna, vilket gör att man kan anställa, och att restaurangägare som nu får skenande prishöjningar ska kunna anställa genom att regeringen sänker kostnader.

Men ta nu sista chansen och berätta för svenska folket om mötet med de 20 direktörerna!

Anf. 75 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S):

Fru talman! Jag tackar Lars Beckman för en frejdig debatt.

Jag tror att utvecklingen ändå talar för att samtal är en bra arbetsmetod, även samtal med direktörer. Jag har i alla fall under åren upptäckt att direktörer är väldigt intresserade av att samhället ska bli bättre. Med tanke på den senaste veckan och det hemska kriget i Ukraina ska vi nog vara väldigt tacksamma för det nära förhållande vi har mellan regering och företag och naturligtvis också mellan riksdag och företag.

Fru talman! Den dialog som pågår gör också att vi mycket snabbare kan agera och reagera på förändringar i samhället. Allt som oftast tycker jag att vi hittar de allra bästa idéerna över en kopp kaffe i ett samtal med

parterna eller med en intresseorganisation – eller till och med i riksdagen då och då. Det går att lösa saker mycket enklare om vi samarbetar om dem.

Det unika med den svenska modellen, även när det gäller till exempel utrikes födda i Sverige, är att vi kan gå från ord till handling mycket snabbare. Ett exempel är när vi introducerade snabbspår vid den stora invandringen 2015–2016 i stället för att man skulle vänta under lång tid innan man kunde gå ut i sin profession. Det kunde gälla personer med lång utbildning. Det kunde gälla kockar. Man kunde gå ut i sitt yrke med det språk man hade med sig. Vi kunde väldigt snabbt se till att många fler av dem som kommit till vårt land kunde komma ut i arbetslivet och få sin första egna lön och sin arbetstid och lära sig mer om den svenska modellen och de svenska företagen.

Jag tror att vi har mycket att lära av samverkan och samtal. Jag pratar både med direktörer och med företrädare för andra intressegrupper, och jag tror att det är bra för Sverige att vi samarbetar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2021/22:357 om rivning och avlägsnande av statyer och andra kulturföremål

Anf. 76 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S):

Fru talman! Jonas Andersson i Lingham har frågat mig vilket synsätt som jag och regeringen har på huruvida historien bör ”uppdateras” och hur detta synsätt kommer att ta sig uttryck i regeringens politik. Han undrar vidare om jag avser att ta några politiska initiativ som kan påverka frågan om rivning eller avlägsnande av kulturföremål och monument såsom exempelvis statyer.

Jag vill inleda med att tacka Jonas Andersson för möjligheten att utveckla min och regeringens syn i denna mångbottnade fråga.

Regeringens grund för att stödja och främja den kultur och det kulturarv som finns i Sverige är det av riksdagen fastställda målet att kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund, att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet samt att kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling. För att nå detta mål verkar regeringen även för att främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas.

Min och regeringens ståndpunkt är att alla har rätt att ta del av och vara med och forma kulturarvet. Kulturarvet är ett gemensamt arv. Det är under ständig utveckling och formas av människor tillsammans.

Kulturarvspolitiken utgår ifrån en öppen förståelse av kulturarv, där kulturarv förstås som spår och uttryck från det förflutna som tillskrivs värde och används i samtiden. Med kulturarv avses inte bara det som vi är stolta över och som representerar något positivt. Kulturarv kan också vara spår av sådant som vi inte är lika stolta över och som vittnar om tider eller företeelser vi vill ta avstånd ifrån. Här kan finnas en tendens att glömma, och ibland till och med radera, såväl missgärningar som det mer vardagliga.

Som grund för vad som bör bevaras för eftervärlden, eller för hur vi kan förstå vad som egentligen har utmärkt andra tider och samhällen, be-

höver vi dock kulturarvet i hela dess bredd. En mångfald av spår från det förflutna ger oss möjligheter att förstå och lära oss av historien.

Därför ska vi aldrig sudda ut delar av historien. Kulturarvets mångfaldiga värden säkras vi inte genom att ta bort, utan genom att addera, genom att ständigt söka ny kunskap och nya berättelser, för att få fler perspektiv på historien. Vi kan inte göra historien ogjord, men vi kan i varje ny tid arbeta för att inte upprepa det vi anser vara fel.

Avslutningsvis: Det ligger inte något förslag rörande denna fråga på regeringens bord. Anledningen till det är att det varken är regeringens uppgift eller min uppgift som minister att ta initiativ som kan påverka frågan om rivning eller avlägsnande av kulturföremål och monument. Det är en fråga för en lång rad andra aktörer. Arbetet med att skapa kunskap för att tolka och omtolka kulturarvet ligger hos kulturarvsinstitutionerna.

Anf. 77 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD):

Fru talman! Till att börja med vill jag tacka kulturministern för svaret på interpellationen. Det är ett angeläget ämne vi ska debattera här i dag, inte bara för att statyrivningar och bortplockande av olika kulturföremål är något som ministern kommenterade i en intervju i Svenska Dagbladet i februari, utan också för att frågan varit på tapeten tidigare i den svenska samhällsdebatten.

För ett par år sedan, när Black Lives Matter, BLM, var mycket i medi-alt fokus, kan man säga att det importerades ett slags statyrivningsdebatt till Sverige. Det är en debatt som har varit stor inte minst i USA, där olika radikala element med brottsliga metoder attackerat monument och kulturföremål. Man har också i USA försökt skapa ett politiskt tryck för att avlägsna statyer över hela landet med hänvisning till att personerna som är föremål för debatten haft fel värdegrund på olika sätt.

I Sverige har motsvarande krafter försökt göra samma sak. Man gick till exempel till attack på ett liknande sätt som i USA. Man har skrivit olika upprop med mera för att det ska rivas statyer över viktiga historiska personer runt om i vårt land också. Medier rapporterar om det. Flera politiker på vänsterkanten stöttar också de här försöken att riva vårt svenska kulturarv. Mest i skottlinjen i Sverige hamnade möjligen monument över Carl von Linné. I Sverige har det på andra delar av kulturområdet funnits liknande debatter med högljudda krav på att censurera och till exempel plocka bort böcker på kulturinstitutioner. Ett exempel är debatten om Tintinböckerna, en debatt som fördes redan för ungefär ett decennium sedan i Sverige.

Fru talman! Det allvarliga i det här, och anledningen till att det är obehagligt, är att en högljudd grupp vill radera delar av folks historia. Man vill radera minnen och symboler. Man vill stoppa böcker från att kunna läsas. Det är också ett slags förmynderi och försök till censur. Vissa ger sig själva företräde att tala om vilken kultur som människor klarar av att konsumera, som om de inte vore myndiga nog själva. Detta beteende är närmast ett eko av den kinesiska kulturrevolutionen och Mao.

När kulturministern i sin intervju i Svenska Dagbladet öppnade för statyrivningar med hänsyn till mänskliga rättigheter reagerade många, även jag. Därför står jag här i dag.

Hotet om statyrivningar kommer dessutom inte bara från aktivister utan är sedan tidigare en fråga i Sveriges riksdag på grund av Socialdemo-

kraternas tidigare regeringspartner Miljöpartiet vars riksdagsledamöter har motionerat om att plocka bort statyer av till exempel Karl XII och Gustav II Adolf från torg i centrala Stockholm.

I interpellationssvaret säger ministern dock att vi inte ska suddas ut delar av historien, och det håller jag med om. Men eftersom ministern svarade på frågan på olika sätt i artikeln och i dagens interpellationssvar är det oklart vilket budskap som gäller. Det är viktigt vad ministern anser i frågan om att riva statyer och plocka bort olika kulturföremål – även om hon mycket riktigt påpekar att det är många andra aktörer som har ansvar på området.

Hennes och regeringens inställning är dock viktig eftersom den kan komma att präglade svensk kulturpolitik. Kommande propositioner och andra initiativ från regeringen skulle efter beslut längre ned i verksamheterna kunna leda till att vi går mer mot rivningar och bortplockande av statyer med mera.

Därför vill jag upprepa frågan i intervjun i Svenska Dagbladet så att vi kan få ett tydligt besked: Kan det vara rätt att plocka bort en staty eller en tavla eller en bok och i så fall när?

Anf. 78 PONTUS ANDERSSON (SD):
Fru talman!

”Hur svenska stålet biter,
kom låt oss, pröfva på!
Ur vägen, moskoviter!
Friskt mod, I gossar blå!”

Nu kanske inte kulturministern är någon nationalromantiker, men det svårt att inte tänka på Esaias Tegnér's dikt Karl XII i dessa tider.

I Kungsträdgården, bara ett par hundra meter från där vi befinner oss just nu, står statyn över vår gamla krigarkung. En symbol för stolthet och storslagna drömmar men också för högmod och fall.

I den intervju i Svenska Dagbladet som Jonas Andersson refererar till har kulturminister Jeanette Gustafsdotter svårt att svara på frågan om huruvida man ska plocka bort statyer som vissa upplever kränkande. I svaret säger kulturministern: ”Om det visar sig att den personen som är på statyn har gjort övergrepp mot mänskliga rättigheter så kan det vara rätt, ja.”

Detta uttalande har jag ännu inte hört kulturministern backa från, och därför är svaret oroväckande.

I USA har bland andra kulturradikaler på vänsterkanten lyckats få mängder av statyer bortplockade – allt från upptäcktsresanden Christofer Columbus till president Theodore Roosevelt.

Vi kan säkert ha olika åsikter om historiska personer och deras gärningar, men oavsett finns de där för att påminna oss om det som en gång var.

Det som är oroväckande med svaret från kulturministern är godtyckligheten som kan uppstå när vi plötsligt ska ta hänsyn till moderna idéer som de mänskliga rättigheterna vid dessa eventuella bedömningar. Dessa rättigheter, som vi alla står bakom, antogs av FN så sent som 1948, vilket gör det svårt för dåtidens hjältar att mätas mot vår tids syn på de mänskliga rättigheterna.

Karl XII, som står staty i Kungsträdgården, bröt otvivelaktigt med dagens mått mätt mot flera av punkterna i deklarationen om de mänskliga rättigheterna. Magnus Stenbock, som står på Stortorget i min hemstad Helsingborg, ska nog också ses som medskyldig.

Det är här skon klämmer. Var går egentligen gränsen, och vem avgör vad som är rätt och vad som är fel?

Fru talman! När kulturministern fick frågan om man ska plocka bort statyer som vissa upplever kränkande skulle svaret varit nej. Men svaret var i stället oklart.

Så med anledning av detta vill jag ställa följande fråga till Jeanette Gustafsdotter: Anser kulturministern att statyer som föreställer exempelvis Karl XII eller Magnus Stenbock ska få stå kvar trots att personerna med dagens mått mätt bröt mot de mänskliga rättigheterna?

Anf. 79 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S):

Fru talman! Låt mig inledningsvis hålla med Jonas Andersson och Pontus Andersson om att det här är ett angeläget ämne. Jag kan inte nog betona hur viktigt jag själv tycker att det är, inte minst med tanke på mitt tidigare uppdrag som generalsekreterare för Sveriges Museer. Då kan ni säkert förstå hur viktigt kulturarvet är för mig personligen.

Vi kan bara lära oss genom immateriella och materiella avtryck från dåtiden till nutiden och samtiden för att lära oss för framtiden. Vi ska aldrig glömma eller gömma. I stället för att radera ska vi addera.

Samhällen har i alla tider rest statyer och monument för att minnas och hylla, ibland som en viktig beståndsdel i gestaltningen av olika stadsrum.

Vad av det som tidigare samhällen skapat och vilka spår av det förflutna som anses vara värt att uppmärksamma och bevara beslutas av varje samhälle i varje tid enligt rådande värderingar och gällande regler. Detta kan också uttryckas som att vad som betraktas som kulturarv förändras över tid. Vi måste alltså se att en tolkning och omtolkning av vad som hör till kulturarvet ständigt pågår.

Att arbeta med kulturarv måste bygga på en helhetssyn, och vi behöver kulturarvet i hela dess bredd för att förstå historien så fullt ut som möjligt.

Kulturarv är inte enbart de goda arven. De bevarade förintelselägren är en skrämmande påminnelse om det ofattbara våldet i vår moderna europeiska historia.

De av riksdagen antagna nationella kulturpolitiska målen slår fast att kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefrihet som grund. Kulturens frihet är därmed en grundläggande princip i kulturpolitiken. En stark och självständig profession inom kulturarvsfältet har till uppgift att säkra en mångfald av historiska spår och motverka tendenser att bara lyfta fram goda kulturarv.

I forskningen och på museer och andra kulturarvsinstitutioner runt om i landet kompletteras historien ständigt med nya perspektiv. Fler berättelser om samma händelser i det förflutna tillkommer och ger en annan och större förståelse. Det är på detta sätt vi lagrar kunskaper om det förflutna som har betydelse för hur vi förstår och även agerar i samtiden.

Vi ska aldrig glömma och gömma. I stället för att radera ska vi addera.

Anf. 80 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD):

Fru talman! Jag tackar kulturministern för svaret, även om jag upplever att varken jag eller Pontus Andersson fick några tydliga svar på de frågor vi ställde i våra första anföranden.

En rad länder i västvärlden har haft problem med att radikala krafter driver på för att riva och plocka bort statyer och andra kulturföremål. Ett sådant land är EU-landet Belgien. För ett par år sedan och i anslutning till den statyrivningsdebatt som då pågick plockade man bort olika statyer av kungar i till exempel staden Antwerpen till följd av det politiska tryck som uppstod från olika element. Man begick också brott och vandaliserade dessa monument.

Inledningsvis i debatten nämnde jag USA som exempel på ett land där man pratat mycket om statyrivningar och där det också genomförts många rivningar av statyer. Det är inte bara kontroversiella och mindre kända personer i den amerikanska historien som har varit föremål för dessa attacker utan även personer vars existens och gärningar varit helt avgörande för USA:s existens, såsom Christofer Columbus och George Washington. Statyer av personer som dessa har alltså rivits i USA, vilket visar hur absurt det kan bli när man låter de kriminella elementen få sätta agendan.

En farlig del av statyrivningsdebatten är att de som driver på i frågan ofta använder sig av brottslighet och olika odemokratiska metoder. När vänsterpolitiker har öppnat för att olika kulturföremål ska rivas och plockas bort har man inte bara suddat ut historien och berövat folk deras kulturarv, i vissa fall, utan man har också gått de kriminella till mötes. Dessa politiker har därmed visat statyrivarna att våld, vandalism och pöbelvälde ger utdelning.

Fru talman! Med tanke på att den politiska debatten om statyrivningar i hög grad är ett fenomen som importerats till Sverige från inte minst USA väcks frågor om hur Sverige skulle kunna påverkas ännu mer utifrån på detta område framöver. Jag tänker på risken för att en debatt och en politisk inriktning som finns i internationella sammanhang skulle kunna påverka förhållningssätt och politik här i Sverige. I så fall skulle det i förlängningen kunna innebära en risk för att synsättet att statyer ska rivas och andra kulturföremål plockas bort befästs här.

Inte minst med tanke på att regeringen ofta lägger sig platt i EU-sammanhang när det kommer till kulturpolitiken finns det anledning till oro, menar jag. Direkt och indirekt är EU:s påverkan på svensk kulturpolitik tydlig redan nu. Och nu ser vi dessutom att det i EU-länder som Belgien, inte långt ifrån oss, förekommer just statyrivningar och raderande av kulturarv på detta sätt.

Jag har några frågor apropå detta till kulturministern: Hur mycket självbestämmande ska Sverige ha i kulturfrågor? Har regeringen någon form av röd linje när det kommer till denna fråga? Kan regeringen garantera att kulturpolitiskt tryck utifrån – från EU och andra håll – inte får sätta agendan i Sverige när det gäller statyrivningar och bortplockning av olika kulturföremål?

Anf. 81 PONTUS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Jag är måhända van vid att statsråd i dessa sammanhang har svårt för att svara på de frågor som interpellanter och deras meddebattörer ställer, så svaret från kulturministern är tyvärr inget som överraskar.

Det som ändå överraskar är att Jeanette Gustafsdotter, som haft rollen som kulturminister sedan i höstas, har fått frågor likt dessa flera gånger – först för över en månad sedan i Svenska Dagbladet, kort därefter från min partikollega Jonas Andersson och därefter återigen i denna debatt – men att hon, som jag ser det, inte kan svara på frågorna på ett tydligt och bra sätt.

En annan fråga gäller huruvida svensk kultur över huvud taget existerar, vilket min partikollega Tobias Andersson har frågat ministern om i en skriftlig fråga. För en fransman, en amerikan eller kanske en kurd hade det t sett sig högst orimligt att inte kunna svara ja på frågan om huruvida den franska, amerikanska eller kurdiska kulturen existerar, men kulturministern verkar inte kunna ge ett rakt besked om den svenska kulturens existens, vilket är märkligt men också farligt.

Fru talman! För att försvåra lite för kulturministern kommer jag därför att ställa ytterligare en fråga, förutom den första som jag upplever att jag inte fick något bra svar på. Det är två korta frågor. Det räcker med ett ja eller nej, så jag hoppas att kulturministern inte skyller på tidsbrist om svaret uteblir.

Fråga ett: Anser kulturministern att statyer som föreställer exempelvis Karl XII, Gustav II Adolf, Magnus Stenbock eller andra jämförbara personer ska rivas?

Fråga två: Anser kulturministern att den svenska kulturen existerar?

Anf. 82 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S):

Fru talman! Eftersom varken Jonas Andersson eller Pontus Andersson verkar uppfatta mina svar väljer jag att inledningsvis kort upprepa några av mina tidigare svar.

Vi ska aldrig glömma och gömma. I stället för att radera ska vi addera. Som svar på om jag ska ta beslut om vad som ska rivas eller inte rivas måste jag också upprepa ett tidigare svar. Arbetet med att skapa kunskap för att tolka och omtolka kulturarvet ligger hos kulturarvsinstitutionerna.

Kulturarv ska inte väljas ut för att representera någon värdering eller anpassas utifrån de mänskliga rättigheterna. Kulturarv kan däremot bidra till att främja dessa rättigheter genom att möjliggöra större förståelse för det förflutna och därmed ge oss verktyg för att forma framtiden, en framtid där vi inte upprepar samma misstag som tidigare och där mänskliga rättigheter förhoppningsvis respekteras i större utsträckning.

Kulturarv är en oändlig källa till kunskap och en gemensam tillgång för alla människor. Vår strävan måste vara ett tillgängligt kulturarv bestående av en mångfald av spår från det förflutna. Men, och här vill jag vara ytterst tydlig, det är inte politikens uppgift att bestämma vilka delar av kulturarvet som ska bevaras och inte heller hur kulturarvet ska presenteras och vad som ska berättas.

Som Jonas Andersson och Pontus Andersson hör är det min mycket bestämda uppfattning att regeringens styrning och politiska perspektiv inte ska styra det konstnärliga innehållet, till vilket värdering och urval av kulturarv hör. Som kulturminister kommer jag att jobba hårt för att se till att den konstnärliga friheten bevaras.

Anf. 83 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD):

Fru talman! Jag tror att ministern får ta ett samtal med sina tidigare regeringspartner i Miljöpartiet, om hon tycker att politiken inte ska avgöra

vad som bevaras från kulturarvet, med tanke på Miljöpartiet faktiskt har motionerat här i riksdagen om att vi ska gömma undan statyer av bland andra Karl XII och Gustav II Adolf.

Om det ska råda en historiesyn där statyer och andra kulturföremål ska pressas in i en mall med dagens syn på mänskliga rättigheter för att få existera i våra offentliga utrymmen kommer det inte att bli mycket kvar efter en sådan utrensning. Det skulle sannolikt knappt bli en enda kungastaty kvar i hela Stockholm.

Samma sak skulle säkert gälla svenska historiska personligheter när det kommer till vetenskap eller för den delen kultur. Massor av spår från svensk historia skulle kunna försvinna, för det är knappast så att värderingar från till exempel medeltiden, stormaktstiden eller ens 1800-talet skulle passa så bra ihop med dagens koncept om mänskliga rättigheter.

Historiska monument speglar sin tid. Precis som personer av i dag är historiska personer ofta mångfasetterade. Det kan absolut vara så att personer som står staty hade värderingar som är väldigt främmande för oss i dag på olika sätt, men de kan ändå på avgörande sätt ha bidragit positivt till Sverige och världen. Carl von Linné är en sådan person där statyrivarna vill plocka bort olika monument från offentligheten. Det handlar om Sveriges kanske främsta vetenskapsman någonsin. Han är känd inte minst för sitt system för att klassificera och namnge naturen, och grunden i hans system används än i dag i hela den vetenskapliga världen.

Jag undrar därför hur ministern ser på debatten och de krav som har funnits i Sverige på att riva statyer. Carl von Linné är en sådan person som har varit väldigt mycket i skottlinjen. Det har varit mycket medial rapportering om att han ska ha haft fel värdegrund. Jag undrar: Har de personer som har ropat på att statyer av personer som Linné ska bort en poäng?

Anf. 84 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S):

Fru talman! Först vill jag tacka Jonas Andersson och Pontus Andersson för denna debatt och för frågorna, som har gett mig möjlighet att utveckla min och regeringens syn på kulturarvet och vikten av ett kulturarvsarbete som präglas av kunskap, delaktighet och mångfald.

Styrningen inom kulturområdet bygger på professionens självständiga ställning och ansvar för verksamhetens innehåll. Denna princip är viktig att slå fast och värna och även stärka och utveckla. Det görs löpande avgränsningar av vad som ska inkluderas och vad som inte hör till kulturarvsområdet, men dessa bedömningar måste i så hög grad som möjligt göras utanför den politiska sfären av enskilda människor i det civila samhället och av de professionella inom kulturarvssektorn.

Jag vill avsluta med att läsa ett kort stycke ur kulturarvspropositionen som på ett kärnfullt och vackert sätt berör den fråga som vi har debatterat i dag:

Att arbeta med kulturarvet handlar om att låta det förflutna framträda i sin egen dynamik och mångtydighet. Att berätta framstegshistorier om hur olika tidigare strävanden oundvikligen lett fram till dagens upplysta tillstånd gör ofelbart våld på den förståelsen. I stället är det viktigt att bibehålla en distans och att utgå ifrån att det förflutna, som ofta har framhållits, är ett främmande land som måste förstås på sina egna premisser.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2021/22:245 om behovet av kärnkraft

Anf. 85 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S):

Fru talman! Kjell Jansson har frågat mig vad jag har för plan för att säkerställa en robust elförsörjning och om jag avser att ta initiativ till att projektera ny kärnkraft.

Som Kjell Jansson mycket riktigt påpekar har elpriserna under den gångna vintern stigit kraftigt, vilket har fått konsekvenser både för hushåll och för företag. Den främsta orsaken till detta har varit de mycket höga energipriserna på kontinenten, särskilt på naturgas. Elpriserna stiger nu på nytt till följd av Rysslands invasion av Ukraina.

Regeringen vidtar ett flertal åtgärder för att i enlighet med de riksdagsbundna energipolitiska målen om försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet säkerställa att Sverige har en robust elförsörjning.

Regeringen har nyligen beslutat om Sveriges första havsplaner och att ge Energimyndigheten i uppdrag att tillsammans med andra myndigheter peka ut nya områden för energiutvinning. Syftet är att bidra till en hållbar utveckling och skynda på utbyggnaden av havsbaserad vindkraft för att kunna möta det ökade elbehovet till följd av den gröna industriella revolutionen.

Affärsverket svenska kraftnät planerar omfattande förstärkningar av nätet och närmare tredubblar sina nätinvesteringar under de kommande tre åren jämfört med föregående treårsperiod.

Vidare har regeringen fattat beslut om att ge Affärsverket svenska kraftnät i uppgift att bygga ut transmissionsnätet till områden i Sveriges sjöterritorium. Det kommer att väsentligt minska de totala kostnaderna för att ansluta exempelvis havsbaserad vindkraft.

Utöver det har riksdagen ställt sig bakom regeringens förslag i propositionen *Moderna tillståndsprocesser för elnät* (prop. 2020/21:188) som syftar till att förkorta ledtiderna och göra det lättare att bygga ut det svenska elnätet. Energimarknadsinspektionen, Affärsverket svenska kraftnät, länsstyrelserna och Lantmäteriet arbetar samtliga för att effektivisera metoder och processer för tillstånd och prövning.

Vad gäller Kjell Janssons fråga om initiativ för projektering av ny kärnkraft är det marknadens aktörer som beslutar om investeringar i ny produktion av kärnkraft. Jag kan här tillägga att jag inte har någon kännedom om några sådana planer.

Anf. 86 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Jag tackar energiministern för svaret, eller icke-svaret.

Jag vill uppmärksamma statsrådet på att Sveriges välstånd har byggts under många år. En del i det har varit låga energipriser.

På 1880-talet var Sverige bland de fattigaste länderna i världen. Folk flydde till USA för att skapa sig ett bättre liv för att det var så stor fattigdom här. Sedan har Sverige rest sig genom utbildning, hårt arbete och duktiga entreprenörer.

Vi lever i dag med en energikris. Då säger man att det beror på Ryssland och på gasen. Det är inte sant.

Vi har varit ett land med världens bästa kärnkraft – den säkraste kärnkraften. Den togs fram av den stora industriledaren Curt Nicolin som var vd på Asea och byggde upp Asea Atom. Det var absolut världsledande kärnkraft. Det har vi dissat i dag och förbjuder utveckling av kärnkraft.

Energiministern säger att regeringen har gett i uppdrag till Energimyndigheten att hitta ställen för att bygga havsbaserad vindkraft. Det finns inga överföringsledningar där ute i haven. På en skriftlig fråga från mig har energiministern svarat att konsumenterna ska betala för detta via nätavgifterna. Vad blir det för kostnader? Det blir skyhöga kostnader. Det är en helt dysfunktionell politik som pågår.

Orsaken är att regeringen har stängt sex kärnkraftverk i Sverige. Det är därför som vi har elbrist. Det beror inte på gasen. Hade vi inte stängt dessa kärnkraftverk hade vi inte haft elpriser på 8 kronor per kilowattimme i Skåne och Småland.

Nu går Karlshamnverket för fullt i stort sett hela tiden med 140 000 liter olja i timmen. 140 kubikmeter olja i timmen, är det miljövänligt? Dessutom köper vi brunkol från både Polen och Tyskland för att klara av elförsörjningen i södra Sverige.

Fru talman! Är detta regeringens miljöpolitik? Svaret är ja. Sedan pratar man om grön omställning. Jag vill säga att det är brun omställning.

Detta har gjort att vi vintertid har stor elbrist. För när det är riktigt kallt blåser det absolut ingenting. Jag bor ute i skärgården, och jag kan vittna om det. Det har knappt blåst någonting på två veckor där ute. Det är i princip vindstilla varje dag.

Fru talman! Dessutom ger vindkraften el bara under 60 procent av årets timmar. Vi måste ha energislag som ger el 100 procent av årets timmar. Och kärnkraften och även vattenkraften ger det.

Regeringen planerar för havsbaserad vindkraft i kustområdet och mörkar kostnaderna för överföringsledningar. Det har inte redovisats vad det kommer att kosta.

Jag har kontakt med ett av de företag som håller på med detta. En ledande tjänsteman där har berättat att hushållen i framtiden, när detta är byggt, nog får räkna med nätavgifter som är 5 000–6 000 kronor högre per hushåll i månaden. Detta ska folk få veta. Det som pågår är helt galet. Det mörkas och redovisas inte.

Om vi bygger ut Forsmark har vi nät där som går att använda, och det har vi i Ringhals också.

Det ryktas om kostnader på 30 miljarder kronor för nya överföringsledningar. Det är i och för sig inga pengar om man jämför med höghastighetstågen som kommer att kosta 20 gånger så mycket.

Anf. 87 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tackar Kjell Jansson för en väldigt viktig interpellation.

Fru talman! År 2014 hade jag en presskonferens i Sandviken. Jag varnade då för att det kunde bli en socialdemokratisk regering med stöd av Miljöpartiet. Jag varnade för konsekvenserna av att Miljöpartiet lovade sina väljare att man skulle avveckla kärnkraften i Sverige. Och precis så har det blivit. Socialdemokraterna sålde bort kärnkraften för att kunna regera Sverige med stöd av Miljöpartiet.

Klockan 19:04 i dag publicerade Expressen en artikel med rubriken: ”Inflationssmockan: Djupa hål i hushållens ekonomi.” Swedbanks privat-ekonom konstaterar där: ”En tvåbarnsfamilj i villa tappar 1 900 till 2 800 kronor i köpkraft per månad enligt vår prognos.” För den som är intresserad finns det möjlighet att titta på vad det betyder för olika hushåll. Swedbanks privatekonom säger att detta beror på elpriser och drivmedelspriser.

Fru talman! Det är två frågor som regeringen själv äger helt och hållet. Det är regeringen, Socialdemokraterna, som har skapat de skenande elpriserna när man har lagt ned kärnkraft. Det är regeringen som med höga bränsleskatter driver på minskad köpkraft. Och det är regeringen som med en bankskatt höjer bolånen.

Men det mest anmärkningsvärda i energiministerns svar – bortsett från att han alltså inte vill utveckla kärnkraft, en stabil energikälla som har tjänat Sverige väl – är den sista meningen: ”Jag kan här tillägga att jag inte har någon kännedom om några sådana planer.”

Det här betyder att vi har en energiminister som inte läser medierna. Hade han gjort det hade han läst en intervju i Svenska Dagbladet med en representant för ett av de företag som skulle kunna återstarta kärnkraft väldigt fort. ”Bör man också överväga att återstarta nedlagd kärnkraft, som de två reaktorer i Ringhals som stängdes 2019 och 2020?” frågar journalisten. ”Jag utesluter inte det”, svarar representanten. ”Om förutsättningarna är de rätta kan det vara ett alternativ jämfört med att bygga helt nytt. Att återstarta en avstängd reaktor är inte möjligt med dagens lagstiftning. Men enligt den ansvariga Strålsäkerhetsmyndigheten skulle regeringen teoretiskt kunna stifta en snabblag som tillåter en återstart, på samma sätt som man stiftade en lag som tillät Cementa att fortsätta bryta kalksten på Gotland.”

Detta är alltså fakta, fru talman. Det är fakta om vi hade en energiminister som ville säkerställa att inte hushållen i Sverige nu får försämrad köpkraft med upp till 2 800 kronor i månaden. Om vi hade en regering som brydde sig om jobben. Om vi hade en regering som brydde sig om energi-behovet.

Statsrådet ägnar 97 procent av sitt svar åt att prata vindkraft – den vindkraft som ministern själv inte vill ha i Nacka. Jag respekterar det. Men jag respekterar också den som bor i Söderhamn, Gävle, Hudiksvall eller Älvkarleby som inte heller vill ha den vindkraft som ministern inte vill ha i Nacka. Jag respekterar det.

Det jag inte kan förstå är den socialdemokrati som har byggt det här landet ihop med näringslivet i form av energitillgång. När det nu finns information om att man kan återstarta kärnkraft måste jag fråga varför regeringen sitter på händerna och inte säkerställer att vi får tillgång till el så fort som möjligt.

Anf. 88 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S):

Fru talman! Socialdemokratin har byggt det här landet starkt och fortsätter göra det.

Socialdemokratin – inte Moderaterna – byggde ut vattenkraften, som är ryggraden i svensk energiproduktion.

Socialdemokratin – inte Moderaterna – byggde ut kärnkraften, som i dag tjänar oss väl och kommer att fortsätta tjäna oss väl under lång tid framöver och som jag gång efter gång sagt att vi ska vara rädda om och se till att bibehålla så länge vi kan.

Socialdemokratin – verkligen inte Moderaterna – bygger ut vindkraften, som är det snabba, billiga sättet att få mycket el på plats för Sveriges hushåll inför framtiden. Det är inte Moderaterna utan socialdemokratin som tar ansvar och bygger medan Moderaterna ägnar sig åt någon form av kulturkrig mot det billigaste, lönsammaste och snabbaste sättet att få energi på plats här i Sverige, det vill säga vindkraften. De ägnar sig åt 70- och 80-talsteknologin kärnkraft som några gamla nostalgiker som saknar sina gamla Sony Walkman.

Faktum är att Moderaterna i dag inte har någon finansiering av framtida kärnkraftverk. Trots ryktesspridningen som de ägnar sig åt och trots artiklarna som de hänvisar till har det i tio år varit fullt möjligt för den som vill att bygga kärnkraft i Sverige. Var är pengarna? Show me the money! Annars är det bara tomt snack.

Var är de konkreta ansökningarna om att bygga? Visa mig dem! Annars är det bara tomt snack. Jag har varit tydlig. Den här regeringen har varit tydlig. Det är inte vi som kommer att stoppa en sådan ansökan. Finns det en seriös vilja att investera, varsågod! Till skillnad från när det gäller den havsbaserade vindkraften finns det till och med transmissionsnät som staten har bekostat och dragit fram till de tre sajter som det går att bygga vidare på. Transmissionsnäten vill Moderaterna negativt särbehandla när det gäller vindkraften till havs, som de inte vill ska byggas, medan staten betalade transmissionsnäten för både vattenkraften och kärnkraften. Den möjligheten finns. Visa mig den som på riktigt vill bygga! Annars är det bara tomt prat.

Det sägs att politiken lade ned kärnkraften. Jag kan medge att i början av 2000-talet lades två kärnreaktorer ned efter politiska beslut. Det var Barsebäck. Men att de fyra senare reaktorerna skulle ha lagts ned av politiken är helt enkelt inte sant. Är det några som förstår lönsamhetsargumentet är det de som äger kärnkraftverken. De säger att det inte är lönsamt att driva vidare.

Fru talman! Låt mig berätta vad lönsamhet betyder eftersom ledamöterna uppenbarligen inte kan det. Lönsamhet innebär att man skulle ha riskerat att dra upp elpriserna i Sverige om man via politiska beslut i denna ädla kammare eller i regeringen hade tvingat kärnkraftsägarna att hålla igång reaktorerna. Då hade man riskerat att dra upp priserna långt mycket tidigare. Det är det som lönsamhetsargumentet betyder. Det är det som innebär att det trots framdragna transmissionsnät inte finns en enda som är beredd att på allvar plocka fram plånboken och skicka in en ansökan om att bygga kärnkraftverk. Detta medan det står bolag i kö för att få investera i den havsbaserade vindkraften. Trots att en kommun när som helst kan säga nej. Trots de stora riskerna.

Sedan måste jag säga att det är häpnadsväckande verklighetsfrånskilt att i detta läge, med det fruktansvärda krig som vi ser pågå i Ukraina, hävda att Rysslands invasion av Ukraina inte skulle ha någon påverkan på våra eller för den delen hela Europas energipriser. Vakna upp! är mitt budskap.

Anf. 89 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Jag vet inte var jag ska börja.

Att elpriserna går upp på grund av kriget har jag aldrig förnekat. Där-
emot har jag sagt att det inte är hela sanningen. Regeringen skyller allting
på Putin. Det är en dysfunktionell politik som har skapat det här, och det
är så att ni har förbjudit utvecklingen av kärnkraft.

Det finns investerare som vill bygga kärnkraft. Jacob Wallenberg har
sagt det i tv. Rune Andersson på Mellby Gård sa det i Dagens industri
häromdagen. Industrin vill ha robust, säker el. Den är garanterat inte dyrare
än elen är nu.

Elpriset kommer absolut inte att gå ned i närtid, i synnerhet inte vinter-
tid. Vi kommer att få leva med höga elpriser. Vi kommer att få leva med
höjda nätavgifter. Det här är konsekvensen av att vi inte har tillräckligt
med el. Men statsrådet måste svara på om det är miljöpolitik att köpa kol-
kraftsel från Polen och Tyskland.

Det kommunala vetot är hotat, det kommunala självbestämmandet
också. Jag har förstått att det kommer en proposition snart. Det ska vi ta i
nästa debatt. Men det är också ett sätt att ge sig på kommunerna och Axel
Oxenstiernas författning som vi har i kommunerna.

Det enda realistiska är att sätta igång och bygga kärnkraft. Ge uppdrag
om kärnkraft i stället för vindkraft! Ni har subventionerat vindkraften med
80 miljarder. Det är därför den är byggd i tid och otid, och så fungerar den
ändå inte. Den står still 40 procent av årets timmar. De 40 procenten, vil-
ken el ska vi ha då? Vattenkraften räcker sommartid men inte vintertid –
långt ifrån.

Kilowattpriset var 8,50 i Skåne förra veckan. Det är helt sanslöst, och
det beror inte alls bara på kriget i Ukraina. Det påverkar, absolut, men
huvuddelen är att vi har energibrist.

Det man behöver göra är att sätta igång och rusta upp Ringhalsverken,
två stycken, och få fart på dem. Det tar säkert ett par år, men det är ändå
värt att få igång dem. Det finns funktionellt nät och allt därifrån. Då kom-
mer priset att gå ned i Skåne och södra Sverige, garanterat.

Forsmark behöver också byggas ut. Vi har elbrist här i regionen. Ica
ska bygga en ny hall i Arninge, Täby. De har väntat i fem år, för Vattenfall
säger att man inte kan garantera att man har el till dem. Ica drar extremt
mycket el med alla kylar och frysar. De är oerhört elberoende, och Vatten-
fall säger att man inte kan garantera ström. Det har fördröjt bygget med
fem år – i Sverige. Man kan undra var vi lever någonstans. Är vi i Afrika?
Har vi inte ström? Det är helt galet, allting.

Konsekvensen om man inte bygger kärnkraften är att vi får fortsätta
elda med olja i Karlshamn. Vi får fortsätta importera brunkol. Och så säger
energiministern att det kostar för mycket med kärnkraft. Men höghastig-
hetsjärnväg vill man bygga, för att tjäna 20 minuter när man åker från
Stockholm till Göteborg, för 500 miljarder. Då finns det pengar. Då är det
ingen som bryr sig om pengar längre. Då är teorierna igång igen.

Jag anser att det är otroligt att detta har hänt. Energiministern sa att det
är Socialdemokraterna som har byggt kärnkraft – ja, och Moderaterna.
Linje 1 gick ut på att bygga kärnkraft. Men Socialdemokraterna stod
bakom linje 2. Om minnet inte är med kan jag tala om att ni gjorde det.
Socialdemokraterna och Liberalerna företrädde linje 2 och Moderaterna
linje 1 – att vi skulle ha en robust kärnkraft.

Anf. 90 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack för den historielektionen, Kjell Jansson! Den behövde nog energiministern höra. Det är ofattbart, fru talman, att vi har en energiminister och regeringsföreträdare som inte tar del av nyhetsflödet eller, för den delen, pratar med dem som är beredda att investera i till exempel kärnkraft. Hela svenska folket kunde ju se intervjun i 30 minuter, där en av Sveriges tyngsta företagsledare tittar rätt in i kameran och säger: Ge oss långsiktiga spelregler.

Men något som också är ofattbart, fru talman, är att Socialdemokraterna med berätt mod försämrar köpkraften för en barnfamilj med 2 800 kronor i månaden, enligt Swedbanks prognos i dag. Det beror på tre saker: två politiska beslut som berör bränsleskatter och tillgång på energi samt bankskatten, som nu driver upp räntorna på bolånen. Det rör sig alltså om tre inhemska beslut tagna av den här regeringen.

I Svenska Dagbladet ges klara och tydliga besked: Ja, vi kan återstarta kärnkraften. Sveriges företag och, naturligtvis, hushåll behöver planerbar energi som är tillgänglig året runt, oavsett väderlek.

Men ministern ska nu få svara på frågan: Varför är det olämpligt att bygga vindkraft i Nacka, jämfört med i Söderhamn? Varför ska de som bor i Söderhamn få sin närmiljö förstörd, när ministern själv stod i *Aktuellt* och berättade att det var olämpligt att bygga i Nacka? Är det skillnad på dem som bor i Nacka och dem som bor i Söderhamn? Ministern får gärna utveckla detta.

Anf. 91 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S):

Fru talman! Tack för frågan, Lars Beckman! Jag börjar med Nackafrågan. Låt oss kolla på verkligheten. Vad fanns det för förslag om att bygga i Nacka? Fanns det förslag om att bygga vindkraftverk i Nacka? Nej, det gjorde det inte. Det fanns ett förslag om att förutsättningslöst utreda var man skulle kunna föreslå någon annan att komma och bygga, till en kostnad som vindkraftsexploatorerna själva ska ta. Hade det funnits ett konkret förslag om att bygga i Nacka hade vi kollat på det. Nu fanns det inget sådant. Ja, jag sa nej till att göra en sådan förutsättningslös utredning, för det ska inte kommunala skattepengar gå till. Detta ska vindkraftsexploatorer göra. Så låt oss tala sanning om detta!

Däremot fanns ett förslag om att utöka vindkraften i Nacka genom att bygga vertikalvindkraftverk på hustak. Det var jag som lade fram det förslaget.

Det om detta! Jag hoppas att vi kan lägga det bakom oss. Jag antar att Lars Beckman återkommer till detta. Han kommer att få samma svar även i framtiden.

I tio år har det varit fullt möjligt att investera i svensk kärnkraft. Lars Beckman stod här och nämnde en av investerarna, Wallenberg, som har sagt i tv att han vill ha långsiktiga spelregler. Mycket riktigt – långsiktiga spelregler finns i dag.

I denna ädla kammare har det fattats ett beslut om att landet på sikt ska ställa om till förnybara energikällor. Jag tror att det är till 2040, om jag minns korrekt. Men som jag har sagt tidigare och som jag uppfattar att alla partier som har röstat för detta och varit med på energiöverenskommelsen, oavsett vad de har gjort i efterhand, också är medvetna om är detta en målsättning, inget stoppdatum.

Låt mig säga i denna ädla kammare: Om nu Wallenberg eller någon annan finansär vill bygga kärnkraftverk som står färdiga i december 2039 kommer åtminstone inte en socialdemokratisk regering att springa och stänga av dem så fort vi är förbi det datumet. Det är ett målsättningsdatum, inget stoppdatum, och det vet denna kammare om, även om man ett valår som detta gärna låtsas som annat.

När det gäller det kommunala vetot, som nämndes av Kjell Jansson, ska jag börja med att säga att jag är väldigt mån om det. Jag tycker om det kommunala vetot. Jag tycker att det är viktigt att medborgare som bor i en kommun kan rösta på sina lokalpolitiker och att det ger bra effekt.

Det kommunala vetot behöver dock utvecklas så att man vet på vilka grunder en kommun kommer in i processen och när i processen kommunerna kan komma in så att det får effekt. Den volatilitet och den osäkerhet som finns nu, oavsett om det handlar om att bygga vindkraftverk eller kärnkraftverk i någon kommun i framtiden, behöver hanteras bättre än i dag. Därför behöver det kommunala vetot vidareutvecklas, och det är vad den här propositionen kommer att innebära. Regeringen är inte ute efter att ta bort det kommunala vetot utan efter att se till att det finns förutsägbarhet i detta.

Jag konstaterar också att de stora bolagen i detta land, som faktiskt i dag jobbar med dessa framtidsscenarier och investerar – SSAB, LKAB, Volvo, Northvolt – räknar med vindkraften, vätgasen och den gröna elen, som ska vara en del av deras framtid. Jag som energiminister räknar med vattenkraften som ryggraden. Jag räknar med den befintliga kärnkraften, som ska finnas kvar så länge det bara är möjligt. Men jag räknar också med en tillväxt inom vindkraften.

Anf. 92 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Det är bra att energiministern deklarerar att man inte vill ta bort det kommunala vetot, för det vet jag att er tidigare regeringspartner Miljöpartiet var ute efter. Detta känns något lugnande.

När det gäller att bygga energi är det trots allt staten som är huvudman. Detta är inte en marknad, med de energiskatter vi har. Över halva elräkningen utgörs av energiskatter, nätavgifter etcetera. Det vet alla. Det här är statens uppgift, och därför har staten ansvar. Likaväl som att man kan ta initiativ till att bygga vindkraft kan man ta initiativ till att bygga kärnkraft.

Att företagen vill ha vindkraft har jag inga synpunkter på, men låt dem då betala för det. Det är inte meningen att det ska betalas med subventioner från skattebetalarna, med de höga skatter vi har. Vi har världens fjärde högsta skatter och världens högsta skatter på inkomster. Det är skämmigt att man straffar folk som går till jobbet på morgnarna.

Det var också intressant att höra energiministern tala om kärnkraften i *Agenda*, tror jag att det var. Energiministern sa att vi inte ska bygga någon kärnkraft i Sverige, men i EU är det okej att bygga kärnkraft. När energiministern fick frågan av reportern sa han att det är helt okej att bygga kärnkraft i EU men inte i Sverige. Det var ju ganska logiskt.

Detsamma gäller vindkraften – överallt men inte i Nacka. Och vem bor i Nacka? Många av er statsråd bor ju där, i den blå moderatkommunen som Erik Langby har byggt upp. Intressant!

Tack för debatten! Vi får återkomma och resonera om detta. Jag kommer inte att ge mig. Vi ska se till att vi bygger kärnkraft. Vi ska ha robust energi för näringslivet så att hushållen har rimliga kostnader för elräkningarna. Det är enda chansen att få bort det andra.

Prot. 2021/22:81
15 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 93 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S):

Fru talman! Jag tackar för denna debatt. Det är helt korrekt att det inte är marknaden allena som bygger vårt framtida energisystem. Jag har precis presenterat en elektrifieringsstrategi med 67 konkreta åtgärder som ska bygga Sveriges elektriska system starkt. En del av detta är elproduktion, vilket är det enda Moderaterna verkar vara intresserade av att prata om. Det är elnätskapacitet, flexibla elsystem, smarta elnät, energilagring, energieffektivisering samt kraft- och fjärrvärmenät som behöver byggas.

Jag är nog inte vare sig i samhället eller i mitt parti känd för att vara den typ av statsocialist som Kjell Jansson utger sig för att vara när han vill att staten ska agera för att bygga detta. Men jag konstaterar att vi har väldigt många som vill investera i vårt energisystem. De är beredda att investera i vindkraften. Det vore himla dumt om vi skulle ta skattebetalarnas pengar och investera i någonting som någon annan är beredd att investera i, när vi kan styra marknaden åt rätt håll. Jag säger ”åt rätt håll”, och jag säger återigen: Det är fullt möjligt för marknaden att bygga nya kärnkraftverk om de finner det lönsamt.

Och det är inte bara att vara hängiven marknaden, för om marknaden inte finner det lönsamt innebär det dyrare priser för elkonsumenterna. Kolla på vårt grannland Finland! Att bygga kärnkraftverket där tog 13 år längre än vad de hade tänkt sig. Det motsvarar elpriser som är tre gånger högre än priset för den el som våra vindkraftverk producerar i dag. Ta Flamanville 3 i Frankrike! Medan vi pratar är det nio år försenat, och det är uppåt sju gånger högre priser. Frankrike, som är Europas största kärnkraftsland och som vill bygga mer, har bland Europas absolut högsta elpriser. Det hänger ihop.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2021/22:372

Andre vice talmannen meddelade att interpellation 2021/22:372 av Carl-Oskar Bohlin (M) om ökad planerbar elproduktion i södra Sverige hade återtagits och därför inte skulle besvaras.

§ 19 Svar på interpellation 2021/22:377 om riktlinjer för vindkraft

Anf. 94 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig om jag avser att ge Boverket ett uppdrag att vägleda i hur en vindkraftsutbyggnad kan ske utan negativ påverkan avseende buller och psykosocial livsmiljö eller andra faktorer som har en negativ påverkan på de närboende. Lars Beckman har vidare frågat mig om jag, i det fall att jag även nu anser att det inte krävs ett

uppdrag för att vägleda kommunerna i hur en vindkraftsutbyggnad kan ske utan negativa konsekvenser för de närboende, avser att förändra fler delar i Boverkets uppdrag som har liknande frågeställningar. Slutligen har Lars Beckman frågat mig om jag och regeringen avser att vidta åtgärder för att förbättra den lokala demokratin så att kommunernas inflytande och påverkan stärks rörande vindkraftsutbyggnad i Sverige.

Inledningsvis vill jag framhålla att jag är medveten om att vindkraftsutbyggnad kräver god planering för att minska risken för olägenheter och för att skapa bra bostadsmiljöer. Jag avser därför att fortsatt följa frågan noga.

Naturvårdsverket publicerade i december 2020 en vägledning om buller från vindkraftverk. I denna finns, förutom en genomgång av den allmänna kunskapen avseende buller från vindkraftverk och gällande riktvärden, en vägledning för åtgärder för att minska bullret. I nuläget bedömer jag inte att ytterligare vägledningar krävs.

När det gäller frågan om jag avser att förändra fler delar i Boverkets uppdrag som har liknande frågeställningar ansvarar Boverket enligt sin instruktion för att vägleda kommuner och andra när det gäller hur hänsyn bör tas till buller och andra hälsofrågor vid planering för, och byggande av, bostäder enligt plan- och bygglagstiftningen.

När det gäller vad jag avser att göra för att stärka den lokala demokratin vill jag hänvisa till den lagrådsremiss som regeringen nyligen fattat beslut om – *Tidigt kommunalt ställningstagande till vindkraft*. Lagrådsremissen innebär att regleringen av kommunens ställningstagande till vindkraft förtydligas. Kommunens rätt till inflytande över vindkraftsetableringar inom kommunen ska kvarstå, men formerna för detta regleras. Jag ser detta förslag som ett sätt att främja utbyggnaden av vindkraft samtidigt som kommunerna behåller sin rätt att säga ja eller nej till vindkraftsanläggningar. På så vis stärker vi möjligheten till hållbar utveckling samtidigt som vi stärker den lokala demokratin.

Anf. 95 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det blir ett väldigt nyspråk från statsrådet. Man vill försämra den lokala demokratin och säger att det blir en förbättring. Låt mig vara tydlig: Jag ser ingen som helst anledning till att vi ska försämra lokala politikernas inflytande över sina egna kommuner när det gäller vindkraftsutbyggnaden.

Fru talman! När Boverket besökte civilutskottet frågade jag Boverkets generaldirektör om de hade något uppdrag att vägleda kommuner när det gäller att över huvud taget ta hänsyn till hur vindkraftsutbyggnaden påverkar människor som bor i närheten. Det är alltså Boverket som är regeringens expertmyndighet – ministern är ju ny på sitt ansvarsområde. Då svarade Boverket kort och gott: Nej, något sådant uppdrag har vi inte.

Det är anmärkningsvärt, fru talman. Det är alltså inte bara energiministern och statsministern, som bor i Nacka, som inte vill ha vindkraft i sin närhet, som vi har hört i andra interpellationsdebatter. Det är naturligtvis väldigt många människor som påverkas av vindkraftsutbyggnaden, tyvärr negativt.

Jag är för vindkraft – Moderaterna är för alla energislag. Men jag är lika mycket emot vindkraft när någon får sin livsmiljö förstörd. Vi kan se på SVT från Norrbotten till exempel hur de som bor i Pajala var positiva

till vindkraft och fick sina liv förstörda. För att detta inte ska hända på fler orter, fru talman, är det väldigt viktigt att Boverket ges en instruktion av regeringen om att man ska ta psykosociala hänsyn och bullerhänsyn. Det är så vi detaljreglerar många andra områden från Boverket. De vägleder kommuner och säger: Så här får man göra. Så här får man inte göra.

Det får inte vara så att regeringen har ideologiska skäl till detta. Man har ju avvecklat kärnkraft, vilket gör att en kilowattimme i Skåne nu kostar 8,50. Vi kan se att Swedbank i dag kommer med en rapport som visar att köpkraften för en tvåbarnsfamilj i Sverige i år kommer att sjunka med 2 800 kronor i månaden på grund av regeringens energipolitik.

När man nu gör denna utbyggnad av vindkraft påverkas naturligtvis människors livsmiljö. Då hjälper det inte och räcker det inte att statsrådet säger i sitt svar: "Jag avser därför att fortsatt följa frågan noga." Det betyder ingenting, fru talman. Det som verkligen skulle kunna få betydelse för de människor som nu påverkas av vindkraftsutbyggnaden är att regeringen är öppen, transparent och ärlig och säger: Låt Boverket vara den nationella myndighet som hjälper till att vägleda så att människor inte får sin livsmiljö förstörd!

När det gäller psykosocial hänsyn kan det handla om den som bor utefter kusten i Gävle och som inte vill att de ska se ut som ett Liseberg. Man har bosatt sig vid havet för att man vill höra vinden. Man vill se mörkret. Man vill se horisonten. Man vill alltså inte se ett tivoli. Det kan handla om den som bor i Hedesunda utanför Gävle och som har valt att bo ute i skogen för att man vill bo nära naturen. Om man hade velat bo bredvid Liseberg eller Gröna Lund hade man rimligtvis flyttat dit.

Människor är alltså upprörda och uppgivna. De känner sig överkörda. Det vore en trygghet om det fanns en instruktion till alla kommuner i Sverige från Boverket, som är regeringens expertmyndighet.

Att man inte har gjort detta skulle till exempel kunna bero på att man befarar att det skulle försvåra en vindkraftsutbyggnad. Men jag menar att människan måste gå först i det här. Människor måste kunna bo i hela Sverige utan att riskera att få sin närmiljö förstörd, precis som energiministern, som inte vill ha vindkraft i Nacka.

Anf. 96 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Jag vill ta upp det kommunala vetot. Jag förstår att det kommer en förändring, men kommer förändringen att bli den som Per Bolund hotar med?

Låt oss säga att en kommun i ett tidigt skede tar ställning för att man ska bygga vindkraft. Sedan blir det val, och detta blir en valfråga. Efter valet byter man regim, oavsett om det är rött eller blått, i en kommun. Den nya regimen vill inte ha detta. De gör ett yttrande om att de inte vill ha någon vindkraft. Vad kommer att gälla då? Det är ju kommunal demokrati att väljarna väljer de politiker de vill ha, och vissa frågor är känsligare än andra.

Det är också, tycker jag, anmärkningsvärt att regeringen går fram med förslag om att förenkla för vindkraftsutbyggnad när man försvårar för allt annat, exempelvis för Cementa. Nu har regeringen tagit beslut om att det får vara kvar en kort tid. Men man har en krånglig miljöbalk som gör det nästan omöjligt för många företag att etablera sig. Detta vill man inte göra någonting åt. Att reformera miljöbalken är fullständigt nödvändigt. Det är

en hygienfaktor, anser jag. Om vi ska ha ett fungerande näringsliv och skapa nya riktiga jobb måste man förenkla den. Den är alldeles för krånglig. Vissa etableringar tar 12–15 år, och då är affärsidén kanske redan död.

Jag tror att statsrådet förstår det här, men jag måste ändå fråga, för jag tycker att det här är viktigt.

Anf. 97 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S):

Fru talman! Tack till Lars Beckman och Kjell Jansson för det engagemang som de visar!

Jag ska till att börja med ta tillbaka diskussionen till frågan som ligger till grund för den här interpellationsdebatten och upprepa det jag sa i början. Jag är medveten om att vindkraftsutbyggnaden kräver god planering för att minska risken för olägenheter och för att skapa bra boendemiljöer. Det är en viktig aspekt av vindkraftsutbyggnaden.

Den risk som finns för störningar på grund av buller men också andra miljökonsekvenser bör beskrivas sakligt och får inte förminskas under processen. Människors oro för buller, visuell påverkan och förändringar ska på det sättet naturligtvis tas på allvar.

Jag vill därför också säga någonting kanske mer konkret om bullernivåer. Redovisning av buller måste i stort sett alltid göras vid prövning av vindkraftverk oavsett om det handlar om enstaka verk eller större parker. Beräknade ljudnivåer ska redovisas för samtliga bostäder som berörs av buller från vindkraftverken men också för andra bullerkänsliga platser, exempelvis friluftsområden.

När man mäter riktvärdet är det viktigt att väga in många faktorer – allt från att vindriktningar kan ändras till om det finns fler vindkraftverk i närheten. Till exempel kan varje enskild park klara riktvärdet, men om de är igång samtidigt kan den samlade effekten överskrida bullernivån. Att gränsvärden överskrids är naturligtvis oacceptabelt.

Om det efter att ett vindkraftverk har tagits i drift visar sig att riktvärdet eller bullervillkor överskrids bör man ställa om till bullerreducerad drift för att sänka nivåerna så att värdena klaras. Det här är viktigt.

Med detta sagt undrar jag ändå lite över bakgrunden till dagens fråga då det här inte är första eller ens andra gången som Lars Beckman ställer samma fråga till regeringen. Tre gånger har Lars Beckman ställt samma fråga, och tre gånger har han fått svaret att det han efterfrågar redan finns och görs av svenska myndigheter.

Naturvårdsverket vägleder kring buller vid nybyggnation av vindkraftverk, och Boverket vägleder kring buller vid nybyggnation av bostäder. Varför är Moderaterna så måna om att just Boverket ska göra det som Naturvårdsverket redan gör? Regeringen har heller inte fått in några klagomål eller önskemål från kommunerna rörande den vägledning som finns, varken gällande Naturvårdsverkets vägledning vid etablering av vindkraftverk eller gällande Boverkets vägledning vid nybyggnation av bostäder. Om det nu är så att Lars Beckman har synpunkter på hur kommunerna sedan använder sig av vägledningen bör frågan också riktas dit.

Vid prövning av vindkraftverk, oavsett om det sker enligt miljöbalken eller plan- och bygglagen, ingår det att pröva påverkan på landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen, påverkan på människors hälsa och intresset av en god helhetsverkan.

När det gäller lagrådsremissen som det nyligen beslutades om och det kommunala självbestämmandet ser jag förslaget som ett sätt att främja utbyggnad av vindkraft samtidigt som kommunerna behåller sin rätt att säga ja eller nej. Att företag får bättre och tydligare förutsättningar att planera och allokera sina resurser samtidigt som det kommunala vetot kvarstår bör ligga i linje med det som Beckman säger sig vilja uppnå, alltså att han är positiv till alla energislag samtidigt som kommunerna ska ha ett inflytande i processen. Svaret är naturligtvis också riktat till Kjell Jansson.

Anf. 98 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är väl naturligt att man ställer den här frågan till ett nytt statsråd som kommer in med ny energi, ansvarar för bostadsfrågor och rimligtvis borde vara intresserad av att en vindkraftsutbyggnad kan ske på ett sådant sätt att det som hände i Pajala inte händer.

Jag förstår att ministern inte tar del av Sveriges Televisions nyheter i Norrbotten, men jag som före detta norrbottning läser ofta Norrbottensmedier.

”Vindkraftsparken förändrade Pajalafamiljens liv – tvingades lägga ner camping. Ett 30-tal vindkraftverk förändrade familjen Henrikssons liv i byn Kulmungi, söder om Pajala, radikalt. De har lagt ned sin vildmarks-camping, fått betala över hundratusen kronor för nya fönster och sett djurlivet runt gården minska. Enda gången det är tyst, och man kan sitta på husets stora veranda, är när det är vindstilla, säger Anders Henriksson. Anders och hans familjs gård ligger närmast Maevaara vindkraftspark med ett 30-tal vindsnurror. Under 17 år drev han en vildmarkscamping med hästridning. Men när vindkraftverken monterades upp la han ner företaget.”

Fru talman! Man kan tycka att Lars Beckman är en jobbig typ som ställer samma fråga tre gånger. Jag förstår det. Men Lars Beckman står på den lilla människans sida. Lars Beckman står på samma sida som den som har sitt hus i Pajala och får sitt liv förstört. Jag förstår att det är långt från Stockholm och Rosenbad upp till Pajala. Jag förstår det. Men jag förstår inte varför en nytillträdd bostadsminister inte vill ställa sig på människans sida i stället för på utbyggnadens.

Jag är alltså för vindkraft, vill jag bara säga. Jag är för alla energislag. Men jag är inte för att man förstör människors liv. Jag är inte för att den som har sitt hus i Söderhamns skärgård ska få bo mitt i ett tivoli. Jag är inte för att de som bor i skogen i Hedesunda utanför Gävle och som har valt att göra det för att de vill bo i naturen ska behöva bo som på Gröna Lund.

Då menar jag att det är direkt oansvarigt av regeringen att inte ge ett uppdrag till sin egen expertmyndighet att beakta hur man ska kunna göra med vindkraftsutbyggnaden för att det här som hände familjen i Pajala inte ska hända igen.

Om ministern tar en liten stund och googlar i kväll kommer han att se att berättelsen från Pajala inte är den enda. Det är någonting som inte funkar med Naturvårdsverkets vägledning till kommunerna. Om det hade fungerat, fru talman, skulle inte så många människor runt om i Sverige fått sina liv påverkade i så negativ bemärkelse som de har fått.

Jag utgår från verkligheten. Verkligheten är liksom en bra utgångspunkt när man är riksdagsledamot i stället för att utgå från något önsketänkande. Verkligheten är alltså att det nu sker en utbyggnad som påverkar väldigt många negativt. Det må vara så att ministern har full tilltro till Naturvårdsverket och hur det funkar där, men svara då på frågan hur den här familjen i Pajala eller någon annan familj i Sverige – det finns exempel i vartenda län där vindkraftsutbyggnad skett – har fått sina liv förstörda om det här nu fungerar. Om det fungerar så väl som ministern säger och Lars Beckman är så jobbig och har ställt den här frågan tre gånger, hur kan då så många människor ha fått sina liv förstörda?

Det är väl rimligt att man, om man får samma resultat om och om igen, måste göra en förändring! Regeringen har en expertmyndighet för detta. Tänk att vara statsråd i Sveriges regering och kunna ge ett uppdrag till Boverket och säga: Se till att detta som hände familjen i Norrbotten, eller en familj någon annanstans, inte händer igen! Det är därför jag ställer den här frågan.

Statsrådet kommer att få möjlighet att debattera den här frågan många fler gånger om statsrådet inte agerar.

Anf. 99 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S):

Fru talman! Tack till Lars Beckman! Jag är säker på att vi kommer att få fler möjligheter att ses i de här talarstolarna både i den här frågan och i andra frågor.

När det gäller frågan om vindkraften tror jag att man också måste sätta den i sitt sammanhang. Det handlar om den stora, gröna omställning som vi är mitt inne i. Det nya, gröna folkhem som växer fram skapar förutsättningar för tillväxt och nya, hållbara arbetstillfällen över hela landet. Det är därför regeringen nu skapar förutsättningar för kraftigt ökad elproduktion och gör rekordinvesteringar i stamnätet. Det är smart för såväl klimatet som vårt gemensamma samhälle och Sveriges konkurrenskraft.

Vi har redan börjat genom att möjliggöra ökad elproduktion, särskilt i södra Sverige, genom att underlätta för havsbaserad vindkraft. Det är en omfattande utmaning som kräver allt från att vi kortar tillståndstider till att vi utbildar de många människor som ska jobba med den här rekordstora utbyggnaden under de närmaste årtiondena.

Kanske viktigast av allt är att vi ska göra det här så kostnadseffektivt och billigt som det bara går. Industrin är tydlig: Man behöver vindkraft, och man behöver den nu.

Men allt det här kräver också att vi skapar acceptans för den nya produktionen. Här lyfter Lars Beckman fram ett viktigt stad-land-perspektiv i frågan. Utbyggnaden av vindkraften måste vara hållbar för dem som lever och verkar runt omkring den. Om det är vi överens. Det är få som föreslår vind- eller kärnkraftverk på Stortorget i Gävle. På samma sätt måste politiken även för landsbygden klara av att väga in fler parametrar än bara mängden elproduktion när vi bygger nya kraftverk, oavsett om det är vindkraft, kärnkraft, solkraft eller vattenkraft.

Buller är, som jag har förklarat i mina tidigare inlägg, precis en sådan variabel som behöver vägas in för vindkraft – och som vägs in redan i dag. Men det är viktigt att dessa avvägningar sker på rimliga grunder. Regeringen tänker ändå inte, som jag har en känsla av att Moderaterna gör, använda människors legitima kritik och upplevelser som en ursäkt för att

driva en kamp mot ett enskilt kraftslag. Ingenstans tycker jag att det blir tydligare än när man diskuterar havsbaserad vindkraft.

Om Moderaterna på riktigt oroar sig för människors närmiljö, varför stoppar man utbyggnaden av havsbaserad vindkraft, som faktiskt också skulle minska trycket på land där folk bor, som i Lars Beckmans Gävleborg?

Så här beskrivs en plats där havsbaserad vindkraft planeras, fem mil utanför närmaste bebodda ö: Om man har kikare kan man nog se spetsarna på ett tiotal vindkraftverk – om det är klart väder. Men sedan försvinner de under horisonten.

Det här motsätter sig Moderaterna lokalt. På det sättet utgör Moderaterna kanske det enskilt största hindret för ny, billig och grön el. Man säger totalt nej till minst 50 terawattimmar ny el, alltså omkring en tredjedel av Sveriges hela elanvändning. I ljuset av detta blir de tre gånger som Lars Beckman har stått i denna talarstol och efterfrågat mer myndighetsöverbyggnad och fler byråkratiska pålagor för vindkraftsbyggen talande.

Med anledning av detta vill jag fråga om Lars Beckman kan förklara varför Moderaterna hindrar inte bara havsbaserade vindkraftverk utanför Stockholm, som skulle kunna producera lika mycket som hela Forsmark, utan också en park utanför Bohuslän och ytterligare en park i Trelleborg. Det är vindkraftsparker som industrin säger sig behöva för den gröna omställningen och de nya arbetstillfällena som växer fram i Sverige.

Anf. 100 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag har full respekt för att statsrådet inte läser Gefle Dagblad, men om statsrådet hade gjort det hade han läst min partivän Pekka Seitolas artikel med rubriken ”Vi Moderater vill ha mer vindkraft”. Den publicerades i går, och jag har själv skrivit under liknande artiklar.

Fru talman! Moderaterna i Gävleborg säger precis så: Bygg långt bort i havet så att det inte syns. Det är kärnan i den härliga demokratin, i det kommunala självstyret. I den kommunala demokratin säger Moderaterna i Gävleborg: Bygg ut i havet så att vi slipper se! Så säger våra lokalpolitiker. Jag säger: Man ska gärna bygga, men det ska också vara konkurrensneutralt så att vi inte ser subventioner.

Jag tycker att ministern ska gå hem och läsa Pekka Seitolas och Anders Fogeus debattartikel i Gefle Dagblad. Det är en utmärkt debattartikel. Rubriken är alltså ”Vi Moderater vill ha mer vindkraft”. Så argumenterar man för att den vackra fina kusten inte ska förstöras utan att havsbaserad vindkraft ska byggas.

Pekka Seitola, Anders Fogeus och jag själv har skrivit jag vet inte hur många debattartiklar på det temat: Bygg havsbaserad vindkraft. Sedan kan andra moderater komma fram till andra saker. Det är demokrati.

Nu handlar inte den här interpellationen om havsbaserad vindkraft, utan i den här interpellationen ställde jag tre enkla och raka frågor. Huvudfrågan var: Avser den nya bostadsministern att ge ett uppdrag till Boverket, den egna expertmyndigheten, att vägleda hur en vindkraftsutbyggnad avseende buller, psykosocial livsmiljö eller andra faktorer ska ske så att det inte blir negativ påverkan på de närboende? Svaret efter interpellationsdebatten är: Nej, det tänker inte det socialdemokratiska statsrådet göra.

Prot. 2021/22:81

15 mars

Svar på
interpellationer

Jag beklagar det, fru talman. Jag lider med de människor som nu påverkas av vindkraftsutbyggnaden, som får sina liv förstörda. Jag beklagar det.

Anf. 101 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S):

Fru talman! Jag tackar Lars Beckman för denna debatt.

Vi får hoppas att en del av de moderatstyrda kommunerna runt om i Sverige, som inte är kloka som Lars Beckman och Moderaterna i Gävle utan motsätter sig havsbaserad vindkraft, kanske blir av med makten i sina kommuner i valet så att vi, precis som i Gävle, kanske kan hitta majoriteter för den havsbaserade vindkraften. Det är en vindkraft som industrin behöver i dag.

När det gäller de frågor som Lars Beckman har ställt var jag redan i mitt första inlägg i debatten tydlig med att det, precis som mina företrädare har förklarat, redan finns vägledning i frågan om buller och vindkraft. Det finns också tydliga processer att följa om gränserna överskrids. Man måste också ta andra hänsyn i beviljandet av vindkraft.

Gällande frågan om att stärka den lokala demokratin har jag i debatten hänvisat till lagrådsremissen som regeringen nyligen presenterat. Den innebär att kommunernas inflytande kvarstår samtidigt som formerna förtydligas. Det här är viktigt på riktigt för att uppnå det vi är överens om, det vill säga att företagen får en planeringshorisont, att de kan prioritera var de lägger sina resurser och investeringar så att vindkraft kommer på plats. Samtidigt ska kommuner behålla möjligheten att säga ja eller nej till vindkraftsetableringar. På det sättet tror jag att man hittar en balans där vi värnar den lokala demokratin, samtidigt som vi skapar förutsättningar för den vindkraft som behövs i de kommuner där kommunerna så önskar.

Fru talman! Återigen tackar jag Lars Beckman för debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

- 2021/22:127 Bättre tillgång till finansiell information i brottsbekämpningen
- 2021/22:135 Idéburen välfärd
- 2021/22:142 Effektivare bevisupptagning inom EU
- 2021/22:147 Ursprungsgarantier – genomförande av det omarbetade förnybartdirektivet
- 2021/22:149 En effektivisering av byggnadsnämndens tillsyn
- 2021/22:150 Förbud mot utvinning av kol, olja och naturgas och skärpta regler för utvinning i alunskiffer

Skrivelser

- 2021/22:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021
- 2021/22:103 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2021

EU-dokument

COM(2022) 89 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler för utövandet av unionens rättigheter vid genomförandet och efterlevnaden av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen och av handels- och samarbetsavtalet mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, å andra sidan

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 14 mars

2021/22:1260 Läkemedel mot cystisk fibros

av *Tobias Andersson* (SD)
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2021/22:1261 Elområden

av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till statsrådet *Khashayar Farmanbar* (S)

2021/22:1262 Väntetider för att ansöka om pass

av *Mikael Damsgaard* (M)
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

2021/22:1263 Förstörda gasledningar i Artsach

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2021/22:1264 Implementering av körkortsdirektivet

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)
till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

2021/22:1265 Dispenskravet för terrängkörning

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)
till klimat- och miljöminister *Annika Strandhäll* (S)

2021/22:1266 Avfallsregister

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)
till klimat- och miljöminister *Annika Strandhäll* (S)

2021/22:1267 Kravet på personalliggare

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)
till finansminister *Mikael Damberg* (S)

2021/22:1268 Familjeföretag och a-kassa

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)
till arbetsmarknads- och jämställdhetsminister *Eva Nordmark* (S)

2021/22:1269 Flyktingkvoten för 2022

av *Ludvig Aspling* (SD)
till statsrådet *Anders Ygeman* (S)

Prot. 2021/22:81
15 mars

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 20.27.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 39 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.52,
av tredje vice talmannen därefter till och med § 17 anf. 93 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

GERGÖ KISCH

/Olof Pilo

| | |
|--|-----------|
| § 1 Justering av protokoll..... | 1 |
| § 2 Avsägelse..... | 1 |
| § 3 Anmälan om fördröjt svar på interpellation | 1 |
| § 4 Ärenden för hänvisning till utskott | 2 |
| § 5 Ärenden för bordläggning..... | 2 |
| § 6 Svar på interpellationerna 2021/22:346 och 347 om sjötransporter..... | 3 |
| Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 3 |
| Anf. 2 JIMMY STÅHL (SD) | 3 |
| Anf. 3 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 4 |
| Anf. 4 JIMMY STÅHL (SD) | 5 |
| Anf. 5 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 6 |
| Anf. 6 JIMMY STÅHL (SD) | 7 |
| Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 7 |
| § 7 Svar på interpellation 2021/22:348 om fler fartyg under svensk flagg..... | 8 |
| Anf. 8 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 8 |
| Anf. 9 JIMMY STÅHL (SD) | 9 |
| Anf. 10 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 10 |
| Anf. 11 JIMMY STÅHL (SD) | 11 |
| Anf. 12 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 12 |
| Anf. 13 JIMMY STÅHL (SD) | 13 |
| Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 13 |
| § 8 Svar på interpellation 2021/22:361 om Skövdes roll som beredskapsflygplats..... | 14 |
| Anf. 15 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 14 |
| Anf. 16 THOMAS MORELL (SD)..... | 14 |
| Anf. 17 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 15 |
| Anf. 18 THOMAS MORELL (SD)..... | 16 |
| Anf. 19 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 17 |
| Anf. 20 THOMAS MORELL (SD)..... | 18 |
| Anf. 21 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 19 |
| § 9 Svar på interpellation 2021/22:363 om sänkta hastighetsbegränsningar och en levande landsbygd | 19 |
| Anf. 22 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 19 |
| Anf. 23 ERIC PALMQVIST (SD) | 20 |
| Anf. 24 THOMAS MORELL (SD)..... | 21 |
| Anf. 25 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 21 |
| Anf. 26 ERIC PALMQVIST (SD) | 22 |
| Anf. 27 THOMAS MORELL (SD)..... | 24 |
| Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 24 |
| Anf. 29 ERIC PALMQVIST (SD) | 25 |
| Anf. 30 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 26 |
| § 10 Svar på interpellation 2021/22:369 om E18 i den nationella planen | 26 |
| Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 26 |
| Anf. 32 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD)..... | 27 |

| | | |
|-------------|---|-----------|
| Anf. 33 | Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 28 |
| Anf. 34 | KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) | 29 |
| Anf. 35 | Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 30 |
| Anf. 36 | KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) | 31 |
| Anf. 37 | Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) | 31 |
| § 11 | Svar på interpellationerna 2021/22:351 och 358 om skottpengar på skarv och ersättning för sälavskjutning | 32 |
| Anf. 38 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 32 |
| Anf. 39 | RUNAR FILPER (SD) | 33 |
| Anf. 40 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 34 |
| Anf. 41 | RUNAR FILPER (SD) | 35 |
| Anf. 42 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 36 |
| Anf. 43 | RUNAR FILPER (SD) | 37 |
| Anf. 44 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 37 |
| § 12 | Svar på interpellation 2021/22:362 om drivmedelspriset och en levande landsbygd | 37 |
| Anf. 45 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 37 |
| Anf. 46 | ERIC PALMQVIST (SD) | 39 |
| Anf. 47 | THOMAS MORELL (SD) | 40 |
| Anf. 48 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 41 |
| Anf. 49 | ERIC PALMQVIST (SD) | 42 |
| Anf. 50 | THOMAS MORELL (SD) | 43 |
| Anf. 51 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 43 |
| Anf. 52 | ERIC PALMQVIST (SD) | 44 |
| Anf. 53 | Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) | 45 |
| § 13 | Svar på interpellation 2021/22:364 om LKAB:s roll som föredöme för svensk gruvnäring | 45 |
| Anf. 54 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 45 |
| Anf. 55 | ERIC PALMQVIST (SD) | 46 |
| | (forts.) | 47 |
| | Ajournering | 47 |
| | Återupptaget sammanträde | 47 |
| § 13 | (forts.) Svar på interpellation 2021/22:364 om LKAB:s roll som föredöme för svensk gruvnäring | 48 |
| Anf. 56 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 48 |
| Anf. 57 | ERIC PALMQVIST (SD) | 48 |
| Anf. 58 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 49 |
| Anf. 59 | ERIC PALMQVIST (SD) | 50 |
| Anf. 60 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 51 |
| § 14 | Svar på interpellation 2021/22:374 om SGU i Malå | 51 |
| Anf. 61 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 51 |
| Anf. 62 | MARIA GARDFJELL (MP) | 52 |
| Anf. 63 | Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S) | 52 |
| Anf. 64 | MARIA GARDFJELL (MP) | 53 |

| | |
|---|-----------|
| Anf. 65 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 54 |
| Anf. 66 MARIA GARDFJELL (MP)..... | 55 |
| Anf. 67 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 55 |
| § 15 Svar på interpellation 2021/22:379 om näringsministerns dialog med näringslivet..... | 56 |
| Anf. 68 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 56 |
| Anf. 69 LARS BECKMAN (M)..... | 57 |
| Anf. 70 KJELL JANSSON (M)..... | 58 |
| Anf. 71 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 59 |
| Anf. 72 LARS BECKMAN (M)..... | 60 |
| Anf. 73 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 61 |
| Anf. 74 LARS BECKMAN (M)..... | 62 |
| Anf. 75 Näringsminister KARL-PETTER THORWALDSSON (S)..... | 62 |
| § 16 Svar på interpellation 2021/22:357 om rivning och avlägsnande av statyer och andra kulturföremål..... | 63 |
| Anf. 76 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S)..... | 63 |
| Anf. 77 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD)..... | 64 |
| Anf. 78 PONTUS ANDERSSON (SD)..... | 65 |
| Anf. 79 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S)..... | 66 |
| Anf. 80 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD)..... | 67 |
| Anf. 81 PONTUS ANDERSSON (SD)..... | 67 |
| Anf. 82 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S)..... | 68 |
| Anf. 83 JONAS ANDERSSON i Lingham (SD)..... | 68 |
| Anf. 84 Kulturminister JEANETTE GUSTAFSDOTTER (S)..... | 69 |
| § 17 Svar på interpellation 2021/22:245 om behovet av kärnkraft..... | 70 |
| Anf. 85 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S)..... | 70 |
| Anf. 86 KJELL JANSSON (M)..... | 70 |
| Anf. 87 LARS BECKMAN (M)..... | 71 |
| Anf. 88 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S)..... | 72 |
| Anf. 89 KJELL JANSSON (M)..... | 74 |
| Anf. 90 LARS BECKMAN (M)..... | 75 |
| Anf. 91 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S)..... | 75 |
| Anf. 92 KJELL JANSSON (M)..... | 76 |
| Anf. 93 Statsrådet KHASHAYAR FARMANBAR (S)..... | 77 |
| § 18 Svar på interpellation 2021/22:372..... | 77 |
| § 19 Svar på interpellation 2021/22:377 om riktlinjer för vindkraft..... | 77 |
| Anf. 94 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S)..... | 77 |
| Anf. 95 LARS BECKMAN (M)..... | 78 |

Prot. 2021/22:81
15 mars

| | |
|---|-----------|
| Anf. 96 KJELL JANSSON (M) | 79 |
| Anf. 97 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S) | 80 |
| Anf. 98 LARS BECKMAN (M) | 81 |
| Anf. 99 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S) | 82 |
| Anf. 100 LARS BECKMAN (M) | 83 |
| Anf. 101 Statsrådet JOHAN DANIELSSON (S) | 84 |
| § 20 Bordläggning..... | 84 |
| § 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar | 85 |
| § 22 Kammaren åtskildes kl. 20.27. | 86 |

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2022