

Fredagen den 8 december

Kl. 09.00–14.31

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 17 november justerades.

§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2017/18:201

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:201 Den svenska ansökan om att få EU-myndigheten EMA till Solna
av Rasmus Ling (MP)

Interpellationen 2017/18:201 *Den svenska ansökan om att få EU-myndigheten EMA till Solna* av Rasmus Ling (MP) besvaras tisdagen den 16 januari 2018.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokad arrangemang.

Stockholm den 6 december 2017

Socialdepartementet

Annika Strandhäll (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2017/18:208

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:208 Säkerhetsbrister i offentliga it-system
av Lotta Finstorp (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Prot. 2017/18:46
8 december

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 30 januari.

Stockholm den 5 december 2017

Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Johan Danelius
Expeditionschef

Interpellation 2017/18:211

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:211 Svarttaxi

av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 30 januari.

Stockholm den 4 december 2017

Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Johan Danelius
Expeditionschef

Interpellation 2017/18:213

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:213 Svarttaxi på nätet

av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 30 januari.

Stockholm den 4 december 2017

Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Johan Danelius
Expeditionschef

Interpellation 2017/18:215

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:215 Nykterhetskontroller

av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 30 januari.

Stockholm den 4 december 2017

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

Prot. 2017/18:46

8 december

Interpellation 2017/18:216

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:216 Hastighetskontroller

av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 30 januari.

Stockholm den 4 december 2017

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

Interpellation 2017/18:219

Till riksdagen

Interpellation 2017/18:219 Deltidsanställda brandmän

av Anders Hansson (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 9 februari.

Stockholm den 4 december 2017

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

§ 3 Anmälan om faktapromemoria

Talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott: 2017/18:FPM26 Ändringar av EU:s bussförordning *KOM(2017) 647* till trafikutskottet

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till försvarsutskottet:
RiR 2017:31 Finansieringssystemet för kärnavfallshantering

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Proposition
2017/18:56 till arbetsmarknadsutskottet

EU-dokument
KOM(2017) 742 till miljö- och jordbruksutskottet
KOM(2017) 826 till näringsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Näringsutskottets betänkanden
2017/18:NU1 Utgiftsområde 24 Näringsliv
2017/18:NU2 Utgiftsområde 19 Regional tillväxt

Arbetsmarknadsutskottets betänkande
2017/18:AU1 Utgiftsområde 13 Jämställdhet och nyanlända invandrares etablering

Migration

§ 7 Migration

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2017/18:SfU4
Utgiftsområde 8 Migration (prop. 2017/18:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 1 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Låt mig inledningsvis säga att vi moderater har ett särskilt yttrande om utgiftsområdet som jag hänvisar till, och vi har också en egen motion som är lite mer utförlig.

Vi moderater har en positiv grundsyn på både öppenhet och rörlighet över nationsgränserna. Det välstånd som vi åtnjuter i dag är till stora delar byggt på handel med andra länder. Det har knappast varit självklart för ett litet land högst uppe i norra Europa, där det dessutom är kallt stora delar av året, att kunna bygga detta välstånd. Men det har vi gjort tack vare hårt arbete, stort kunnande och inte minst handel med omvärlden och öppenhet inför densamma.

I öppenheten ligger en syn att människan ska kunna röra sig i världen. Detta drivs även av det faktum att de humanitära behoven i världen är mycket stora. Miljontals människor befinner sig på flykt, i sitt eget eller

någon annans land. Även om vår historia i Sverige av att hjälpa människor på flykt är lång har de senaste årens händelser fått stora följder. På bara två år kom en kvarts miljon människor till Sverige som asylsökande – en utveckling som vi aldrig tidigare har sett och som naturligtvis ställer oss inför en lång rad frågor och avvägningar.

Moderaterna har under mandatperioden lagt kraft på att förändra vår migrationspolitik efter den nya verklighet vi kommit att uppleva. Vi står för en migrationspolitik som är långsiktig och hållbar.

Den är långsiktig utifrån perspektivet att lagar och regler i Sverige måste gälla över tid i stället för att hoppa fram och tillbaka. Detta är naturligtvis viktigt för myndigheter, kommuner och civilsamhället, som behöver kunna planera för sina viktiga verksamheter.

Men det är också viktigt för de människor som söker asyl i Sverige att kunna känna sig trygga med att det som är sagt också ska gälla. Det är självklart att regler måste kunna förändras när så är nödvändigt, men jag hoppas att vi aldrig mer ska behöva uppleva de panikåtgärder vi upplevde hösten 2015. De var nödvändiga i ett mycket pressat läge, men det hade varit att föredra att förändringarna hade kommit stegvis och tidigare.

Den är hållbar genom att det ska finnas en möjlighet att klara integrationen av de människor som har kommit till Sverige. Stundtals under åren i den politiska debatten har det låtit som att migration har varit något som varit frikopplat från alla andra politikområden. Men i själva verket är det för de allra flesta människor i vårt samhälle väldigt naturligt att möjligheterna att klara bostäder, utbildning och jobb för nyanlända måste spela roll när storleken på flyktingmottagandet avgörs.

Mot bakgrund av det mycket stora mottagande Sverige har haft och det faktum att vi fortfarande, när vi träffas här i kammaren i dag, har närmare 80 000 människor inskrivna i Migrationsverkets mottagningssystem är det uppenbart för oss att migrationspolitiken under kommande år måste vara stramt utformad. Det är uteslutet att återgå till den politik som bidrog till att försätta Sverige i en mycket tuff situation hösten 2015 och som vi under många år kommer att påverkas av.

Herr talman! För oss moderater är ett bärande element i en långsiktigt hållbar migrationspolitik att Sverige har regler som inte avviker från andra jämförbara länder i Europa på det sätt som i praktiken varit normen under flera år. Det innebär till exempel att grundregeln ska vara tillfälliga uppehållstillstånd men att arbete kan leda till ett permanent sådant.

Vi behöver också ett skarpt försörjningskrav vid anhöriginvandring, integrationsplikt, obligatorisk samhällsorientering för asylsökande, skärpta regler för att kvalificera sig för svenskt medborgarskap och en skillnad på ja och nej.

Personer som har skyddsskäl ska naturligtvis få stanna, men har de inte det ska de lämna landet och återvända hem. Detta är grunden i att ha en reglerad invandring.

Detta område bekymrar oss. Under åren 2017–2021 beräknas 60 000 verkställighetsärenden överlämnas av Migrationsverket till polisen, och då ska man veta att polisen i fjol verkställde endast 3 700 utvisningar. Till detta ska läggas det skuggsamhälle som vi har redan i dag och som enligt civila organisationer uppgår till närmare 50 000 människor.

En av anledningarna till att polisen inte utvisar tillräckligt många är att de som ska avvisas avviker och håller sig undan. Därför bör Migrationsverket bli bättre i sina riskbedömningar, och då behövs också fler förvaringsplatser. Vi vill se minst ett nytt förvar i norra Sverige. Det nordligaste ligger nu i Gävle. Regelverket för att kunna ta en person i förvar behöver utvecklas.

Dagens förutsättningar för utvisning på grund av brott har i princip sett likadana ut sedan 1994. Vi vill att dessa förutsättningar utökas. Kommer man till Sverige ska man naturligtvis följa de lagar och regler som gäller här.

Först och främst vill vi att brott med ett straffvärde på mellan sex och tolv månaders fängelse ska kunna leda till utvisning även om återfallsrisk inte föreligger. En sådan förändring skulle bland annat innebära att brott med hat- eller hedersmotiv leder till utvisning i fler fall än nu.

Herr talman! Många av dem som kommer till Sverige för att söka asyl har genomfört en både dyr och farlig resa. De flesta har varit helt i händerna på skrupelfria smugglare. I år har 150 000 människor gjort den livsfarliga resan över Medelhavet, och bara de tre senaste åren har 12 000 människor drunknat. Det är därför viktigt att det finns alternativ till detta.

Här har Sverige varit i framkant genom sin unika lagstiftning för till exempel arbetskraftsinvandring men också det faktum att vi tillhör de länder i världen som har gjort det största åtagandet inom ramen för UNHCR:s kvotflyktingsystem.

Det är bra för den enskilde och för Sverige att man kan komma till Sverige för att arbeta. Vi behöver arbetskraft. Svartarbete däremot eller utnyttjande av människor ska med kraft bekämpas. Vi moderater är starkt kritiska till den passivitet som vi menar har präglat regeringens arbete under mandatperioden när det gäller att göra något åt det faktum att hederliga människor som utan uppsåt har begått mindre fel ändå utvisas. Detta har vi inom Alliansen påtalat i över ett och ett halvt års tid, men fortfarande finns ingen lösning på plats.

I dag är 65 miljoner människor i världen på flykt. Migration är utan tvivel en av framtidens viktigaste och svåraste ödesfrågor. För att vi ska bli en bra aktör som kan göra skillnad kan Sverige inte stå ensamt, utan vi måste inom EU ta gemensamma steg framåt. Det går långsamt framåt – alldeles för långsamt – men vi tror ändå att detta är den riktiga vägen framåt.

Vi moderater vill nu initiera en diskussion om att reformera EU:s flyktingmottagande, där vi på sikt vill ha ett EU-gemensamt kvotflyktingsystem med asylprövning i säkra områden utanför EU:s gräns. Då skulle många av de problem vi ser i dag försvinna. Människor skulle inte längre behöva göra de farliga dödsresorna över Medelhavet, människosmugglarnas verksamhet skulle minska, vi skulle slippa problem med ett framväxande skuggsamhälle och vi skulle dessutom på ett bättre sätt än i dag kunna hjälpa de människor som är i allra störst behov av det.

Avslutningsvis, herr talman, kan jag inte undgå att kommentera den överenskommelse mellan regeringens partier angående ensamkommande flyktingbarn som nyligen har presenterats.

Vi från Moderaterna är starkt kritiska till detta förslag. Det undergräver såväl asylrätten som rättssäkerheten och likabehandlingen i asylprocessen. Grundinställningen att ett ja är ett ja och att ett nej är ett nej överges till

förmån för att ett nej nu i stället ska bli ett kanske. Tilltron till vårt asylsystem kommer att få en rejäl knäck. Detta går i precis motsatt riktning mot den långsiktigt hållbara migrationspolitik som Sverige behöver. Ett steg framåt följs av ett halvt kliv tillbaka och sedan ett nytt kliv åt sidan. Sådant har vi sett alldeles för många exempel på i migrationspolitiken, och det är beklagligt att regeringen nu väljer att driva på för detta.

Herr talman! Jag hänvisar återigen till Moderaternas särskilda yttrande i detta betänkande.

Anf. 2 PAULA BIELER (SD):

Herr talman! Vi i vårt parti hade våra landsdagar, vårt riksmöte, för några helger sedan. Då antog vi bland annat ett nytt inriktningsprogram för migrationspolitiken, som jag har skrivit. Det är mycket roligt att ha fått den äran. Jag tänkte börja med att läsa upp en del av inledningen till detta program.

Det är för de flesta i denna kammare känt att Sverigedemokraterna är ett socialkonservativt parti som vilar på en nationalistisk grundsyn.

Våra ställningstaganden bottnar i en övertygelse om att ett samhälle byggs på bästa sätt då invånarna känner gemenskap, delaktighet och såväl tillit till som ansvar för varandra.

Vi ser samtidigt dessa värden som grundläggande för den enskilda individens välmående. Vår bild av människan är nämligen att hon är en social varelse med behov av mänskliga relationer och en känsla av trygghet såväl som samhörighet med det samhälle som vi lever i. Därför ser vi också nationalstaten som den mest lämpade av statsbildningar, då den vilar på dessa fundament.

För samhällets skull ger nationalstaten förutsättningar för gemensamma åtaganden och framgångar. För individens skull skänker den stabilitet och en plats att kalla sitt hem. Vår vision för Sverige är ett modernt folkhem, där medborgarskapet går hand i hand med samhörighet och tillit och där samhällskontraktet står starkt.

Men, herr talman, det faktum att vi tror på nationalstaten betyder inte att vi motsätter oss att människor rör sig över statsgränser – trots att många tycker om att hävda det – vare sig det handlar om kortare semestrar, längre projektresor och utbyten eller en permanent flytt till ett nytt hemland. Där emot anser vi att det bör finnas tydliga och rimliga regler för när och hur det sker samt under vilka förutsättningar.

Detta var inte exakt det som stod i vårt inriktningsprogram – det var lite förändrat – men i princip detsamma.

Vi hörde nyss Johan Forssell från Moderaterna hålla sitt anförande. Han sa mycket riktigt att migration är en framtidsfråga, precis som det är en dåtidsfråga. Det kommer alltid att finnas och ske migration. Precis som jag nyss sa är det någonting som även vi ser som självklart.

Men han följde upp med ganska långa utläggningar om att det som framför allt driver migrationen är de humanitära behoven. Det stämmer att vi har 65 miljoner flyktingar i världen. Det är en tragisk siffra. Men det är beklämmande att vi alltså är det enda partiet i denna kammare som talar om att om vi ska hjälpa personer på flykt gör vi inte det med tal om migration till en helt annan del av världen.

Herr talman! Den inställning som präglat Sveriges politik och övriga västländers politik, och som man alltså försöker få EU:s politik att

präglas av – man hänvisar till att det är där detta ska lösas – bygger på att vi hjälper människor i akut behov av skydd och hjälp genom att ta en del av dem till vår del av världen. Det är ett helt orimligt förhållningssätt.

Även om Moderaterna till och från har talat om alltifrån flyktingstopp till att man ska gå över till ett renodlat kvotsystem och satsa mer på prövningar långt borta hör vi alltjämt att målet är ett mottagande i vår del av världen. Det är så vi hjälper.

Herr talman! Detta vill jag med bestämdhet säga är fel prioriteringar. Det är mot bakgrund av detta som vår migrationsbudget ser helt annorlunda ut än övriga partiers. Vi flyttar resurser från mottagande här till bland annat hjälp och välfungerande bistånd till dem som är mest utsatta. Det löser också resursproblem för vårt samhälle. Vi gör detta med tydliga regelförändringar som möjliggör ganska snabba och stora neddragningar i migrationsbudgeten.

Därmed ska jag gå in på detta betänkande, och jag yrkar bifall till vår reservation. Det är den enda reservationen i betänkandet, eftersom vi, som sagt, är det enda parti som menar allvar med att inte bara kunna dra ned på området utan också peka ut att den politik som förs i dag faktiskt är direkt skadlig. Där är det rimligt att dra ned, även om det inte innebär att dessa resurser används på något annat sätt. Vi väljer att reservera oss för våra neddragningar.

En välfungerande migrationspolitik bygger på att man skapar vägar för den migration som jag brukar tala om i termer av positivt driven. Det handlar om drivkrafter som att man vill söka sig till andra länder för att studera, för att arbeta och för att upptäcka nya samhällen. Det ska givetvis finnas tydliga och goda regler för detta. Det ska finnas möjligheter att söka arbetstillstånd, så att man kan få en chans att verka i en bransch där man har kompetens. Man ska dock inte ska vara bunden till en specifik arbetsgivare, vilket har varit fallet sedan den migrationsomläggning som gjordes 2008, då man knöts till arbetsgivarnas anställningserbjudanden snarare än att det var behovsbaserade översyner. Det är bland annat det som har lett till möjligheter för arbetsgivare som är oseriösa att utnyttja enskilda, och det är också det som har lett till hastverk när man har försökt att rätta till tidigare misstag som i dag leder till precis det som vi nyss hörde från talarstolen, det vill säga att kompetent nyckelpersonal utvisas från vårt land samtidigt som vi ser hur personer som lever här illegalt och som inte har skyddsskäl får möjlighet att stanna.

Dessa prioriteringar och dessa signaler som vi skickar till omvärlden måste förändras, och det snarast möjligt.

Men vad ser vi från regeringens håll i stället? Vi ser överenskommelser som syftar till att specifikt de som väljer att stanna i landet trots avslag ska få nya möjligheter att stanna. Det är helt orimligt. Det går inte att förklara eller försvara.

Jag är förbluffad över att Socialdemokraterna har låtit sig landa i en sådan position, i en sådan politik och i en sådan kommunikation utåt. Även om de förvisso försöker begränsa detta lite grann i tal är de signaler som de skickar mycket tydliga. Trots att de tidigare har sagt att de vill ha ordning och reda och att ett nej ska vara ett nej – regelverken ska gälla – går Socialdemokraterna de röster till mötes som hävdar att vuxna personer utan asylskäl ska få stanna här och få så många möjligheter som möjligt att få uppehållstillstånd i vårt land.

Herr talman! För min del är det självklart att en migrationspolitik byggs på att man antingen är medborgare i ett land, då man har full rätt att vistas i detta land, eller befinner sig på resande fot, och det kan vara en lång resa. Men man har uppehållstillstånd av en viss anledning, och man har gett sig ut i världen av ett visst skäl. Så länge dessa skäl kvarstår ska det finnas möjlighet att förlänga uppehållstillståndet utan större problem. Det ska inte behöva vara långa byråkratiska prövningar. Det är klart att det ska vara möjligt att känna sig säkert och att uppehållstillståndet ska ha fortsatt giltighet så länge grunderna finns kvar.

Men att bevilja permanenta uppehållstillstånd och skapa ett mellanläge, att ge incitament att man inte ska bli en del av landet och att inte ha tydliga signaler kring vilka som permanent är en del av vårt samhälle och vilka som är här för att de har särskilda anledningar, är inte rätt sätt. Det är inte så man bygger ett sammanhållet land.

Det finns oerhört mycket att göra inom migrationspolitiken. Det område där vi faktiskt satsar mer än övriga berör framför allt återvändandepolitiken. Det är förbluffande vilken flathet som finns här. För några år sedan talades det om att vi kommer att behöva utvisa omkring 80 000 personer. Så har det inte blivit. Vi har i dag tiotusentals människor i landet som lever här illegalt och alltså får tillgång till vård och tandvård för en 50-lapp. Det är betydligt billigare än för medborgare och personer som vistas här legalt, med uppehållstillstånd.

Vi har brister i antal förvarsplatser och brister i hur vi hanterar utvisningarna. Där behöver vi förstärka. Vi behöver också förstärka det stöd vi ger till dem som faktiskt återvänder frivilligt, och vi behöver stärka incitamenten för att frivilligt återvända – inte bara genom bättre satsningar på vad man kan få med sig när man vänder hem utan också genom att faktiskt göra det tydligt att den som har fått ett nej inte ska kunna åtnjuta vårt samhälles välfärd och våra resurser. Våra resurser ska reserveras för våra medborgare och för dem som vistas här legalt – de som betalar skatt i vårt land och bidrar i vårt samhälle.

Än en gång, herr talman: Jag yrkar bifall till Sverigedemokraternas reservation.

I detta anförande instämde Heidi Karlsson (SD).

Anf. 3 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Herr talman! Paula Bieler hade en formulering som återkom i anförandet, nämligen att Sverigedemokraterna är det enda parti som gör en massa olika saker. Det kan jag hålla med om. Samtidigt är det så att ensam inte alltid är stark, vare sig här i riksdagen eller i världen i stort.

Jag ser migration som någonting av naturen väldigt gränsöverskridande. Det som påverkar Sverige i migrationsflödena i dag har ju ofta inlett någonstans hundratals, kanske tusentals, mil ifrån oss. Sedan fortsätter konflikterna, och det blir stora flyktingströmmar som går genom många olika länder eller – som vi ser i dag – över Medelhavet och Egeiska havet etcetera. Frågan är vad man drar för slutsats av det förhållandet.

Jag drar själv slutsatsen att vi måste samarbeta med andra om vi ska kunna få någon ordning i migrationspolitiken. Som jag sa är detta av naturen gränsöverskridande, och vi kan inte ha 28 olika ingångar till detta i

Europasamarbetet. Vi måste i stället tillsammans sitta ned och försöka få strukturer på plats och principer att fungera bättre.

Ta till exempel den överenskommelse EU har med Turkiet. Den har varit betydelsefull för hela EU, men kanske framför allt för Sverige – ett tag var det nästan som att gränsen mellan Europa och Turkiet gick i Öresund. Detta har det dock blivit en förändring kring tack vare överenskommelsen. Är det någon som tror att den hade kommit på plats om Sverige ensamt hade förhandlat med Turkiet? Troligtvis inte. Men när fler länder, 28 stycken, tillsammans satte kraft bakom orden gick det att nå en överenskommelse. Det har som sagt varit väldigt positivt.

Nu är detta inte den enda fråga vi har att hantera, utan en lång rad av problem ligger framför oss. Samtidigt vill ju Sverigedemokraterna, vad jag förstår, att Sverige ska lämna Europasamarbetet och inte vara delaktigt i det längre. Hur går det ihop med det Paula Bieler säger i sitt anförande?

Anf. 4 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Johan Forssell! Det korta svaret är att världen är större än Europa. Det lite längre svaret är att många av de konventioner och avtal som bygger och har skapat flyktingsituationen i dag inte är baserade på EU:s regelverk. Där har vi internationella avtal som är betydligt större än så. Det är FN-konventioner och FN-avtal.

För min del är det självklart – och det står även, återigen, i vårt inriktningsprogram om migration – att vi behöver internationella överenskommelser. Internationella avtal och organ kan hjälpa till att hantera flyktingsituationen. Det jag vänder mig emot, herr talman och Johan Forssell, är tanken att vi ska hjälpa personer som är utsatta genom ett mottagande till EU, Europa och västvärlden om det är ganska långt till ställena där grundproblemet uppstår. Det är nämligen inte alltid precis vid EU:s gräns som de största kriserna är – inte heller framöver. Det finns många platser på vår stora jord där kriser uppstår, och vi måste se till att arbeta för att internationellt, med världssamfundet, försöka skapa lösningar så nära som möjligt.

Nej, jag tror inte att Sverige ensamt kommer att kunna förhandla – självklart inte. Men jag tror och är övertygad om att lösningen i framtiden är betydligt större än att EU förhandlar och hittar lösningar. Fram till dess att vi når dit kommer varje fall där ett enskilt land är tydligt med att det inte ställer upp på de regler som hittills har funnits och säger nej till det system som andra försöker tvinga på det att leda till följd effekter som tvingar fram förhandlingar på riktigt. Det ger oss dessutom möjlighet att ta hand om vårt land och ta ansvar för personer på flykt genom att öka vårt bistånd på plats redan nu.

Anf. 5 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Paula Bieler! Visst är det så att världen är större än EU, men nu ligger ju faktiskt Sverige i Europa. Tittar man på en karta är det svårt att komma ifrån detta faktum. Därför är det kanske ganska naturligt att vårt främsta samarbete ska ske just med de länder som ligger i närheten av oss och delar den verklighet, den vardag och de problem vi ser i Sverige. Det kanske inte är länder 2 000 mil ifrån oss som är den främsta utgångspunkten där utan de länder som faktiskt ligger just i Europa, tillsammans med oss.

Låt oss ta upp detta med Turkietöverenskommelsen igen. Den har varit betydelsefull både för att få en mer ordnad migration till Europa och för att råda bot – eller åtminstone försöka råda bot – på de problem vi ser med människosmuggling och kriminella ligor som utnyttjar människor i stort behov och deras desperation. Hade Turkietöverenskommelsen kommit på plats om Sverigedemokraternas linje, där 28 länder ska agera på 28 olika sätt utan gemensamt arbete och utan att tillsammans kunna sätta kraft bakom orden, hade fått gälla? Jag betvivlar faktiskt det.

Det hade i stället blivit precis det vi tidigare har sett för mycket av i Europa: att länder springer på olika bollar och inte samarbetar och att det är viktigare att prata om att göra rätt än att faktiskt få konkreta resultat på plats. Visst är det så att det finns många problem i Europasamarbetet; det är mycket som inte fungerar tillräckligt bra. Jag kan känna stor frustration över att det inte går tillräckligt snabbt. Men är svaret på det att vi ska lämna EU och att alla 28 länder ska göra som de vill?

Är det någon som på allvar tror att det skulle förbättra möjligheterna att få den gemensamma hållning och de gemensamma principer som migrationen på grund av sin gränsöverskridande natur faktiskt behöver? Jag tror i alla fall inte det.

Anf. 6 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Det är lite lustigt att vara i den här situationen. Mitt parti anklagas ofta för att vara etnocentriskt, vilja ha stängda gränser och bara fokusera på oss själva och vår närhet. Nu hör vi Johan Forssell från Moderaterna tala om att vi när det gäller frågor som till sin natur handlar om situationer som uppstår väldigt långt bort bara ska prata med dem som är i vår närhet och diskutera hur det påverkar våra länder och vad vi får för förhållanden här.

Jag tror inte på det. Jag vill göra en skillnad på riktigt för dem som befinner sig i krissituationer – för dem som befinner sig på flykt, flyr för sina liv och kämpar för sina liv. Då kan jag inte bara titta på hur jobbigt det har varit för oss och våra grannländer. Det är en viktig faktor för att se över vad vi vill ha för mottagande här – vad vi har för kapacitet och hur vi ska kunna sköta vårt land. Det spelar såklart in, men vill jag också göra en insats för dem som verkligen är i behov av detta kan jag inte låsa mig vid att det ska ske genom mottagande till Europa.

Sedan måste jag bara få tillägga att vi vill lämna EU som det är just nu. Vi vill lämna överstatligheten. Men vi vill givetvis alltjämt förhandla med olika länder såväl i vår närhet som längre bort, beroende på fråga. Vi vänder oss dock emot unionsfunktionen. Fler och fler röster höjs dessutom för att det ska bli en total federation, i praktiken en ny statsbildning, där alla alltid ska vara med på allting eller kämpa för sina liv för att få några små undantag. Det är inte en rimlig hållning. Det vill vi lämna.

Självfallet ska vi dock alltid förhandla med andra länder och bygga avtal, vare sig det handlar om handelsavtal eller gemensamma överenskommelser om hur vi hanterar internationell kriminalitet, miljöfrågor och så vidare. Det är en självklarhet. Men vi måste lyfta blicken från EU och Europa när det gäller de riktigt globala frågorna. Det är mitt fokus, och det är mitt partis fokus. Det är tyvärr inte Moderaternas fokus.

Anf. 7 ARON MODIG (KD):

Herr talman! Migrationspolitiken har vi haft tillfälle och anledning att diskutera många gånger de senaste åren. Det har handlat om migrationsöverenskommelsen, om andrum och flyktningpaus, om gräns- och id-kontroller, om den tillfälliga lagen, om den så kallade gymnasielagen, om de så kallade kompetensutvisningarna och om förhandlingarna om en ny, harmoniserad migrationspolitik inom EU.

Från Kristdemokraternas sida har vi naturligtvis förhållit oss till detta, men vi har också kommit med en hel del egna förslag och stakat ut en egen riktning för hur vi vill att Sveriges migrationspolitik ska utformas. Det förslag som är utgångspunkt i asylrätten syftar till att åstadkomma en ordnad, långsiktigt ansvarsfull och human migrationspolitik som erbjuder en fristad för människor på flykt.

Denna helhet finns i första hand att läsa i vår motion för utgiftsområde 8, men jag tänker också göra några nedslag i detta anförande.

Till att börja med: För att förbättra mottagandet av asylsökande och effektivisera asylprocessen föreslår vi att asylansökningsområden inrättas nära våra stora gränsövergångar och att alla som avser att söka asyl i Sverige hänvisas dit. I dessa områden ska registreringen av asylansökningarna ske, och där ska boende ordnas för de asylsökande under den första fasen i asylutredningen.

Personer som uppenbart inte medverkar till att styrka sin identitet, som kommer från så kallade säkra länder eller som i enlighet med reglerna i Dublinförordningen bör få sin asylansökan prövad i ett annat land ska få ett snabbt avvisningsbeslut. Detsamma gäller personer som bedöms vara en säkerhetsrisk. Genom ett samlat mottagande och en samlad beslutsprocess ökar möjligheten att förhindra att människor avviker och hamnar i en utsatt situation.

Herr talman! Kristdemokraterna föreslår också att det införs ett asylprogram på sex månader. Tanken bakom detta är dels att minska passiviteten under asyltiden, dels att snabba på etableringen på arbetsmarknaden och integrationen i Sverige genom att tidigt förmedla de normer och värderingar som präglar vårt samhälle.

Det är viktigt att tydliggöra att personer som kommer till Sverige med avsikt att stanna ska lära sig det svenska språket och vår kultur och att utgångspunkten naturligtvis är att de ska försörja sig själva och sin familj. Vi menar därför att det redan i början av asyltiden ska erbjudas och ställas krav på deltagande i formell undervisning i sfi och samhällsorientering.

För att fler asylsökande ska arbeta under asyltiden vill vi också att det ställs ett arbetskrav på asylsökande att vara tillgängliga på arbetsmarknaden. Vi har förslag både för att underlätta för asylsökande att få jobba och för att stärka asylsökandes incitament till arbete.

Under asylprogrammet ska de asylsökande erbjudas en hälsoundersökning, och vid behov ska en åldersbedömning göras. Barnpassning ska erbjudas, så att asylprogrammet fungerar också för småbarnsföräldrar. Den som inte deltar i asylprogrammet ska kunna få sin dagersättning nedsatt.

Kristdemokraterna anslår i budgeten för nästa år totalt 200 miljoner kronor för detta. Under 2019 handlar det om 500 miljoner och under 2020 om 600 miljoner kronor. Vi menar att de vinster som en snabbare integration skulle ge över tid vida överstiger de extra kostnader som asylprogrammet medför.

Herr talman! Vi vill också se en permanent lag med innebörden att alla grupper av skyddsbehövande initialt ska tilldelas ett tidsbegränsat treårigt uppehållstillstånd. Om skyddsskäl kvarstår efter dessa tre år, eller om vederbörande skaffat ett jobb eller startat en egen verksamhet som han eller hon kan försörja sig på, ska ett permanent uppehållstillstånd utfärdas.

Men Kristdemokraterna har därutöver sagt att den begränsning av rätten till familjeåterförening som finns i och med den tillfälliga migrationslagstiftningen bör tas bort. Vi menar att det är bättre att de människor som kommer till Sverige fokuserar på att så fort som möjligt etablera sig på arbetsmarknaden och i samhället än att de oroar för sina anhöriga.

Vi är fullt medvetna om att detta har finansiella konsekvenser, så för att finansiera avvikelserna från regeringens politik vad gäller rätten till familjeåterförening avsätter vi i vår budget för nästa år 1,1 miljarder kronor.

Herr talman! Att den tillfälliga lagen saknar bestämmelserna om synnerligen och särskilt ömmande omständigheter som grund för uppehållstillstånd är också något som vi i Kristdemokraterna har motsatt oss. Vi anser att regeringens alternativa definition skapar en hel del osäkerhet och att faktumet att regeringen tagit bort dessa bestämmelser i den tillfälliga lagen bidrar till att den känner ett behov av att ta fram nya särlösningar, som den så kallade gymnasielagen.

Att återinföra bestämmelserna om synnerligen och särskilt ömmande omständigheter som grund för uppehållstillstånd skulle inte rucka på principerna om att värna asylrätten och att en individuell prövning ska göras, där den som har tillräckliga skäl ska få skydd i vårt land medan den som inte bedöms ha sådana skäl måste återvända till sitt hemland.

Att återinföra dessa bestämmelser vore med andra ord ett sätt att ge möjlighet för fler ensamkommande och andra behövande att stanna i Sverige samtidigt som den reglerade invandringen upprätthålls.

Kristdemokraterna anslår för nästa år 400 miljoner kronor för att finansiera återinförandet av bestämmelserna om synnerligen och särskilt ömmande omständigheter som grund för uppehållstillstånd.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att det är viktigt att betona att den som kommer till Sverige för att söka asyl men efter en individuell och rättssäker prövning inte bedöms ha tillräckliga skyddsskäl för att få uppehållstillstånd så snabbt som möjligt måste återvända till sitt hemland.

Tyvärr vet vi att både det återvändande som sker självmant och de avvisningar och utvisningar som sker med tvång fungerar alltför dåligt i dag. För att komma till rätta med detta är det viktigt att Sverige ingår fler återtagandeavtal med de viktigaste ursprungsländerna för att dessa ska ta emot sina medborgare.

Det behövs mer resurser till polisen för att denna ska kunna verkställa avvisningar och utvisningar och även i större utsträckning genomföra inre utlänningskontroller.

Det behövs också fler förvarsplatser. I vår budget för nästa år avsätter vi därför 60 miljoner kronor mer än regeringen just för att skapa fler förvarsplatser.

Detta var några nedslag i Kristdemokraternas migrationspolitik. Jag rekommenderar läsning av vår utgiftsområdesmotion och hänvisar i övrigt till vårt särskilda yttrande i betänkandet.

Anf. 8 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Jag har en återkommande fråga om familjeåterföreningarna.

Vanligtvis brukar jag prata om faktumet att ett ökat fokus på familjeåterförening här skapar incitament att skicka ensamkommande i förväg för att sedan ta hit familjen. Det leder också till att man splittrar familjer och riskerar ungas liv genom att skicka dem på farliga resor.

Den här gången har jag dock en lite annorlunda angreppsvinkel. I sitt anförande sa Aron Modig att det är viktigt att asylsökande får hit sina familjemedlemmar så snabbt som möjligt, eftersom detta kommer att påskynda och underlätta etableringen i Sverige.

Min korta fråga är: Hur väl funkade det tidigare?

Anf. 9 ARON MODIG (KD) replik:

Herr talman! Tack, Paula Bieler, för frågan!

På den konkreta frågan om hur integrationen och etableringen fungerade tidigare och hur den fungerar i dag är svaret att den fungerar alltför dåligt och att den har fungerat alltför dåligt.

Det finns ett flertal olika anledningar till detta. Jag skulle säga att det har att göra med arbetsmarknadens funktion och hur den är strukturerad i Sverige. Det har naturligtvis att göra med utbildningsbakgrunden och yrkeserfarenheten hos många av dem som kommer till Sverige som asylsökande och hur väl dessa förhållanden matchar med de jobb som finns och den kompetens som krävs på svensk arbetsmarknad.

Det beror också på strukturella faktorer i vårt mottagande av asylsökande. Hur tar vi emot de personer som kommer till Sverige för att söka asyl och söka skydd? Vilka krav ställer vi från dag ett?

Mycket av detta har fungerat för dåligt, och mycket av det fungerar fortfarande för dåligt. Det finns mycket kvar att göra. Vi kristdemokrater har förslag på det området.

För att svara väldigt konkret på Paula Bielers fråga skulle jag säga att anledningen till att det fungerar så dåligt är just dessa strukturella faktorer och inte att det innan den tillfälliga lagen trädde i kraft fanns större möjligheter att ta hit sin familj. Jag menar att just faktumet att man har sin familj på plats och slipper oroa sig för den är någonting som bidrar positivt till möjligheten att integrera sig i Sverige.

Anf. 10 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Bra, då kan vi konstatera att den största anledningen till att vi har de problem vi har inte är det faktum att man inte har sin familj och att det bara är spekulationer att det skulle vara enklare att etablera sig om man har sin familj.

Då kan vi återgå till diskussionen om hur vi hjälper dem som är i behov av det, dem som har synnerligen ömmande skäl men inte befinner sig i Sverige, dem som väljer att skicka ett av sina barn i förväg till Sverige i hopp om att kanske komma hit så småningom.

Den politik som Kristdemokraterna med flera förespråkar kommer åter att sätta detta i system i stället för att möjliggöra för oss att hjälpa på riktigt och finnas där de riktiga synnerligen ömmande omständigheterna finns, där man knappt kan överleva dagen. Det handlar om närområden och flyktingläger där vi borde kunna ta ett ansvar internationellt och där vi redan

är och agerar på plats men som människor lämnar för att det inte finns tillräckliga resurser.

Det beror på att flera länder, Sverige i synnerhet sett till sin storlek, satsar enorma resurser på projekt efter projekt som inte fungerar, på regelverk som ger incitament till en migration som skadar, riskerar liv och sponsrar kriminella.

Det är detta vi satsar våra resurser på, sätter vårt fokus på och stiftar våra lagar utifrån. Utlänningslagen är ett fullständigt hopkok av ständiga tillägg för att man försöker hitta ett nytt problem som man ska lösa men inte tar ett helhetsgrepp.

Om man verkligen värnar dem som är utsatta, hur kan man motivera denna politik framför reella och betydligt större satsningar där personer de facto finns och lider?

Anf. 11 ARON MODIG (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar Paula Bieler för inlägget och frågan.

Jag håller inte med om att det är ren spekulation. Det finns flera faktorer som avgör hur väl människor lyckas etablera sig och integrera sig i det svenska samhället. Att ha sina nära och kära omkring sig och slippa fokusera på det och kunna fokusera på själva etableringen är en viktig faktor.

Det finns mycket att göra vad gäller att tillgängliggöra arbetsmarknaden för fler. Det måste ställas högre krav på att fler ska ta till sig kunskap och utbildning för att klara sig bättre på svensk arbetsmarknad och i Sverige. Möjligheten att ha sin familj omkring sig är något som bidrar positivt till detta.

Paula Bielers fråga är bred. Jag håller givetvis med om att helheten i migrationspolitiken måste hålla ihop. Vi har dock skilda uppfattningar i flera detaljer i sakfrågorna.

Kristdemokraterna värnar möjligheten till familjeåterförening. Vi avsätter pengar i vår budget för att finansiera den avvikelse vi gör från regeringen. Just det att vi sätter fokus på familjeåterföreningen gör att vi prioriterar det före annat. Det går inte att prioritera allt, och det här är en prioritering vi gör och står upp för. Vi tycker att det är viktigt att man har sina nära och kära omkring sig.

Anf. 12 CARINA OHLSSON (S):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen.

Precis som flera har tagit upp är antalet flyktingar i världen nu det högsta någonsin, över 65 miljoner.

År 2015 sökte 163 000 personer asyl i Sverige, och det var det största antalet någonsin. För att klara av den allvarliga situationen slöt regeringen och allianspartierna i oktober 2015 en överenskommelse om åtgärder för att säkra förmågan i det svenska mottagandet av asylsökande och stärka etableringen av nyanlända.

I november 2015 presenterade regeringen ytterligare åtgärder för att begränsa möjligheten att få uppehållstillstånd i Sverige. Åtgärderna resulterade i att riksdagen antog en tidsbegränsad lag, lagen om tillfälliga begränsningar av möjligheten att få uppehållstillstånd, som trädde i kraft den 20 juli 2016 och gäller som längst till och med den 19 juli 2019.

I november 2015 införde Sverige tillfälliga inre gränskontroller som sedan har fortsatt att gälla.

Antalet människor som söker sig till Sverige för att ansöka om asyl har också minskat, och under 2016 var antalet 29 000.

Vår utgångspunkt är att Sverige ska ha en human asylpolitik och vara en fristad för den som flyr undan förföljelse och förtryck. Jag vill här också understryka att målet för utgiftsområdet omfattar en långsiktigt hållbar asylpolitik som värnar asylrätten.

Samtidigt styrs utvecklingen i stor utsträckning av omvärldsfaktorer som är svåra att förutse i sin helhet. Detta understryker betydelsen av att det finns en beredskap för stora och snabba förändringar på migrationsområdet.

Överenskommelsen som slöts mellan regeringen och allianspartierna 2015, som bland annat resulterade i den tillfälliga lagen, var ett sätt att skapa nödvändig ordning i mottagandet och beslutsfattandet hos Migrationsverket och hos andra funktioner som påverkades av det stora antalet asylsökande.

Det ska samtidigt sägas att det ställde myndigheter, kommuner och hela samhället inför stora utmaningar. Detta kan vi fortfarande se, dels i betänkandet där vi kan jämföra siffror för olika år, dels givetvis i det som sker dagligdags.

Många kommuner känner sig pressade, till exempel när de ska ordna bostäder till personer som har fått uppehållstillstånd och har anvisats till dem. Skolgång ska säkras, fler ska i arbete och så vidare.

Civilsamhällets organisationer och enskilda både har gjort och gör skillnad för att nyanlända ska få en bra start och känna tillhörighet i Sverige. Det är såklart oerhört viktigt för att Sverige ska hålla ihop. Det gemensamma samhällsbygget ska framtidssäkras. Så skapas hopp, trygghet och framtidstro.

Herr talman! Samtidigt som Sverige har tagit sig an stora utmaningar har den socialdemokratiskt ledda regeringen amorterat på statsskulden och gjort ansvarsfulla investeringar i samhällsbygget. Underskott har vänts till överskott, och svensk ekonomi är nu i en styrkeposition.

Vi vet att jämlikhet och ekonomisk utveckling går hand i hand. Därför behöver Sverige ett samhällsbygge som är rättvist, med reformer som minskar klyftorna och skapar fler möjligheter för alla att bidra. Så byggs sammanhållning och tillit i samhället.

Detta är självklart aktuellt även när det gäller migration – att vi klarar de utmaningar det innebär att alla som kommer hit ska inkluderas i vårt gemensamma samhälle.

För att detta ska ske på ett bättre sätt ska handläggningstiderna för ansökningar på grund av asyl förkortas väsentligt för att vistelsetiderna i mottagningssystemet ska bli så korta som möjligt. Handläggningstiderna för ansökningar på grund av anknytning, arbete och studier ska vara så korta som möjligt utifrån ärendets beskaffenhet.

Vidare vet vi att Migrationsverket genom regleringsbrevet har fått i uppdrag att ta fram en handlingsplan för hur handläggning av både nya ärenden och förlängningsärenden avseende arbetstillstånd kan förkortas betydligt. Fokus ska vara på åtgärder som ökar produktiviteten och minskar tiden från det att ansökan lämnats in till beslut. Planen ska innehålla

konkreta åtgärder, en tidsplan för när dessa kommer att införas och förväntade effekter av åtgärderna.

Det är också viktigt med ett tydligt avslut för att rättssäkerhet ska råda inom asylsystemet. Ett väl fungerande återvändande är en förutsättning för att Sveriges asylsystem ska vara långsiktigt hållbart. Om ett beslut om utvisning eller avvisning kan verkställas ska detta göras så snart som möjligt.

Budgetpropositionen anger att det är viktigt att det råder ordning och reda i asylsystemet, vilket bland annat innebär att de som får avslag på sin asylansökan ska återvända. Precis som flera har tagit upp är det viktigt att det finns förvaringsplatser som motsvarar behovet, och därför tillförs ytterligare medel till det.

Regeringen har också uppmärksammat frågorna i regleringsbrevet, att Migrationsverket inom ramen för myndighetens uppgifter och mandat ska vidta de åtgärder som krävs för att öka återvändandet. Särskilt fokus ska läggas på tidiga insatser och utvecklad samverkan med berörda myndigheter. Genom regleringsbrevet får Migrationsverket också i uppdrag att analysera om förvarsinstitutet utnyttjas på ett sätt som bidrar till värdigt, humant, rättssäkert och effektivt återvändande och vilka åtgärder som kan vidtas för att öka effektiviteten.

Migrationsverket ska även redovisa en uppdaterad plan för det fortsatta arbetet med att utöka antalet förvaringsplatser i landet. Planen ska bland annat innehålla en redogörelse för placering av de nya förvaringsplatserna, när platserna kan tas i bruk samt beräknade kostnader.

Regeringen har också gett en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder för att skapa ett sammanhållet system för mottagande av och bosättning för asylsökande och nyanlända. Uppdraget är brett, och utredaren ska bland annat analysera hur insatser som stöder en framtida etablering i samhälls- och arbetslivet, till exempel organiserad sysselsättning, språkutbildning och arbetsförberedande insatser, kan komma in redan i asylmottagandet. Utredningstiden har förlängts, och uppdraget ska redovisas den 31 mars nästa år.

Riksdagen har beslutat att målet för utgiftsområde 8 är att säkerställa en långsiktigt hållbar migrationspolitik som värnar asylrätten och som inom ramen för den reglerade invandringen underlättar rörlighet över gränser, främjar en behovsstyrd arbetskraftsinvandring och tillvaratar och beaktar migrationens utvecklingseffekter samt fördjupar det europeiska och internationella samarbetet.

Vi bedömer i likhet med regeringen att de övergripande målen för migrationspolitiken delvis har uppnåtts. Samtidigt återstår en rad insatser, såsom förbättrad kvalitet i handläggningen av ansökningar om arbetstillstånd och uppehållstillstånd på grund av anknytning, mer strategiska boendeplaneringar inom mottagandet av asylsökande, förbättringar i fråga om digitalisering och stärkt service för att målen för utgiftsområdet ska uppfyllas fullt ut.

Under hösten nästa år beräknas att myndigheten ska vara nere i en arbetande balans för asylärenden, det vill säga tre till fyra månader i genomsnittlig handläggning. Det ser vi väldigt mycket fram emot. Vi önskar naturligtvis att ordningen vore en annan och att vi såg kortare handläggningstider för alla dem som är här och eventuellt får asyl.

Anf. 13 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Ibland är det svårt att veta var man ska börja och vad man ska fråga om. Ganska ofta tänker jag att det måste vara bekvämt att vara i regeringsställning. Regeringen kan begrava olika insatser och åtgärder i utredning efter utredning. Till och med när utredningarna ligger färdiga kan de beredas i näst intill all evighet på Regeringskansliet, som skett bland annat vad gäller arbetskraftsinvandringen.

Jag har en fråga här och nu. Det är jättebra att det slås fast att det ska vara kortare handläggningstider. Men man har gett en redan i dag överbelastad myndighet i uppdrag att utreda hur det ska gå till. Man skapar dessutom ytterligare arbetsbörda för denna myndighet genom att skapa fler möjligheter att söka uppehållstillstånd på nytt för dem som befinner sig här illegalt. Man skickar därmed ut signaler till omvärlden: Kom till Sverige, bryt mot våra regelverk, få ett avslag och stanna ändå. Vi hittar någon lösning för att du sedan ska få stanna, för då har du varit här så länge att det är rimligt att du får stanna.

Jag vet hur vi vill korta handläggningstiderna. Vi vill förändra regelverket. Vi är beredda att ändra lagstiftningen och se över den ordentligt för att ha tydliga, skarpa regelverk. Vi slår fast att om Sverige inte är närmaste land till krishärdar är det inte i Sverige som människor ska beviljas asyl, punkt. Det är en rimlig ordning. Det har många andra länder också tyckt, inte minst inom EU, med tanke på att vi har en förstalandsprincip. Människor ska söka hjälp så snart de befinner sig på säker plats.

Min fråga är: Har Socialdemokraterna själva några idéer om hur man ska förkorta handläggningstiderna och skapa ordning och reda? Eller nöjer de sig med att lägga ut det på externa utredare och redan överbelastade myndigheter?

Anf. 14 CARINA OHLSSON (S) replik:

Herr talman! Först kan vi titta på de budgetförslag som finns från olika partier. Jag förstår inte riktigt hur Paula Bieler får ihop det. Det föreslås en stor neddragning på Migrationsverket redan inför nästa år.

Paula Bieler säger samtidigt att regeringen och regeringspartierna gömmer sig bakom utredningar. För att få konsekvensbeskrivningar och bra lagstiftning på plats behöver det göras utredningar. Det är inte att vi gömmer oss, utan det är för att få ett så bra beslutsunderlag som det bara är möjligt för alla och även för oppositionspartierna. Det är så vi brukar hantera olika förslag i riksdagen, den lagstiftande församlingen. De förbereds av utredningar som vi kan ta ställning till.

Jag kan erkänna, och jag tror att det också kom fram i mitt anförande, att det är svårt att korta handläggningstiderna på direkten. Det var så många som kom inte enbart 2015, utan även 2014 var vi uppe på rekordnivå med 80 000. Då handlade det om asylsökande. Sedan är det precis som Paula Bieler säger: Det är fler som kommer, vill stanna och vill få uppehållstillstånd i Sverige genom arbetskraftsinvandring, anknytning av olika slag och så vidare.

Asylansökningarna är inte ens en majoritet av de olika ansökningarna. Men det var naturligtvis antalet 2014 och 2015 som gjorde att vi nu har de långa handläggningstiderna. Vi var nere mer i balans på tre, fyra månader. Man försöker med olika åtgärder att hitta effektiviseringar. Vi har både

Anf. 15 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Tack för försöket till svar i varje fall. Det är kanske en ganska svår fråga. Vi vet alla här att man självklart ska bereda förslag lite mer ordentligt och ha en lagstiftning som håller samman.

Vi vet samtidigt att det är fullt görbart att på ett halvår få fram nya lagar. Det gjordes tidigare med den tillfälliga lagen. Det har man aviserat ska ske även med de facto-amnestin för dem som har valt att stanna trots avslag när de är vuxna och inte har skyddsbehov. De ska få möjlighet att söka uppehållstillstånd på nytt på nya grunder, grunder som i min värld är helt orimliga.

Min fråga kvarstår. Jag vill fortsatt hävda att man har en situation där man är medveten om att Migrationsverket är överbelastat. Man har en situation där man dessutom ger det ytterligare ärenden genom att skicka signaler till omvärlden att det återigen lönar sig att komma till Sverige, rakt motsatt mot vad man har sagt tidigare, genom att man skapar nya grunder på vilka människor kan ansöka om att få stanna i Sverige.

Samtidigt har i varje fall inte jag sett några konkreta förslag om vad Socialdemokraterna är beredda att göra själva eller om de ens tänker på och diskuterar hur man ska kunna minska antalet ärenden i Sverige och få ned handläggningstiderna. Vad mer kan man göra? Vad har de för syn på det?

Vi har en tydlig ingång i detta. Vad jag uppfattar från Socialdemokraterna är att man lägger ut utredningar på andra. I det här fallet lägger man dessutom specifikt ut utredningen på den redan hårt belastade myndigheten att själv se över vad den kan göra för att förbättra sin effektivitet.

Jag kan tycka att det är märkligt att ge den ytterligare ett uppdrag att göra. Jag tror nog att de flesta där försöker att agera så snabbt de bara kan redan i dag och ändå hålla något slags rättssäkerhet på plats givet de regler som ni andra partier har lagt fram och röstat igenom.

Om jag ändrar min fråga lite grann undrar jag: Hur långt är man villig att ändra lagarna för att underlätta för Migrationsverket att hantera ärenden snabbare?

Anf. 16 CARINA OHLSSON (S) replik:

Herr talman! När jag förberedde mitt anförande funderade jag på: Ska jag gå tillbaka till 2015 en gång till i ett anförande? Nu märker jag att det var viktigt att jag gjorde det. Jag tog upp de åtgärder som regeringen har gjort med flera lagförändringar för att begränsa antalet asylsökande. Det är väldigt stor skillnad på 2016 med 29 000 mot 2015 med 163 000.

Här har det bland annat från Kristdemokraterna kommit fram att de åtgärder som gjordes slår mot familjeanknytning och annat. Det är en del. Den andra delen är att Migrationsverket har utökat sin personalstab väldigt mycket under de åren. Det är också en del i att få ned handläggningstiderna. Man har jobbat mycket med effektiviseringar och produktivitet i själva myndigheten och fått ned antalet ärenden som varje handläggare hanterar. Man har också jobbat mycket med it-system och annat för att få ned handläggningstiderna.

Regeringen och Migrationsverket sitter alltså inte bara och väntar på utredningar och så vidare, utan man jobbar på hela tiden för att det hela ska komma i balans. Med lagstiftning och olika sätt att effektivisera inom myndigheterna tycker jag att man har kommit en bra bit på väg. Vi är dock inte framme än, och det skulle såklart vara bra om man redan vid årsskiftet skulle ha kommit i balans med tre fyra månader. Men det kommer alltså under nästa halvår, 2018.

Anf. 17 MARIA FERM (MP):

Herr talman! I dag debatterar vi utgiftsområde 8 Migration. Fortfarande är situationen i världen mycket osäker och farlig med krig och konflikter som gör att människor tvingas på flykt. Färre personer än för några år sedan når Europa, främst på grund av gränskontroller runt om i Europa och uttalandet mellan EU och Turkiet som gör att färre personer som vill ansöka om asyl i EU lyckas ta sig till unionen för att också göra det.

För Sveriges del innebär detta en stor förändring. Under rekordåret 2015 ansökte 163 000 personer om asyl i Sverige, medan endast drygt 23 000 personer har ansökt om asyl i Sverige hittills i år. Denna minskning handlar alltså inte om att behovet av internationellt skydd är mindre utan om att färre människor på flykt når Europa och Sverige.

Den senaste tiden har konsekvenserna av bristen på lagliga vägar för asylsökande till EU uppmärksammats i internationella medier. Utöver de fruktansvärda båtolyckor på Medelhavet som gör att tusentals personer årligen mister livet pågår kränkningar av mänskliga rättigheter i Libyen, där många människor som vill emigrera till Europa fastnar. I detta land, där miliser och olika stridande grupper bekämpar varandra, pågår i dag slavhandel med utsatta människor. I stället för att nå Europa sätts människor i fängelse under fruktansvärda förhållanden trots att de inte har begått något brott.

Detta behöver motverkas kraftfullt. Bristen på lagliga vägar för asylsökande och andra migranter göder kriminella flyktingsmugglare och skapar beroendeförhållanden mellan EU och auktoritära stater. Därför behöver steg tas för fler lagliga vägar för asylsökande så att en trygg och ordnad väg för att söka asyl möjliggörs.

Detta är viktigt inte minst av jämställdhetsskäl eftersom resan till frihet och säkerhet många gånger är farligare och svårare för kvinnor och barn än för män. Inte minst av denna anledning är det positivt att det i budgeten finns medel för att öka kapaciteten på två ambassader för familjeåterföreningsärenden. På så sätt kan man säkerställa att fler familjer kan återförenas i Sverige det kommande året.

Den tillfälliga begränsningslagen upphör automatiskt 2019, som tidigare har påpekats. Regeringens förslag är att i nuläget inte göra några ändringar av lagen under det sista året av dess giltighetstid. Däremot kommer regeringen att vilja diskutera med de borgerliga partierna när det gäller att göra justeringar redan innan lagstiftningen automatiskt upphör. I det sammanhanget skulle Miljöpartiet såklart vilja se förändringar som återinförd rätt till familjeåterförening och särskilda och synnerligen ömmande omständigheter. Detta tog även Kristdemokraterna upp tidigare i sitt anförande.

I Sverige kommer Migrationsverket de kommande åren att skala ned verksamheten eftersom färre asylsökande kommer hit. Många av dem som kom 2015 har nu påbörjat etableringen i Sverige. De har blivit en del av vårt land och i bygget av vårt gemensamma samhälle. Samtidigt är det många som fortfarande väntar på besked på sina asylansökningar. Särskilt de som kom som ensamkommande barn har drabbats av orimligt långa handläggningstider och tvingats vänta på besked under mycket lång tid. Under 2015 kom 35 000 ensamkommande barn till Sverige, ofta från länder som Afghanistan, Eritrea och Somalia.

När vi tog fram den tillfälliga lagen 2015 förhandlade vi in ett undantag för barn och barnfamiljer som kom senast den 24 november för att säkerställa att de skulle fortsätta att prövas mot den ordinarie utlänningslagen och få permanenta uppehållstillstånd och full rätt till familjeåterförening. För många av de ensamkommande barn som kom under 2015 har detta inte blivit verklighet eftersom de har hunnit bli över 18 år under den otroligt långa asylprocessen. De flesta var 16–17 år när de kom, och de har på grund av de utdragna handläggningstiderna hunnit bli myndiga innan deras asylansökningar prövats. Därför har många i stället fått avslag och förväntas få avslag under hösten.

För Miljöpartiets del har vi hela tiden sett detta som en orimlig situation, och vi har under lång tid arbetat för att förbättra situationen för ensamkommande på olika sätt. Det handlar om unga människor som har kommit hit ensamma och rotat sig här. De har hela sitt liv och sin trygghet här. De går i skolan, lär sig svenska och har blivit nya familjemedlemmar och klasskompisar. Att då efter flera års väntan få beskedet att de måste återvända, om man nu kan säga så, till ett land som de har väldigt liten koppling till är inte försvarbart. Den politiska intentionen, som togs i bred enighet i Sveriges riksdag, var ju dessutom att de skulle få stanna här.

Miljöpartiets kongress fattade i våras beslut om att vi ska arbeta för en lösning på situationen: De som kom som ensamkommande under 2015 och som har drabbats av orimligt långa handläggningstider ska få en möjlighet att stanna här. Vi har sedan dess arbetat intensivt för att detta ska bli verklighet. Vi har inte velat se en situation där tusentals ungdomar får avslag och tvingas leva kvar som papperslösa i stor utsatthet under många år eller avvisas. De många avslagen har också skapat en oroväckande stor psykisk ohälsa i gruppen med bland annat många suicidförsök och även självmord som har genomförts.

Utöver att vi i budgeten i omgångar har ökat resurserna för att motverka psykisk ohälsa hos asylsökande och nyanlända, inte minst unga, har vi konstaterat att den stora förändring som behövs är en möjlighet att stanna för denna grupp. I den budgetproposition som vi nu debatterar finns många åtgärder som berör just gruppen ensamkommande.

För oss har det varit viktigt att värna dem som kom som ensamkommande på olika sätt. Därför finns resurser i budgeten för att kommuner ska låta de unga bo kvar även om de blir över 18 år under asylprocessen. Detta är viktigt för att de inte på 18-årsdagen ska ryckas upp från den miljö där de har rotat sig, tvingas avbryta sin skolgång och skickas till ett av Migrationsverkets stora anläggningsboenden i någon helt annan del av Sverige än den som de känner till. Många kommuner har nu fattat beslut om att använda sig av dessa resurser. Det är viktigt att ännu fler kommuner nu säkerställer att de unga får bo kvar under hela asylprocessen.

Dessutom finns medel för att de som har blivit över 18 år och som fortfarande väntar på besked på sina asylansökningar ska få påbörja ett nationellt program om de har hunnit få behörighet till det. Eftersom många har väntat så länge och är mycket studiemotiverade har vissa hunnit kvalificera sig och behöver få en möjlighet att sätta igång och studera. Detta är viktigt för att motverka ett onödigt avbrott i studierna för dessa motive-
rade ungdomar.

Utöver detta kunde vi förra måndagen äntligen presentera en överenskommelse som innebär att de flesta ensamkommande som kom under 2015 kommer att få en ny chans. De som kom senast den 24 november 2015 och registrerades som ensamkommande barn men har hunnit bli 18 år under asylprocessen och har väntat 15 månader eller mer på besked på sin asylansökan kommer att få en möjlighet att stanna i stället för att avvisas i och med detta förslag.

De kommer att få uppehållstillstånd för att kunna avsluta sina studier här, antingen inom ramen för gymnasiet eller via yrkespaketet, och sedan kunna etablera sig på arbetsmarknaden och på så vis få möjlighet till permanent uppehållstillstånd. Detta är ett mycket viktigt steg. Det är en seger för medmänskligheten eftersom så många engagerade människor har kämpat för en förändring under så lång tid. Det kommer att möjliggöra att upp till 9 000 personer kan få stanna i Sverige. Nu håller vi på att ta fram lagstiftningsförslaget, och vi vill såklart att lagstiftningen ska träda i kraft så snart som möjligt.

Jag hoppas att fler partier är beredda att ta ansvar i den här situationen så att det också kan bli verklighet och röstas igenom i riksdagen. Många ungas framtid hänger på att det sker.

Herr talman! Miljöpartiets sätt att arbeta har ibland inneburit att vi har kunnat skapa en mer human och öppen migrationspolitik. Ibland har det handlat om att förhindra en ännu mer restriktiv migrationspolitik. Men vid varje givet läge, utifrån vad som är politiskt möjligt, förhandlar vi hårt för flyktingars rättigheter.

I den här budgeten finns alltså medel för att fler familjer ska kunna återförenas. Antalet kvotflyktingar kan ökas till 5 000 personer 2018. Resurser finns till kommuner för att låta ensamkommande bo kvar, för att motverka psykisk ohälsa hos nyanlända asylsökande och för att motverka hemlöshet hos unga vuxna. Detta, plus förslaget som kommer att göra att de flesta ensamkommande får stanna, är viktiga investeringar i en bättre framtid för personerna som berörs och för Sverige.

Med de orden vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på motionerna.

Anf. 18 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till Maria Ferm på ett område som jag inte uppfattade nämdes i anförandet. Det är svårt att hinna få med allt i sådana här korta anföranden, och jag vill fråga om ett område som jag menar är grunden i en reglerad invandring, nämligen att ett ja ska vara ett ja och ett nej ska vara ett nej. Har man inte skyddsskäl, om man inte är flykting, ska man återvända till sitt hemland.

Nu är det samtidigt så att väldigt många människor i Sverige väljer att inte göra just det – att respektera ett myndighetsbeslut, ett domstolsbeslut, och ytterst svensk lagstiftning. I stället dröjer de sig kvar. Som jag nämnde i mitt eget anförande uppskattas det av civilorganisationer att vi redan i dag har ett skuggsamhälle på uppemot 50 000 människor. Enligt Migrationsverkets egen prognos för de kommande fyra åren beräknar man att man ska överlämna 60 000 verkställighetsärenden från Migrationsverket till polisen.

Det här är en utveckling som vi aldrig tidigare har sett i Sverige och som kommer att föra med sig stora sociala och ekonomiska problem. Det kommer att drabba väldigt många människor som kommer att hamna i mycket stor utsatthet. Vad ska hända med de barn som föds in i det här skuggsamhället?

Jag tror att man måste vara tydlig mot människor med att det inte blir bättre av att gå under jorden. Det är bättre att återvända hem och kanske komma tillbaka, till exempel som arbetskraftsinvandrare.

Det här är en fråga som jag har lyft i talarstolen i säkert två års tid. Jag upplever att väldigt lite händer på det här området. Det ska nu antligen bli något ytterligare förvar, men det är inte heller ställt i relation till de behov som finns. Vi kan se hur antalet inre utlänningskontroller har minskat kraftigt de senaste fem åren.

Min fråga till Maria Ferm är: Vad gör ni rent konkret för att förändra det här?

Anf. 19 MARIA FERM (MP) replik:

Herr talman! Det är viktiga frågor som Johan Forssell tar upp. Ett bättre fungerande återvändande har Miljöpartiet arbetat med både tillsammans med den förra, borgerliga regeringen under ett antal år och i den här regeringen. Oavsett vilken regering som Sverige har haft har det här varit en prioriterad fråga. Man vill att återvändandet ska fungera rättssäkert, effektivt och på ett bättre sätt än tidigare.

Däremot innebär verkligheten att det här är ett väldigt svårt område. Mycket handlar om att vi lever i en farlig och otrygg värld. Det är svårt för människor att återvända till vissa platser, inte minst om det handlar om länder som vägrar att ta emot sina egna medborgare, vilket är väldigt vanligt förekommande. Då kan det vara situationer som Sverige inte kan påverka.

Den här regeringen har tagit initiativ till flera olika åtgärder, till exempel ett utökat antal förvarsplatser. Vi har en återvändandeutredning för att det ska fungera på ett mer rättssäkert sätt, och vi har också precis skickat ut en utredning på remiss. Den handlar om personer som har hamnat i så kallat limbo och inte kan avvisas på grund av saker som de själva inte kan påverka men som heller inte kan få uppehållstillstånd i Sverige utan blir kvar utan grundläggande rättigheter. Det arbetar vi med på olika sätt.

Vissa saker som syftar till att få människor att återvända kanske inte heller är så effektiva. De förändringar som har genomförts i LMA har inte lett till ett ökat återvändande utan snarare försvårat återvändandet. När man går igenom de åtgärder man vill vidta måste man se till att de är effektiva och faktiskt inte motverkar det egna syftet.

Anf. 20 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Herr talman! Tack, Maria Ferm, för svaret! Det är bra om Miljöpartiet tycker att det här är en viktig fråga, men jag måste ändå säga att jag tycker att det här låter lite som en läpparnas beaktelse. Det blev tydligt i repliken från Maria Ferm.

Vi kan konstatera att vi befinner oss långt in i mandatperioden, och väldigt lite har hänt. Det har inte saknats problem att ta tag i. Det är ingen ny information att vi snart har ett skuggsamhälle på kanske uppemot 100 000 människor.

Om det som regeringen har gjort på området hade varit tillräckligt tror jag inte att vi skulle se de här prognoserna som vi har i dag. Polisen verkställde förra året 3 700 avvísningar. Alla inser att med nuvarande tempo går detta inte ihop. Det har inte heller saknats konkreta förslag på hur man ska vända det här.

Vi har från Moderaternas sida påtalat att vi behöver fler poliser som kan verkställa utvisningarna. Vi behöver förändra och skärpa lagstiftningen. Vi behöver öka den preskriptionstid som i dag bara är fyra år. Det är en i sammanhanget alldeles för kort tid. Vi behöver få bukt med att ett antal rödgröna kommuner i Sverige använder skattebetalarnas pengar till att ge försörjningsstöd till personer som vistas utan tillstånd i landet, för det ger en märklig signal. Vi behöver göra en kartläggning så att vi noggrannare vet exakt var människor finns så att vi kan åtgärda problemen med skuggsamhället.

Det är alltså en lång rad olika saker som borde ha varit verklighet redan i dag men där regeringen, trots att man säger att detta är prioriterat, faktiskt har dragit benen efter sig. Jag kan bara beklaga det, och jag hoppas att Maria Ferm, Miljöpartiet och Socialdemokraterna ägnar den här frågan mer kraft och energi under den tid som är kvar av mandatperioden än vad man har gjort hittills.

Anf. 21 MARIA FERM (MP) replik:

Herr talman! En annan fråga som också är på gång handlar om arbetsplatskontroller för att motverka att arbetsgivare utnyttjar personer som inte har tillstånd att arbeta här. Det är ytterligare en konkret fråga.

Jag tror att man måste vara ganska varsam i den här debatten. Dels måste man förstå att detta är otroligt komplext. Det är inte bara jag som säger det, utan det är så. Det skulle även gränspoliserna svara om du frågade dem.

Det finns ingen magisk åtgärd som gör att alla återvänder, inte minst eftersom det handlar om personer som ofta är väldigt oroliga, kanske till och med livrädda, för att återvända till det ställe som de har flytt från.

Jag tror också att man behöver se på vilka åtgärder som funkar och vilka som inte gör det. Det bästa vore såklart om man kunde öka det frivilliga återvändandet. Vad kan göra att fler människor vill återvända? Jag tror att du var inne på någonting viktigt när det gäller just arbetskraftsinvandring, Johan Forssell. Om man ser att det finns andra möjligheter att faktiskt kunna återvända men på ett ordnat sätt och under andra förutsättningar längre fram kanske det bidrar till att fler återvänder frivilligt efter att ha fått avslag på sina asylansökningar.

Ett stort hinder är att man behöver ha styrkt identitet för att kunna ansöka om arbetstillstånd, vilket utesluter stora grupper av före detta asylsökande. Det skulle till exempel vara en åtgärd som jag tror skulle vara mer effektiv för att få människor att återvända frivilligt.

Förändringarna i LMA, som innebar att vi faktiskt sa att människor som har fått sitt tredje avslag inte längre får bo kvar på anläggningsboendena som de fick göra tidigare, har medfört att vi har mycket mindre koll på var människor som har fått avslag är någonstans, vilket gör att Johan Forssell nu vill se en kartläggning av var de kan vara. Det här gör att man både försvårar det frivilliga återvändandet, tror jag, och att polisens arbete försvåras över huvud taget. Jag tror att det finns en anledning att reflektera över det.

Anf. 22 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Jag tänkte ställa några frågor om överenskommelsen som Maria Ferm talar om i mycket positiva ordalag och som hon såklart, utifrån sitt partis utgångspunkter, är stolt över.

Jag reagerar på att partierna som är överens och i synnerhet Maria Ferm kontinuerligt talar om att det handlar om dem som har blivit 18 år under tiden, utan att tala om att de kanske var äldre än de sa från första början. Det har lagts fram ett förslag som bara bygger på det individerna först registrerades som, inte på huruvida de faktiskt var barn eller inte.

Att vi har olika åsikter om hur vuxna ska behandlas är en sak. Men för mig är det obegripligt att man vill införliva även de som de facto har uppgett en alldeles för ung ålder och som därmed har försökt lura vårt system, och att de ska omfattas av den här möjligheten. Det är en sak.

En annan obegriplig sak är att det bygger på att man ska ha kommit hit före den 24 november 2015. Tiden man ska ha väntat på beslut är 15 månader. Om man kom precis före det, i november 2015, och har väntat i 15 månader fick man alltså sitt beslut om avslag i februari och har valt att stanna illegalt sedan dess. Men man ska ändå omfattas.

De som däremot har lyssnat på det beslut de har fått och lämnat landet har gjort det de ska. De är inte kvar. Men de får ingen extra möjlighet. Ni väljer alltså att premiera dem som kringgår våra system. De som inte lyssnar på de beslut de får och som uppger en felaktig ålder omfattas. Vad tänker ni om detta, Maria Ferm? Och hur motiverar ni det?

Anf. 23 MARIA FERM (MP) replik:

Herr talman! Jag vill tacka Paula Bieler för mycket bra frågor.

När det gäller den första frågan, om ålder, är det på det sättet att de som var uppenbart över 18 år när de kom omfattas inte av förslaget.

Det kan vara bra att reda ut en relativt vanlig missuppfattning som handlar om att många luras med sin ålder eller uppger fel ålder. De flesta som kommer till Sverige och söker asyl som minderåriga uppger nämligen inte någon ålder. De vet inte när de är födda, hur gamla de. De kanske inte ens har koll på den gregorianska tideräkningen. Snarare är det på det sättet att man tillsammans med handläggaren på Migrationsverket försöker bena ut ungefär hur gammal personen är och sätta ett datum för det.

Ofta vet man inte födelsedatum eller ens vilken tid på året man är född. Då sätts födelsedatum till själva asylansökningsdatumet. Det har lett till att många fyller år nu under hösten, eftersom det var många som kom hösten 2015.

Det är alltså inte enkelt att avgöra om man lurades om sin ålder eller inte. Tvärtom är det vårt sätt att ha detaljerad koll på ålder som inte är utbrett i stora delar av världen, särskilt inte om man lever som papperslös och aldrig har blivit registrerad någonstans. Så är fallet för många som har vuxit upp i Iran och kommer från Afghanistan.

Även om personer har fått avslag i februari kan man inte säga att de lever här illegalt. Många, i princip alla, överklagar. Tyvärr är även handläggningstiderna för överklagande väldigt långa. Det är alltså otroligt många som är kvar i själva asylprocessen och som helt enkelt väntar på besked, antingen från överklagan eller som har gjort en slutlig överklagan.

Anf. 24 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Maria, även om det fortfarande är lite undflyende!

De som var uppenbart över 18 omfattas inte. På det sättet är det, eftersom de fick en annan ålder från början. Men de som de facto var vuxna redan när de kom kommer fortfarande att omfattas, även om man sedermera har kunnat visa, exempelvis via åldersbedömningar, att de faktiskt är vuxna. De åldersbedömningar som görs har också ganska god säkerhetsmarginal. Med största sannolikhet var de alltså vuxna redan när de kom.

Okej, en del har säkert överklagat. Men jag har fortfarande inte sett några garantier för att de som inte har överklagat inte ska omfattas. Det har ingen presenterat. Om så är fallet upplys mig mer än gärna om detta och lova att de som har vistats här illegalt inte kommer att få den här chansen. Jag har än så länge inte hört något sådant uttalande från regeringen. Det skulle vara positivt om det kom.

Jag tycker att det är anmärkningsvärt. Det är viktigt att det kommer fram att det här handlar om personer som har bedömts sakna skyddsskäl. Det är ett separat regelverk för unga eftersom vi inte anses kunna skicka minderåriga till en plats utan ett ordnat mottagande. Men om man är vuxen i dag är man ju vuxen. Om jag fyllde 18 i går skulle jag inte omfattas av alla de rättigheter som barn har utan skulle behöva ta ansvar för att jag är vuxen. Det borde rimligtvis gälla även de som har tagit sig till vårt land.

Varför slår man knut på sig själv för att ge vuxna personer utan skyddsskäl ytterligare möjligheter att stanna här, få bekostad utbildning av vårt samhälle? Samtidigt prioriterar vi exempelvis inte, eller verkar snabbt för, att de som sköter sig och arbetar men drabbas av misstag som tidigare arbetsgivare har gjort ska få stanna.

Anf. 25 MARIA FERM (MP) replik:

Herr talman! Personer som har fått sina tredje avslag, alltså lagakraftvunna beslut, omfattas av lagstiftningen, förutsatt att de befinner sig i landet. Jag hoppas verkligen inte att någon som skulle kunna komma att omfattas av lagstiftningen hinner utvisas under tiden innan den träder i kraft. Det är en av anledningarna till att det är viktigt att få den på plats snabbt, för att ge dem som berörs en chans att få möjlighet att stanna. Det är viktigt.

I fråga om åldersbedömningar finns det otroligt mycket att säga. Bland annat finns det mycket kritik mot metoderna. Det finns felmarginaler. Just för gruppen afghaner är det särskilt problematiskt eftersom det blir den enda möjligheten att göra åldern sannolik. Id-handlingar från Afghanistan anses inte ha särskilt högt bevisvärde, och muntlig bevisning hjälper inte heller. Då får åldersbedömningar avgörande inverkan, trots att det är en kritiserad metod med felmarginaler som gör att minderåriga mycket väl kan bedömas vara 18 år även om man försöker säkerställa att det inte ska hända.

Vi har också förändrat hela det systemet. Nu görs medicinska åldersbedömningar i början av asylprocessen, bara några veckor efter att man har kommit till Sverige. Den här gruppen har hamnat i kläm. För den här gruppen har åldersbedömningarna gjorts i slutet, det vill säga efter flera års väntan. Då är man också flera år äldre. Om man var 16–17 när man kom kommer man alltså att vara 18 eller mer nu. Då kommer man också att bli bedömd som myndig i den medicinska åldersbedömningen.

Det är mycket bättre att göra det i början av processen. Det är något som vi har ändrat på.

Anf. 26 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Herr talman! För Vänsterpartiet handlar vårt budgetsamarbete med regeringen om att få ett rättvisare och jämlikare Sverige. Vi såg ojämlikheten öka under den borgerliga regeringens tid. När man nu läser finansplanen kan man tydligt se att det är de som har minst som får mest nu. Det minskar ojämlikheten i vårt samhälle.

Vänsterpartiet har fått igenom många viktiga och bra reformer i budgeten. Det är reformer som kommer att göra skillnad för väldigt många människor. Det är jämlikhetsreformer som framför allt gynnar kvinnor och förstärker välfärden. Det är den största satsningen på välfärden på årtionden: på förlossningsvård, gratis mediciner och glasögonbidrag till barn, gratis mammografi, fler anställda i äldreomsorgen, höjt bostadstillägg för pensionärer och sjuka, avdragsrätt för a-kassa och mycket mer. Sådant gör man med oss men inte med borgerliga partier.

Vi är också övertygade om att ett rättvist och jämlikt samhälle med en robust välfärd klarar av att ge skydd åt och inkludera nyanlända på ett mycket bättre sätt än ett samhälle med stora klyftor och en välfärd som går på knäna.

Vänsterpartiet står därför självklart bakom budgeten och därmed även anslaget som vi diskuterar i dag. Jag vill därför inledningsvis börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Samtidigt vill jag vara helt tydlig med att ett budgetsamarbete inte innebär att man är överens om hela innehållet i politiken, och det här är ett sådant område. Även om det görs satsningar på området som jag tycker är bra och viktiga – Maria Ferm nämnde några av dem: satsningen på möjlighet att söka bättre familjeåterförening och på att ensamkommande ska kunna stanna kvar i kommunerna – finns det också en hel del i betänkandet som man har kommit överens med andra partier om. Det finns också rester från andra historiska överenskommelser. Det är inget konstigt med det, så är det med budgetar. Vi har energiöverenskommelser, försvarsöverens-

kommelser och mycket annat. Det är också så det fungerar och ska fungera, så att det inte blir ryckiga budgetar där allt rivs upp varje gång det blir en ny majoritet.

Det innebär också att det finns en hel del politik på migrationsområdet som vi helt enkelt inte är överens om. Jag kommer nu att peka på några av de saker där Vänsterpartiet skulle vilja se en annan inriktning.

Herr talman! Framför allt genom de förändringar som regeringen har drivit igenom sedan hösten 2015 med stöd av riksdagens högerpartier har man bidragit till att inskränka asylrätten och undergräva andemeningen i de konventioner som reglerar densamma. Det gäller inte minst genom Sveriges agerande inom EU.

Att antalet asylsökande i Sverige och Europa har minskat dramatiskt sedan 2015 beror ju inte på att färre flyr undan förföljelse och förtryck, utan det beror på – som också Maria Ferm tog upp i sitt anförande – att EU har gjort det mycket svårare att ta sig till Europa och söka asyl. Jag kan hålla med om att det verkligen behövs fler lagliga vägar till Europa. Samtidigt får man erkänna att det är förändringar i den här lagstiftningen som har strypt en viktig möjlighet, nämligen möjligheten till familjeåterförening. Det är viktigt att den återinförs.

Lagen om tillfälliga begränsningar av möjligheten att få uppehållstillstånd i Sverige har försvårat för människor att få skydd i Sverige, samtidigt som den skapar otrygghet och osäkerhet hos dem som får tillfälliga uppehållstillstånd och nekas möjligheten att återförenas med sina familjemedlemmar.

Det finns inte heller något som tyder på att det är den tillfälliga lagen som har gjort att färre människor söker asyl i just Sverige. Senast häromkvällen debatterade jag den numera bortförhandlade utvärderingen av den tillfälliga lagen med migrationsministern, och jag kan konstatera att regeringen på inget sätt förmår att visa hur lagen har uppfyllt de syften man säger sig ha haft. Om det finns några sådana bevis ser jag fram emot att ta del av dem.

I målet för utgiftsområdet nämns också att man ska tillvarata och beakta migrationens utvecklingseffekter. Vänsterpartiet menar att detta mål inte kan uppnås med nuvarande politik som syftar till att hålla människor kvar i flyktingläger och i förvar under miserabla förhållanden. Det är en politik som dessutom delvis finansieras genom biståndsmedel. De biståndspengar som ska hjälpa människor ur fattigdom används av Sverige och EU för att hålla kvar människor i fattigdom och förtryck, bland genom Turkietavtalet. Berättelserna från Libyen lämnar verkligen inte någon obehör.

Ändå fortsätter regeringen och riksdagens högerpartier att stödja EU:s finansiering av den libyska kustbevakningen som begår några av dessa övergrepp.

Herr talman! Dagligen kommer nya uppgifter om bristande rättssäkerhet i asylprövningarna. Det gäller inte minst åldersbedömningarna av ensamkommande barn, något som har kritiserats av en lång rad experter på området. Vi hörde nyss i ett replikskifte en skildring av de svårigheter som finns med åldersbedömningar. Migrationsverkets generaldirektör sa en gång ganska träffsäkert att de flesta av oss vet hur gamla vi är bara från hörsägen. Det är någonting som folk har berättat för oss. Det är ingenting

som vi verkligen vet. Så är det också för många av de barn som vi nu talar om.

Även brister i tolkarnas, biträdenas och handläggarnas kunskaper har lyfts fram. Att dessa brister fortgår utan några åtgärder från regeringens sida är obegripligt. Vänsterpartiet menar att regeringen måste agera kraftfullt för att säkerställa den rättsliga kvaliteten i asylprövningen. Det är mycket allvarliga brister som har påtalats av biträden, gode män och organisationer i det civila samhället.

Regeringen och övriga partier pratar ofta om behovet av ett väl fungerande återvändande för att Sveriges asylsystem ska vara långsiktigt hållbart. Jag instämmer i detta och i att de som har fått avslag på sin asylansökan borde kunna återvända. Tyvärr har regeringen med stöd av högerpartierna valt att driva en politik som delvis motsäger det syftet.

Förändringen av LMA-lagen innebär att den som får avslag på sin asylansökan, undantaget barn och barnfamiljer, mister rätten till bistånd och boende. Det utgör det tydligaste exemplet på hur regeringens politik får motsatta effekter. Ambitionen med lagändringen var att fler skulle återvända till sina hemländer, men så har inte varit fallet. Snarare har polisen och Migrationsverket fått sämre möjligheter att genomföra det återvändararbete som måste göras när man inte vet var folk befinner sig.

Herr talman! Slutligen: De ensamkommande barn som har sökt asyl i Sverige har drabbats extra hårt av regeringens omsvängning i politiken. Följden har blivit en lång väntan med ett osäkert slut, risk att deporteras till ett land som man aldrig besökt eller den plats som man har flytt ifrån av rädsla för sitt eget liv har skapat en enorm stress och oro med självska- debeteenden och självmord som yttersta konsekvens.

Under 2017 har 14 ensamkommande tagit sitt liv. Under november månad valde 5 unga bort livet. Det är en ung var sjätte dag. Självmord är alltså sju gånger så vanligt i denna grupp som i motsvarande åldersgrupp som har vuxit upp i Sverige.

De ensamkommandes situation har väckt ett enormt engagemang runt om i Sverige som inte minst manifesterats i rörelserna Vi står inte ut och Ung i Sverige. Dessa rörelser har efter en lång kamp fått regeringen att agera. Vänsterpartiet välkomnar den överenskommelse som regeringen har presenterat, men vi ser ändå en del problem och vissa farhågor. Det är väl känt att Vänsterpartiet hade föredragit en amnesti med permanenta uppehållstillstånd för ensamkommande. Men vi är ändå beredda att titta på förslagen och att om möjligt hjälpa till att förbättra dem.

Det finns flera frågetecken i förslaget som behöver rätas ut. Gymnasie- lagens snåriga konstruktion och snäva nålsöga är det få unga som lyckas passera. Det finns frågetecken kring varför unga som kommit efter den 24 november och väntat lika länge inte ska omfattas. Frågan om rättsosäkerheten kring åldersbedömningar och uppskrivningar är ett tredje frågetecken. Men allra allvarligast är dock det glapp som kan komma att uppstå mellan avslag och till dess att lagen träder i kraft i sommar. Det betyder i klartext att en hel del unga kan komma att gömma sig. Det är viktigt för oss att man tittar noga på den frågan, och det finns olika sätt att lösa den på. Regeringen skulle kunna göra någonting i sitt regleringsbrev, men riksdagen skulle också kunna bemyndiga regeringen och berörda myndigheter att göra undantag från utlänningslagen.

För mig är det viktigaste att lösningar ska hittas, och jag hoppas att regeringen är medveten om det.

Anf. 27 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Man skulle kanske ganska snabbt kunna komma till rätta med att bromsa tillfälligt för att få en lagstiftning på plats. Den problematik som Vänsterpartiet ser kanske inte vi ser. Men vi har även hanterat arbetskraftsinvandringsfrågan under hösten. Det var ett totalt fiasko, om man ska tala klarspråk. Det borde ha varit uppenbart från början att förslaget var alldeles för långtgående för att över huvud taget gå igenom utan en ordentlig beredningstid.

När det gäller frågan om arbetskraftsinvandring och utvisning av nyckelpersoner som själva inte har gjort något fel, som ensamma inte kan åtgärda felet och som deras arbetsgivare inte heller kan åtgärda är alla partier i den här kammaren överens. Man borde kunna gå in och se över olika regleringsbrev och bemyndiganden och anvisa hur olika myndigheter ska kunna göra tillfälliga avsteg för att inte riskera att personer som arbetar, gör rätt för sig och bidrar till vårt samhälle utvisas fram till dess att vi har en ordentlig lagstiftning på plats, vilken förhoppningsvis kommer snart.

Jag valde att försöka väcka ett utskottsinitiativ i ärendet. Jag tyckte att det borde vara möjligt, givet att alla är överens. Men jag fick inte stöd från någon, inte heller från Vänsterpartiet. Därför vill jag gärna få svar på hur ni tänker om detta.

Anf. 28 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik:

Herr talman! Tack för frågan!

Hela utskottet försökte skapa en förändring tillsammans. Vi i Vänsterpartiet föredrog ursprungligen en annan inriktning, eftersom vi var oroliga för en del av de problem som vi senare stötte på. Vi såg dock att det fanns en majoritet för att åstadkomma någonting, och därför var vi beredda att titta på saken. Jag tycker att det är en konstruktiv hållning. Det visade sig dock att det här inte gick.

När Sverigedemokraterna och Paula Bieler sedan lade fram sitt förslag hade jag svårt att se att det skulle kunna realiseras särskilt mycket tidigare än det förslag vi tillsammans har beslutat om. Paula Bieler lade heller inte fram några förslag som var så konkreta som det jag just nämnde vad gäller de ensamkommande.

Jag är glad att Paula Bieler begärde replik på mig, för jag tyckte att det var intressant att lyssna till beskrivningen av hur människor ska kunna förflytta sig i Sverigedemokraternas vision. Det är lite som när lejonet leker med lammen. Det var en beskrivning som verkligen inte riktade sig till människor som har torterats eller förföljts, utan det handlade om att människor skulle kunna studera och bli medborgare i Sverige.

Vi vet ju att Sverigedemokraterna alltid skapar snävare och snävare regler och riktlinjer för vad det innebär att vara svensk. Det är en svenskhet som omfattar väldigt få av oss.

Anf. 29 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Utskottsinitiativ går ju att förändra, och jag gav er dessutom god tid att komma med förslag på förändringar. Man kan alltid förhandla och förbättra. Jag skrev medvetet på det sätt jag skrev för att jag

framför allt tycker att man inte behövde ha den där långa beredningsprocessen som finns vid skarpa lagförslag. Det var snarare en uppmaning till regeringen att nyttja de olika verktyg som finns, till exempel att se över regleringsbrev och målbilder för Migrationsverket och så vidare.

Det skulle ha varit en tydlig signal om att ta tag i detta för att se till att utvisningarna stoppas redan nu. En regering har ju fler möjligheter än vad vi som riksdagsledamöter har, och den kan ta till fler verktyg.

Det är beklagligt att man inte ens ville ha en diskussion om detta och att man så pass tidigt antog ett förslag som man egentligen inte tyckte var rimligt i situationen som rådde. Vi stödde faktiskt Vänsterpartiets motion, med lite modifikation, för att den skulle bli skarp lagstiftning direkt. Då hade den nya lagstiftning som vi nu har kunnat utvidgas. Men trots beredningens gång och den väg som valdes har jag fortfarande lite svårt att se varför man inte kunde ha det här som till exempel en tillfällig stopplag.

Det fanns ju ett lagförslag, som dock avstogs eftersom avsteget hade blivit för stort och det hade öppnat upp alldeles för mycket. Det hade kunnat vara en tillfällig lag. I det fallet kan vi skylla på andra partier. Jag vet ju att Christina Höj Larsen ett kort tag och efter TCO:s rekommendationer var inne på tillfällig lagstiftning.

Låt mig gå över till vår vision. För det första definierar vi inte svenskhet, men vi tycker att det är rimligt att man för att bli medborgare ska kunna tala svenska språket och att man ska känna till samhällskunskap, precis som vi får lära oss om vårt land i grundskolan när vi växer upp här.

Det stämmer att vi inte talar om migration i första hand för dem som lever i krissituationer, för det är viktigt att hjälpa dem där de befinner sig. Jag ser inte migrationen som bästa möjliga sätt att hjälpa. När man däremot har fått flyktingstatus säger vi att det inte bara behöver hänvisas till ett kvotflyktingssystem, utan man ska som flykting också ha möjlighet att söka andra vägar, exempelvis genom att studera eller arbeta.

Anf. 30 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik:

Herr talman! Nej, Vänsterpartiet förhandlar inte om någonting med Sverigedemokraterna. Det kommer vi aldrig att göra, och därför går vi heller inte in och förhandlar eller tittar på ett utskottsinitiativ från Sverigedemokraterna.

Det gör vi inte av två olika skäl. Det ena handlar om Sverigedemokraternas syn på vem som ingår i vårt "vi". Vi har hört andre vice talmannen Björn Söder säga att samer och judar inte är svenskar i någon riktig mening. Vi har hört gruppledaren Mattias Karlsson säga att Zlatan inte är svensk på grund av något sätt som han rör sig på. Vi har även hört Mattias Karlsson hej vilt anklaga unga människor med uppehållstillstånd att vara terrorister.

Detta är det ena skälet till att man inte kan förhandla med ett sådant parti. Ert "vi" är rörligt och begränsat, och det kommer aldrig att innefatta alla som vill ha ett samhälle som tillhör oss alla.

Det andra skälet är att ni dessutom är ett högerparti. Om man kollar på er senaste budget ser man att den rikaste tiondelen av befolkningen får mer än dubbelt så stor skattesänkning som den genomsnittliga löntagaren. Den rikaste tiondelen får därtill 13 gånger så mycket som de i vårt samhälle

som har minst. Sverigedemokraterna är ett högerparti för de allra rikaste. Ni visar detta gång på gång i budgeten.

Ni är dessutom ett parti som hela tiden förflyttar gränsen för vem som är ”vi”. Ett sådant parti kommer vi inte att förhandla med.

Anf. 31 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka utskottet för behandlingen av regeringens förslag.

Jag vill inleda med en liten bakgrundsbild. Jag vill uttrycka att jag är oerhört stolt över det ansvar som Sverige har tagit och tar när det gäller den globala flyktingkrisen. Sverige har räddat tusentals liv, och Sverige fortsätter att rädda tusentals liv. Tillsammans i Sverige har vi genomfört den största humanitära insatsen sedan andra världskriget.

Under de senaste fyra åren har över 300 000 personer sökt asyl i Sverige. Av dem fick 60 procent besked förra året att de har skyddsskäl och har därmed fått uppehållstillstånd. De flesta av dem som har fått skydd har flytt från kriget i Syrien, och de mötte, precis som Carina Ohlsson sa, ett samhälle som fanns till hands på nationell och lokal nivå. Dessutom gjorde civilsamhället och enskilda enorma insatser.

Därför är det viktigt att säga att flyktingmottagandet ska vara hållbart, och det ska vara långsiktigt hållbart. Vi måste kunna klara detta hela tiden, och vi måste kunna klara det vi har nu men också klara eventuellt kommande kriser.

Utvecklingen under 2015 blev ohållbar. Jag tror inte att någon egentligen säger emot. Den tillfälliga lagen och införandet av gränskontroller var nödvändiga beslut. Regeringen ser hur viktigt det är och ger därför ett tydligt besked om att den bedömer att den tillfälliga lagen behöver gälla till sommaren 2019.

Regeringens åtgärder har inneburit att betydligt färre har sökt sig till Sverige. Vi ser att fler länder tar sitt ansvar. Det kan aldrig vara bara ett lands ansvar att ge människor som är på flykt skydd.

Det solidariska ansvaret är viktigt för Sverige. Vi driver med kraft denna ståndpunkt också på den europeiska nivån. Jag kom för övrigt tillbaka i natt efter att ha deltagit i ett ministermöte under gårdagen. Där fanns såklart just den här frågan på dagordningen. Kommissarie Avramopoulos meddelade att kommissionen nu agerar kraftfullt mot de länder – Ungern, Polen och Tjeckien – som har obstruerat mot omfördelningsbeslutet från 2015. Det kan innebära att de dras inför EU-domstolen. Sverige välkomnar kommissionens handlingskraft.

Nästa vecka sammanträder stats- och regeringscheferna. Då åker statsminister Stefan Löfven på ett möte för att fortsätta diskussionen bland annat inom ramen för Leaders' Agenda om migration och säkerhet, där målsättningen är enighet.

På nationell nivå skulle jag vilja säga att solidariteten har utvecklats i en positiv riktning. Den anvisningslag som vi kom överens om i riksdagen gäller och fungerar allt bättre. Med den lagstiftningen ser vi på flera håll att allt fler kommuner tar sitt ansvar för fördelningen. Allt fler kommuner arbetar också aktivt med insatser och åtgärder för såväl asylsökande som nyanlända.

Vi ser en positiv utveckling. Sysselsättningen ökar. Arbetslösheten sjunker. Ungdomsarbetslösheten har inte varit så låg på 14 år. Det byggs

bostäder som aldrig förr – 70 000 planeras bara för detta år. Det byggs skolor och förskolor för att möta vår befolkningsökning och utveckling. Kort sagt handlar det här egentligen om att samhället nu på alla sätt är inne i sitt ansvarstagande i det som vi kallar för den svenska modellen. Det fungerar när den nationella nivån samverkar med den lokala nivån och det finns resurser att omfördela.

Regeringen har ett mycket tydligt uppdrag till Migrationsverket om att handläggningstiderna ska kortas. I den senaste prognosen ser vi att vi går från i genomsnitt 15 månader till 14. Det är rätt riktning, men det går inte tillräckligt snabbt. Regeringen följer den utvecklingen och ser verkligheten. Vi har tagit ansvar för det genom att bland annat lägga fram tre konkreta förslag: den tillfälliga regleringen för dem som kom 2015 som ensamkommande och har väntat väldigt länge, ett besked om den tillfälliga lagen för det tredje året samt en reformering av bestämmelserna kring eget boende, som många kommuner vittnar om har lett till ökad trångboddhet och segregation. Regeringen ger i den frågan ett besked om en mer värdig inriktning på EBO.

Regeringen arbetar också med att personer ska kunna komma till Sverige och få uppehållstillstånd för såväl studier som arbete. Vi har sett över regelverket. Det finns brister i det system som den borgerliga regeringen införde. Därför har riksdagen beslutat att det nu ska finnas möjlighet till själv rättelse för arbetsgivarna. Vi tycker inte att det räcker. En utredning tittar just nu på möjligheten att rätta mindre misstag. Vi tycker att det är helt orimligt att det är arbetstagarna som drabbas av detta när det egentligen är arbetsgivarna som måste hantera lagar och regler korrekt.

Utöver det vill jag säga att vi på alla sätt stöder de insatser som UNHCR, IOM och FN gör ute i världen för flyktingar i flyktingläger, för att motverka människosmuggling och för att finna lagliga vägar. Asylprövning innebär alltid svåra beslut. Så är det, och så kommer det alltid att vara. Därför är det så oerhört viktigt att vi står upp för att asylsystemet, den reglerade invandringen och återvändandearbetet ska fungera. Vår budget tar ansvar för detta. Därmed, herr talman, välkomnar jag debatten.

Anf. 32 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Herr talman! Jag kom att notera två ord som statsrådet använde i sitt anförande och som jag tycker är positiva; hon sa att migrationspolitiken ska vara långsiktig och hållbar. Men det är inte orden i den här kammaren som egentligen spelar någon roll, utan vad man sedan gör konkret i verkligheten, vilken politik man bedriver.

I det förslag som regeringen nu har presenterat rörande ensamkommande är väldigt mycket fortfarande oklart, till exempel hur mycket det här kommer att kosta – en sådan liten detalj i sammanhanget. Men det står ändå klart, tycker jag, att förslaget inte är vare sig långsiktigt eller hållbart.

Jag är faktiskt förvånad över att Socialdemokraterna går med på ett sådant här förslag. Jag måste säga det. Jag trodde att vi var överens om att Sverige behöver en skärpt migrationspolitik kommande år. Men nu tar regeringen, mindre än ett och ett halvt år efter att den tillfälliga lagen kom att gälla, ett stort kliv åt ett helt annat håll och säger att det inte längre ska krävas skyddsskäl för att beviljas uppehållstillstånd i Sverige.

Vi har mycket stora integrationsproblem i Sverige och kommer att ha så kommande år. Vi har dessutom i dagsläget 80 000 människor som är

inskrivna i Migrationsverkets mottagningssystem. Då ska 9 000 personer som inte har skyddsskäl ändå beviljas uppehållstillstånd. Jag tycker att det är en oerhört märklig prioritering.

Jag vill fråga migrationsministern: Var finns rättvisan i att en person som har följt lagen och återvänt hem inte ska omfattas av detta, medan en person som har brutit mot lagen och ändå stannar kvar i Sverige ska få ta del av den här sär lösningen?

Anf. 33 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S) replik:

Herr talman! Jag tycker att Maria Ferm har besvarat den frågan på ett alldeles utmärkt sätt, men jag ska gärna försöka bidra med ytterligare svar.

Regeringen ser de långa handläggningstiderna. Regeringen ser att man kom som ensamkommande hösten 2015. På grund av de långa handläggningstiderna har man blivit bedömd som vuxen. Regeringen vill då ta ansvar för den verklighet vi har. Väldigt många av de här personerna är kvar i landet. Det gör att förslaget om att erbjuda utbildning är en oerhört viktig investering i unga människors liv. De är i Sverige och har blivit föremål för väldigt långa handläggningstider. Nu tar vi ansvar för det.

Men när jag lyssnar till debatten här i kammaren i dag måste jag säga att jag ändå blir lite förundrad över hur Johan Forssell kan bli lite smått irriterad på att regeringen nu samlar sig till tre konkreta förslag som är inspel i den verklighet som finns kring migrationsfrågorna ute i kommuner och landsting. Johan Forssell står här och säger att det är viktigt med en borgerlig samling och en borgerlig regering. Men det har aldrig varit så splittrat som nu, att döma av debatten. Jag ser just nu tre block i migrationspolitiken när jag lyssnar på debatten här inne. Jag ser en väldigt tydlig uppställning. Sverigedemokrater och moderater ifrågasätter asylrätten och vill förlänga och permanenta den tillfälliga lagen. Jag ser ett block någonstans i mitten med liberaler och centerpartister. Och så ser jag en tydlighet från regeringens sida. Det är en indelning i tre väldigt tydliga block, även om jag tror att Kristdemokraterna har vänner i lite olika grupperingar. Här tycker jag att Johan Forssell blir svaret skyldig.

Anf. 34 JOHAN FORSSELL (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Det är alltid vanskligt att före en debatt bestämma sig för hur man ska sammanfatta den. Då har man nämligen inte kunnat lyssna till vad som sägs. Jag vill bara påpeka att inte alla allianspartier har talat i den här debatten. Det kanske är lite tidigt att redan nu summera vad som har sagts.

Egentligen skulle jag inte behöva argumentera för varför det här förslaget är rättsosäkert, godtyckligt, ohållbart och orättvist. Det har nämligen Heléne Fritzon gjort själv på ett väldigt förtjänstfullt sätt. För bara några veckor sedan tydliggjorde migrationsministern detta. Migrationsministern sa till och med att det var viktigt att vara just tydlig. Ändå får vi i den här kammaren i dag höra migrationsministern säga rakt motsatt sak, efter bara några veckor. Då ska man komma ihåg att Heléne Fritzon alldeles nyss stod i talarstolen och inpräntade vikten av att vara långsiktig. Det är ganska kort bästföredatum på de besked som migrationsministern ger. Efter bara några veckor är man beredd att säga rakt motsatt sak. Jag tycker inte att det är långsiktigt, och jag tycker inte att det är hållbart.

Oavsett vilken storlek man vill ha på det svenska flyktingmottagandet framöver – där kan man tycka olika, vilket jag har stor respekt för – är det här lagförslaget inte genomarbetat. Det finns inte ens en uppskattning av hur mycket detta kommer att kosta. Det är lika hafsigt gjort som det andra vi har upplevt under hela den här mandatperioden, med olika brister och fel i den politik som regeringen lägger fram. Det finns ingen långsiktighet. Det finns ingen långsiktig tanke. Det är bara panikåtgärder här och nu – ett steg framåt, ett halvt steg tillbaka och sedan ett halvt steg åt sidan. Det är inte vad Sverige behöver.

Anf. 35 Statsrådet HELENE FRITZON (S) replik:

Herr talman! Jag har sagt flera gånger i debatter med Johan Forssell att regeringens tre konkreta förslag inte över huvud taget påverkar den gällande asylrätten. Jag vet inte om det är svårt att förstå för Johan Forssell att den tillfälliga regleringen riktar sig till dem som kom hösten 2015, det vill säga före den 24 november. Det är inte möjligt att komma i dag och säga: "Hej! Jag vill bli prövad utifrån den tillfälliga regleringen." Detta hoppas jag har blivit tydligt.

Även om inte alla partier har valt att delta i debatten har jag såklart läst budgetförslagen och vidhåller att det finns konkreta skillnader mellan de borgerliga partierna. Det är inget gemensamt förslag man lägger. Det är tydligt att Moderaterna vill omvandla asylrätten och att övriga partier på den borgerliga kanten inte delar den uppfattningen.

Frågan till Johan Forssell blir: Hur ska Moderaterna få igenom den politiken? Vilket stöd har Moderaterna för att ta bort den gällande asylrätten och omvandla den till kvotsystem?

Dessutom vill jag säga att jag faktiskt har förberett mig på så sätt att jag lyssnat till förra årets debatt. Det var rätt intressant att höra att Johan Forssell där ger uttryck för ett par saker som inte finns med i debatten i dag. Han säger att det byggs för lite i Sverige. Svaret på den frågan har vi i dag: Det byggs detta år 70 000 nya bostäder.

Det gavs också i förra årets debatt en helt annan siffra över skuggsamhället. Den var högre än den siffra som nämns i dag. Då undrar man ju vilken verklighet Johan Forssell ser.

Anf. 36 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Jag hade initialt tänkt säga något om var och hur vi egentligen gör våra humanitära insatser. Där skulle vi snarare vilja se insatser i utlandet, läkarinsatser, utlandsstyrkor som säkrar fred och hjälper människor i nöd, bidrag via olika hjälporganisationer och så vidare. Det är där jag hävdar att vi gör verkliga humanitära insatser, inte genom ett mottagande som bygger på ett system för asyl.

Ministern talar om att vi vill urholka asylrätten. Jag hävdar att vi snarare vill förstärka den och återupprätta det syfte den hade från början, det vill säga att ge människor skydd så snart som möjligt och så nära den plats där de befinner sig som möjligt, i stället för att hålla liv i ett system som i dag innebär att man skapar incitament för människor att förflytta sig långt. Man skapar också incitament för länder att ge så dåliga villkor som möjligt för att slippa vara de som helt ensamma som får bära mottagaransvaret.

Men det var inte detta jag tänkte fråga om nu, utan jag tänkte fråga om EU och förhandlingarna där. När Heléne Fritzson utsågs till statsråd lyftes

det fram att hon var en god förhandlare. Jag ställer mig lite frågande. Du talar om att man hoppas på enighet, samtidigt som det bör stå klart för de allra flesta att det finns väldigt stora åsiktsskillnader. I dag är det väl snarare så att de förslag som ligger på bordet har gått i motsatt riktning jämfört med vad övriga partier i denna kammare anser och vad den svenska ståndpunkten tyvärr är. Jag oroas lite av att man välkomnar att de länder som har en annan åsikt ska straffas och ställas inför domstol.

Statsrådet talar om att man vill uppnå enighet och nämner också i sitt anförande de beslut om exempelvis kommunanvisningarna som vi har kommit överens om i denna kammare. Jag vill påpeka att vi inte har kommit överens om detta; ni har kommit överens, en del av er, men inte vi, inte alla i denna kammare. Det är några som kör över andra.

Jag undrar om man från regeringens sida anser att det är så det hela ska lösas – att helt enkelt tvinga de länder som inte vill ha ett mottagande till något som man kallar solidariskt.

Anf. 37 Statsrådet HELENE FRITZON (S) replik:

Herr talman! Den svenska ståndpunkten, som förankrats i riksdagen, är väldigt tydlig. Den grundar sig på en gemensam människosyn i Sveriges riksdag. Det finns ett parti som inte delar den synen på människor.

Grunden är att vi ska ha en solidarisk ansvarsfördelning, och det är också detta som Sverige driver i förhandlingarna. Men även där möter vi politiska uttryck som dem som Paula Bieler företräder – inte bara från Ungern, Tjeckien och Polen, utan även från andra länder där det har blåst högervindar och där man i dag inte är lika mån om att sätta sig vid förhandlingsbordet och göra upp om en solidarisk ansvarsfördelning. En solidaritet kan aldrig någonsin vara valbar; den måste man mena på allvar.

Regeringens arbete kommer att fortsätta kraftfullt, och vi har nu stöd av kommissionen och väldigt många partier och länder i Europa. Jag är övertygad om att vi kan lösa uppgiften att komma fram till ett gemensamt asylsystem i Europa.

Den linje som Sverigedemokraterna företräder, att det finns någon sorts godhet i att agera runt om, utanför Europas gränser, håller inte om man har en människosyn där man står upp för alla människors lika värde.

Anf. 38 PAULA BIELER (SD) replik:

Herr talman! Jag är böjd att hålla med: Vi har inte samma människosyn. Jag ser att människor har ett värde även innan de når vår kontinent. Jag ser att de lider där de befinner sig. Men jag ser samtidigt en västvärld som stoltserar med att man faktiskt hjälper de få som tar sig hit via smugglare och på illegala vägar, som riskerar livet eller som faktiskt utnyttjar systemen när de själva ser att vi inte riktigt har koll. Det är där vi väljer att satsa.

Vi har också uppenbart olika syn på solidaritet. Jag skulle föredra att tala om medmänsklighet, för det är något jag tycker är viktigt: att man ser sina medmänniskor, var på jorden de än befinner sig. Solidaritet, å andra sidan, bygger på att man har något gemensamt; det är tanken om en för alla och alla för en. Den kan man inte tvinga fram.

Men att ha medmänsklighet, hjälpa människor och solidariskt ta ett ansvar – för det tror jag faktiskt att de flesta ändå vill, även jag – kan gå till

på olika sätt. Jag menar att det, med den situation som råder världen över, varken är hållbart eller solidariskt att bara fokusera på dem som tar sig hit.

Vi lägger fokus på att hjälpa genom att förflytta människor hit, låta deras länder förfalla, låta regimer förvisa människor och tvinga dem bort och låta länder komma undan med att ge så dåliga villkor som möjligt så att människor väljer att inte söka asyl där utan söka sig vidare. Vi håller liv i ett system som är byggt för en helt annan tidsålder och en helt annan situation.

Kom inte och tala med mig om människosyn! Jag väljer att se hela världen och de människor runt om i den som lider, och jag väljer att inse att vi måste tänka globalt om vi vill göra en insats på riktigt. Jag fokuserar inte på dem som jag för tillfället har i min närhet och ser framför mig – jag ser att även andra människor existerar.

I detta anförande instämde Tony Wiklander (SD).

Anf. 39 Statsrådet HELENE FRITZON (S) replik:

Herr talman! Jo, Paula Bieler, jag kommer att tala med dig om människosyn. Det är väldigt viktigt att vi gör det i vårt land och att vi faktiskt också i den debatten avslöjar det som Sverigedemokraterna står för.

Du står här och talar om någon sorts godhet. Vi hanterar en budget där Sverigedemokraterna gör enorma besparingar på kommuner och lands-ting, 13 miljarder, och inom det här området är beredda att ta bort nästan 6 miljarder. I Paula Bielers värld hade inte Sverige stått upp och välkomnat familjerna från Syrien.

Detta är det svar som Paula Bieler och Sverigedemokraterna ger i debatten om migration. Landet Sverige är inte berett att öppna för familjer från Syrien när det råder öppet krig. Detta kallar jag för Sverigedemokraternas människosyn.

I detta anförande instämde Carina Ohlsson (S) och Maria Ferm (MP).

Anf. 40 ANNIKA QARLSSON (C):

Herr talman! Om man som statsrådet inte har erfarenhet av och kunskap om riksdagens regler kanske man ska uttrycka sig med viss försiktighet. Vår migrationspolitiska talesperson, min kollega Johanna Jönsson, har med ministerns ordval ”valt” att ligga i sjuksängen i dag, och därför finns jag här och har enligt riksdagens regler fyra minuter till mitt förfogande att hålla ett anförande.

Herr talman! Om någon skulle måla upp bilden av att det faktum att någon sökt och fått jobb via LinkedIn, närvarat på en nära anhörigs begravning i hemlandet eller råkat ut för en miss av arbetsgivaren för sex år sedan skulle resultera i att personen efter många år i Sverige utvisas med några veckors varsel så skulle man säga: Men detta kan ju inte vara sant, inte i ett land som Sverige! Men det sker nu. Varje vecka får människor som kommit hit och jobbat här i många år och skapat sig ett liv besked om att de ska lämna landet omedelbart. För att de ska kunna ta sig tillbaka hit med ett nytt intyg väntar två års handläggningstid för en ny ansökan på Migrationsverket.

Det som är ännu mer absurt är att det inte finns ett enda parti i denna riksdag som inte vill ändra detta, så att man kan korrigera fel i efterhand.

Det finns ett stort behov av internationell kompetens på många arbetsplatser. Det är ibland nyckelpersoner på företag som utvisas på detta sätt.

Men regeringen tar god tid på sig. Beställningen är gjord av en enig riksdag, och jag förväntar mig att den ska levereras så snart som möjligt.

Centerpartiet anser att arbetskraftsinvandringens ställning behöver bli starkare. Utvisningar på grund av små bagateller måste stoppas. Man måste kunna byta spår enklare från asyl till jobb – inte för neka den som behöver skydd, men för att vi ska ge människor möjligheter att börja bygga för sin framtid om de kan börja sitt liv här utan stöd.

Herr talman! Den här debatten handlar i grund och botten om mänskligt värd, grundläggande rättigheter och Sveriges ansvar för dem som sökt sig hit. Fler än 65 miljoner människor är på flykt i världen i dag. Det är en jättelik utmaning för världssamfundet. Det sätter press på det europeiska samarbetet, och det ger Sverige tydliga men svåra uppgifter att lösa.

Att värna mänskliga rättigheter, rättssäkerhet och mänskligt värd är en grundläggande uppgift som Sverige måste klara av. Det är vår skyldighet. Men vi kan inte göra det själva. EU-samarbetet behöver vara en viktig del i detta.

Herr talman! Centerpartiets politik kombinerar ordning och reda med humanism. Vi försvarar rätten att söka skydd, rätten att återförenas med sin familj, trygghet för asylsökande och en effektiv väg till integration. Samtidigt ser vi de utmaningar som finns och de stora reformer som krävs.

Centerpartiet vill styra om migrationen mot mer självförsörjning med hjälp av reformer för minskade utgifter. Vi behöver bland annat underlätta arbetskraftsinvandring, motverka utanförskap och otrygghet, stärka integrationen, korta handläggningstiderna och förbättra rättssäkerheten. För Centerpartiet är det viktigt att ta ansvar och visa handlingskraft, bland annat genom att delta i samtal och blocköverskridande överenskommelser kring svåra utmaningar.

Centerpartiet har länge drivit på för att ensamkommande som var minderåriga när de kom men som hunnit fylla 18 under asylprocessen ska få en ny chans. Därför välkomnade vi när regeringen efter långbänk presenterade ett förslag i den riktningen. Det glädde oss. När vi sedan försöker sätta oss in i vad det är regeringen har kommit överens om och vad det innebär ser vi att det finns många frågetecken. Johanna Jönsson, vår migrationspolitiska talesperson, var på Rosenbad i går för att få klarhet i vad förslaget innebär. Hon hade många frågor när hon gick dit och fler när hon lämnade.

Förslaget lämnar mycket att önska. Miljöpartiet har haft en ärlig ambition att komma så långt man kan. Inom Socialdemokraterna råder däremot stor splittring. Alla de frågetecken som finns i förslaget visar den djupa oenigheten när det gäller vad det är regeringen vill åstadkomma. Är det verkligen ett förslag som presenterats för att det ska genomföras, eller är det ett strategiskt väl avvägt dåligt förslag som Socialdemokraterna har tänkt ska stoppas av andra? Det vi ser för öppen ridå är en splittrad regering och en splittrad socialdemokrati.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 12 december.)

Trafikskottets betänkande 2017/18:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2017/18:1 delvis och skr. 2017/18:13)

föredrogs.

Anf. 41 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Vi brukar normalt använda den här talarstolen för att tala om vad vi är oeniga om. Jag tänker dock använda min talartid i första hand till vad vi är överens om.

I december 2015 enades världens länder om ett nytt klimatavtal. Detta skedde på ett FN-möte i Paris. Den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2 grader, och vi ska jobba för att den ska stanna vid 1,5 grader. Det är mycket ambitiöst. Sveriges åtagande vid klimatmötet i Paris var att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Eftersom cirka tre fjärdedelar av all oljeimport i Sverige används inom transportsektorn står denna i centrum för den samhällsförändring som måste ske.

Här i riksdagen har vi partier enats om att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030. Det är jag väldigt nöjd med.

Jag tänker här skissera fem strategier för att vi ska nå det målet.

Den första handlar om att investera i elektrifierade transporter där varje terawattimme el kan göra störst nytta när det gäller att transportera människor och varor, alltså transporter på järnväg. Den totala energianvändningen inom transportsektorn måste minska kraftigt eftersom ett hållbart uttag av bioenergi inte alls räcker för att ersätta den volym fossila drivmedel vi har i dag. Därför är övergång från bil och flyg till kollektivtrafik för persontrafiken samt övergång från väg till järnväg och sjöfart för godset helt avgörande om transportsektorn ska bli fossilfri.

Järnvägen är det i särklass energieffektivaste sättet att förflytta människor och gods. Sverigeförhandlingen, som tillsattes av den förra regeringen – då hette det Sverigebygget – har nu slutit avtal om bostadsbyggen med kommuner längs den nya höghastighetsjärnväg som ska anläggas mellan Stockholm och Malmö respektive Göteborg. Det är totalt 720 kilometer ny stambana som planeras. Järnväg är det viktigaste verktyget för att vidga arbetsmarknadsregioner, stimulera ekonomisk utveckling och minska beroendet av oljeimport.

Vi har avsatt 622,5 miljarder kronor för en nationell infrastrukturplan 2018–2029. Regeringen föreslår också att en flygskatt införs. Vi har beslutat om detta när det gäller flyg där restiderna är sådana att de kan ersättas med järnväg. Sett per invånare är Frankrike det mest tågåkande landet i Europa, men Sverige är nummer två. Människor röstar med fötterna genom att välja tåget för att minska sin påverkan på jordens klimat. Till skillnad från bil och flyg kan tågåkande lätt kombineras med arbete, umgänge och vila. Vi är många som gillar att använda tåget och vill bo nära en tågstation. Jag ser det som politikens uppgift att underlätta för fler att göra detta.

Den andra strategin handlar om att behålla och stärka kollektivtrafiken som bas för människors förflyttning i städer. Mobility as a service – kombinerad mobilitet – är en väldigt stark trend just nu. Människor använder

smartphones för mängder av olika ändamål. Med hjälp av smartphones skapas nya möjligheter att kombinera kollektivtrafik med taxi, hyrcykel, bilpooler och andra hjälpmedel för förflyttning.

Via politiken bör mobility as a service underlättas eftersom det skapar attraktiva alternativ till onödig bilkörning. Det är dock väldigt viktigt att kollektivtrafik utgör basen i städernas transportsystem. Bilar är väldigt ytkrävande, och oavsett drivmedel eller teknik – om de till exempel är självkörande – är de svåra att kombinera med det mesta som gör städerna attraktiva och trevliga att vara i. Därför har regeringen har infört stadsmiljöavtal, som ökar kommunernas förmåga att stärka sin kollektivtrafik.

Att man skulle använda trängselavgifter för att minska biltrafik och underlätta kollektivtrafikens framkomlighet var något som vi gröna kämpade hårt för. Vi var inledningsvis ganska ensamma om det, men nu inser i princip alla att det är ganska rationellt att med trängselavgifter fördela utrymmet i städerna när det är ont om yta.

Den tredje strategin handlar om att skapa goda villkor för cykling. Att ställa om från bil till cykel och gång har i princip alla människor råd med. Samhällets investeringar för att åstadkomma underlag för aktiv mobilitet är väldigt små i förhållande till de hälsovinster som uppnås.

Hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer. 80 procent av alla bilresor i tätort är kortare än tre eller fyra kilometer. Förutsättningarna för omställning är alltså goda. Det finns ett starkt vetenskapligt underlag som vi i trafikutskottet nyligen har fått ta del av och som visar att stillasittande är vår tids cigarett med tanke på hälsokonsekvenserna. Hårdgjord yta som lämpar sig för cykling finns redan och kan snabbt tas i bruk om bara politiken vågar ta bort parkeringsplatser och bilfiler.

Den fjärde handlar om att avveckla alla subventioner till det som håller kvar oss i oljedrivna transporter. Sverige var först i världen med koldioxidskatt. Världen subventionerar fossila bränslen med ungefär 5 500 miljarder US-dollar om året. Det är mer än vad världens regeringar har för totala utgifter för hälso- och sjukvård.

IEA, International Energy Agency, har utnämnt fossila subventioner till hållbarhetens fiende nummer ett. Det gjorde de i samband med klimatmötet i Paris. Då lämnade också Sveriges statsminister Stefan Löfven över en kommuniké om hur världen kan fasa ut fossila bränslen. På nationell nivå visar regeringen sitt engagemang genom bland annat initiativet Fossilfritt Sverige, som samlar företag, organisationer och andra aktörer som kan bidra till att bryta oljeberoendet. Att divestera, det vill säga att flytta sina pengar från oljedrivna verksamhet, har blivit en växande trend för universitet, pensionsfonder, försäkringsbolag, privatpersoner och andra.

Den femte strategin handlar om det som huvudsakligen finns utanför städerna. Då behöver rikstäckande nät etableras som gör att gas- och eldrivna transporter är möjliga i hela landet.

Vi är glada över att vi har kunnat enas om bränslebytet i Sveriges riksdag, det vill säga att minska andelen fossilt i det som säljs vid den ordinarie bensin- och dieselförsäljningen. Men det räcker inte. Överallt i världen protesterar befolkningen i städer mot att bli utsatta för hälsofarliga avgaser. Regeringen har därför tagit fram underlag för att ge kommunerna rätt att utfärda miljözonsbestämmelser så att de utöver tunga fordon kan omfatta personbilar. Systemet är inte riktigt klart än, men min gissning är att

många kommuner kommer att tillåta endast near zero emissions i sina innersta zoner. Då blir det i praktiken enbart el- och biogasfordon som kommer att tillåtas.

Tillgången på hållbar bioråvara är begränsad. Vi måste vara rädda om våra skogar, och Sverige kan inte vara ett föredöme för andra länder om vi huvudsakligen gör vårt klimatbyte i bränslet genom att importera bränslen. Därför är det viktigt att eldrift särskilt i tätorter och gaslösningar särskilt för längre sträckor är rimliga komplement i strategin för att nå ett oljefritt transportsystem.

Sverige är ett glesbefolkat land, och utanför städerna kommer privatbilismen att fortsätta att ha stor betydelse för människors förflyttning. Regeringen har via 2 miljarder till Klimatklivet hjälpt många kommuner att sätta upp biogasmackar, att installera laddinfrastruktur för elfordon och med andra investeringar som kan underlätta övergången till ett fossilfritt transportsystem.

Klimatpåverkan och energieffektivitet är grundläggande kriterier vid val av framtidens transportlösningar. Men för att transportförsörjningen ska vara långsiktigt hållbar måste bruket av ändliga råvaror successivt ersättas med en cirkulär resurshantering. Att framställa biogas vid behandling av avloppsvatten och biologiskt avfall är ett klockrent exempel på en sådan cirkulär resurshantering – ett kretslopp.

Sverige har en fordonsindustri med stor erfarenhet av att utveckla lastbilar, bussar och personbilar som kan fungera i många länder. Avlopp och organiska restprodukter finns i alla kommuner i hela världen. Behovet av hälsosamma kretsloppslösningar är stort, samtidigt som det på sina håll är problem med ertillförseln. Därför är gasdrivna lastbilar och bussar något som har stor potential att stärka lokalsamhällen samt minska sårbarhet och dyr oljeimport.

Ett modernt och grönt samhällsbygge måste ersätta dagens fossilberoende, klimatpåverkande och sårbara samhälle. I denna omställning ska Sverige fortsätta att gå i spetsen och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Anf. 42 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Jag håller här i min hand en katalog med reformer och satsningar på transport- och infrastrukturområdet från 2014 och fram till nu. Avsändaren är vår socialdemokratiskt ledda regering, som hösten 2014 fick svenska folkets förtroende att bygga Sverige starkt igen.

Den här katalogen innehåller visionen om ett modernt samhällsbygge som håller ihop, skapar trygghet, hopp och framtidstro i människors vardag. Den här katalogen är ett bevis på att en socialdemokratiskt ledd regering har förmåga att prestera och leverera trots svåra parlamentariska lägen. Den här katalogen, herr talman, visar hur viktigt det är för Sverige att en socialdemokratiskt ledd regering fortsätter att bygga Sverige starkt.

Här finns reformer om sjysta villkor inom transportbranschen, som är en prioriterad fråga för oss. Vi har infört en sanktionsavgift på 40 000 kronor för de åkeriföretag som bryter mot cabotagereglerna samt högre böter för brott mot kör- och vilotider.

Cabotagetransporter, för den som inte vet, är tillfälliga transporter som utförs i ett annat EU-land än det land som åkeriföretaget är registrerat i. Reglerna säger att åkeriföretaget får göra maximalt tre inrikestransporter inom sju dagar, och sedan ska färden gå tillbaka till hemlandet igen.

Vi har gjort det möjligt för polisen att låsa fast hjul på lastbilar, det som kallas klampning, och att beslagta fordonsnycklar och registreringsskylt för att hindra fortsatt färd om inte sanktionsavgiften betalas eller om lastbilen är i trafikodugligt skick.

Konkurrens på lika villkor är inget vi räds, men den osunda och osjysta konkurrensen som slår hårt mot svensk åkerinäring ska bort. Ordning och reda ska gälla på svenska vägar, precis som i resten av samhället.

Vi gör det även möjligt att få köra tyngre lastbilar, upp till 74 ton, som kan innebära effektivare och mer klimatsmarta godstransporter på väg. Det här bygger Sverige starkt!

Herr talman! Bläddrar vi lite längre fram i katalogen möter vi ett annat prioriterat område, nämligen järnvägsunderhållet. Fler, tyngre och snabbare tåg i tätare trafik sliter hårt på våra spår, växlar och kontaktledningar samtidigt som infrastrukturen inte byggts ut eller underhållits i motsvarande takt. Järnvägsunderhållet är fortfarande i stort behov av förstärkningar. Det har regeringen hörsammat genom satsningar på 1,34 miljarder extra per år sedan 2016. Nu tar vi ett ännu större kliv och utökar satsningen med ytterligare 40 miljarder de kommande tolv åren. Vårt mål ligger fast: Fler tåg ska gå i tid, och punktligheten ska öka.

Signalfel är i dag den vanligaste orsaken till förseningarna. Det beror till stor del på att anläggningen i delar är över 50 år gammal och börjar bli uttjänt. Sverige kommer därför successivt att införa ett modernt och mer tillförlitligt system som skapar mindre risker för förseningar. Det kommer dock, herr talman, att krävas mer än stora miljardbelopp och ett nytt signalsystem för att få en tillförlitlig järnväg. Staten, det vill säga Trafikverket, behöver ha en bättre kontroll på sin anläggning och ett mer samlat ansvar över underhållsinsatserna. För att hela landet ska leva krävs en fungerande järnväg med tåg som går i tid. Det bygger Sverige starkt.

Trafiksäkerhet är ytterligare ett prioriterat område som finns att läsa om i denna reformkatalog. Som en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och ökad säkerhet på våra vägar har regeringen fattat ett antal viktiga beslut. Det gäller bland automatiserade nykterhetskontroller, det vi kallar alkobommar, som kommer att införas i hamnar nästa år för att minska rattfylleriet i trafiken. Det blir vinterdäckskrav på lastbilarnas samtliga hjul när vinterväglag råder. Det gäller både svenska och utländska ekipage som kör på svenska vägar. Det blir vidare förbud mot att prata eller surfa med mobilen i handen när du kör bil.

Herr talman! Vår utgångspunkt är att människor ska kunna leva och arbeta i hela vårt land. Att vi tar vara på de rikedomar som finns runt om i landet är en förutsättning för att svensk ekonomi ska fungera. För att Sverige ska fortsätta att utvecklas som ett starkt välfärdsland krävs en stark och robust infrastruktur.

Regeringen har nyligen beslutat om en Hela Sverige-satsning med riktade pengar till bland annat bärighet och tjälsäkring på vägar på landsbygden och en särskild investering för att förbättra vägnätet på Gotland.

Tillgång till bredband har rent av en avgörande roll för att vi ska kunna bo och verka i hela landet, kunna ta del av grundläggande samhällsservice och fullt ut vara delaktiga i samhället. I framtiden kommer nämligen många av våra välfärdstjänster att ha stora digitala inslag.

Regeringens nya bredbandsstrategi, Ett helt uppkopplat Sverige, är den första i sitt slag som täcker alla som bor i Sverige. Nu tas landsbygden och glesbygden in i målsättningarna fullt ut. Alla ska ha tillgång till snabb uppkoppling senast 2025. Det bygger Sverige starkt!

I vårt samhällsbygge, fru talman, har klimatsmarta transporter en given roll. Vi kan inte backa in i framtiden. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp, som vi i denna riksdag har beslutat ska minska med 70 procent till 2030. Därför krävs handlingskraftiga reformer nu för att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Det fullkomligt sjuder av aktiviteter kring olika klimatprojekt runt om i landet, inte minst tack vare regeringens införande av stadsmiljöavtalen och Klimatklivet, som innebär en satsning på kollektivtrafik, cykel, laddstolpar och andra koldioxidminskande åtgärder både i städer och kommuner.

I Helsingborg, Gävle och Karlstad satsas det tack vare stadsmiljöavtal på bussar som snabbt och smidigt kan köra genom städerna i egna körfält och på så sätt locka fler att åka kollektivt.

Poängen med stadsmiljöavtalen och Klimatklivet är att de är så utformade att städer och kommuner själva får identifiera sina lösningar utifrån vad som är unikt för just deras situation. Klimatsmarta lösningar som passar i Kalmar kanske inte fungerar lika bra i Västerås.

För att ställa om Sverige gör nu regeringen stora strukturella satsningar som riktar sig mot både industrin och transportsektorn. Vi gör också satsningar för att göra det lättare att ha en hållbar vardag. Det handlar om satsningar på till exempel solceller, laddstolpar och elcyklar.

Bränslebytet, fru talman, är ett annat viktigt styrmedel och handlar om att successivt byta ut bensin och diesel i tanken mot hållbara bränslen, exempelvis biodrivmedel. Detta kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser. Vi kan redan nu konstatera att de totala utsläppen av växthusgaser från tunga fordon har minskat tack vare bränslebyte från fossilt till biodrivmedel.

Genom regeringens satsningar på utveckling och innovation kommer Sverige att ligga i framkant när det gäller framtidens transportlösningar, och det är oerhört viktigt för ett så transportberoende land som vårt.

Fru talman! Det handlar om stora investeringar i nya vägar och järnvägar och om miljardsatsningar på att underhålla det vi redan har. Det handlar om alkobommar, förbättrade vägar på landsbygden, om cykelsatsningar, laddstolpar och bränslebyte i tanken. Det handlar om stimulanser till mer gods på sjöfart och stöd till regionala flygplatser liksom en satsning på gratis kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. När vi bygger landet, fru talman, sparar vi inte på krutet!

I vår kommer regeringen att fatta beslut om den nationella transportplanen för de kommande tolv åren, en historisk satsning på 622 miljarder. Sverige har nu hög tillväxt, och det måste vi hålla i. Därför krävs fortsatta investeringar i transporter och infrastruktur. Det bygger Sverige starkt!

Fru talman! Vår reformkatalog berättar om ett modernt samhällsbygge som håller ihop, skapar hopp, trygghet och framtidstro i människors vardag. Katalogen visar att en socialdemokratiskt ledd regering klarar av att förvalta svenska folkets förtroende – trots svåra parlamentariska lägen.

Den här katalogen visar hur viktigt det är för Sverige med en fortsatt socialdemokratiskt ledd regering som bygger landet starkt. Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 2.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Rikard Larsson, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 43 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! En ansvarsfull politik kräver en genomtänkt syn på samhället och en långsiktig färdväg för att bygga Sverige starkare. Tyvärr skapar regeringens trafikpolitik osäkerhet när den borde skapa förutsägbarhet. Man slår undan benen för människor och företag när man borde se till hela landets behov.

Moderaternas inriktning är tydlig: När befolkningen växer och människors behov av att resa ökar liksom företags behov av att få sina varor levererade behöver vi alla våra trafikslag. Fungerande transporter är avgörande för jobb, tillväxt och i förlängningen välbefinnande och välfärd i vårt land.

Men låt oss vara ärliga: När vi talar om transporter talar vi också om miljö och klimat. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp, och vi har ett stort ansvar för att nå hållbarhet även här.

Det är dock viktigt att vi klarar av att hålla två tankar i huvudet samtidigt. Hållbarhet och rörlighet behöver inte utesluta varandra. Sverige är ett land med stora avstånd och olika förutsättningar. För någon är järnvägen det självklara valet, medan bilen är det enda alternativet för någon annan. Både och behövs, tillsammans med flyg, sjöfart och cykel. Avstånden kan vi inte förändra, och därför är det utsläppen och inte transporter i sig som vi måste bekämpa.

En robust järnväg är avgörande för klimatsmarta och effektiva transporter. Tyvärr lämnar tillståndet på den svenska järnvägen mycket att önska. Människor fryser på perronger i väntan på tåg som inte kommer, och näringslivets gods kommer inte fram när det borde.

Jag är stolt över att alliansregeringen dubblade anslaget till järnvägsunderhåll. Lika glad är jag att den här regeringen fortsätter att satsa på järnvägen, och i den kommande nationella planen lägger Moderaterna precis lika mycket pengar på järnvägen som regeringen gör.

Dock har järnvägen har över 43 000 besiktningsanmärkingar som väntar på att åtgärdas, och pengar är inte det enda svaret. Det behövs också en bättre styrning så att pengarna kommer ut i spåren. Det är anmärkningsvärt att regeringen inte har velat ta tag i de uppenbara styrningsproblem som finns och att man till exempel inte remitterar och följer upp den gedigna utredningen på över tusen sidor om hur järnvägens organisation kan förbättras.

Den 13 november togs det första spadtaget för bygget av Kardonbanan och i förlängningen Ostlänken mellan Linköping och Järna – ett viktigt projekt för att stärka och bygga ut svensk järnväg, som beslutades av alliansregeringen. Det är glädjande att första spadtaget nu är taget!

Det är inte bara mer av underhåll som den svenska järnvägen behöver. Det är trångt på spåren, och det behövs ny kapacitet. Moderaterna har dock varnat för att sätta sin tilltro till ett avlägset projekt om höghastighetsbanor för 200–300 miljarder som blir klart någon gång långt in i framtiden och som regeringen än så länge inte ens har lyckats presentera en seriös finansiering av. Det löser inte järnvägens problem de närmaste åren, men framför allt riskerar det att tränga ut andra viktiga objekt och utsätta skattebetalarna för stora risker.

Från regeringens sida är det märkbart tyst just nu, och här förtjänar både människor och kommuner runt om i landet ett tydligt besked om vilken väg regeringen tänker sig att gå och vilken finansiering man i så fall tänker sig.

Moderaterna tror på svensk järnväg men också på en ansvarsfull ekonomisk politik.

Spadtaget för Ostlänken är som sagt ett efterlängtad första spadtag för mer kapacitet och en del i att lösa järnvägens problem här och nu. Moderaterna vill fortsätta underhålla och bygga ut svensk järnväg för snabb och effektiv tågtrafik.

Till skillnad från regeringen ser vi också att det finns poänger med ett fungerande vägnät runt om i vårt land. Regeringen höjer anslagen till järnvägsunderhållet med 47 procent, medan anslagen till vägunderhållet höjs med 7 procent.

Trafikverkets generaldirektör varnar för att regeringens låga anslag leder till sämre vägar på sina håll i landet. Det innebär förlorad tid och högre kostnader för företagare på landsbygden men också svårigheter att få ihop vardagen för familjer som inte har promenadavstånd mellan föräldrarnas jobb och barnens förskolor. Bedömningen att delar av vägnätet kommer att tappa i funktion och släpa efter är allvarlig och rimmar illa med nollvisionen.

Detta kan inte Moderaterna acceptera. Därför satsar vi i den nationella planen 6 miljarder kronor mer än regeringen på vägunderhåll för att hela Sverige ska leva. Här ingår också en satsning på våra vägar för tyngre lastbilar, så att färre lastbilar behövs för att transportera samma mängd gods, med lägre utsläpp och stärkt konkurrenskraft för inte minst vår skogsindustri.

Vägar behövs för att Sverige ska hålla ihop, men bränslet i tanken måste bytas ut. I riksdagen finns det en bred enighet om att minska utsläppen från transportsektorn. Men tyvärr arbetar regeringen mer med förbud än med teknikutveckling och bränslebyte. Domen mot regeringens miljöpolitik har varit hård. Miljöpartiets opinionssiffror sviktat samtidigt som utsläppen ökar igen.

Regeringens kilometerskatt och flygskatt är direkta straffskatter på avstånd snarare än på utsläpp. Men tekniken går framåt i rasande takt, och den måste vi bejaka. Förlängd supermiljöbilspremie, införandet av ett bonus–malus-system och en successiv reduktionsplikt med krav på inblandning av biodrivmedel är några exempel på åtgärder för att sänka utsläppen utan att minska tillgängligheten. Även automatisering och digitalisering driver på utvecklingen med nya innovationer. Här är en fortsatt utbyggd it-infrastruktur en viktig del.

Vi behöver också regel- och lagförändringar för mer av sjöfart, cykling, bilpooler och delningsekonomi för ett förändrat resande och ett bättre

utnyttjande av våra resurser. Så bedriver vi en resultatorienterad och effektiv miljöpolitik utan att slå undan benen för människor och företag.

Fru talman! En majoritet i Sveriges riksdag har krävt en flygstrategi för att förbättra flygets konkurrenskraft. Döm om vår förvåning när vi fick tillbaka ett dokument innehållande en flygskatt, med det direkt motsatta resultatet. En majoritet i utskottet underkänner därför här i dag regeringens flygstrategi och anser inte att frågan är slutbehandlad.

Flygskatten är skadlig för tillgängligheten i vårt land. Den är så skadlig att regeringen i samma veva föreslår bidrag till vissa flygplatser, men bara till flygplatser i Norrland och på Gotland. Jag undrar: Vad händer med övriga Sverige? Anser inte regeringen att flyget behövs där? Logiken om att ta pengar för att sedan ge pengar är lika typiskt socialdemokratisk som den är svår att förstå.

Flygskattens marginella klimatnytta – så är det, enligt expertisen – visar att regeringens politik återigen skjuter bredvid målet. Moderaterna vill i stället utreda differentierade start- och landningsavgifter utifrån bränsle och en reduktionsplikt med krav på inblandning av biobränsle också i flygets tank – allt för att stimulera det goda.

I TV4:s partiledarduell sa statsrådet Isabella Lövin att vi måste resa mindre i framtiden. Moderaterna vill inte att människor ska resa mindre. Vi vill att utsläppen ska bli lägre.

Fru talman! För att säkra att skattebetalarna får så mycket infrastruktur som möjligt av varje satsad krona vill Moderaterna tillsätta ett oberoende transportpolitiskt råd, likt Finanspolitiska rådet, som ska granska och utvärdera politiken. Vi ser att planeringsprocesser är utdragna och att kostnadsuppskattningar ofta visar sig vara felaktiga, med fördringar och förseningar som följd. Här behövs en närmare granskning och en second opinion i fråga om både myndigheters och politikens beslut så att skattebetalarna får valuta för sina pengar.

En god styrning är viktig också för att tilltron till våra myndigheter ska fortsätta att vara stark. Därför är det senaste årets händelser på flera myndigheter inom transportområdet mycket allvarliga.

I somras avslöjades it-läckan på Transportstyrelsen, en av modern tids största säkerhetsskandaler, som ytterst är en fråga om rikets och enskilda människors säkerhet. Under hösten avslöjades korruption och misstänkta lagbrott inom Trafikverket. Händelserna pekar på problem med bristande rutiner och ansvar.

Både säkerhetsskandalen på Transportstyrelsen och korruptionsbrotten inom Trafikverket väcker djup oro. Regeringen måste kunna säkerställa att lagbrott inte begås på våra myndigheter och att skattepengar går till rätt saker. I förlängningen riskerar vi annars något så allvarligt som att människor förlorar tilltron till våra myndigheter och det offentliga Sverige.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag återkomma till vikten av att hålla två tankar i huvudet. Vi står inför stora utmaningar på transportområdet. Men kan vi sätta hoppfullhet framför hopplöshet och skapa lösningar i stället för att bara se problem ser jag ljust på framtiden för svensk transport och svensk infrastruktur.

Under alliansregeringen såg vi glädjande nog hur utsläppen minskade samtidigt som tillväxten ökade. Det är en klok, sammanhållen politik. Genom en robust järnväg att lita på och mer av sjöfart och cykling liksom teknikutveckling och bränslebyte kan vi skapa hållbarhet genom tillväxt

och tillväxt genom hållbarhet. Så skapar vi en långsiktig färdväg för ett starkare Sverige.
(Applåder)

Prot. 2017/18:46
8 december

Kommunikationer

I detta anförande instämde Erik Ottoson, Edward Riedl och Boriana Åberg (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 44 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Apropå att ha två tankar samtidigt rymmer Sveriges transportpolitik sex delmål, så jag skulle vilja rekommendera Jessica Rosencrantz att utvidga antalet tankar.

Jag minns inte att Moderaterna opponerade sig, hade andra förslag eller reserverade sig när vi i riksdagen bestämde det övergripande transportpolitiska målet och de delmål som ingår i det. Därför har jag en fråga till Jessica Rosencrantz. Den relaterar till att ni vill höja hastigheten på motorvägarna till 130 samtidigt som ni vill införa en hastighetsbegränsning på 250 på järnvägen.

När det gäller de två förslagen kan man fundera över: Kommer detta att bidra till att vi får ett mer jämställt transportsystem? Kommer det att bidra till att tillgängligheten i Sverige ökar? Är det meningen att man ska köra bil i stället för att åka tåg mellan Sveriges tre största städer? Kommer det att bidra till att den regionala utvecklingen ökar? Kommer det att bidra till att trafiksäkerheten ökar? Kommer det att bidra till att miljöbelastningen minskar?

Det finns alltså flera aspekter på transporter, och jag tror att vi i trafikutskottet bemödar oss om att försöka hantera dem allihop. Vi var överens om målet. Då undrar jag just över detta med att göra det snabbare på motorvägarna och begränsa tågtrafiken. Jag skulle vilja höra hur Moderaterna tänker. På vilket sätt blir det bättre? Jag har inte hört någon av Sveriges kommuner säga: Yes, vi avstår från järnvägen. Vi vill i stället utveckla vår region med mer motorvägar.

Anf. 45 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Fru talman! Tack, Karin Svensson Smith, för frågan! Ja, till skillnad från regeringen vill vi i Moderaterna utveckla alla våra trafikslag. Vi ser hur regeringens politik leder till att man behöver sänka hastigheter på vägar runt om i vårt land för att underhållet inte räcker till. Det är vad jag hör att mina kommunala kollegor oroar sig för: att man inte längre ens kan ha den standard som man har varit van vid att ha, inte minst på landsbygdens olika vägar.

Jag är för att man ska se över olika hastighetsgränser både i våra städer och på våra motorvägar. Avgörande för vilken hastighet vi har på vägarna ska vara vad vägarna klarar av och vad som behövs för att säkra en god trafiksäkerhet.

Vad eventuella utredningar om framtida hastigheter landar i – det kan handla om att vi vill sänka hastigheter i städer eller att vi vill öka hastigheter på vissa motorvägar och större vägar – får framtiden utvisa. Men jag tycker inte att vi ska låsa oss vid den hastighetsdiskussionen utan se till att vi kan få en så god framkomlighet som möjligt för människor.

När det handlar om tåg vill jag ha snabba tåg lika mycket som Karin Svensson Smith, men det gäller att också kunna säkra en ansvarsfull finansiering.

Nu hör jag att den här regeringen har börjat ändra hur man definierar snabba tåg. Plötsligt är 250 kilometer i timmen också snabbt, enligt Trafikverket. Det skriver jag under på – det är snabba tåg, snabbare än många andra på järnvägen i dag. Men det avgörande för mig är faktiskt inte 320 eller 250 kilometer i timmen.

Det avgörande om vi ska bygga ut svensk järnväg är att vi gör det på ett ansvarsfullt sätt som ger oss valuta för pengarna i närtid så att vi inte riskerar att hamna i en situation där vi successivt bygger ut järnvägen och har ett färdigt system någonstans runt 2095. Det tror inte jag att människor som fryser på perronger i dag accepterar.

(Applåder)

Anf. 46 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag skulle rekommendera Jessica Rosencrantz att gå igenom remissvaren på förslaget till nationell plan. Där finns ett överväldigande stöd för att koncentrera sig på att bygga ut järnvägen, bygga nya moderna stambanor och låna för att människor ska få tillgång till tågtrafik i närtid.

Jessica Rosencrantz sa att Moderaterna är för att bejaka teknik. Då undrar jag: Hur går det ihop med att ni vill att man ska använda förra århundradets teknik när man bygger järnväg? Ingenstans i världen där man bygger järnväg för de här avstånden säger man att hastigheten ska vara max 250 eller att man ska vänta till 2095 för att få tågtrafik att lita på. Jag tror faktiskt att Sveriges resenärer vill ha det bättre.

Jag undrar också om det här att man ska ha en maxhastighet på 250 kilometer i timmen, vilket ni har sagt när det gäller järnvägen. Ska man överföra det till andra områden? När man satsar på bilar, telefoner eller datorer, ska man använda förra århundradets teknik då också? Är det Moderaternas vision?

Den rödgröna regeringen satsar på att Sverige ska ligga i framkant industriellt och miljömässigt. Då ska man givetvis använda den teknik som finns och fungerar och som har gjort att Frankrike, Japan, Spanien och många andra länder har tillgång till bekväm tågtrafik som kan vara ett rimligt alternativ till flyg och bil. Jag tror att folk runt om i Sverige väntar på att få mer tillgänglighet och snabbare och tillförlitligare tåg. Det är vad den här regeringen står för.

Anf. 47 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Fru talman! Jag har två kommentarer till det.

Först och främst kan vi väl vara överens om att oavsett om vi talar om 320 eller 250 kilometer i timmen är båda teknikerna förra århundradets teknik. Det är rätt många länder runt om i Europa och övriga världen som har haft höghastighetståg i decennier. Det betyder inte att det är fel. Men låt oss inte säga att det är den senaste tekniken, för det är inget av de här två fallen. Teknikutvecklarna där ute talar om helt andra saker.

Min andra kommentar är att vi är överens om att vi vill bygga ut svensk järnväg. Men rikta inte frågorna om var pengarna finns eller vilken hastighet tågen ska gå i till mig, Karin Svensson Smith. Ställ frågorna till din kollega infrastrukturministern, som sitter där borta.

Jag har än så länge inte hört något svar från regeringen om hur man vill finansiera eller hur man vill bygga. Det är trots allt regeringen som förfogar över den nationella planen. Jag skulle önska att det vore riksdagen som fattar beslut om den. Men nu är det inte så, utan det är regeringen.

Vi är många som undrar varför det är så tyst. Om det är så enkelt att låna 200 eller 300 miljarder eller vad det nu kan sluta på som Karin Svensson Smith påstår, varför säger då inte regeringen det?

Från Moderaternas sida vill vi satsa på svensk järnväg och bygga ut svensk järnväg. Men det måste ske i ett ansvarsfullt format där skattebetalarna får utväxling för pengarna i närtid och vi inte utsätter skattebetalarna för risken att vi sedan står där med lån på 200 miljarder som vi inte kan återbetala eller risken att de här satsningarna tränger ut andra viktiga satsningar.

Det är den dialogen jag för med mina kollegor runt om i landet. Många vill ha utbyggd järnväg, men de vill framför allt ha det här och nu – och de vill ha mycket annat också. Då måste vi kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt.

(Applåder)

Anf. 48 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna har en större satsning än regeringen på utgiftsområde 22, och riksdagsmajoriteten gjorde en annan bedömning än Sverigedemokraterna vid budgetomröstningen. Därför avstår vi från att delta i beslutet om anslag för utgiftsområde 22 och hänvisar till vårt särskilda yttrande.

Vårt utskott är troligtvis det enda utskott som berör alla medborgare dagligen – allt från samtal och hur vi tar oss till skola, dagis och arbete till hur varorna kommer till butikerna och hur vi tar dem hem. Det är en omöjlig uppgift att göra alla nöjda, speciellt då vi även har hand om postfrågor. Men vi gör vad vi kan för att få till världens bästa infrastruktur. Det är vår uppgift, och det är en stor utmaning – från norr till söder och från öst till väst. Det vi ofta får höra om är problem, som vi försöker lösa.

Fru talman! Det är mycket man vill prata om inom infrastrukturuområdet. Jag tänker beröra trafiksäkerhet lite grann och sjöfart ganska mycket.

Jag vill börja med att ge infrastrukturminister Tomas Eneroth en stor eloge för att han förbjuder handhållen mobiltelefon när man kör bil – något som vi har drivit sedan 2010, då Tony Wiklander kom in i riksdagen. Detta är ett jättebra första steg för att nå Nollvisionen 2.0. Jag fick höra i utskottet att cykelnäringen driver på för beyond zero, alltså att man ska gå ännu längre. Men det finns mycket mer att göra.

Ett exempel är vajerräcken, som är totalt livsfarliga för bland andra motorcyklister. Ofta finns de på två-plus-ett-vägar, där vi vet att bilister har svårt att köra in. De sänker ofta hastigheten när de kommer in i det smala segmentet. Tänk då att de möter en mopedist eller cyklist. Här finns massor att göra.

Det finns också någonting som vi har talat om länge, nämligen synen och glasögon. Vi vet alla att många tar körkort för bil vid 18 års ålder, och

sedan blir det inga fler synundersökningar förrän man inte kör bil längre. Synen försämras ju gradvis över tid. Jag märker det själv – jag är strax över 40 och märker att synen börjar försämras. Det är dags även för mig att skaffa glasögon eller åtminstone undersöka synen.

Ett annat stort problem gäller svarta körskolor. När det gäller handledartillstånd driver vi sverigedemokrater på för att försöka få ned mängden tillstånd från 15 till närmare 5. Det är orimligt att man som privatist har 15 elever under en femårsperiod. Risken finns att många av dem som utbildar sig klarar att ta körkort på grund av att uppkörningarna är något förenklade – och dessa trafikanter kommer vi att få möta på gator och vägar.

När det gäller cykling vet vi att antalet cyklister hela tiden ökar. Det är ett enkelt och smidigt sätt att ta sig fram. Hur ska vi göra för att minska antalet olyckor? Det finns oerhört mycket att göra. Något som vi fick höra i utskottet häromdagen är att om man har hjälm minskar man risken för olyckor, speciellt dödsolyckor.

Det finns många nya regler på området, till exempel för cykelöverfarter, cykelpassager och hur man betar sig vid övergångsställen. Informationen om detta måste spridas. Jag vet att det är upp till varje bilist att ta in detta, men informationen kommer tyvärr inte ut tillräckligt. Vi kanske borde satsa på att tydliggöra detta i skolorna.

När jag var i Norge fick jag se en mycket rolig grej när vi åkte genom en tunnel. Tunneln var helt mörk, men precis utanför fanns en hög stolpe med en stor knapp på som cyklisterna kunde slå till i farten. Då började en stor skylt blinka för att uppmärksamma bilisterna på cyklister i tunneln. Det finns jättemycket man kan göra.

Fru talman! Nu tänkte jag prata om något som ligger mig mycket varmt om hjärtat: sjöfarten. Det är en näring som länge har legat utanför strålkastarljuset och mer eller mindre egentligen alltid har tagits för given.

I måndags hade jag nöjet att få åka till Donsö, som är en härlig ö i Göteborg där det bor ganska många redare. Vi fick bevittna inflaggning av nya svenska fartyg – en stor glädje. På plats fanns riksdagsmän, entusiastiska redare och infrastrukturministern, som anlände sent på grund av tekniska problem med tåget. Ministern kom med solen i ryggen och firade även sin födelsedag med oss.

Sjöfartsnäringen har börjat se ljuset och hoppas kunna få in ännu fler svenskflaggade fartyg, och det finns en stor stolthet bland våra svenska redare i att segla under svensk flagg i stället för utländsk.

Att ha svenskflaggade fartyg ger arbetstillfällen och praktikplatser. Det är viktigt att vi i Sveriges riksdag arbetar hårt för att få fler rederier att vilja och kunna ha råd att flagga in sina fartyg, för vi vet att ett fartyg till sjöss kan generera fyra fem jobb i landet.

Vi sverigedemokrater såg mycket ljust på regeringens satsningar på inre vattenvägar och att man införde tonnageskatt. Äntligen skulle svensk sjöfartsnäring få större konkurrenskraft. Gods som fraktas på järnväg skulle nu få ytterligare en möjlighet att nå konsumenten med ett miljövänligt och konkurrensmässigt transportsätt. Vi väntade bara på att regelverket för inre vattenvägar skulle sätta sig.

Det handlar om slussarna i kanalerna och även om jordskredssäkring, så att man håller vattenvägarna öppna. Vi har också andra problem som vi kommer att återkomma till.

Men säg den glädje som varar för evigt. Sjöfartsverkets avgiftshöjningar kom som ett sänke. Den generella farledshöjningen på 9 procent och lotsavgiftshöjningen på 5 procent kommer att belasta näringen med hundratals miljoner kronor varje år från 2018.

Fru talman! Sverigedemokraterna kan inte förstå hur man främjar flytt av gods från järnväg till sjöfart om man höjer kostnaden för sjöfarten ytterligare. Det rimmar illa i våra öron.

Jag fick ett exempel från Thunbolagen, som gör tre anlop på en månad i Väneren. De får en kostnadsökning på 157 procent – 157! Och det finns ännu högre siffror, som jag har i mina papper här. Det är inga 9 procent, utan det är 157.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som har en alldeles för stor kostym, tycker vi. Dem som jag har pratat med och som jobbar inom sjöfarten har känslan av att Sjöfartsverket arbetar för att klara sin egen budget i stället för att främja sjöfarten.

Vi sverigedemokrater lyssnar på våra kollegor sjöfartsfolket och vet att det är viktigt att ha en fungerande svensk sjöfart. Genom vår budget vill vi satsa 1 miljard på att minska kostnaden för sjöfarten, i form av minskade avgifter på farleder och lotsavgifter. Jag fick frågan om inte detta kan upplevas som konstgjord andning? Jo, det kan man tycka, men det är ett första steg från oss sverigedemokrater för att visa att vi gör vad vi kan för att sjöfarten ska våga satsa.

Men vi har andra tankar. Vår tanke är att man ska göra om Sjöfartsverket och banta ned det i framtiden. De ska göra det som de gör bäst: främja sjöfarten, inte ha en massa andra uppgifter. Många av de uppgifter som Sjöfartsverket har skulle man kunna lägga på till exempel Försvarsmakten.

Mälarhamnar har sagt till oss att de står beredda att starta nya sjöfartslinjer där de kan frakta gods utmed kusterna. De väntar bara på ett okej och att kostnaden blir rimlig.

Fru talman! Jag vill slutligen säga att vi som var på Donsö fick med oss en lista av redarna. Bland önskingarna kunde man se att de ville ha lite justeringar av tonnageskatten, vilket man naturligtvis kan diskutera, så att fler fartyg får möjlighet att utnyttja detta.

De påpekade självfallet att Sjöfartsverkets avgifter är mycket betungande och att de önskar långsiktiga regler. De uppmanade alla partier att samtala och komma överens om detta.

Med detta, fru talman, vill jag säga att vi sverigedemokrater har en öppen dörr, och vi har alltid haft det. Partierna i Alliansen och regeringen är varmt välkomna att samtala med oss, så ska vi säkert kunna hitta bra lösningar för framtiden.

(Applåder)

I detta anförande instämde Per Klarberg, Carina Ståhl Herrstedt och Tony Wiklander (alla SD).

Anf. 49 PIA NILSSON (S) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Jimmy Ståhl nu har redogjort för hur Sverigedemokraterna vill utöka ramen till utgiftsområdet Kommunikationer med 2 miljarder. Hur tänker du finansiera det, Jimmy Ståhl?

Anf. 50 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Ja, Pia Nilsson, finansieringen har vi fått genom hela budgeten. Vi har partidiskussioner, vilket jag antar att man även har i regeringen.

Vi sverigedemokrater tycker i sak att regeringen har en massiv och mastodontisk budget för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vi ser att det saknas pengar när det gäller sjöfarten. I år har vi till exempel lagt 1 miljard ytterligare till *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Vad gäller budgeten vet Pia Nilsson att vi sparar lite olika. Vi har i motsats till Pia Nilsson valt att dra ned på till exempel stadsmiljöavtalen. När det gäller stadsmiljöavtalen vet vi att det finns 141 städer som 1 miljard kronor har fördelats på. Vi räknade ut att om varje stad ska få sin del av kakan blir det ca 7 miljoner per stad. Det innebär ungefär 2 kilometer cykelväg per stad.

Då resonerade vi sverigedemokrater som så att det är bättre att vi lägger detta på sjöfarten, som är en mycket miljöriktig näring och som också kommer att generera enormt många arbetstillfällen framöver.

Anf. 51 PIA NILSSON (S) replik:

Fru talman! Jimmy Ståhl! Jag tror att vi ska reda ut detta med plus och minus.

I er budget tar ni, som du säger, bort 1 miljard från anslaget *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, det vill säga bland annat stadsmiljöavtal och det som ligger där. Detta är enligt Sverigedemokraternas budget. Det lägger ni till *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*, alltså till underhåll, kan man säga.

Men sedan finns två nya anslag på sammanlagt 2 miljarder: *Marknadspott* och *Anslag för att avskaffa Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering*. Det är klart att dessa 2 miljarder hänger ihop med den övriga budgeten, och då blir min fråga: Kommer ni att ta bort mindre klasser på lågstadiet, som beräknas till 2,3 miljarder? Eller tar ni bort höjda lärarlöner eller en del av dem, som finns i er budget på över 4 miljarder? Eller är det var tredje miljöpeng som ni ska ta bort? Är det de 13–14 miljarder i statsbidrag till kommuner och landsting som ni ska ta bort och som gör att det blir sämre skola, vård och omsorg? Är det så ni ska finansiera en marknadspott och mer pengar till sjöfarten? Vad finns det mer? Är det fråga om ökat försörjningsstöd till kommunerna, eftersom ni tar bort etableringsbidragen för att integrera våra nyanlända vänner?

Tala om, Jimmy Ståhl, hur ni tänker finansiera 2 miljarder! Är det genom att försämra välfärden i Sverige?

Anf. 52 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Det som vi sverigedemokrater vill göra är att stärka det svenska medborgarskapet och de förmåner som man ska ha om man är svensk medborgare. Vi betalar ganska mycket skatt, och då ska vi kunna komma i åtnjutande av dessa förmåner.

Pia Nilssons parti sitter i regeringsställning och styr landet. Då kan man fråga varför de kraftigt försämrar för dem som har LSS och varför de lägger ofantligt stora resurser på sjukvård till folk som inte ens har rätt att vistas i landet. Varför prioriterar Pia Nilssons parti att komma överens med

Miljöpartiet om att lägga pengar på att ge personer som inte har rätt att vistas i landet, och som kommer att utvisas, rätt att gå i skolan?

Detta är hypotetiska frågor. Det som jag egentligen vill tala om är trafikpolitik. Men vi gör olika prioriteringar. Vi vill stärka det svenska medborgarskapet. Vi vill stärka trafikpolitiken.

I de andra utskotten talar man om just dessa besparingar och varför man gör dem. Men, Pia Nilsson, vi vill inte försämma. Vi bedriver vår politik på ett lite annat sätt.

(Applåder)

Anf. 53 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Det är glädjande att infrastrukturminister Eneroth är i kamraren i dag när vi diskuterar den del av budgeten som handlar om kommunikation. Det är hedrande och bra. Vi har inte varit bortskämda med det.

Fru talman! En väl fungerande transportinfrastruktur – kommunikationer, människors möjligheter att resa, röra sig och flytta gods – är faktiskt en förutsättning för att det ska kunna gå att bo, leva och arbeta i hela landet.

Att företagens godstransporter fungerar är viktigt för att företagsamhet och arbete ska finnas, vara tillgängligt och spritt över hela landet.

Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, myndigheters regel-förenklingar och en omställning till alltmer biobaserade drivmedel – de gröna kolatomerna – gör att fortsatt goda och allt fler kommunikationer för människor och för företagens gods i hela landet och i andra länder kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar utan tvärtom minskar.

Centerpartiet driver i Sveriges riksdag och i den nationella politiken på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Målet är att transportarbete över tid ska ske utan klimatpåverkan. I detta arbete har den statliga politiken för hur investeringar i transportinfrastrukturen sker en viktig roll att spela.

Fru talman! Just nu, efter drygt tre år med en samarbetsregering bestående av socialdemokrater och miljöpartister, ser vi hur utsläppen ökar. Det är tragiskt att se.

I arbetet med transportinfrastrukturen prioriterar Centerpartiet flera saker. Vi prioriterar ett ökat och mycket mer effektivt underhåll av den svenska järnvägen och ökade och tidigare lagda nyinvesteringar i transportinfrastruktur för att bygga bort brister som är till hinder för tillväxt. Vi som parti är beredda att göra det med hjälp av alternativa finansieringslösningar, det vill säga som är alternativa i förhållande till att finansiera direkt över anslagen.

Vi prioriterar ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad – det femte transportslaget. Eftersom Centerpartiet värnar om hela landets utveckling är det av största vikt att de resurser som satsas på vägar, järnvägar och så vidare garanterat kommer hela landet till del.

Centerpartiet vill ha en väl utbyggd infrastruktur som knyter ihop Sverige och som därmed ger rätt förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. I dag räcker järnvägens kapacitet inte till. Systemet har blivit mycket känsligt för störningar. Slutresultatet blir en låg pålitlighet och en minskande tilltro till järnvägen som transportslag, vilket inte ger förutsättningar för tillväxt i hela landet. Landet klyvs.

Centerpartiet har därför en politik för mer kapacitet, större tillgänglighet och en återvunnen tilltro till det svenska järnvägssystemet. Det innebär att vi är för mer kapacitet i form av nya stambanor och järnvägar med modern teknologi, det som vi i denna kammare brukar kalla höghastighetsjärnvägar.

Vi prioriterar ökade och tidigarelagda investeringar i den svenska transportinfrastrukturen, och vi är öppna för att på ett ansvarsfullt sätt göra det möjligt med hjälp av alternativa finansieringslösningar, vid sidan av den traditionella anslagsfinansieringen, precis enligt det uppdrag som både denna regering och den föregående regeringen gav, det vill säga Sverige-förhandlingen.

Herr talman! Den svenska järnvägen är hårt belastad, och den är på sina håll hårt sliten. Centerpartiet vill därför – jämfört med regeringen – prioritera ett ökat underhåll av järnvägen. Det är därför som vi föreslår ett järnvägslyft för punktlighet och driftssäkerhet. För att detta järnvägslyft ska komma hela landet till del vill Centerpartiet öronmärka betydande resurser för ökat underhåll också av lokala och regionala lågtrafikerade banor. Det handlar i sammanhanget om små belopp och små banor. Men där dessa små banor finns är de ofta av avgörande betydelse för människors jobb, företags fortlevnad och just den bygdens tillväxt.

Herr talman! Landets mest omfattande vägnät, i fråga om utsträckning och väglängd, är vägsamfälligheterna – de enskilda vägarna. I dag, fredagen den 8 december, startar och slutar miljoner människors resa till och från arbetet, till och från skolan och till och från fritidsaktiviteten på en vägsamfällighet. Centerpartiet har för vana att lyfta fram vägsamfälligheterna, de enskilda vägarna, som en viktig del i den nationella transportinfrastrukturen och som en fullständigt grundläggande förutsättning för att hela landet ska leva.

Förleds nu inte att tro att detta handlar om något slags nostalgi. Det är blodigt allvar för de vägsamfälligheter i norra Sverige som just nu har hamnat rejält i kläm efter att statliga Trafikverket har lagt om rutinerna för snöröjning. Det är blodigt allvar för de vägsamfälligheter som utgör vägen ut till industrin – skogsindustri, byggnadsindustri och annat – och som förväntas rusta till en högre bärighetsklass, BK4. Självklart måste denna reform och resurser för den omfatta också den största delen av det svenska vägnätet, de tusentals mest kapillära milen i det svenska vägsystemet – vägsamfälligheterna.

Centerpartiet och allianspartierna konstaterar att regeringen i denna budget aviserar två skatteförslag som är direkt skadliga för landets tillväxt. Det handlar dels om en kilometerskatt som beskattar vägtransporter och avstånd, dels om en skatt på flygresandet. Flygskatten motiveras av klimat-skäl, men climateffekten av denna skatt på avstånd är – till och med enligt utredarna själva – mycket begränsad.

Det är närmast obegripligt att inte regeringen i stället, som Centerpartiet och andra, föreslår ökad inblandning av biobränsle i flygbränslet. Dessutom finns det fler åtgärder. Flygskatten har smugits in i detta budgetförslag och avses träda i kraft från 1 april 2018. På några fullständigt obegripliga rader i budgeten beskrivs hur effekten av densamma ska mildras i norra Sverige.

Kilometerskatten stoppades tillfälligt tack vare kraftfullt opinionsarbete. Den stoppades strax innan utredningen skulle presenteras i våras, men internt på Regeringskansliet rullar arbetet på och någonting – vem vet vad – ska presenteras i juni nästa år.

Fru talman! Kollegan och ledamoten Pia Nilsson från Socialdemokraterna nämnde regeringens it-strategi. Den är vackert skriven, och i stora stycken ställer sig Centerpartiet – liksom, som vi uppfattar det, de flesta – bakom den. Men verkligheten är någonting annat.

Vi nås nu dagligen om varningsrop från de byalag och företag som lägger sin tid och sina pengar på att rulla ut fiber i Sverige. Vi möts av varningsrop om hur statens egen sega administration när det gäller nödvändiga tillstånd för att lägga fiber längs vägarna gör att arbetet drar ut på tiden på ett sådant sätt att tiotusentals hushålls uppkoppling riskeras. På grund av förseningarna riskerar man dessutom att bli återbetalningsskyldig för de futtiga statsbidrag samma stat har beviljat.

Vi vet alla att den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta, bo och leva i hela landet. För att digitaliseringen av hela Sverige ska ta ytterligare fart krävs utbyggnad av fiber och annan modern kommunikationsteknik i hela landet. Centerpartiet föreslår därför att ytterligare medel avsätts för detta inom landsbygdsprogrammet. Men utöver mer resurser i form av pengar måste infrastrukturministern självklart se till att hans myndighet Trafikverket rappar på med arbetet att utan onödig tidspillan ge tillstånd att gräva längs vägarna.

Fru talman! Jag yrkar bifall till Centerpartiets reservation nr 5 i detta betänkande.
(Applåder)

I detta anförande instämde Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M).

Anf. 54 PIA NILSSON (S) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja ta upp ett par saker som Anders Åkesson lite kort nämnde i sitt anförande.

Anders Åkesson slår ett slag för Centerpartiets så kallade underhållslyft när det gäller järnvägen. Detta känns lite märkligt, för samtidigt som man lägger mer pengar på underhåll – och vi tycker att det är bra att även Centerpartiet vaknar till liv därvidlag – vill man inte förbättra underhållet ytterligare genom att införa ERTMS, alltså det nya signalsystemet. Det säger man nej till och skjuter framåt i tiden.

Samtidigt vet vi att ett sådant system verkligen skulle leda till färre förseningar. Det visar de utvärderingar som Trafikverket har gjort av de fyra banor som i dag drivs med ERTMS. Jag skulle vilja att du förtydligade detta lite grann, Anders Åkesson. Man kan inte å ena sidan säga att man står upp för ett underhållslyft genom att lägga in mer pengar och å andra sidan ta bort möjligheten genom att skjuta det nya signalsystemet på framtiden – och inte tala om hur man tänker finansiera det nuvarande, som inte är gratis.

Sedan handlar det om kollektivtrafik på landsbygd. Sedan 2016 har regeringen satsat 848 miljoner på kollektivtrafik och på att förbättra vägarna på landsbygden. Anders Åkesson har alltid sagt nej till dessa satsningar. Vad är det som har hänt? Jag känner inte igen Anders Åkesson, som oftast

är en klok man. Vad är det för lapsus du gör här, Anders, när du säger nej till satsningar på landsbygden? Förklara det för mig!

Anf. 55 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Tack för möjligheten och för epitetet ”klok man”, Pia Nilsson!

Järnvägslyftet, som Centerpartiet kallar det, innebär att vi lägger väsentligt mer resurser på verkligt underhåll, drift och trimning av det svenska järnvägssystemet. Pengarna kommer inte från någon sedelpress utan från att vi i stället väljer att pausa införandet av det nya signalsystemet ERTMS.

Vi gör detta efter att ha lyssnat på järnvägsbranschen, fru talman. Vi har lyssnat på tågoperatörer och tittat på exempel från Danmark och Europa, och man meddelar med ett mycket tydligt språk att ERTMS i stället för ATC – vi går inte in på vad förkortningarna betyder – är ett byte av nervsystemet i den svenska järnvägskroppen och att det inte ger mer kapacitet. Tvärtom är det så, fru talman, att det riskerar att ge sänkt kapacitet.

Det finns de som har beskrivit det så här: Att byta signalsystem på Södra stambanan, den mest trafikerade delen av det svenska järnvägssystemet, i stället för att rusta den rejält vore som att experimentera genom att byta nervsystem på en döende. Det är ett dåligt experiment. Det är bättre att se till att patienten lever och är frisk innan man experimenterar med något som i dagsläget, med de versioner vi har, faktiskt inte ger mer kapacitet.

Dessutom, fru talman, innebär det förslag till signalsystembyte som har hängt i luften dramatiskt ökade kostnader för de operatörer som opererar på den svenska järnvägen. Det är mycket höga ombordkostnader som de dessvärre inte får någon ny kapacitet för. De behöver kapacitet. Svenska folket och svenska företag behöver kapacitet – inte ett nytt nervsystem som inte ger mer kapacitet.

(Applåder)

Anf. 56 PIA NILSSON (S) replik:

Fru talman! Anders Åkesson får väl i sitt sista inlägg återkomma till motståndet mot att bygga ut landsbygden när det gäller kollektivtrafik och vägar.

Hur länge ska man pausa införandet av det nya signalsystemet, Anders Åkesson? Det är ju inte gratis. Om du väntar tre år kommer det att kosta 2 miljarder, och vi ser inte riktigt i Centerns budgetförslag att den förstärkningen finns. Det är inte gratis att låta detta vänta. När det gäller Danmark är det mer komplext än så. Det är hela elektrifieringen av en väldigt gammal infrastruktur – den är äldre än Sveriges – som stökar till det, så det går inte att säga att problemen i Danmark enbart beror på ERTMS. Att elektrifieringen har strulat påverkar införandet av det nya signalsystemet.

Anders Åkesson säger vidare att det rent av kan bli sänkt kapacitet. Det är nog en spekulering och en slutsats som Anders Åkesson får stå för. Trafikverket, som är den ansvariga myndigheten, säger någonting annat. Där talar man i klartext om att förseningsminuterna minskar med minst två tredjedelar, och i bästa fall ännu mer. Det är en ganska ansevärd mängd förseningsminuter vi kan spara.

Det finns ingen riktig beräkning, men vi vet att förseningarna i dag är uppskattade till 5 miljarder per år. Det måste man också väga in när man talar om att skjuta fram införandet av ett signalsystem som kan minska förseningsminuterna med två tredjedelar. Jag tycker att det är väsentligt att Anders Åkesson och de som lyssnar på replikskiftet tar till sig detta.

Anf. 57 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag är en stor tillskyndare av ny teknologi och ny teknik – en jättestor tillskyndare.

Både Pia Nilsson och jag har i trafikutskottets regi fått höra vilken enorm kapacitet som skulle vinnas bara vi bytte signalsystem. Men när jag möter operatörer – både de som staten äger och de som utmanar statens båda bolag, Green Cargo och SJ – uttrycker de en samfäll och djup oro för minskad tillgänglighet och stora introduktionsproblem om vi byter signalsystem nu, fru talman.

Centerpartiet har valt strategin att behålla det signalsystem vi har, som håller världsklass vad gäller säkerhet, för det är framför allt säkerheten vi är ute efter. Vi bör använda pengarna till att få det basala – dåligt fungerande växlar, spår, strömförsörjning etcetera – att fungera innan vi trixar med att byta signalsystem.

Ja, fru talman, vi i Centerpartiet är djupt skeptiska till regeringens så kallade landsbygdssatsning avseende järnväg. När vi gick in och kollade vart dessa landsbygdsmiljoner går såg vi att de förvisso hamnade i Hästveda och på andra ställen, och det låter ju lantligt och idylliskt. Men de hamnade på stambanan, fru talman. De hamnade inte på Tjustbanan, Stångedalsbanan eller de mindre banor som finns i Pia Nilssons valkrets och som jag inte kan namnet på – valkretsen vet jag namnet på, men jag vet inte vad banorna heter!

Det rörde sig inte om den där finmaskiga och för den enskilda industrin ganska viktiga delen av systemet. Av det skälet är vi djupt skeptiska till det regeringen kallar landsbygdssatsning. I stället vill vi öronmärka en anseelig del av vårt underhållslyft, järnvägslyftet, just till de lågtrafikerade delarna, så att vi säkerställer att det är där det hamnar.

Anf. 58 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Vänsterpartiet står bakom förslaget i detta budgetbetänkande. Vi ser att viktiga steg har tagits för att minska klyftorna och bygga ihop Sverige igen.

Till skillnad från det som SD har röstat på när de i olika omgångar har stött borgerliga budgetar ser vi att vi med denna budget stärker alla medborgare. Den lilla människan stärks. Vi bygger samhället utifrån att alla ska ha det bra även om de blir sjuka och mår dåligt, oavsett om det handlar om en liten bebis eller äldre människor på ett äldreboende. Vi ska alla vara trygga med att alla blir omhändertagna, och i denna budget tar vi viktiga steg mot detta.

Vi är också glada för att järnvägsunderhållet stärks. Om vi ska ställa om behöver vi stärka underhållet så att folk kan lita på järnvägen.

Jag vill nämna en siffra som jag tycker att ingen ska glömma bort: 10 miljarder. Det är inte en helt robust siffra, men det är det som Kapacitetstuderingen har sagt behövs för hela anläggningen.

Vänsterpartiet har drivit på för att vi ska nå över den ribban till järnvägsunderhållet, för vi kan inte ha ett underfinansierat järnvägsunderhåll. Det har under lång tid legat på runt 8 miljarder eller lägre. Att tala om fördubblat underhåll och luftsiffror hit och dit funkar inte, utan vi måste utgå från verkligheten när vi jobbar. Vi måste utgå från markperspektivet. Vad händer på marken? Hur fungerar saker på riktigt? Vilka resurser behövs för att på riktigt tillgodose behoven?

Luftsiffror håller inte – medborgarna ser igenom detta. Det skapar populism. Det skapar främlingsfientlighet. Det skapar ett felbyggt Sverige. Vi måste utgå från riktiga siffror, så glöm aldrig 10 miljarder till järnvägsunderhållet! Vi kommer att behöva mer, för vi behöver återhämta det som vi har försakat.

Det kommer att ta ett tag att komma i kapp nu när vi har dessa pengar, för vi har inte entreprenörer och maskiner för att komma igång så fort som vi vill. Men nu finns pengarna där, och det är väldigt viktigt att politiken jobbar på det här sättet framöver – riktiga siffror för att nå verkliga behov.

Det är viktigt att vi utvecklar politiken än mer framöver för att rädda klimatet. Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken samt om två jämbördiga delmål: funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Det handlar om att vi både ska tillgodose hela Sverige när det gäller transporter och nå miljömålen och klimatmålen.

Det är positivt att den historiska kopplingen mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av inrikes godstransporter har brutits, så att vi kan nå en ekonomisk utveckling utan att gå tvärtemot klimatmålen och ambitionen om resurseffektivitet. Det är enormt viktigt att vi bygger en sådan strategi för att få en ekonomi som går ihop med den resurshushållning vi har att ta hänsyn till inom planetens gränser.

Godstransporterna är dock fortfarande underinternaliserade, vilket vill säga att de inte betalar för sina externa kostnader, och de betalar inte miljökostnaderna.

Detta är allvarligt. Därför måste vi satsa mer på de mest resurseffektiva transportslagen, det vill säga järnväg och sjöfart. Det är bråttom – det är fruktansvärt bråttom. Vi måste vara medvetna om att vi nu är inne i ett skede då naturen inte längre buffrar. Naturen släpper i detta läge ut växthusgaser. Vi har metan i atmosfären, och enligt vad jag fick höra när jag senast talade med personer som hade haft kontakt med olika forskare vet vi inte om det kommer från tundran eller haven.

Vi måste ha den viktiga insikten att vi efter sommaren har överskridit en tröskel – nu släpper naturen ut egna växthusgaser. Samtidigt har vi oerhört starka väderfenomenen runt om på planeten, som vi inte är vana att se. Dessa är ganska problematiska att ha fortsättningsvis om vi ska kunna upprätthålla en civilisation och om vi ska kunna upprätthålla infrastruktur.

Därför måste vi snabbt få ned koldioxiden i atmosfären. Vi måste också binda in kol från atmosfären. Vi måste få en ökad kolinbindning i hela vår biosfär och i marken. Det finns ny teknik för detta, vilket vi i Vänsterpartiet återkommer till efter vår kongress, då vi tar ställning till hur vi ska hantera detta.

Vi måste dra i nödbromsen när det gäller transportsektorn. Vi måste tänka transporteffektivt. Då är det mycket kollektivtrafik och järnväg som

gäller. Detta stöds även av FFF-utredningen. Vi behöver planera transportsnålt för att vi inte ska få inducerad trafik.

Det vi har sett de senaste åren är att utsläppen ökar – eller inte minskar i samma takt – trots ökad energieffektivitet i transportsektorn. Detta beror på att man kör mer och reser mer, vilket är inducerad trafik. Ju mer bilvägar vi har, desto mer bilar på bilvägarna och desto mer utsläpp, även om vi jobbar med energieffektivisering.

Här kommer kollektivtrafiken och järnvägen – och även sjöfarten – in. Vi måste vara smarta. Vi måste använda det mest energieffektiva. Vi ska inte slösa på vare sig metaller eller fossil energi eller öka transportsektorns dimensioner. I stället ska vi vara smarta och kloka för att nå klimatmålen och kunna dra i nödbromsen, vilket jag tror att vi alla vill göra, även om vi har lite olika syn på hur det ska gå till.

Kapaciteten i järnvägsnätet ökade under 2016. Detta är bra, och det är en följd av utbyggnad från enkelspår till dubbelspår och av att trängseln på spåren minskade.

Punktligheten är i dag bättre för persontåg än för godståg, men problemen är fortfarande stora. Något som man ska observera är att flyget har sämre punktlighet än järnvägen. Detta talas det inte mycket om, men det är viktigt att komma ihåg. Samtidigt vill vi självklart förbättra punktligheten på järnvägen – det är oerhört viktigt att människor kan lita på det hållbara transportmedel som vi vill att de ska använda. Eftersom resandet ökar behöver vi också öka kapaciteten.

Vi måste minska utsläppen från hela transportsektorn, och vi behöver minska utsläppen även när det gäller flygmarknaden. Flyget släpper ut oerhört mycket per kilometer jämfört med alla andra transportslag. Bara en resa till Thailand kan ta upp hela en persons koldioxidbudget för ett år. Det är inte okej – vi kan inte fortsätta på det här sättet.

Vänsterpartiet ser många fördelar med den flygstrategi som regeringen har tagit fram, men vårt mål är att minska flygresandet. Vi vill bygga ut järnvägen med nattågstrafik till Europa, och vi vill bygga ut nattågstrafiken till Norrland.

Vi är väldigt glada att vi nu har fått igenom nattågstrafik till Jämtland varje dag. Det är jättecentralt för att man ska kunna pendla till hela Norrland, eftersom det är vanligt att man sover upp till Östersund och sedan med andra transportmedel tar sig till Norrlands olika delar. Detta är oerhört centralt för att stärka möjligheterna att pendla med järnväg. Vi har nu tillsammans fått till detta, vilket vi är väldigt glada för.

Det var också ett led i flygskattediskussionen att inte bara höja flygskatten, som är en viktig signal till befolkningen om vilket transportmedel som är hållbart, utan att också satsa på morötterna, på det som gör det enkelt att göra rätt.

I det allvarliga klimatläge vi är tror jag inte längre så mycket på piskorna, inte före morötterna. I detta läge behöver vi få med oss hela befolkningen. Vi behöver få med oss åkerinäringen, de som bor på landsbygden och de som är helt beroende av sin bil. Varenda människa i hela Sverige ska känna att riksdagen tar beslut som gör det lätt att göra rätt, som ger morötter när man gör rätt.

Därför behöver vi bygga ut järnvägen och därför behöver vi nattågstrafik till Norrland och ned till Europa. Det ska vara lätt och enkelt att göra rätt.

En annan fråga är vägtrafiken. Tyvärr är det ganska mycket trafikolyckor med vilt i dag. 66 000 med klövvilt rapporterades under 2106. Av denna anledning borde vi se en ökad satsning på ekodukter och överfarter för viltet för att undvika dessa olyckor. Det är också ett sätt att skydda ekosystemen och funktionerna i ekosystemen, som kommer att påverkas med klimatförändringarna. Det är viktigt att ekosystemen har möjlighet att buffra för de förändringar vi ser.

Infrastrukturnätet har en stor fragmenterande effekt på ekosystemen, och därför behöver vi tänka om här och jobba med naturen. Detta börjar bli mer och mer uppenbart i vårt samhälle, och vi behöver stärka dessa bitar mer och mer.

En annan sak som Vänsterpartiet lyfter i betänkandet gäller vägunderhållet. Riksrevisionen har kommit med rapporter om att klyftan mellan stad och land har ökat. Vi tycker att det är jätteolyckligt. Vi har levt i en nyliberal tid då man inte har låtit människovärdet utan ekonomin stå i centrum.

Vi kan inte fortsätta så här. Det skapar främlingsfientlighet, rädsla och förakt för människor. Det skapar ett högt värde för människor med pondus, makt och god ekonomi, men det skapar mindervärdeskomplex hos människor som bor på landsbygden, har dålig ekonomi, är sjuka eller inte kan ta sig fram i detta tävlingssamhälle. Det är oerhört destruktivt och bryter ned samhället. Det skapar stenkastning och bilbränder i förorterna, och det skapar anhängare till IS.

Faktum är att till och med sådana detaljer som vägunderhållet kan komma in i denna diskussion. Vi kan inte eftersätta landsbygdsvägarna för att de stora vägarna som går till storstäderna ska få alla medel. Även här har nyliberalismen sett till att alla medel har gått till de stora huvudstråken, och klyftorna har ökat även här.

Det är inte okej. Vänsterpartiet vill därför att man följer Riksrevisionens förslag att se över detta och återkommer med förslag på hur man kan fördela resurserna lika rättvist som vi gjorde under 80-talet och dessförinnan. Det ska inte gå bara dit där storstäderna och pengarna finns.

Vi bygger en ekonomi genom att inlemma hela befolkningen, genom att låta hela landet växa och genom att ta emot människor till vårt land som vi sätter i arbete. Enligt ekonomisk teori bygger vi tillväxt om vi är många människor som mår bra, jobbar gemensamt och möter de behov som finns på ett resurseffektivt och resurssnålt sätt som tar hänsyn till de planetära gränserna.

I betänkandet lyfter vi upp en reservation som jag vill yrka bifall till. Det är reservation 4 om vår handelsflotta inom sjöfarten.

Vi vill stärka sjöfarten ytterligare genom att ge den en ekonomi som är jämställd med de andra transportslagen, som järnväg och väg, så att sjöfarten också får hjälp med infrastrukturkostnaderna. Detta har vi med i vår reservation.

Vi är annars glada åt att riksdagen har kommit överens om tonnageskatten och att vi nu ser många fartyg flagga in i Sverige igen. Det är positivt, och vi kan långsiktigt gå mot en bra arbetsmarknad inom sjöfartsnäringsringen, vilket också stärker jämlikheten i Sverige och bygger ihop landet.

Jag yrkar i övrigt bifall till utskottets förslag.

Anf. 59 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Det var intressant att lyssna på Emma Wallrups anförande. Jag fick känslan av allt åt alla.

Emma Wallrup talar om en klyfta mellan stad och land, om upplopp i förorterna och gatstenar som flyger. Det som förvånade mig i Emma Wallrups anförande var den stora entusiasmen för sjöfarten och tågen, men Vänsterpartiet vill ju skapa en instängningseffekt för dem som bor på landet genom att döda flyget. Nattåg är jättebra, men möjligheten att frakta sig från övre Norrland ned till civilisationen, storstäderna och arbetstillfällena tar Vänsterpartiet bort. Ni vill också försvåra för folk som kör bil. Det rimmar illa i mina öron.

Emma Wallrup säger att hon vill bygga höghastighetsjärnväg och stärka sjöfarten. Min fråga till Emma Wallrup är: Hur lång tid kommer det att ta att skapa en god transport från Norrland ned till Stockholm, Göteborg och Malmö? I dag tar det 16–18 timmar med tåg. Det kallar jag inläsnings-effekt om man tar bort flyget.

Om Emma Wallrup hinner svara: Hur ska ni finansiera sjöfarten?

Anf. 60 EMMA WALLRUP (V) replik:

Fru talman! Du ställer en viktig fråga, Jimmy Ståhl, som jag verkligen brinner för att lösa. Vi måste lösa saker i verkligheten. Vi kan inte stå här och säga fina ord, utan vi måste ha koll på vad befolkningen har för behov.

Jag tror på att bygga en harmonisk robust ekonomi som utgår från verkliga behov och som skapar harmoniska människor som växer upp i Sverige och känner sig trygga med att vi har ett system som tar hänsyn till befolkningen och politiker som bryr sig om befolkningen och inte bara vill synas i medierna och säga fina ord för att få väljare, vilket tyvärr lite för mycket har varit fallet för den representativa demokratin. Det har gått lite för långt, och vi behöver backa bandet lite och återgå till demokratin och det riktiga samtalet med folket.

När det gäller järnvägen och flyget tycker Vänsterpartiet, vilket jag också skriver i vårt särskilda yttrande, att vi ska minska flygandet samtidigt som vi bygger ut alternativen. Jag är inte intresserad av att ta bort flygmöjligheterna till Norrland innan vi har byggt ut järnvägen.

Järnvägen i Norrland är helt underdimensionerad. Det är fruktansvärt ojämnt fördelat i Sverige, och det måste vi rätta till. Det kan vi göra genom att stärka inlandsbanan och alla tvärbanorna, genom att bygga Norrbottenbanan och genom att stärka hela Norrbottenkorridoren. Det går alldeles utmärkt att satsa på det.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet ville diskutera nattågen i samband med flygskatten, att vi bygger ut alternativen samtidigt som vi höjer priset för flyget marginellt. Om man ska vara ärlig är flygskatten mer en symbol. Men den ger resurser så att vi kan bygga ut alternativen, och det är en viktig signal till befolkningen.

Jag tycker inte att vi ska dra in flygplatser förrän vi har byggt ut järnvägen och bra kollektivtrafik som är effektiv och snabb. Det handlar om att ha markperspektiv och se hur folk lever.

Anf. 61 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Det låter ganska rimligt att flyget får vara kvar så länge det inte finns andra lösningar. Men när jag lyssnade på anförandet lät det väldigt illa. Det innebär att man helt enkelt isolerar norra Norrland. Vi vet att det till och med är långt för många att ta sig till järnvägsstationen och naturligtvis också till flygplatsen. Där behöver vi alternativ som bilen. Det är långa avstånd även med gods.

Vi vet också att det är enormt kostsamt att bygga järnväg. Vi hade självklart velat bygga järnväg överallt och ha hyperloopshastigheter, men det kommer att ta lite tid. Vi vet att flyget är under innovation. Vi vet också att flyget i dag kan köra på el fast kanske inte just under lyftfasen, eftersom det kräver så mycket energi. Men man har i dag åtminstone under en timme kunnat köra flyget på el.

Det är i dag väldigt viktigt att man kan transportera sig ganska fritt och att man främjar alla former av trafikslag. Vi vet att Sverigeförhandlingen pågår och att man försöker få kommuner att skriva avtal om att bygga just höghastighetståg.

Vi sverigedemokrater har sagt nej. Vi är jättepositiva till att Trafikverket har en hastighet på 250 kilometer i timmen. Då bygger du järnväg med förnuft. Du bygger järnväg till en rimlig kostnad. Vi är säkra på att man skulle kunna bygga än billigare än vad man gör i dag med andra byggtekniksätt.

Min fråga till ledamot Emma Wallrup är: Hur lång tid tror du att det tar innan Norrland får en tillfredsställande järnväg?

Anf. 62 EMMA WALLRUP (V) replik:

Fru talman! Jag tycker att vi hela tiden ska arbeta rimligt. Vi ska inte dra in flygplatser i Norrland förrän järnvägen är utbyggd. Däremot ska vi kanske signalera till befolkningen att den kan semestra mer hemma i Sverige och att vi ger arbetstagare så goda villkor på deras arbete att de inte behöver göra klassresan till Medelhavet för att de känner att de måste återhämta sig eftersom det är så tufft på arbetsplatsen.

Hur lång tid det kommer att ta att bygga ut järnvägen till Norrland beror helt på hur vi kommer att förhandla och prioritera. Jag är jättetrött på att vi bara prioriterar storstäderna. Människor mår inte bra av att bo väldigt många på en trång yta där det skapas väldigt stark segregation.

Vi behöver ta emot många människor till Sverige eftersom världen tyvärr står i brand med krig, klimatförändringar och så vidare. Vi kommer här att vara en kornbod på många olika sätt med jordbruksmark. Framöver kommer det att vara ännu fler flyktingar som kommer hit. Då måste vi bygga hela Sverige starkt med järnväg i hela landet och bygga en ekonomi för alla.

Det är väldigt klokt att satsa på och förstärka inlandsbanorna och tvärbanorna, Norrbotniabanan och hela Norrbotniakorridoren. Det är en snabb väg till mycket järnväg. Vänsterpartiet skulle väldigt gärna se lånefinansiering till detta. Då skulle vi kunna göra det fort.

Vi har med oss Näringslivets Transportråd, Svensk Exportkredit, Sveriges Byggindustrier och en lång rad aktörer som kanske inte brukar vara på arenan tillsammans med Vänsterpartiet. Men i det här fallet är det vi och även flera borgerliga partier som vill se lånefinansiering till järnväg. Det skulle kunna skynda på utvecklingen.

Anf. 63 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Jag står bakom betänkandet i de delar där Liberalerna ingår. I övrigt har vi ett särskilt yttrande vad gäller budgeten.

Fru talman! Valfungerande kommunikationer och en modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för att samhällen ska kunna utvecklas och företag ska kunna etableras och växa. Flödet av varor och tjänster skapar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling.

Det är viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Det behövs ett systemtänk. Hur underhåller vi och vässar det som redan finns? Vad måste byggas till? Hur ska transporter se ut från A till B? Hur ser flöden ut från ett trafikslag till ett annat? Och hur ser framtiden ut? Hur finansierar vi det som behövs? Finns resenärens och mobiliteten i centrum? Är det ett jämställt transportsystem? Ska vi resa, eller ska vi inte resa? Liberalernas svar är: Vi tycker att vi ska fortsätta att kunna resa.

Emma Wallrup tog upp frågan om att resa eller inte resa. Jag kan konstatera att det inte alltid är så lätt att veta om man gör rätt. Vi var nyligen en delegation från trafikutskottet i Helsingfors. Några tog flyget, och andra tog båten. Jag ville veta hur mycket CO₂-utsläpp det var från den resan. Jag kunde konstatera att flyget kunde redovisa sina utsläpp, men det kunde inte sjöfarten göra. Det behövs mycket mer av åtgärder för att vi ska kunna veta om vi gör rätt.

Många har varit inne på frågan om landsbygd och glesbygd. Det är en fråga som engagerar många liberaler. De transportpolitiska besluten kan ha stor påverkan på tätorten, på den lilla staden, på företaget eller den enskilda företagaren i både positiv och negativ bemärkelse. Utvecklingen av stad och land är viktig.

Kommer gles- och landsbygden att vara med på resan in i framtiden? Mitt och Liberalernas svar är: Ja. Men det förutsätter politiska beslut som tar hänsyn till att förutsättningarna är olika. Det handlar om vägar och enskilda vägar. Det handlar om stora flygplatser och de regionala flygplatserna. Det handlar om järnvägen och de lågtrafikerade banorna. Det handlar om posten, övrig samhällsservice och bredband.

Jag noterar att regeringen nyligen lämnade sin skrivelse om digitaliseringens möjligheter. Där är Liberalernas svar att den ska omfatta alla 2025. Vad skapar då digitalisering för möjligheter vad gäller kommunikationer? Stora. I går hade jag nöjet att ha besök på riksdagen och lyssna på en person och hans analyser av framtiden.

Han började tala om internets möjligheter. För massor av år sedan fanns det tio hemsidor i världen, tio stycken globalt. Men se vad som har hänt! Utvecklingen går fort. I går talade han om de självkörande fordon som han själv har åkt med och testat. Han talade om drönare som levererar post, om framtidens fartyg och flygplan som vi bara sett början på och om självkörande farkoster.

Han talade också om artificiell intelligens som skapar och ökar trafik-säkerhet så att fordon tar hänsyn till barn, cyklister, rådjur och trafikanter i övrigt.

Han talade om de enorma möjligheter som öppnas när man kan kalla på en bil som tar en från A till B, fossilfri förstås. Då kan man bosätta sig var man vill och utveckla sitt företag där man vill. Det behövs fler som den besökaren som med en enorm nyfikenhet ser möjligheter i vad tekniken kan åstadkomma. Ibland talar vi om den nya tekniken. På spåren kan det vara maglev, hyperloop och mycket annat, men vi måste hänga med.

Fru talman! Transportsektorn måste bidra till en hållbar utveckling.

Vi reser alltmer, vilket i sig är positivt. Världen knyts samman. Det är inte resandet i sig som ska stoppas och hindras. Mobilitet är bra. Fokus måste vara på att minska utsläppen, premiera ny teknik och hitta de nya drivmedlen.

Vägtrafiken står samtidigt för en stor del av utsläppen av växthusgaser, även om det har skett en förändring. Fler bilar måste bli klimatsmarta. Alla bilar måste på sikt bli det. Men bilen kommer att behövas. Det är det enda alternativet för en del av dem som bor på landsbygden och i glesbygd.

Kollektivtrafiken måste göras lätt tillgänglig. Järnvägen måste rustas upp för att möta de nationella och regionala behoven. Liberalerna vill se en omläggning av reseavdraget som gör att det begränsas i de regioner där det finns en fungerande kollektivtrafik.

Vi prioriterar kollektivtrafiken på landsbygden, och där inkluderas åtgärder för att höja säkerheten i anslutning till hållplatser och perronger. Vi vill se en framväxt av bilpooler, som kan bli en del av framtidens kollektivtrafik. Det handlar också om delningsekonomins möjligheter vad gäller konceptet taxi. Det gäller förstås också självkörande fordon.

Vi ser självfallet också cyklandet och hycyklarna som en del av resan och nya flexibla biljettlösningar som gör det enkelt att vara resenär. Därför har vi föreslagit att man ska studera möjligheten att införa en nationell mobilitetsplan som skulle länka samman alla de olika trafikslagen genom en digital plattform. Man ska sätta resenären i centrum.

Vi tycker att man ska värna vårt näringsliv. En stor fråga som finns kring våra infrastrukturlösningar handlar om industrier och hamnar. Sveriges vägar är viktiga för att hela landet ska fungera, och många sträckor måste rustas upp.

Infrastrukturen till våra hamnar måste fungera. Vi anslår en rad miljöer för att det ska bli möjligt. Ett typexempel är den region där vi finns – huvudstadsregionen. I går kunde man höra Mälardalskommunerna anföra vikten av att se kopplingen till sjöfarten och de inre vattenvägarna. Här finns också aktuella exempel vad gäller hamnarna i Stockholms län. Det är viktigt ur hållbarhetssynpunkt.

Fru talman! Det handlar också om cykling. Vi liberaler vill prioritera cyklingen och avsätter därför årligen mycket medel till olika typer av satsningar. Vi noterar att regeringen nu har föreslagit ett kunskapscenter, visserligen bara för några få år, vilket vi tycker är intressant. Vi tycker dock att satsningen ska vara långsiktig, och därför föreslår vi fortfarande att det ska finnas ett nationellt kunskapscenter.

Vi tycker att man ska förstärka cykelinfrastrukturen och avsätter medel för det. Vi tycker att man ska ha ett nationellt kunskapscentrum som är långsiktigt. Vi vill också satsa på barnen. Vi har noterat att det är allt färre barn som cyklar, och vi vill att man gör en satsning på att fler barn ska vilja och våga cykla. Dessa satsningar lägger vi under ett nationellt cykelkansli.

Det behövs bättre infrastruktur, och vi tycker därmed att även en del av trängselavgifterna skulle kunna användas till att förbättra detta, för många av de korta resorna kan som sagt ske med cykel. Man kan ju också välja att gå.

Därför blir vi aningen bekymrade i Liberalerna när vi noterar att när det gäller det tillkännagivande som gjordes för att se cyklingen som ett eget trafikslag anser regeringen nu att frågan är färdigbehandlad. Då är min fråga till regeringspartierna: Varför betraktar ni inte cyklingen som ett eget trafikslag? Vi i Liberalerna anser att detta är en viktig fråga, för det skulle höja statusen. Det skulle göra det enklare att följa upp de nyckeltal som finns och att skapa lagstiftning som gör att cykelstråken blir verklighet. Detta är en stor brist, och jag vill gärna ha ett svar på frågan i dag.

Vad gäller sjöfarten vill jag återkomma till de miljömässiga vinsterna av att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vi är bekymrade över det som har skett på detta område. Det är bra att regeringen vill se över Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Sveriges inre vattenvägar är en viktig fråga.

Vi är också bekymrade över slussarna i Trollhättan och deras framtid, för i praktiken kan ett icke-beslut bli ett nedläggningsbeslut för slussarna efter 2030.

Allt vi vill göra och alla förslag vi lägger fram ska finansieras. Jag vill påminna om Liberalernas satsningar i det förra rambeslutet, där vi genom att öppna för alternativ finansiering, för infrastrukturavgifter och för OPS har en betydligt större ram än regeringen. Vår satsning var på 80 miljarder och regeringens på 54 miljarder.

Vi måste börja se på nya lösningar, för de behov som finns i de olika trafikslagen är betydande såväl för tätorterna som för landsbygd och glesbygd.

Det bostadsbyggande som nu planeras bygger till stora delar på att infrastruktuursatsningarna hamnar på plats. Det finns brister i samordningen, och därför avsätter vi extra medel till Trafikverket för att öka samplaneringen. Det är viktigt att man samplanerar spår, vägar och bostäder parallellt.

Vad gäller bredbandssatsningarna avsätter Liberalerna 100 miljoner kronor mer årligen för att se till att landsbygd och glesbygd finns med i möjligheterna inför framtiden. Vi ser vad digitaliseringen betyder i utformningen av nya tjänster och möjligheter. Det handlar om möjligheten att driva ett företag, att bo ute i landet och att arbeta på distans. Därför är det så viktigt att alla kan vara med.

Det är viktigt med reformerna inom posten för att se till att det är en fungerande basservice. Men hur kommer framtidens postservice att se ut? Vi tror att digitaliseringen är en oerhört viktig del i lösningen.

Vi välkomnar satsningar på exempelvis Gotland. Medan Liberalerna möjligtvis gör en annan prioritering tycker vi att det är välkommet att man ser på möjligheten att knyta samman fastlandet och Gotland.

Vi tror på skoterlederna som måste rustas upp i Norrbotten och andra delar av landet. Detta är också en transportfråga som signalerar att det är en möjlighet att nyttja också denna typ av infrastruktur.

Som tidigare talare har varit inne på delar vi kritiken som gäller att de tillkännagivanden som rör luftfarten och strategin inte är tillgodosedda.

Fru talman! Därmed tänkte jag övergå till att fundera lite grann på framtiden. Jag tänker mycket på de barn som är födda år 2017. Jag tänker på en liten kille som heter Leyton, som är nio månader.

Hur såg det ut för 100 år sedan? Den första flygplansfabriken startade i Landskrona 1914, det första luftskeppet korsade Atlanten 1919, det första transatlantiska samtalet via radio skedde 1915 och Volvos första serietillverkade bil kom 1927. Och för ungefär hundra år sedan elektrifierades Malmbanan, vilket blev startskottet för järnvägens fortsatta elektrifiering.

Fru talman! Den värld vi lämnar efter oss hoppas jag ska vara bättre än den vi ärvde.

(Applåder)

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

Anf. 64 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag tänkte först beröra cyklingen. Det är en fråga som jag vet ligger Nina Lundström varmt om hjärtat, och det gäller förstås också oss i Miljöpartiet. Det är det smartaste, energieffektivaste och hälsosammaste sättet att förflytta sig.

Jag undrar varför staten ska reglera hur kommunerna ska göra för att göra det möjligt för fler invånare att cykla. Stadsmiljöavtalets idé är att vi här i riksdagen i Stockholm inte vet bäst när det gäller exakt vad som ska hända i Luleå, Lund eller Landskrona. Det får kommunpolitikerna och tjänstemännen där utforma tillsammans med invånarna. Förutsättningarna att cykla i Stockholm, Luleå och Lund är väldigt olika. Det är det som är finessen med stadsmiljöavtalen: Man väljer själv hur man vill göra, och så får man medfinansiering om det bedöms vara effektiva åtgärder.

Ni föreslår att man stryker stadsmiljöavtalen och i stället lägger 20 miljoner eller något sådant på ett kansli här i Stockholm. På vilket sätt kommer det att göra att det blir lättare att cykla för invånarna i Luleå, Landskrona och Lund, Nina Lundström?

Anf. 65 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Det är en viktig fråga hur vi både ska finansiera och se till att regelverken möjliggör anläggandet av nya cykelstråk. Jag vill påminna Karin Svensson Smith om att vi hade en helt annan lösning från Liberalernas sida vad gäller infrastrukturplaneringen 2018–2029. Vi avsatte 1 miljard extra för att se till att det fanns en långsiktig finansiering.

Stadsmiljöavtalen är en kortsiktig lösning. Det har varit en rad olika bekymmer med dem. Där noterar jag att eftersom regeringen valde att stuva om dem – för det fanns inga riktade åtgärder till cykling tidigare – blir det svårt att följa upp vad som händer med de medel som finns. Vi menar att vi *ska* satsa på infrastruktur för cyklingen och medel för detta, men cyklingen ska betraktas precis som alla andra vanliga trafikslag. Därför blir jag förvånad över att inte ens Miljöpartiet uppenbarligen längre stöder tanken på att cyklingen ska finansieras och utvecklas på samma villkor som övriga trafikslag.

Min motfråga till Karin Svensson Smith blir: Varför inte ha samma tank för cyklingen som för alla övriga trafikslag? Det skulle ju göra att det blev långsiktigt, tydligt, transparent och möjligt att följa upp.

Jag noterade också i går på den sammankomst som var här i regionen att till och med regionala företrädare och kommunerna numera tycker att det vore mycket bättre att pengarna låg på statlig eller på regional nivå för långsiktighetens, transparensens och tydlighetens skull.

Jag skulle gärna vilja höra varför inte Karin Svensson Smith tycker att cyklingen ska ha likvärdiga villkor som övriga trafikslag.

Anf. 66 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Det är lite olika beroende på var jag ska cykla – om jag ska cykla tio mil i Skåne eller inne i en stad. Det är det som är finessen. Vi respekterar att kommunerna har rådighet över sin mark. Jag tror inte att det är någon bra idé att vare sig Nina Lundström eller jag bestämmer hur det ska gå till i kommunerna. Idén med stadsmiljöavtal är att man själv väljer, tillsammans med kommuninvånarna, vad man vill göra, och så får man en statlig medfinansiering.

Sedan ska vi förstås ha pengar till cykling mellan städerna i den nationella budgeten. Men jag skulle vilja veta om Liberalerna inte tycker att man ska ha kommunalt självstyre längre när det gäller markanvändningen. Regeringen utgår från att man fortsatt ska ha det.

Jag har en fråga till, Nina Lundström. Jag noterade med intresse att ni är öppna för alternativ finansiering, och då skulle jag vilja veta om det innebär att ni delar Moderaternas uppfattning om att man ska behöva vänta på höghastighetståg till 2064 eller 2095, som Trafikverket bedömer att man behöver göra om man inte kan öppna för en annan finansiering. Eller är ni beredda att instämma i vår uppfattning att vi inte kan vänta så länge på att det finns höghastighetståg som ett alternativ för resor?

Det är en poäng att man använder tåget för såväl lokala som regionala och interregionala resor. Men ska det kunna uppfylla sin potential och minska klimatpåverkan kan man inte vänta så länge som man behöver göra med det budgetförslag som finns nu.

Jag har tidigare uppfattat att ni var skeptiska till det, men jag välkomnar verkligen om ni har ändrat uppfattning.

Anf. 67 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Jag noterar inledningsvis att Karin Svensson Smith inte vill svara på frågan om varför cyklingen inte ska betraktas som ett eget trafikslag.

Vad gäller satsningen på höghastighetsbanor gör Liberalerna en annan bedömning. Vi menar att i och med att det inte finns en långsiktig finansiering är det inte en klok investering. Det stod i förslaget när det antogs i samband med infrastrukturpropositionen att höghastighetsbanorna ska byggas ut i den takt ekonomin tillåter. Om man inte kan resa från punkt a till punkt b är det inte en klok investering. Dessutom måste man prioritera de pengar som behövs till andra åtgärder.

Jag noterar att Karin Svensson Smith inte har någon annan finansiering. Det kvarstår fortfarande många frågetecken kring hur detta ska finansieras. Vi menar att ska man anlägga ny infrastruktur ska man göra det där det behövs, men man ska också ha råd att ta hand om det som redan finns. Många insatser behöver göras ute i landet, och vi menar att det inte är ansvarsfullt att påbörja byggandet av höghastighetsbanor som saknar finansiering och som vi inte vet den slutgiltiga prislappen på.

Anf. 68 ROBERT HALEF (KD):

Fru talman! Vi debatterar utgiftsområde 22 Kommunikationer. Kristdemokraterna har ett eget särskilt yttrande till förmån för Kristdemokraternas budgetförslag.

Fru talman! Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transporter av särskilt stor betydelse.

Vår transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser och sjöfart samt snabba och robusta tele- och datakommunikationer är en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är också avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter och för att arbetspendling till och från städerna ska vara möjlig.

Fru talman! Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Kristdemokraterna anser att Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem och en fossiloberoende transportsektor 2030.

Det krävs mer satsning på bland annat elbilar, elhybrider, elektrifierade vägar, förarlösa bilar, bonus-malus-system och inte minst på att se till att det finns tillräckligt med biodrivmedel.

Det är mycket viktigt att fortsätta övergången till eldrift inom vägtrafiken. Därför föreslår vi från Kristdemokraterna fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur för att fler ska välja elbilar. Kristdemokraterna satsar 125 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 på utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Fru talman! Cykeln behöver främjas och prioriteras som transportmedel. Cykling har såväl goda miljö- och klimateffekter som goda hälsoeffekter. Det har visat sig att när cykling prioriteras högre i stadsplaneringen ökar också cyklandet markant.

I många orter är trafikmiljön i dag inte i tillräckligt hög grad anpassad för cykling. Alltför många kör bil även på korta sträckor, och med ökade satsningar på cykling kan vi få fler att välja cykel i stället för bil.

Det är också viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar för att främja cykling och satsa mer på cykelstråk, cykelvägar, parkeringar och inte minst på att underhålla vägarna samt att fokusera mer på att öka säkerheten för cyklister och minska antalet dödade och skadade cyklister.

Kristdemokraterna satsar därför 350 miljoner kronor per år i ett nytt anslag för att främja cykling och för säker cykelinfrastruktur.

Kristdemokraterna föreslår även att det ska tillsättas en utredning om att skapa möjlighet för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån.

Vårt parti föreslår också att en ekonomisk satsning genomförs via ideella organisationer för att genom informationsspridning på olika språk och på andra sätt aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana vid att cykla.

Fru talman! År 2014 tog alliansregeringen initiativet till det så kallade Sverigebygget som numera går under namnet Sverigeförhandlingen, men till sitt innehåll återspeglar den fortfarande de ursprungliga visionerna på området.

För att kunna förverkliga de ambitiösa och kostsamma infrastrukturprojekt som ryms inom Sverigeförhandlingen är det helt avgörande att finansieringen kan lösas på ett ansvarsfullt sätt, så att inte andra viktiga ny- och underhållsinvesteringar trängs undan och så att inte alternativa finansieringslösningar förbises.

Sverigeförhandlingen innehåller ett antal viktiga åtgärder, såsom nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö, utbyggnad av Ostlänken, fyrspar mellan Uppsala och Stockholm med mera. Dessa och andra infrastrukturinvesteringar är nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer, persontransporter och gods-transporter. De har stor betydelse för tillväxten, konkurrenskraften och ökat bostadsbyggande.

Fru talman! Stockholm är i dag en av få huvudstäder i Europa som saknar en ringled runt staden. En östlig förbindelse, från Ropsten i norr till Nacka i söder, är en viktig satsning för att minska fordonstrafiken genom de centrala delarna av staden. Tyvärr finns det inte någon byggplan på en östlig förbindelse i Trafikverkets nyligen presenterade nationella plan för de kommande tolv åren, vilket är beklagligt. Kristdemokraterna anser att det behövs en politisk tydlighet från regeringens sida om vikten av att projektet kommer igång under planperioden.

Fru talman! Järnvägssystemet står i dag inför ett antal stora utmaningar. Stora delar av den järnväg som används i dag byggdes för ca 150 år sedan och för trafik som var mindre, lättare och långsammare. Befolkningen, antalet resenärer och godstransporter ökar. Därför står vi i dag med att överbelastat järnvägssystem som alltför ofta drabbas av förseningar eller stopp på grund av kapacitetsbrist. De totala kostnaderna för förseningar av person- och godstrafiken på järnväg är ca 6 miljarder kronor per år. Detta är inte acceptabelt.

Järnvägen behöver därför underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens och morgondagens behov. Resenärer, företag och industri ska kunna lita på att järnvägen fungerar. Vi vill därför förstärka resurserna, så som regeringen föreslår, med 40 miljarder kronor till drift och underhåll av järnvägen för perioden 2018–2029.

Fru talman! Regeringen föreslår att järnvägsunderhållet ska förstatligas. Det vore olyckligt. Konkurrensen genom olika anbud bidrar till lägre kostnader för skattebetalare, och resurserna kan utnyttjas bättre. Kristdemokraterna föreslår att järnvägsunderhållet även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Det vore fel om allt järnvägsunderhåll åter förstatligas. Vi ser dock behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånd, leveranskontroll, besiktning samt uppföljning av utfört arbete.

Fru talman! En nationell flygskatt, som regeringen föreslår, är skadlig för svensk ekonomi. Nästan samtliga remissinstanser dömer ut denna nationella flygskatt. De anser att den är skadlig och hämmar tillväxten. En sådan skatt blir i praktiken en straffskatt på dem som är mest beroende av flyg, och den fördyrar flygresor, både inrikes och utrikes.

I och med att Kristdemokraterna avvisar regeringens förslag till nationell flygskatt säger vi också nej till regeringens kompensation för de ekonomiska förluster som flygskatten orsakar. Risken är stor att ett flertal regionala flygplatser stängs. Och det kommer att drabba människor som bor på landsbygden samt företag som verkar på landsbygden.

Nationell flygskatt har införts i andra europeiska länder men har dragits tillbaka, eftersom den äventyrar arbetstillfällena. Klimathotet som den nationella flygskatten är tänkt att avhjälpa är globalt, och det behövs globala överenskommelser.

Fru talman! Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling samt konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Övergången till en tonnageskatt som, efter en del förseningar, äntligen infördes den 1 januari 2017 har varit mycket viktig. Det är en viktig fråga för Kristdemokraterna och för svensk sjöfart. Vi kan nu se resultatet av denna skattereform, som redan bidragit till att ett flertal redier har återvänt och går under svensk flagg.

Kristdemokraterna anser att både godstransporter och persontransporter på vatten bör stimuleras. Kollektivtrafik på vatten kan avlasta kommunernas och regionernas trafikleder och minska trängsel och koldioxidutsläpp. Vi föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten. Vi anser dessutom att Sveriges inre vattenvägar bör prioriteras när det gäller godstransporter. Sjöfartsverket bör i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten. Man behöver se över infrastrukturen kring hamnar och farleder för att öka inrikes godstransporter via sjöfart.

Fru talman! Kristdemokraterna föreslår skärpta regler för användning av drönare i skyddade luftrum.

Vi vill utreda en ny broförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och en ny långsiktig, säker förbindelse över Södertälje kanal, antingen en bro eller en tunnel.

Vi avsätter medel för att minska personalolyckor på järnvägsspår samt öka säkerheten och tryggheten på gator, stationer och resecentrum.

Vi föreslår ett flertal förslag för att motverka illegala körskolor.

Vi vill tillåta längre lastbilar och att lastbilar på 74 ton ska få åka på de vägar som har bärighet, för effektivare och miljövänligare lastbilstransporter.

Vi föreslår också längre godståg med en längd på minst 750 meter, vilket är standard i många europeiska länder, för effektivare godstransporter på svenska järnvägar.

Fru talman! Vi har ett sextiotal andra förslag som gör både transporter och infrastrukturen mer effektiva.

Med detta tackar jag för ordet.

(Applåder)

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

Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag noterade att Robert Halef talade om vikten av elektrifierade bilar och laddinfrastruktur. Miljöpartiet instämmer givetvis i att elbilar har en potential, framför allt i städer, att ersätta en del av den avgasbemängda transport som finns i dag.

Jag undrar dock varför ni vill stryka Klimatklivet, Robert Halef? Det går i väldigt stor utsträckning till att sätta upp laddinfrastruktur där människor behöver det för att våga köpa en elbil. Det som begränsar försäljningen är att folk inte riktigt är säkra på var de kan ladda den. Klimatklivet går i stor utsträckning till att sätta upp laddstolpar där folk bor eller på arbetsplatser. Vad är det för fel på den finansieringen? Varför vill Kristdemokraterna stryka den?

En annan sak är att ni hyllar svensk sjöfart. Jag tror att vi är många som tycker att det är viktigt. Det är därför vi har genomfört den tonnageskatt som ni i åtta år pratade om att ni skulle fixa. Men det gjorde ni inte. Det finns en poäng i att tänka efter lite. Det man vill göra måste åtföljas av åtgärder så att man kommer dit man vill.

Jag vill veta varför Klimatklivet inte ska finnas.

Anf. 70 ROBERT HALEF (KD) replik:

Fru talman! Vi har gjort en del prioriteringar i den här budgeten. Vi höjer inte skatterna med 66 miljarder, som regeringspartierna har gjort sedan de kom till makten och fram till i dag. Bara under budgetperioden som vi diskuterar nu handlar det om skatthöjningar på minst 40 miljarder.

Ni försämrar för äldre och för sjuka, ni minskar tryggheten i samhället genom att det finns för få poliser, och ni avsätter mindre resurser. Sjukvården fungerar inte; man får inte rätt sjukvård i tid och så vidare.

Vi vill göra en omfördelning av den påse pengar som staten har genom olika prioriteringar. Att bara plocka ut en enstaka fråga som ligger dig varmt om hjärtat, Karin Svensson Smith, betyder inte på det stora hela att vår politik inte täcker alla områden.

Under den här mandatperioden har vi varit väldigt tydliga med att vi satsar 125 miljoner extra på laddinfrastrukturen – 125 miljoner mer än vad regeringen årligen satsar – för att stimulera fler att köpa elbilar när det finns tillräckligt med laddstolpar runt om i landet.

Du nämnde tonnageskatten. Vi har varit varma anhängare av den och drivit på den skattereformen. Det visade sig att några rederier gick under utländsk flagg på grund av att det inte var likvärdiga skattesituationer. Det var dyrare att gå under svensk flagg.

I korta drag är det vad jag kan säga just nu.

Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar för svaret. Jag har noterat att ni reserverade er till förmån för en tonnageskatt innan ni kom till makten. Sedan använde ni åtta år till att göra jag vet inte vad. Nu är det i alla fall genomfört, så vi behöver inte prata så mycket mer om det.

Jag vill övergå till att diskutera järnvägen. Robert Halef sa att vi måste modernisera järnvägen, och det är alldeles riktigt.

Vi mottog nyligen en uppvaktning från Jönköpings län, och det var väldigt intressant. Där fanns det ett starkt tryck på att man nu ska våga stå

för det som alliansregeringen introducerade i Almedalen 2014, Sverigebygget som nu är Sverigeförhandlingen. Kommunstyrelsens ordförande berättade att man nu hade planerat för att genomföra det som den förra regeringen och den här regeringen säger sig vilja göra. Man har reserverat mark och väntar på regional utveckling, minskat beroende av olja och den ökade utveckling som nya stambanor skulle medföra.

Jag förstod inte riktigt, Robert Halef. Är det så att Kristdemokraterna ansluter sig till att man ska få en järnväg med tågtrafik under den epok som vi lever i, eller ska de som bor i Jönköping vänta på modern tågtrafik till 2095? Då lär varken du eller jag finnas kvar för att kunna åka med den.

Anf. 72 ROBERT HALEF (KD) replik:

Fru talman! Jag vill bara poängtera för Karin Svensson Smith att vi från Kristdemokraterna har avsatt lika mycket medel för järnvägsunderhåll under den senaste mandatperioden som ni som har haft regeringsmakten.

Vi är för nya stambanor. Både Södra och Västra stambanan behövs lika mycket som det behövs fyrspårsjärnväg till Uppsala och på Norrbotniabanan.

Vi är för att en höghastighetsjärnväg ska förverkligas. Men egentligen ska du ställa den frågan till dina regeringskollegor. Vi har inte hört någonting om finansieringen. Vi vet inte ens om regeringen stöder Miljöpartiets förslag om 320 kilometers hastighet. I den nationella plan som Trafikverket har presenterat – jag tror att regeringen har varit en del av den presentationen – förespråkar man 250 kilometers hastighetståg.

Vi från Kristdemokraterna ska under den kommande veckan ta ställning till om man ska gå vidare med 320 kilometers höghastighetståg och hur det ska finansieras, om det ska vara anslagsfinansiering eller om det ska vara andra finansieringsmodeller som ska göra det möjligt att bygga ut både Södra och Västra stambanan.

Det är viktigt att vi bygger, inte för 50–100 år utan för 150–250 år fram i tiden så att det väl ska tjäna både ekonomin och landet i allmänhet. Det är ett väldigt viktigt beslut som vi kommer att fatta, och jag hoppas att man kommer att skörda frukterna av det under kommande århundraden. Dessa frågor kommer vi att ta ställning till och fatta beslut om så småningom.

Det vore intressant att få höra regeringens bild av detta, inte bara Miljöpartiets bild. Ni sitter faktiskt i regering.

Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Ärade ledamöter av denna kammare! Jag måste säga att det är väldigt intressant att höra debatten. Jag uppskattar verkligen det engagemang som finns för att nu bygga mer infrastruktur. Vi ska satsa mer på järnvägen och se till att stärka underhållet. Det känns nog skönt för alla som är trafikpolitiskt intresserade att veta att vi befinner oss i ett läge där vi har råd och utrymme att göra detta.

Så var inte fallet tidigare. Vi lämnar bakom oss en period av underinvesteringar. Eftersom den förra och förrförra regeringen valde att prioritera skattesänkningar i stället för sådant som bygger landet starkt fanns det inte resurser för att göra stora investeringar, utan man prioriterade annat. Det priset betalar vi nu till följd av ett stort underhållsberg när det gäller järnvägssystemet och stora brister i vår infrastruktur. Stora brister är förutsättningen att kunna genomföra detta, eftersom det inte finns rätt utbildad

personal för att klara den utmaningen. Lämnar man efter sig 60 miljarder i budgetunderskott ger det inte samma utrymme att göra investeringar i infrastruktur.

Nu är läget annorlunda. Vi har 80 miljarder i överskott i statens finanser. Vi kan lägga 100 miljarder mer i en nationell plan för investeringar. Vi kan satsa på att öka både järnvägsunderhåll och andra viktiga investeringar eftersom vi har vänt på Sveriges ekonomi.

Vi har nu den högsta sysselsättningen i EU som någonsin har uppmätts. Vi har pressat ned ungdomsarbetslösheten. Den är nu den lägsta på 14 år. Vi klarar vårt vallöfte om 90-dagarsgarantin. Bostadsbyggandet har tagit en ordentlig fart, även om det sjunker något under nästkommande år. Om det ligger på 75 000 eller 68 000 nya bostäder är den historiskt högsta nivån. Det är helt nödvändigt för att klara de utmaningar som vi har.

Med detta vill jag säga att det är tid för investeringar. Skälet till det är att vi har lyckats vända Sveriges ekonomiska utveckling genom att vi prioriterar investeringar före ofinansierade skattesänkningar, genom att vi använder resurserna till sådant som bygger samhället starkt. Då kan vi alla partier här i riksdagen få glädja oss åt att vi i våra olika budgetalternativ kan lägga lite extra pengar på det som vi brinner för i trafikutskottet, det vill säga mer infrastruktur.

Detta är viktigt att komma ihåg. Ska vi nu göra den här stora satsningen ska ju utgångspunkten vara att vi gör det för att knyta ihop landet. Vi gör satsningar som stärker vår konkurrensförmåga med tydliga näringspolitiska prioriteringar, men framför allt ska vi klara den utmaning som vi signerat genom Parisavtalet. Vi ska klara omställningen för att kunna se våra barn och barnbarn i ögonen och säga att vi i vår generation gjorde vad vi kunde och tog de nödvändiga besluten.

Det är klart att om vi ska fullfölja det som sägs i Parisavtalet och klara de höga ambitioner som vi har uppsatt i Sverige, då blir det ett stort beting på transportsektorn och infrastruktursektorn. Då måste mer gods kunna transporteras på järnväg eller med sjöfart. Då måste lastbilstransporterna bli effektivare. Då måste vi förändra drivlinorna och förändra och modernisera fordonsparken. Då måste flyget kunna bära sin miljöpåverkan. Då måste vi klara av att ställa om.

När jag möter olika näringslivsaktörer runt om i Sverige kan jag känna att det inte är där som motståndet finns. Svensk fordonsindustri sätter ju inte klackarna i backen mot en snabb teknikutveckling, utan motståndet finns ibland hos en del borgerliga partier som inte riktigt vågar anta den utmaningen.

Trots det märker jag här i kammaren en ganska stark entusiasm och optimism, och det tycker jag är vällovligt. Vi står inför gemensamma utmaningar framöver. Ni som känner mig vet att jag gillar tanken på att vid strategiska vägval hitta blocköverskridande överenskommelser, oavsett om det handlar om stora infrastrukturinvesteringar eller om viktiga styrmedel för att klara klimatutmaningarna framöver.

Men vi måste inse att det kräver en hög ambitionsnivå. Som exempel kan jag nämna Naturvårdsverkets senaste siffror. Nu i veckan presenterade man att de totala växthusgasutsläppen har minskat med 1,6 procent sedan 2015. Det är en 26-procentig minskning sedan 1990. Det är en tydlig minskning under de senaste åren just på transporter tack vare bränslebytet och alla andra insatser som vi gör för att se till att klara en omställning på

transportsidan – detta i ett läge när vi har rekordhög tillväxt. Därmed kan vi för all framtid lägga undan den fåniga motsättning som ibland görs mellan hög tillväxt och möjligheten att klara klimatambitioner. Vi klarar detta eftersom vi ser till att det är rätt och hållbar tillväxt.

Det känns såklart extra bra att veta att vi nu efter år av investeringar i ny teknik, i forskning och i samverkan med näringslivet har en industri-sektor som klarar omställningen och som ser till att vi utvecklar målet att kunna bli fossilfria. Vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi blir det genom att bygga det jag brukar kalla den permanenta världsutställningen för klimatsmart teknik inom infrastrukturområdet.

Om man åker på elvägen uppe i Sandviken ser man att det inte är en tillfällighet att Sandviken valdes framför Kalifornien. Det är heller ingen tillfällighet att det är i Sverige, med Scania och andra aktörer, som man klarar av utmaningarna, vilket man inte gör i andra delar av Europa.

För oss är detta helt nödvändigt när vi gör prioriteringarna i den kommande nationella planen. De riktas mot det som är ny teknik och implementering som klarar framtida utmaningar. Därför måste vi också se till att stärka alla de transportslag som bidrar till detta. Jag är glad över att vi här i kammaren nämnde sjöfarten och att det finns ett starkt engagemang för den.

När jag var ute på Donsö och kunde få åka ut dit med Sjöräddningens fantastiska medarbetare för att inviga inflaggningen av nya fartyg som går på LNG var det en symbolisk och historisk händelse. Nu ökar nämligen inflaggningen efter år av utflaggning. Detta stärker svensk sjöfart, och det gör det då en socialdemokratiskt ledd regering har genomfört en förändring av tonnageskattesystemet. Vi levererar när andra bara pratar.

Det är klart att detta är nödvändigt för att kunna ge sjöfarten det hopp som den behöver för framtida investeringar. Kopplar vi sedan ihop detta med godstransportstrategin, där vi ska se på hur vi kan investera rätt och klokt i framtidens hamnar, hur vi kan koppla ihop kedjan mellan sjöfart, spårbunden trafik – järnvägen – och effektiva skogstransporter, klarar vi att tänka stråkmässigt.

Det gör vi med BK4-lastbilar och 74-tonslastbilar liksom med elvägar och satsningar på längre tågsätt. Det gör vi också genom att se till att ha en strategi för vilka prioriteringar vi ska ha för att vi som litet exportberoende välfärdsland ska klara av att ge inte minst industrin de bästa förutsättningarna att göra hållbara transporter.

Det där är viktigt, för hållbara transporter vill man ha. Det är som Karin Svensson Smith sa i sitt anförande: Det finns en längtan efter att skicka mer gods på tåg och en längtan hos medborgare att åka mer tåg. Därför kommer den nationella planen också att vara väldigt tung vad gäller investeringar i tåg framöver. Jag tror att det är helt nödvändigt när det gäller såväl underhållssatsningar som nyinvesteringar.

Alla känner till utmaningarna, inte minst investeringsmässigt. Så glad jag är över att kunna ha 100 miljarder mer! Men alla i detta rum – på läktaren och här nere i kammaren – och på andra håll vet att vi gärna skulle vilja ha mer. Jag har därför sagt att jag vänder på alla stenar. Jag undersöker alla möjligheter att också hitta kompletterande finansiering. Detta vill jag föra en diskussion om med inte minst Alliansens partier.

Jag säger dock tydligt att oavsett om vi talar om lånefinansiering, gröna obligationer eller OPS-lösningar måste alla vara medvetna om att alla

kompletterande finansieringsmöjligheter har den egenheten att de ändå påverkar det statsfinansiella utrymmet. Det finns inga gratis luncher. Det finns heller inga gratis lån att ta, vilket många länder i Europa gjort missstaget att tro. Vi måste ansvarsfullt se hur vi klarar finansieringen av de önskade åtaganden som finns framöver. Jag hoppas och tror att vi kan ha en konstruktiv diskussion om detta de kommande månaderna.

Med detta sagt kan jag ändå känna att det är tid för investeringar och att det finns en stark längtan hos hela den svenska befolkningen och hos näringslivet efter detta. När Sverigeförhandlingen lämnar in sitt slutbetänkande nu i december har vi det underlag som krävs för att kunna ta de strategiska diskussionerna och de beslut som vi i regeringen sedan ska fatta under våren.

Ni vet att infrastruktur och trafikpolitik inte bara är nationell plan eller godstransportstrategi. Det är även en budget, och bara i årets budget satsas 138 miljoner kronor mer under tre år för att öka tryggheten i stationsmiljöer. Jag kommer att på måndag sätta mig tillsammans med Jernhusen, Trafikverket, polisen och flera andra aktörer för att föra en diskussion om hur vi ska använda dessa resurser bäst för att resenärerna ska känna trygghet i stationsmiljöerna.

Vi går vidare med andra förslag i denna budget och från regeringens sida för att också öka tryggheten på vägarna. Det kan handla om trafiksäkerhet, där vi går fram med förslaget om alkobommar i hamnarna. Det här är en flexibel lösning som inte behöver ta för stora resurser i anspråk från polisen men som ändå kan innebära att vi säkrar alkoholkontroller i alla landets hamnar. Detta kan vara en otroligt viktig insats för att säkra trafiksäkerheten på vägarna.

På samma sätt ställer vi nu krav på vinterdäck på lastbilars alla hjul och på släp för att säkerställa att vi förhindrar olyckor eller förbättrar framkomligheten på vägarna framöver.

Här är jag lite fundersam över signalerna från några av Alliansens företrädare. Jag hoppas verkligen att det finns en bred uppslutning bakom kravet på vinterdäck. Detta är naturligtvis helt avgörande ur både trafiksäkerhetssynpunkt och arbetsmiljösynpunkt för dem som har det tuffa uppdraget att föra fram dessa transporter på vägarna.

Alla har konstaterat och jag tror att de flesta i riksdagen tycker att det är glädjande att jag säger "händerna på ratten". Vi ska inte öppna för att man får sitta och fippla med mobiltelefonen medan man kör. Vi måste säkerställa en trygg miljö, och därför måste vi ge polisen de redskap som den tycker sig behöva för att trafikmiljön framöver ska bli trygg. Lagstiftning är signalspråk, och lagstiftningen i detta fall kommer att vara tydlig. Du ska inte sitta och sms:a eller spela spel medan du kör bil.

Avslutningsvis gör vi också stora insatser för att öka tryggheten för dem som har det tuffa uppdraget att föra fram transporter på våra vägar. Jag talar om regler för cabotage och kör- och vilotider och om de transportregler som vi har för vägtrafiken.

På nyheterna i morse kunde vi höra att utländska åkerier arrangerar sina resor på ett sätt som gör att de ska slippa betala skatt i Sverige. Detta är inte acceptabelt. Våra krav är tydliga: Sådana inrikestransporter med utländska fordon ska vara av tillfällig natur, och svenska villkor ska gälla på vägar när man kör i Sverige.

Just denna utgångspunkt hade jag när jag i veckan var i Bryssel och diskuterade med mina ministerkollegor. Cabotagetransporter ska vara tillfälliga. Regler om kombinerade transporter och cabotage behöver samordnas. Utstationeringsdeklarationer ska lämnas även inom vägtransportsektorn. Vi har tuffa förhandlingar om detta framför oss, men jag är optimistisk och tror att vi under det kommande halvåret tillsammans med Road Alliance, ett samarbete mellan många stater i Europa, ska kunna få till bra och ordentliga regler på våra vägar.

För att komplettera detta går vi i Sverige fram med en regel om 36-timmarsklampning på fordonen. Vi kommer även att ha sanktioner på över 40 000 kronor för utländska åkerier som kör olagligt i Sverige, och vi gör en förändring av sanktionsavgifterna. De ska dels underlätta för dem som gör oavsiktliga fel, dels tydligt ge straff- eller sanktionsavgifter för dem som systematiskt missbrukar de regler vi har i dag. I närtid kommer vi även att lägga fram ett lagförslag om beställaransvar så att den som köper transporten ska se till att transporten också utförs lagligt.

På detta sätt flyttar vi fram positionerna och stärker infrastrukturen och transportpolitiken i Sverige. Det krävdes ett regeringsskifte för att väldigt mycket skulle hända. Det krävs en god ekonomi och ordning och reda i statens finanser för att man ska kunna genomföra detta. Vi levererar båda-dera.

Jag känner mig stolt och trygg över vad vi har gjort hittills i regeringsställning. Jag hoppas att vi genom bra diskussioner med oppositionen kan hitta breda lösningar om en del viktiga strategiska investeringar som behövs framöver, men till syvende och sist är det regeringen som äger möjligheten att sätta ned foten när det gäller den nationella planen. Min förhoppning är dock att det också ska bli i bred samklang.

Jag hoppas på fortsatt gott samarbete men också tuffa och roliga politiska diskussioner när så behövs.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Rikard Larsson, Teres Lindberg, Pia Nilsson, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S) samt Karin Svensson Smith (MP).

Anf. 74 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Fru talman! Jag tackar statsrådet för anförandet.

För att komma från en person som säger sig gilla blocköverskridande överenskommelser är det lite oväntat och olyckligt att varje anförande från statsrådet inleds med att han anklagar den tidigare regeringen för underinvesteringar. För att citera en klok moderat partiledare kanske det behövs en mer vuxen ton i debatten ibland, särskilt när det som sägs är direkt felaktigt. Alliansregeringen dubblade pengarna till järnvägsunderhållet och satte igång nya investeringar, som Ostlänken, som statsrådet nu gärna klipper band för.

Men min fråga handlar om någonting annat. Vi har diskuterat klimatomställning mycket här i dag. En fråga som är på allas läppar just nu är ju frågan om miljözoner, som kan reglera vilken typ av trafik som ska finnas i våra städer. Moderaterna välkomnar att kommuner ges fler verktyg för att komma åt problem med luftkvalitet och gränsvärden i våra städer, så

länge man inser att lösningarna måste se olika ut i olika delar av Sverige och att det måste finnas en rimlighet i de här förslagen.

Nu hör vi hur ledande miljöpartister i landet pratar om att förbjuda dieslbilar 2020, det vill säga om i princip två år. Ätminstone ur en moderat synvinkel får man väl ändå säga att det är ganska orimligt. Människor måste ju få en ärlig chans att ställa om. Politikens regelverk kan inte vara alltför ryckiga och oförutsägbara, för då skadas människors tilltro till politiken.

Därför är min fråga till statsrådet om det är regeringens uppfattning att vi ska förbjuda dieslbilar år 2020. Detta är ju ett beslut som regeringen förfogar över. Är det så att de ska förbjudas 2020? Om det inte är så, hur och när vill regeringen utforma miljözonerna? Jag och många oroliga människor där ute skulle uppskatta besked i den här viktiga frågan.

Anf. 75 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! När det gäller miljözoner är det regeringen som äger frågan och kan lägga fram förslagen. Vi bereder just nu förslag som har kommit från Transportstyrelsen. När vi ger kommunerna denna möjlighet, och det vill vi göra, tror jag att det är otroligt viktigt att förslagen är så utformade att de både ger effektiva styrmedel för att kunna få en inte minst ur hälsosynpunkt bra stadsmiljö och samtidigt innebär en rimlig reglering, så att de ändå ger en tillgänglighet för så många som möjligt som vill kunna komma in i städerna. Det ansvaret kommer också att åligger de lokala politiker som använder sig av miljözonerna. Mer detaljerat kommer det att bli så småningom. Först ska vi bli klara i regeringen med diskussionerna om hur förslaget ska utformas.

Jag noterar i det sammanhanget ändå att Moderaterna tycker att det är bra att vi skapar möjligheten att införa miljözoner. Det är bra att Moderaterna tycker så, för jag tror att det har funnits en växande insikt om att vi måste kunna klara av inte bara att ställa om fordonsflottan utan också att ta ansvar för att vi skapar säkra och inte minst ur hälsosynpunkt trygga miljöer.

Jag noterade dock att Jessica Rosencrantz i sitt huvudanförande sa att regeringen ”slår undan benen för människor och företag”. Med det menade Jessica Rosencrantz möjligtvis att vi har rekordsysselsättning och rekordförsäljning av bilar. Vi har moderniserat bilparken. Vi har minskade utsläpp jämfört med föregående regering. Vi har rekordinvesteringar i klimatsmart ny teknik.

Jag kan inte se att detta skulle slå undan benen på vare sig företag eller privatpersoner. Tvärtom ser jag att vi nu tar viktiga kliv framåt för att möta klimatutmaningen men också se till att vi får nyinvesteringar som gynnar svenskt företagande, svensk exportindustri och fordonsindustrin, som nu ställer om i den takt som de tycker är alldeles utmärkt, eftersom de får lagom politiska krav från en regering som har höga klimatambitioner.

På vilket sätt tycker Jessica Rosencrantz att vi nu ”slår undan benen för människor och företag” när vi kan konstatera att det faktiskt går som tåget? (Applåder)

Anf. 76 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Fru talman! När ministerns kollegor i regeringen säger att vi ska resa mindre och transportera mindre och sedan vill införa en kilometerskatt och

en flygskatt som kraftigt slår mot resande och avstånd, för att bara nämna några exempel, tycker jag att det är att slå undan benen för många människor och företag.

Jag noterar att jag inte får något skarpt svar vad gäller miljözoner. Jag kan bara vädja till regeringen att återkomma i närtid. Det är många människor som är oroliga. Näst efter bostaden är bilen den största investering man gör. Om regeringen går på Miljöpartiets förslag och förbjuder dieslbilar 2020 i våra städer får det självklart effekter. Jag noterar också att S-styrda Stockholms stad har budgeterat för miljözoner redan nästa år.

Men samtidigt som man vill förbjuda dieslbilar 2020 säger miljöministern i statsrådets egen regering nej när kommissionen uppmanar Sverige att kräva att fordonstillverkare återkallar de bilar som inte lever upp till reningskraven. Detta tycker jag är särskilt märkligt. Är det alltså regeringens politik att fordonstillverkare vars bilar uppenbart bryter mot uppsatta regler och reningskrav inte ska behöva ta ansvar, medan i stället vanliga människor ska se sina bilar förbjudas om bara några år?

Min fråga är ganska konkret. Varför hörsammar inte regeringen kommissionens uppmaning att regeringen ska kräva av fordonstillverkarna att de återkallar de smutsiga dieslbilar som inte lever upp till reningskraven? Om man inte hörsammar det kravet, hur kan det ses som ansvarstagande för miljön?

Anf. 77 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag tror att Jessica Rosencrantz ska gå mindre på medieuppgifter och i stället se vad som verkligen händer. Vi bereder just nu kommissionens synpunkter och utreder vilka legala möjligheter som finns i Sverige – vi har inte tysk lagstiftning – för att kunna fullfölja det ansvar som också fordonsföretagen har.

Miljözonerna måste självklart ha en utformning som ger kommunpolitiker möjlighet att göra insatser som förbättrar stadsmiljön – vilket mest är aktuellt här i Stockholm, inte hemma i Växjö – och samtidigt säkerställa god tillgänglighet. Vi kommer att återkomma med förslag i närtid.

Men det är ingen hemlighet att man i Berlin, Paris, Kalifornien eller var som helst ute i världen för en diskussion om vilken hälsoeffekt dieslbilarna har. Blundar man för den utvecklingen tar man inte den oro som många medborgare har på allvar. Moderaterna har dessvärre haft en historia av att inte riktigt prioritera klimatfrågorna. Sker det en omsvängning skulle jag verkligen uppskatta det. Men då måste man också ta ansvar för en tuff klimatreglering och kunna ställa sig bakom såväl bonus–malus som annan omställning av fordonsparken som vi just nu gör. Vi levererar. Det gjordes inte under allianstiden.

(Applåder)

Anf. 78 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag tackar statsrådet.

Historia är viktigt. Innan alliansregeringen tillträdde 2006 hette ansvarigt statsråd Ulrica Messing. Finansministern hette Bosse Ringholm. Alliansregeringen ärvde transportpolitikområdet och dåvarande nationella plan, som statsrådet just nu bereder, där det identifierade finansiella hålet var ungefär 60 miljarder kronor. På det följde åtta år av alliansstyre, då

såväl pengarna för drift och underhåll som nyinvesteringarna ökade kraftigt – dubblerades. Nu fullföljer samarbetsregeringen samma politik som alliansregeringen drev och ökar på kraftigt. Det välkomnar vi från Alliansens sida, statsrådet. Men jag tycker att historieberivningen är viktig.

När tågen inte går i tid är det resenärerna som drabbas. Pendlarnas frustration växer för varje signalfel. Alltför ofta tvingas man komma för sent – till jobbet, till barnens förskola eller för den delen till stundande julhelg. Statsrådet! Centerpartiet tar resenärernas situation på allvar och startade därför i höstas ett tågupprop med en namninsamling. Tusentals människor har skrivit på uppropet. Dessa kräver nu besked. Kommer vi fram i tid till jobbet? Kommer vi fram till mötet? Kommer vi fram i tid till julfirandet? Därför har jag till statsrådet tagit med mig de namnunderskrifter som vi har samlat in i hopp om att frågan ska tas på större allvar. Det är fråga om tilltro till ett av våra dyraste kommunikationssystem, statsrådet. Om man ska kunna resa med tåg i hela landet behöver man också kunna lita på att tågen verkligen går. Tusentals svenskar kräver statsrådets besked och engagemang i frågan.

Anf. 79 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Anders Åkesson för engagemanget. Jag lovar att kopiera upp det här tåguppropet och se till att det tillställs Annie Lööf och kanske också Jessica Rosencrantz, för nog är det så att det är fler som bär ansvar om vi framöver har brister i vår infrastruktur. Det är onekligen så att det tar lång tid att komma till rätta med de underinvesteringar vi under lång tid har haft. Anders Åkesson tillhör själv ett parti som vill försena införandet av ERTMS till förmån för det gamla ATC. Man kan konstatera att detta knappast kommer att innebära att punktligheten i tågsystemet ökar.

Anders Åkesson företräder också ett parti som röstade nej till regeringens satsning på ökat järnvägsunderhåll i budgeten 2015. Där försvann 1,24 miljarder kronor, vilket knappast heller har förbättrat förutsättningarna för att se till att tågen kommer i tid. Ord måste följas av handling, och i detta fall välkomnar jag om Centern nu vill ha ökade satsningar på järnväg.

Jag uppskattar det stöd och det engagemang som numera finns i Centern, men jag noterar också att det sett till hela utgiftsområdet ändå är så att Centerpartiet, precis som för övrigt alla de borgerliga partierna, har mindre pengar till förfogande under utgiftsområde 22 för att ni prioriterar annat. När det kommer till kritan väljer ni ändå att lägga mindre pengar på infrastruktur än regeringen gör.

Då är det lite upp till bevis. Är detta viktiga prioriteringar i verkligheten, eller är det bara när man samlar in namn som man kampanjar för tågen? Jag hoppas och vill gärna tro att det är ett ärligt engagemang. I så fall välkomnar jag Anders Åkesson med på vagnen så vi kan se till att tillsammans fortsätta satsa på järnvägen. I förslaget från Trafikverket görs en 75-procentig satsning på järnvägen.

Anf. 80 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! En annan fråga, statsrådet: flygskatten. Jag skulle vilja att statsrådet förklarar följande rader i den budget vi håller på att behandla; de står på s. 49, utgiftsområde 22: ”För att säkerställa att skatten inte innebär

ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland tillförs ytterligare medel för detta ändamål.”

Regeringen i sin helhet står ju bakom en budget, och den bereds gemensamt. Jag skulle vilja att statsrådet förklarar för kammaren och för dem som driver flygplatser, reser med flyg och driver flyglinjer på vilket sätt regeringen avser att införa flygskatten.

Den ska flyga, om vi får använda det uttrycket, från och med den 1 april nästa år. Den kommer att få dramatiska konsekvenser för en del linjer och hur de kommer att opereras – det vet vi redan. Det har gjorts beräkningar som visar att upp till sex eller sju flygplatser kan råka ut för att linjer försvinner eftersom lönsamheten försvinner. Detta blir nämligen en kostnad som inte påverkar miljön men däremot människors benägenhet att nyttja flyget som transportslag; de kommer att åka bil i stället.

På vilket sätt ska regeringen kompensera flygplatser i Norrland? Jag ställer frågan, statsrådet, i synnerhet mot bakgrund av den diskussion regeringen helt nyligen haft med EU om att ens få stötta regionala flygplatser inom ramen för länstransportplanerna. Det var en mångårig kamp.

Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag är lite förvånad över Anders Åkessons fråga. Centern med flera allianspartier är ju emot dessa pengar. Man vill inte lägga extra pengar på de regionala flygplatserna, vilket jag tycker är väldigt underligt. De finns ute på landsbygden, på glest befolkade ställen, och är viktig infrastruktur. Vi tycker att det är viktigt att lägga extra resurser där.

Vi har också, till skillnad från den förra regeringen, sett till att få klarhet i vad som gäller i fråga om statsstödsregler. Det var en ständig osäkerhet för väldigt många flygplatser i Sverige att EU genomgående granskade om det var statsstöd när vi såg till att ha en bra infrastruktur i hela landet. Nu kan vi undanröja det hotet med det beslut vi fått i EU.

Vi har dessutom antagit en flygstrategi och startat ett Arlandaråd. Det är just nu man känner lite framtidstro och framtidshopp, när man ser möjligheterna för flyget. Men vi är också tydliga: Flyget ska bära sin klimatpåverkan. 60 kronor i ökad flygskatt för en biljett kan ha sin tydliga effekt. Sedan tillhör jag dem som precis som Anders Åkesson och många andra hoppas att vi framöver ska kunna klara av både bränslebyte och förändringar när det gäller drivmedel på flygsidan.

Men klimatkrisen väntar inte. Vi kan inte vänta med att agera. Därför är flygskatten också en viktig del i att säkerställa att flyget ska bära sina klimatkostnader.

Så min fråga tillbaka blir: Med tanke på att Tyskland, Storbritannien, Frankrike, Norge och Österrike också har flygskatt vill jag att Anders Åkesson redovisar på vilket sätt detta har bidragit till dramatiska omställningar i den tyska flygflottan, eller i Storbritanniens, Frankrikes, Norges eller Österrikes. Jag kan inte se några sådana förändringar.

(Applåder)

Anf. 82 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Infrastrukturministern har varit inne på frågan om att ställa om transportsektorn. Den målbilden delar vi helt och hållet från Liberaler-

nas sida. Vi tycker att det är viktigt att se till att vi får ett hållbart transportsystem. Sedan är frågan hur detta ska gå till, och där tror jag att vi har lite olika uppfattningar.

Jag har två olika frågor. Den första handlar om möjligheten att premiера det som är klimatsmart, hållbart och bra för folkhälsan men där det finns en rad strukturella problem som hänger ihop med regelverket, som regeringen och riksdagen har rådighet över.

Jag konstaterar till exempel att det är svårt att få infrastruktur på plats, att få åtkomst till mark, att planera över region- och kommungränser och mycket annat. Så är inte fallet när det gäller till exempel vägar, men för en viss typ av trafikslag finns, som jag ser det, ett stort bekymmer.

Det finns två-plus-ett-vägar, där det inte är förbjudet att cykla men där det däremot inte finns några alternativ och är nästan omöjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns mängder av servicevägar som inte kan användas på grund av regelverket, vilket hämmar utvecklingen. Problemen är många och hindrar att infrastruktur kommer på plats så att man kan vara den klimatsmarta resenären.

Därför är min fråga till infrastrukturministern: Varför vill inte regeringen betrakta cykling som ett eget trafikslag?

Anf. 83 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! När det till att börja med gäller eget trafikslag tror jag inte att det har någon större praktisk betydelse; det viktiga är vad man gör i verkligheten. Vi har nu en cykelstrategi. Det klarade inte alliansregeringen att ta fram under åtta år. Men nu har vi en tydlig strategi som ger hopp för alla cykelentusiaster och där det faktiskt tas ett helhetsgrepp om hur cyklingen ska kunna utvecklas i Sverige.

Vi har dessutom tydliga satsningar på infrastruktur i Trafikverkets förslag. Trots att det i huvudsak är en kommunal och regional uppgift tar staten med det förslag som finns ett större ansvar än kanske någonsin för att se till att bygga mer cykelinfrastruktur.

Vi satsar också i budgeten på ett särskilt centrum för cykling i anslutning till VTI för att kunna bygga upp en nationell kompetens gällande cykling. Så jag känner mig väldigt stolt över att vi nu får ett kraftigt ökat engagemang från regeringen när det gäller cykelpolitiken.

Detta kan vi göra eftersom vi har mer resurser till förfogande än förut och för att vi även under utgiftsområde 22 kan lägga mer pengar. Jag noterar att Liberalerna har 1 469 000 000 mindre att röra sig med, och min fråga tillbaka till Nina Lundström är därför: Blir det mer eller mindre bra politik på infrastrukturområdet om man satsar mindre pengar?

(Applåder)

Anf. 84 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Då ska man väl studera budgeten som helhet, och jag konstaterar att regeringen hade 622,5 miljarder för infrastruktursatsningar; Liberalerna hade 623,5 miljarder – 1 miljard mer till cyklingen – plus de pengar som finns på olika utgiftsområden. Där har alltså infrastrukturministern fel.

Jag menar att regering och riksdag faktiskt kan göra skillnad här. 2015 fattade riksdagen beslut om ett tillkännagivande som innefattade två delar. Den ena var en nationell cykelstrategi, och den andra var att betrakta cykling som ett eget trafikslag. Jag noterar att regeringen i budgetpropositionen skriver att tillkännagivandet är färdigbehandlat. I och med att cykling inte betraktas som ett eget trafikslag tolkar jag detta som att regeringen inte kommer att genomföra den förändringen.

Då är min fråga till infrastrukturministern: Hur tänker ministern lösa frågorna om markåtkomst, möjligheten att planera och dra fram stråk, möjligheten att se över två-plus-ett-vägarna och möjligheten att använda servicevägarna så att infrastrukturen kommer på plats? Om man är mountainbikecyklist och gillar single track kan man kanske ta skogsvägen, men för de flesta andra handlar detta med att byta från bil till cykel om att skyltning, stråk, underhåll och infrastruktur ska finnas på plats. Då kan man bli en klimatsmart resenär. Då kan man bidra genom att också nyttja möjligheterna till cykling, men om infrastrukturen inte finns blir det väldigt svårt.

Jag tycker att vi ska hjälpa alla, så att det blir lätt att göra rätt. Vi ska bidra till att människor får den möjligheten. Där hör jag inga nya reformförslag från regeringen. Därför kvarstår min fråga: Varför inte betrakta cyklismen precis som andra trafikslag?

Anf. 85 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Inga nya reformförslag, säger Nina Lundström. Vi har tagit fram en hel cykelstrategi! Vi lägger mer pengar än någonsin på infrastruktur för cykling. Jag tror att ingen som har följt cykelfrågorna kan undgå att se att det är en helt annan aktivitet från regeringens sida nu än från någon regering tidigare, och det märks i Cykelsverige. Entusiasmen är större än någonsin, och det cyklas mer.

Ta då till dig diskussionen om premier för elcyklar och den succé som den har blivit! Ingen kan undgå att se att vi premierar cyklingen.

När det gäller detta med att cyklingen inte blir ett eget trafikslag kan jag bara notera att när frågan nu är anmäld i riksdagen tycks det inte finnas majoritet ens i trafikutskottet för den linje som Nina Lundström förespråkar. De flesta andra partier tycker att det är fel väg att gå, och jag tycker att jag ska rätta mig efter det som också är riksdagens huvudsakliga uppfattning i denna fråga.

Anf. 86 ROBERT HALEF (KD) replik:

Fru talman! Ministern sa i replikskiftet med Anders Åkesson att vi i Alliansen inte satsar på regionala flygplatser. Jag vill bara säga till ministern att han ska läsa på vad det står i våra respektive budgetförslag.

Vi är emot den extrasatsning som regeringen gör, för ni har redan beräknat att införandet av den nationella flygskatten kommer att innebära en extrakostnad för många regionala flygplatser. För att täcka för den skadliga skatt som ni vill införa tillför ni extra resurser.

Fru talman! I tidigare debatter under året sa vi ”Äntligen!” när EU gick med på vår finansieringsmodell för de regionala flygplatserna. Många av dem går inte plus. Den finansieringsmodellen stöder vi i allianspartierna. Medlen finns i våra respektive budgetar. Men vi säger nej till den extra ersättning som har kommit till som en följd av införandet av en nationell

flygskatt. Det har alltså tillkommit resurser på grund av det skadliga införandet av flygskatten. Den kommer att fördyra resandet och göra att en del flygplatser som redan går med underskott kommer att tvingas att lägga ned.

Prot. 2017/18:46
8 december

Kommunikationer

Anf. 87 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Tack, Robert Halef! Jag konstaterar bara att Kristdemokraterna, precis som övriga borgerliga partier, tar bort 84 800 000 kronor från ersättningen till icke-statliga flygplatser. Det är klart att de då får 84 miljoner mindre. Trots att ramarna för budgeten är antagna och flygskatten kommer att införas vill ni ändå ta bort de här resurserna.

Summerar man hela utgiftsområde 22 – vi är ju inne i en budgetdebatt – kan vi konstatera att Kristdemokraterna totalt sett vill lägga 605 800 000 kronor mindre på infrastrukturområdet. Ni har alltså en lägre ambition än regeringen när det gäller satsningar på infrastruktur.

Jag gläds åt engagemanget. Jag gläds åt att man vill att det byggs mer. Vi ser att vi i Sverige nu har en god ekonomi som ger oss förutsättningar att investera mer. Men på utgiftsområde 22 är det uppenbarligen så att man väljer att lägga mindre resurser från Kristdemokraternas sida. Frågan blir densamma här: Ger detta mer eller mindre infrastruktur?

Anf. 88 ROBERT HALEF (KD) replik:

Fru talman! Det stämmer att vi har 600 miljoner mindre i en budget på ca 56 miljarder. Men vi höjer inte skatten med 40 miljarder, som ni gör. Ni gör det sämre för pensionärer att arbeta. Ni höjer skatten för dem som arbetar.

Vi tog bort skatteskillnaden mellan lön och pension helt och hållet, men det gör inte ni. Vi gör helt andra prioriteringar. Vi satsar mer på sjukvården. Vi satsar mer på äldreomsorgen.

Ni satsar 5 miljarder kronor på att subventionera byggandet. Ni ger 5 miljarder kronor till byggherrar i stället för att ge pengarna till personer som behöver dem – personer med funktionshinder, som dagligen demonstrerar och är oroliga för den restriktiva bedömning ni har infört i Försäkringskassan.

Det är så här, helt enkelt: Vi höjer inte skatterna lika mycket som ni, men vi gör andra omfördelningar. Vi satsar mer på sjukvården, äldreomsorgen och tryggheten, och vi satsar på fler poliser, högre polislöner och så vidare.

När det gäller ersättningen till de icke-statliga flygplatserna täcker vi deras kostnader på samma sätt som vi har gjort tidigare i vårt budgetförslag, men vi säger nej till ert införande av en ny nationell flygskatt, som fördyrar resandet och kommer att slå ut en del regionala flygplatser. Just den kostnaden säger vi självklart nej till eftersom vi inte delar er bild av vad införandet av en nationell flygskatt innebär. Åtta av tio remissinstanser har faktiskt sågat ert förslag.

Anf. 89 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag konstaterar som sagt att flygskatt redan finns i Tyskland, Storbritannien, Frankrike, Norge och Österrike. Jag har inte sett några dramatiska effekter. Jag konstaterar också att Kristdemokraterna vill ta bort 85 miljoner kronor från de regionala flygplatserna – detta i ett läge

där vi genom diskussioner och förhandlingar med EU har fått till ett beslut som innebär att vi vet att vi inte bryter mot statsstödsreglerna när vi ger stöd till regionala flygplatser.

Vi har undanröjt den oro som tidigare funnits på grund av EU:s tolkning av regelverket. Nu är det klart att man kan ge stöd till dem som har mindre än 200 000 passagerare.

Övriga budgetfrågor hör kanske inte till denna debatt. Men jag kan inte låta bli att replikera på det faktum att det var Kristdemokraterna som införde skillnaden i beskattning mellan pensionärer och löntagare, och det är vi som tar bort den. Det är vi som skjuter till mer resurser till sjukvården, och det är nu som arbetslösheten är den lägsta någonsin och bostadsbyggandet har tagit fart.

Om då de 5 miljarderna är så fruktansvärda kan jag konstatera att det finns tusentals som gläds åt att de faktiskt får del av en bostad när det nu har byggts 75 000 bostäder under detta år. För ett land med betydande bostadskris i alla kommuner är det skönt att vi äntligen har fått en regering som tagit tag i bostadsbyggandet. Jag kan leva med en eller annan skattehöjning, men för pensionärer sänker vi skatten och tar bort skattekllyftan. Det gjorde man inte under alliansregeringens tid.

(Applåder)

Anf. 90 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Jag tänkte prata lite om just infrastrukturen och vad regeringen har infört och inte.

I dag regerar regeringen i minoritet, vilket innebär att den behöver ha stöd för sina förslag, antingen från allianspartierna eller från Sverigedemokraterna. Det var därför tråkigt att höra att ministern gärna ville ha samtal med allianspartierna men inte med oss sverigedemokrater. Jag hoppas ju att ministern glömde nämna oss. Men jag kan i alla fall säga till ministern att vår dörr står öppen hela tiden.

Sedan tänkte jag gå in lite på detta med klampning. Klampning får enligt dagens regler vara i 24 timmar, och förslaget är nu att den ska få hålla på i 36 timmar.

36 timmar är egentligen en ganska dum tid, för om man klampar ett fordon kl. 12 är det nästkommande dag kl. 24 som polisen ska komma och lossa klampningen. Det jag undrar är varför man inte har klampning fram till dess att sanktionsavgiften är betald.

Anf. 91 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! 36 timmar visar sig kanske vara den mest effektiva tiden. Det är den tid som också polis och åklagare har tyckt har varit mest lämplig. Jag vill att polis och åklagare ska ha rätt möjligheter att agera. Det är därför vi landar i en utökning från 24 till 36 timmar. Det i kombination med förändrade sanktionsavgifter kommer att vara ett tydligt instrument för att se till att vi får mer ordning och reda på de svenska vägarna, och det är helt avgörande.

När det gäller budgetfrågor och infrastruktur vet jag att Pia Nilsson tidigare hade ett meningsutbyte med Jimmy Ståhl. Jag kan bara notera att de miljarder som skiljer härrör från att Sverigedemokraterna generellt i sina budgetalternativ tar väldigt mycket pengar från andra områden, till exempel från välfärden. Men när det sedan väl gäller i riksdagen röstar

man inte alltid på sin egen budget. Sverigedemokraterna har de senaste åren, när det väl har gällt, röstat på Moderaternas budget. Man har föreslagit att Anna Kinberg Batra ska vara statsministerkandidat eller, nu, Ulf Kristersson. Det är ett underligt sätt att föra fram sitt eget partis ställningstagande.

Jag blev än mer förvånad över en sak. Jag måste ställa en fråga till Jimmy Ståhl om citatet ”frakta sig från övre Norrland ned till civilisationen”. Jag skulle bara vilja veta vad Jimmy Ståhl menar. Ska vi tolka det som att Sverigedemokraterna inte tycker att övre Norrland är en del av civilisationen? Jag tycker att det var en underlig kommentar. Jag skulle väldigt gärna vilja be Jimmy Ståhl att förklara sig.

Anf. 92 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Nej, jag fick faktiskt slå mig själv på pannan när jag satte mig ned. Det var inte det ord som skulle ramla ur munnen på mig. I det meningsutbyte jag hade med Emma Wallrup skulle jag ha sagt: staden. I Emma Wallrups anförande lät det nämligen som om hon ville stänga in övre Norrland, vilket jag tycker är beklagligt. Vi vet att det kommer att starta stora batterifabriker där. De kommer att vara närmare energikällan med mera. Det är viktigt att vi har en god transport till och från Norrland.

Sedan tänkte jag passa på att ta upp en annan fråga när jag ändå har infrastrukturminister Tomas Eneroth här. Vi vet att sjöfarten har ett jättebehov av att kunna få mer kapital och kanske lite förändringar i tonnageskatten, så att fler fartyg flaggas in. Men vi har också ett annat problem i dag. Det är hamnarna, till exempel Göteborgs hamn, där jag själv en gång i tiden arbetade. Vi ser i dag fartyg lämna hamnarna. Vi har ett utländskt företag som bedriver hamnverksamheten i dag.

Min fråga till Tomas Eneroth är: Hur ska man göra för att kunna säkerställa driften i norra Europas största och viktigaste hamn?

Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för förtydligandet när det gäller uttalandet! Det var skönt att höra. Det är viktigt att vi satsar på kommunikationer också i övre Norrland. Jag tillhör dem som med glädje ser att Norrbotten och andra infrastruktursatsningar kan bli verklighet framöver. Det är viktigt för att man ska kunna stärka den basindustri och den näring som finns i den delen av Sverige men också för att människor ska kunna ta sig upp till den vackra Norrlandskusten.

När väl det är sagt vill jag säga att hamnarna är en prioriterad fråga för mig. Ska vi kunna ha en godsstrategi framöver som tydligt säkerställer att den underutnyttjade sjöfarten kan stärkas måste vi också ha väl fungerande hamnar.

Vi har en utredning från regeringens sida som tittar på själva arbetsmarknadskonfliktfrågan, som rör Göteborgs hamn. Men vid sidan av det har jag själv besökt Göteborgs hamn för att säkerställa att vi också kan göra andra typer av investeringar där. Det är norra Europas viktigaste hamn, och den är viktig för att svensk industri ska kunna få ut gods på haven framöver.

Jag kommer att samla representanter från alla landets hamnar – det är 54 stycken – till en gemensam träff på Näringsdepartementet för att föra en diskussion inför godsstrategin om vilka investeringar som är mest prioriterade framöver för våra hamnar. Ska vi stärka sjöfarten räcker det inte med bara tonnageskattesystemet, ECO-bonus eller eventuella justeringar i farledsavgifter, utan vi måste också säkerställa att den infrastruktur vi har till förfogande är adekvat för att främja sjöfarten.

Jag vill se fler fartyg flaggas in. Jag kände mig stolt den dagen vi stod på Donsö och kunde konstatera att det var en inflagningsceremoni för första gången på 15 år. Det är nu det sker. Det är nu också sjöfarten kan känna lite framtidshopp. Och detta sker tack vare att vi har en socialdemokratisk regering.

Anf. 94 PER KLARBERG (SD):

Fru talman! Trafikuskottet är ett av riksdagens viktigaste utskott. Det berör många människor i deras vardag. Människorna ställer många gånger frågorna: Var är jag? Vart ska jag? Hur tar jag mig dit? Det är just när det fallerar kring den sista frågan som infrastrukturen blir så påtaglig och viktig.

Fru talman! För en månad sedan var jag med polisen på deras kontrollplats utanför Helsingborg. Varenda utländsk lastbil som de tog in fick anmärkningar. Och många fuskade med kör- och vilotider. Det var en polis som sa: Det är ungefär som att fiska i ett akvarium när man plockar in de utländska lastbilarna.

Ett utländskt åkeri som fuskar kan köra för 50 kronor per mil, medan ett svenskt åkeri behöver minst 110 kronor per mil för att få det att gå runt. För Sverigedemokraterna är det viktigt att vi får en transportnäring som kan konkurrera på en sund marknad. Därför måste lagstiftningen anpassas till den marknad som råder. Sedan Sverige gick med i EU har förutsättningarna ändrats dramatiskt.

I mångt och mycket står dörrarna på vid gavel för aktörer som inte följer de lagar och regler som omgärdar transportnäringen. Situationen i dag är mycket allvarlig för den svenska åkerinäringen. Det krävs krafttag för att komma till rätta med fusk. Med en väl fungerande transportnäring som inte lider under en osund konkurrens kan både miljöhänsyn och effektivitet förbättras avsevärt.

För att stärka den seriösa transportnäringen, vilket kan vara både svenska och utländska transportföretag, måste regelefterlevnaden bli avsevärt bättre. Vi vet i dag att det finns en koppling mellan de olagliga transporterna och annan kriminell verksamhet, och därför anser vi att kontrollsystemet på väg måste förstärkas.

Det kan med fördel skapas en svensk variant av det tyska BAG-systemet för att kontrollera den yrkesmässiga trafiken, med väl utbildad personal som kan hantera alla typer av transporter på väg. Genom en väl fungerande kontrollverksamhet skapas en sund transportmarknad, och de seriösa företagen kan verka på en väl fungerande marknad.

I Sverige finns det i dag ungefär 180 trafikpoliser. I Värmland finns det två trafikpoliser som täcker en yta motsvarande hela Belgien. Vi måste få fler trafikpoliser, som i det tyska BAG-systemet, som inte kan bli utlånade till musikarrangemang, gränskontroller och annat. De ska vara specialiserade på det som de ska hantera, det vill säga trafikfrågor.

Sverigedemokraterna satsar 1 miljard mer än regeringen på vidmakthållande av statens infrastruktur. Tidigare regeringar har använt järnvägen som en form av budgetregulator. Jag vill därför rikta beröm till den nuvarande regeringen som på allvar försöker komma i kapp med det förebyggande underhållet och underhållsskulden.

Jag började som lokförare 1987. Banverket bildades 1988–89, och då lade man 85 procent av Banverkets budget på det förebyggande underhållet och 15 procent på panikåtgärder. För inte så många år sedan var det precis tvärtom: 85 procent av budgeten gick åt till panikåtgärder och 15 procent till det förebyggande underhållet.

Detta, fru talman, beror på att järnvägen inte talar om när järnvägen är sjuk. Järnvägen talar om när järnvägen går sönder.

Kontaktledningar slits inte nämnvärt, men de slits en hundratusendels millimeter för varje tåg som passerar. Har det då passerat hundra tusen tåg har kontaktledningen blivit en millimeter tunnare. Har det passerat 1 miljon tåg är kontaktledningen en centimeter tunnare än vad den var när den var ny, och då måste den bytas.

Har man då en underhållsplan som säger att en kontaktledning ska bytas vart fjortonde år men tågtrafiken har fördubblats de senaste åren, då behöver man inte vara raketforskare för att inse att kontaktledningen behöver bytas dubbelt så ofta som förut. Därför måste det till mer pengar till det förebyggande underhållet.

Fru talman! Jag är siste talare på plats, så med dessa ord önskar jag fru talmannen och mina kollegor i trafikskottet en god helg.

I detta anförande instämde Jimmy Ståhl (SD).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 12 december.)

§ 9 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 7 december

2017/18:263 Fler poliser i Strömsunds kommun

av *Saila Quicklund* (M)

till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

2017/18:264 Vårdköer och tillgänglighet i svensk sjukvård

av *Jenny Petersson* (M)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

2017/18:265 Hemlösa barn

av *Jenny Petersson* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2017/18:266 Fossilfria AP-fonder

av *Jens Holm* (V)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2017/18:267 Migrationsverket i Gävleborg
av *Lars Beckman* (M)
till statsrådet *Heléne Fritzon* (S)
2017/18:268 Vårdval för alla
av *Christian Holm Barenfeld* (M)
till socialminister *Annika Strandhäll* (S)
2017/18:269 Torskbeståndet i Östersjön
av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 7 december

2017/18:422 Polisresurser i Jämtlands län
av *Saila Quicklund* (M)
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)
2017/18:423 Villkorade kommunala assistansbeslut
av *Bengt Eliasson* (L)
till statsrådet *Åsa Regnér* (S)
2017/18:424 Barnäktenskap
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet *Heléne Fritzon* (S)
2017/18:425 Effekten för ESS
av *Betty Malmberg* (M)
till statsrådet *Helene Hellmark Knutsson* (S)
2017/18:426 Skolplikt
av *Helene Petersson* i *Stockaryd* (S)
till utbildningsminister *Gustav Fridolin* (MP)
2017/18:427 Polisens tillgång till information från datalagring
av *Tomas Tobé* (M)
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)
2017/18:428 Nationell handlingsplan mot antisemitism
av *Thomas Finnborg* (M)
till kultur- och demokratiminister *Alice Bah Kuhnke* (MP)
2017/18:429 Enhetligt körkort för utländska bilister
av *Thomas Finnborg* (M)
till statsrådet *Tomas Eneroth* (S)
2017/18:430 Förenklade skatteregler för småföretagare
av *Cecilia Widegren* (M)
till finansminister *Magdalena Andersson* (S)
2017/18:431 EU:s naturvårdslagstiftning
av *John Widegren* (M)
till miljöminister *Karolina Skog* (MP)
2017/18:432 Afrikansk svinpest
av *John Widegren* (M)
till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

2017/18:433 Lantbrukares utsatthet för brott
av *John Widegren* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)
2017/18:434 Olovlig körning
av *Lars Beckman* (M)
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2017/18:46
8 december

§ 11 Kammaren åtskildes kl. 14.31.

Sammanträdet leddes
av talmannen från dess början till och med § 8 anf. 42 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

TUULA ZETTERMAN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 3 Anmälan om faktapromemoria	3
§ 4 Anmälan om granskningsrapport	4
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	4
§ 6 Ärenden för bordläggning	4
§ 7 Migration.....	4
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2017/18:SfU4	4
Anf. 1 JOHAN FORSSELL (M).....	4
Anf. 2 PAULA BIELER (SD).....	7
Anf. 3 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	9
Anf. 4 PAULA BIELER (SD) replik	10
Anf. 5 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	10
Anf. 6 PAULA BIELER (SD) replik	11
Anf. 7 ARON MODIG (KD)	12
Anf. 8 PAULA BIELER (SD) replik	14
Anf. 9 ARON MODIG (KD) replik	14
Anf. 10 PAULA BIELER (SD) replik	14
Anf. 11 ARON MODIG (KD) replik	15
Anf. 12 CARINA OHLSSON (S)	15
Anf. 13 PAULA BIELER (SD) replik	18
Anf. 14 CARINA OHLSSON (S) replik.....	18
Anf. 15 PAULA BIELER (SD) replik	19
Anf. 16 CARINA OHLSSON (S) replik.....	19
Anf. 17 MARIA FERM (MP)	20
Anf. 18 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	22
Anf. 19 MARIA FERM (MP) replik.....	23
Anf. 20 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	24
Anf. 21 MARIA FERM (MP) replik.....	24
Anf. 22 PAULA BIELER (SD) replik	25
Anf. 23 MARIA FERM (MP) replik.....	25
Anf. 24 PAULA BIELER (SD) replik	26
Anf. 25 MARIA FERM (MP) replik.....	26
Anf. 26 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V)	27
Anf. 27 PAULA BIELER (SD) replik	30
Anf. 28 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik.....	30
Anf. 29 PAULA BIELER (SD) replik	30
Anf. 30 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik.....	31
Anf. 31 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	32
Anf. 32 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	33
Anf. 33 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S) replik.....	34
Anf. 34 JOHAN FORSSELL (M) replik.....	34
Anf. 35 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S) replik.....	35
Anf. 36 PAULA BIELER (SD) replik	35
Anf. 37 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S) replik.....	36
Anf. 38 PAULA BIELER (SD) replik	36
Anf. 39 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S) replik.....	37

Anf. 40 ANNIKA QARLSSON (C).....	37
(Beslut skulle fattas den 12 december.).....	38
§ 8 Kommunikationer.....	39
Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU1	39
Anf. 41 KARIN SVENSSON SMITH (MP).....	39
Anf. 42 PIA NILSSON (S).....	41
Anf. 43 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	44
Anf. 44 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	47
Anf. 45 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	47
Anf. 46 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	48
Anf. 47 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	48
Anf. 48 JIMMY STÅHL (SD)	49
Anf. 49 PIA NILSSON (S) replik	51
Anf. 50 JIMMY STÅHL (SD) replik	52
Anf. 51 PIA NILSSON (S) replik	52
Anf. 52 JIMMY STÅHL (SD) replik	52
Anf. 53 ANDERS ÅKESSON (C)	53
Anf. 54 PIA NILSSON (S) replik	55
Anf. 55 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	56
Anf. 56 PIA NILSSON (S) replik	56
Anf. 57 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	57
Anf. 58 EMMA WALLRUP (V).....	57
Anf. 59 JIMMY STÅHL (SD) replik	61
Anf. 60 EMMA WALLRUP (V) replik	61
Anf. 61 JIMMY STÅHL (SD) replik	62
Anf. 62 EMMA WALLRUP (V) replik	62
Anf. 63 NINA LUNDSTRÖM (L).....	63
Anf. 64 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	66
Anf. 65 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	66
Anf. 66 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	67
Anf. 67 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	67
Anf. 68 ROBERT HALEF (KD).....	68
Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	71
Anf. 70 ROBERT HALEF (KD) replik.....	71
Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	71
Anf. 72 ROBERT HALEF (KD) replik.....	72
Anf. 73 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S).....	72
Anf. 74 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	76
Anf. 75 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	77
Anf. 76 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	77
Anf. 77 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	78
Anf. 78 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	78
Anf. 79 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	79
Anf. 80 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	79
Anf. 81 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	80
Anf. 82 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	80
Anf. 83 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	81
Anf. 84 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	81
Anf. 85 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	82
Anf. 86 ROBERT HALEF (KD) replik.....	82
Anf. 87 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik.....	83

Prot. 2017/18:46
8 december

Anf. 88 ROBERT HALEF (KD) replik	83
Anf. 89 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik	83
Anf. 90 JIMMY STÅHL (SD) replik	84
Anf. 91 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik	84
Anf. 92 JIMMY STÅHL (SD) replik	85
Anf. 93 Statsrådet TOMAS ENEROTH (S) replik	85
Anf. 94 PER KLARBERG (SD)	86
(Beslut skulle fattas den 12 december.)	87
§ 9 Anmälan om interpellationer	87
§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar	88
§ 11 Kammaren åtskildes kl. 14.31.	89

Tryck: Elanders, Vällingby 2018