

Fredagen den 24 april

Kl. 09.00–11.18

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade
att *Hanna Wigh* (SD) avsåg sig uppdraget som ledamot i socialutskottet,

att *Carina Herrstedt* (SD) avsåg sig uppdraget som ledamot i utbildningsutskottet och som suppleant i socialutskottet samt

att *Robert Stenkvist* (SD) avsåg sig uppdraget som suppleant i utbildningsutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Sverigedemokraternas riksdagsgrupp anmält *Carina Herrstedt* som ledamot i socialutskottet och som suppleant i utbildningsutskottet samt *Robert Stenkvist* som ledamot i utbildningsutskottet.

Andre vice talmannen förklarade valda till

ledamot i socialutskottet

Carina Herrstedt (SD)

suppleant i utbildningsutskottet

Carina Herrstedt (SD)

ledamot i utbildningsutskottet

Robert Stenkvist (SD)

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:507

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:507 Radikalisering i svenska kriminalvårdsanstalter

av Anti Avsan (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 19 maj 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 21 april 2015

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

Interpellation 2014/15:518

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:518 Skuldsanering för företagare

av Ola Johansson (C)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 19 maj 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 21 april 2015

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

Interpellation 2014/15:529

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:529 Dåliga hyresvärdar

av Nooshi Dadgostar (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 19 maj 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 21 april 2015

Justitiedepartementet

Morgan Johansson

Interpellation 2014/15:530

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:530 MSB och den civila beredskapen vid tågstopp

av Hans Wallmark (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 7 maj 2015.

Skälet till dröjsmålet är andra åtaganden.

Stockholm den 21 april 2015

Justitiedepartementet

Anders Ygeman

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Prot. 2014/15:92

24 april

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen:

RiR 2015:6 Vattenfall – konkurrenskraftigt och ledande i energiomställningen?

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2014/15:109 till försvarsutskottet

Motion

2014/15:3069 till utrikesutskottet

§ 6 Svar på interpellation 2014/15:438 om Sveriges och Finlands transportförbindelse i Kvarken

Svar på

interpellationer

Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jonas Sjöstedt har frågat mig vilka initiativ jag avser att ta för att det i framtiden ska finnas en tillfredsställande transportlösning mellan Sverige och Finland i Kvarken.

Först vill jag bara konstatera att en utgångspunkt för den svenska transportpolitiken sedan lång tid tillbaka har varit att interregionala och internationella transporter i första hand ska bedrivas utan statliga subventioner.

TEN-T är EU:s utpekade nätverk för transporter. Sjömotorvägsprojekt är den maritima delen av TEN-T och måste involvera minst två EU-länder. Sverige har varit drivande i utvecklandet av sjömotorvägskonceptet eftersom TEN-T-programmet utgör en viktig komponent för att utveckla och förbättra olika transportvägar inom unionen.

Som Jonas Sjöstedt nämner stöttade Finland och Sverige 2013 gemensamt en sjömotorvägsansökan inom TEN-T-programmet med namnet Midway Alignment of the Bothnian Corridor. Kommissionen godkände ansökan, och projektet ska vara slutfört den sista december i år. Det är dock för tidigt för mig att säga vad detta kommer att leda till. Jag ser fram emot att få ta del av slutredovisningen av projektet och eventuellt påbörja en fördjupad dialog med min finska kollega kring denna fråga. Effektiva gränsöverskridande transporter kan bidra till ökad ekonomisk aktivitet och därmed ökad sysselsättning.

Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Infrastrukturstörministern! Jag vill tacka ministern för svaret.

Den här interpellationen handlar om färjetrafiken mellan Finland och Sverige, närmare bestämt mellan Umeå och Vasa. Det kan man tycka är en liten fråga, men för de här regionerna är det en stor och viktig fråga. Ekonomierna i Finland och Sverige är tätt knutna till varandra. Det finns transporter dagligen av viktiga varor för industrierna på bägge sidor. Det

är viktigt att de här transporterna fungerar för att vi ska kunna skapa arbetstillfällen och kunna utveckla våra ekonomier. Studenter i Vasa kan studera i Umeå. Det finns tusentals länkar på olika sätt, ekonomiskt, mellan de två grannarna.

Färjeförbindelsen handlar också om turismen. När jag är hemma i Umeå hör jag återigen finska talas på gatan, för färjeförbindelsen fungerar och turisterna kommer. Det handlar inte bara om de turister som åker till Vasa och till Umeå eller alla dem som har släktingar och vänner på de olika sidorna. Fjällturismen i Västerbottens fjällvärld är till stor del beroende av finsk turism, att den faktiskt kommer dit. Det har stora ekonomiska implikationer om färjetrafiken fungerar eller inte.

Det finns också starka historiska band mellan Österbotten och Västerbotten. Det går tillbaka till hundratals år av nära relationer mellan de här delarna av Norden.

Om färjetrafiken inte fungerar – det är det som den här interpellationen också handlar om – har det även stora konsekvenser för miljön. Alternativet är nämligen att köra runt hela Bottenviken. Då har man i stället för en färjelinje på några mil en lastbilstransport på kanske 900 kilometer. Det är ett miljöpolitiskt vansinne att inte ha en färjetrafik som fungerar i Bottenviken.

Mycket står alltså på spel när man diskuterar framtiden för den här färjetrafiken. Det är den enda färjelinjen som går norr om Stockholmsområdet mellan Sverige och Finland.

Varför har Vasatrafiken haft det tufft? Jo, EU beslöt 2000 att ta bort taxfreeförsäljningen. Man kan diskutera om det var rätt eller fel. Men färjetrafiken i Stockholmsområdet fick behålla den, för Åland fick ett taxfreeundantag. Det innebär att färjetrafiken i Stockholmsområdet i praktiken är subventionerad i och med att man har en skattebefrielse när det gäller försäljning som gör att man får en helt annan beläggning och möjlighet att ha trafiken.

Det här gjorde att färjetrafiken mellan Österbotten och Västerbotten fungerade allt sämre tills den fungerade riktigt dåligt. Ett tag upphörde den helt. När det skedde steg politiken in. Finska staten var oerhört angelägen om att hitta en lösning. Det var Umeå kommun och Vasa kommun. Man såg till att starta ett färjebolag. Man köpte in en vettig båt, och i dag fungerar trafiken bra. Folk börjar resa mer och mer, och det visar sig att det finns ett tydligt underlag för den här trafiken. Det gäller framför allt frakt men också persontransporter.

Europeiska unionen är intresserad av att gå in och säkra det här som en viktig förbindelse mellan två av EU:s länder. Men det kanske finns en länk som fattas för att det ska fungera, och det är den svenska regeringen och den svenska staten. Det är kanske den part som har varit minst intresserad av att få det här att fungera. Det kan vara så att alla andra vill hitta en långsiktig lösning som innebär inköp av en ny färja som är anpassad till den här trafiken och som är miljövänlig för att den sedan ska kunna bära sina egna kostnader i framtiden. På sätt och vis kan den svenska regeringen ha avgörandet i sin hand i den här viktiga frågan om regional utveckling och infrastruktur i Norden.

Det är där jag är intresserad av att höra vad regeringen tycker. Det klar görs inte riktigt i det här svaret, då man säger: Det kanske vi kommer tillbaka till senare.

Men faktum är, infrastrukturministern, att ni gav en sorts vallöfte. Under våren 2014 skrev trafikutskottets dåvarande ordförande Anders Yge-
man och dåvarande kommunalrådet i Umeå en gemensam artikel där man
krävde en nationell insats för att tillsammans med andra parter säkra för-
bindelsen.

Min fråga till ministern är: Kvarstår det löftet?

Anf. 3 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Att den här färjeförbindelsen mellan Finland och Sverige
är viktig inte minst för godstransporterna tror jag att alla är överens om.
Det som den här frågan egentligen handlar om, när den diskuteras i den
här kammaren, är naturligtvis huruvida den svenska staten ska gå in och
stödja trafiken på ett eller annat sätt. Då finns det sedan lång tid en princip
i svensk transportpolitik, som jag nämnde i mitt inledningsanförande, att
staten inte subventionerar trafik mellan länder och transnationell och in-
ternationell trafik. Man förväntar sig att den trafiken ska bära sina egna
kostnader på kommersiell grund.

Här finns det då en möjlighet i ett senare skede att söka EU-medel.
Eftersom projektet där man utreder förutsättningarna ännu inte är slutfört
har regeringen inte tagit ställning till på vilket sätt man avser att gå vidare.

Jag vill också vara väldigt tydlig med att den artikel som det refereras
till i Jonas Sjöstedts anförande inte innehåller några krav gentemot den
svenska regeringen om att bidra med ekonomiska medel för driften av fär-
jetrafiken över Kvarken, utan den avser att den svenska regeringen ska
agera för att färjetrafiken ska kunna fortsätta. I första hand avses då att
agera inom EU, till exempel att ställa sig bakom fortsatta stödansökningar.

Men nu pågår det projekt där man ska ta reda på vilka förutsättningar
som finns för färjetrafiken i fortsättningen mellan Umeå och Vasa. Rege-
ringen kommer att följa det arbetet. Så som jag har fått det beskrivet för
mig fortlöper arbetet väl. När det finns ett resultat att gå vidare med har
regeringen för avsikt att titta närmare på vad som eventuellt kan göras.
Men det finns inga utfästelser från regeringen i dagsläget om att gå in och
subventionera trafiken. Däremot kan vi naturligtvis i ett senare skede ta
ställning till att ställa oss bakom en EU-ansökan, men det är för tidigt att
ge några utfästelser om det än.

Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag tror att det finns ett missförstånd här. Det finns ingen
begäran om att man ska gå in och subventionera själva trafiken. Den kan
med all sannolikhet bära sina egna kostnader. Färjan är faktiskt full med
passagerare, framför allt på sommarhalvåret. Och möjligheten att utveckla
detta finns absolut framöver. Men det kan behövas investeringar för att
man ska hitta en lösning som gör att man kan bära den här trafiken i fram-
tiden. Det är det som den här debatten handlar om.

Det är ingen som begär subventioner i evigheters evighet för att köra
en färja, utan det handlar om att man ska få en infrastruktur som fungerar.

Staten går faktiskt ganska ofta in och bygger upp infrastruktur som se-
dan ska bära sina egna kostnader. Det är det vi gör när vi bygger en järn-
väg. Det är det vi gör när vi ger bidrag till att etablera en ny flygplats i
Sälen, till exempel. Jag hoppas att man gör det massivt i Göteborgsregio-
nen, som ministern själv kommer ifrån, för att man ska få en modern och

fungerande infrastruktur, och jag menar att det är rimligt att göra det är även i det här fallet. Det är det som det hela handlar om.

Här finns en gyllene möjlighet att få en EU-finansiering. Det är två kommuner som har visat att de är beredda att hitta lösningar, gå in med egna pengar och driva ett bolag som säkrar trafiken för att det här ska fungera. Det vore tråkigt om det hela föll på att den svenska staten är för njugg eller inte visar tillräckligt intresse.

Man ska veta att på den finska sidan är intresset ett helt annat. Den finska staten och de finska ministrarna – oavsett partitillhörighet, skulle jag säga – har visat ett stort intresse för att säkra denna förbindelse.

Jag tycker att regeringen ska tänka lite längre. Man ska se det här som en investering för framtiden, en investering som skapar sysselsättning, utveckling och kontakt mellan två grannländer. Det är det som den här debatten handlar om.

Därför skulle jag vilja uppmana er att titta positivt på att göra denna investering. Jag tror också att många som läste vad Ygeman och kommunalrådet i Umeå skrev – säkert Lennart Holmlund vid den här tiden – trodde att här fanns ett löfte om att se till att nödvändiga investeringar skulle bli av. Det vore synd om det missuppfattades.

Anf. 5 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! För att börja där Jonas Sjöstedt slutar är det när man läser artikeln väldigt svårt att uppfatta det som att det reses krav gentemot den svenska regeringen om att gå in med pengar för att stötta investering eller drift. Däremot reses det krav mot den svenska regeringen att agera i frågan och att ta ett större ansvar.

Nu pågår det ett förberedande arbete. Regeringen ställde sig 2013 bakom en EU-ansökan om att undersöka förutsättningarna för den här trafiken. Under tiden som detta arbete pågår är det rimligt att avvakta resultatet av det, och det är det regeringen gör just nu.

Samtidigt vill jag poängtera att på den svenska sidan sker det en hel del investeringar som handlar om anslutningar till färjan och om att förbättra både järnväg och väganslutningar som också ökar framkomligheten för godset. Det pågår alltså en del investeringar som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Sverige och Finland över Kvarken.

Det som vi inte har tagit ställning till är om och på vilket sätt man ska gå in med stöd för just den här färjan och den investeringen. Däremot gör man saker för att minska risken för att behöva köra långa vägar inne i Umeå. I stället får man mer direkta förbindelser ut mot hamnen. Man säkerställer också kvaliteten på järnvägen på den svenska sidan.

Detta är åtgärder som syftar till att öka framkomligheten för gods i den här delen av landet, som naturligtvis är av oerhört stor betydelse, både när det gäller den gränsöverskridande handeln och persontransporter.

Det är alltså inte så att vi är negativa till frågan, utan vi avvaktar resultatet av det arbete som pågår och som, såvitt jag förstår, fortskrider i positiv anda. Vi återkommer när det finns något att ta ställning till.

Anf. 6 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag tycker att det senaste svaret lät betydligt bättre än de tidigare. Det vore ju också synd att inte använda de investeringar som man mycket riktigt gör nu till en väl fungerande färjetrafik i framtiden, för nu

gör man ju allt det som krävs från regionens och kommunernas sida för att detta ska säkras i framtiden.

Jag tror att statens stöd, både gentemot Europeiska unionen och med framtida investeringar, kan spela en liten bidragande men väldigt viktig roll för att det här ska lyckas. Jag tycker att en klok politik ser till att man gör nödvändiga investeringar för framtiden och för miljön. Ska vi få ned arbetslösheten och få utveckling i hela landet krävs det även fungerande kommunikationer.

Det här är en viktig länk. Mycket av debatten handlar ofta om de stora investeringarna i södra Sverige, men det finns också stora investeringsbehov i den norra delen av landet. Här finns viktiga industrier, stora exportnäringar och stora utvecklingsmöjligheter. Jag hoppas att regeringen har detta i åtanke vid framtida investeringar.

Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Behovet av investeringar i fungerande transportsystem är vi alldeles överens om. Vi kan också se att det finns behov av att stärka persontrafiken, inte minst runt våra större kommuner, därför att vi behöver ha bättre pendlingsmöjligheter. Vi behöver utöka möjligheten att åka kollektivt och därmed också mer miljövänligt och mer platsbesparande.

Vi behöver också se till att de stora godsflödena i Sverige fungerar på ett mer tillfredsställande sätt. Den som ska frakta sitt gods från tillverkning till kund eller komponenter från leverantör till tillverkare behöver naturligtvis veta att godset kommer fram i tid. I dag är tid pengar, och vi har alldeles för dåliga flöden när det gäller gods i vissa delar av landet.

De stora tunga industrierna, basindustrin, finns i väldigt hög utsträckning i norra delen av Sverige, och det är ett fokusområde för regeringen att säkerställa godstransporter i hela landet och där de behövs. Stora delar av godsflödena kan inte gå på väg utan behöver gå på järnväg, och därför gör vi också stora investeringar i järnvägsunderhåll: 620 miljoner i år och 1,2 miljarder de kommande åren, för vi ser att det är ett så skriande stort behov.

Parallellt med detta förbereder vi också för stora investeringar de kommande åren i nationell plan. Vi ser att vi har underinvesterat i Sverige i offentliga åtaganden, såväl i bostäder som i infrastruktur och i annat som bygger Sverige starkt. Det här är ett exempel, och vi kommer att följa utvecklingen i den här frågan och senare ta ställning till om regeringen behöver agera för att säkerställa trafiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2014/15:386 om tyngre lastbilar

Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig om jag tänker verka för att regeringen ska lämna ett förslag som möjliggör lastbilar på upp till 74 ton och när ett sådant förslag i så fall kan förväntas.

Regeringen är generellt positiv till att tillåta tyngre lastbilar under förutsättning att det leder till mindre miljöpåverkan, effektivare transporter

Prot. 2014/15:92

24 april

Svar på
interpellationer

och nytta för näringslivet samt att kostnaderna för anpassning av infrastrukturen står i relation till den ökade samhällsnyttan.

Regeringen beslutade i förra veckan att höja den högsta tillåtna bruttovikten från 60 till 64 ton på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Det är en åtgärd som kan bidra till att sänka lastbilstrafikens klimat- och miljöpåverkan och som främjar svenska åkeriers och svenskt näringslivs konkurrenskraft.

I detta sammanhang bör det noteras att regeringens mål är att minska miljöpåverkan från transportsektorn och flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. För att tyngre lastbilar inte ska ge en oönskad överflyttning från järnväg till väg behövs även åtgärder inom detta område. Regeringen avser till exempel att se över förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen och stärka järnvägens konkurrenskraft. Det är ett arbete som pågår inom Regeringskansliet.

När det gäller ett förslag som möjliggör lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton krävs utredningar av systemeffekter för godstransporterna, där ett uppdrag till Trafikverket har att beredas i Regeringskansliet. En höjning av högsta tillåtna bruttovikt till 74 ton kan, beroende på utformning, innebära ganska stora investeringar och ökat underhåll i vägnätet, vilket förutsätter en lämplig finansieringslösning. Som alla vet är behoven av infrastrukturinvesteringar och underhåll stora i Sverige.

Anf. 9 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Jag tror att vi kan vara överens om behovet av att effektivisera våra transporter. Det behövs för miljö och hållbarhet, och det behövs för svenska företags konkurrenskraft.

Det är inte alla förslag som lever upp till båda dessa krav och som i stort sett bara ger fördelar. Men förslaget om tyngre lastbilar, herr talman, är ett sådant förslag. Att lasta mer på ett och samma fordon innebär färre fordon på våra vägar och därmed högre trafiksäkerhet. I stället för fyra lastbilar kan man nu lasta samma gods på tre. Det ger en lägre bränsleförbrukning och därmed lägre utsläpp. Undersökningar talar om en utsläppsminskning på 10–15 procent. Men det ger också, herr talman, lägre kostnader för svenska företag, som bättre kan konkurrera på en i många fall utsatt marknad.

Det är sant att vi vill flytta transporter från väg till järnväg. Det är nog en ambition som de flesta partier delar. Men många transporter saknar ju alternativ till vägen. Det är inte minst fallet för skogsindustrierna, som inte har någon möjlighet att lägga järnvägsräls ända ut till skogsbruket. Det säger sig självt. Därför är detta den absolut viktigaste frågan för bland annat skogsindustrierna och många andra företag runt om i vårt land.

Herr talman! I dag råder en begränsning på 60 ton på vägarna i Sverige medan det i vårt grannland, med många snarlika förutsättningar, råder en begränsning till 76 ton. Eftersom transportkostnaderna är en stor utgiftspost tappar våra företagare i Sverige i konkurrenskraft.

Trafikverket och Transportstyrelsen arbetade fram ett förslag under alliansregeringens tid. I stort sett alla remissinstanser var positiva, fack såväl som näringsliv. Men det förslaget ligger nu och samlar damm i en låda på Näringsdepartementet. Det förvånar mig, måste jag säga. Jag hade väntat mig att den nya regeringen omedelbart skulle verkställa förslaget – som är färdigberett. Det finns inget att vänta på. Hur kan vi, herr talman, säga nej

till ett förslag som ger lägre utsläpp, ökad trafiksäkerhet och stärkt lönsamhet för våra företag?

Regeringen, menar jag, försöker blanda bort korten när man nu höjer den tillåtna vikten på våra vägar från 60 till 64 ton. Det är ett plåster på såren och inte det som näringen efterfrågar. Faktum är att åkare runt om i Sverige vittnar om att höjningen delvis redan ingår i felmarginalen när de lastar. Den skulle inte göra den stora skillnad som näringen behöver, givet, som sagt, att Finland har 76 ton.

Ministern varnar för stora kostnader för att åtgärda vägar och broar. Jag kan då konstatera i sammanhanget att en tyngre lastbil inte nödvändigtvis sliter mer på vårt vägnät eftersom den har fler hjulaxlar och fördelar tyngden på ett annat sätt. Undersökningar visar också att större delen av vägnätet faktiskt klarar 74 ton. Det är framför allt broar som kan vara ett problem, men tre av fyra broar klarar 74 ton. De övriga kan skyltas om till en i sammanhanget relativt låg kostnad.

Herr talman! Förslaget är bra för miljön, för trafiksäkerheten och för svenska företags lönsamhet. Hur kan man säga nej till det, undrar jag? Vad väntar ministern på? Är det måhända så att Socialdemokraterna återigen låter Miljöpartiet styra agendan i den viktiga infrastrukturfrågan? I så fall är det bara att beklaga att frågorna inte är viktigare än så.

Anf. 10 JAKOP DALUNDE (MP):

Herr talman! Precis som statsrådet tidigare nämnde kan regeringen tillåta något tyngre lastbilar, under förutsättning att det leder till mindre miljöpåverkan, effektivare transporter, är till nytta för näringslivet och att kostnaderna för anpassning av infrastrukturen står i relation till den ökade samhällsnyttan. Gott så!

Men tyngre lastbilar bidrar inte till lägre miljöpåverkan av sig själva. Kortsiktigt kan större lastbilar innebära en miljövinst genom att två stora lastbilar kan ersätta tre mindre. Men på längre sikt inträder en rekyleffekt. De större lastbilarna blir billigare i drift räknat per tonkilometer. När lastbilstransporterna blir billigare blir det sannolikt lika många eller fler lastbilar som tidigare – fast större och tyngre. Då ökar miljöpåverkan, och det, herr talman, är oacceptabelt.

Om vi ska nå klimatmålen i transportsektorn måste godstrafiken successivt flyttas över från väg till järnväg. Regeringens politik syftar till att driva på en sådan utveckling. För att tyngre lastbilar inte ska bromsa utvecklingen, eller än värre reversera den, behövs åtgärder inom området, till exempel satsningar på järnvägsunderhåll, en vägslitageavgift för lastbilar, utbyggda spår eller frysta banavgifter. Detta är regeringen överens om. Därför hänger vår politik ihop.

Då återstår frågorna till Moderaterna, som säger nej till alla dessa åtgärder: Hur hänger er politik ihop? När Moderaterna vill höja maxvikten inte bara från 60 ton till 64 utan hela vägen upp till 74, samtidigt som de säger nej till åtgärder som balanserar och lindrar den ökande miljöbelastning som en sådan maxviktshöjning skulle innebära, hur ser Moderaterna på ansvaret för att minska utsläppen i transportsektorn?

Herr talman! Jag kan tänka mig att Moderaterna kommer att svara något hurtigt om teknikutveckling. Visst! Jag är för teknikutveckling, och jag samarbetar gärna över blockgränsen om hur vi kan främja teknikutveckling i transportsektorn. Men inga seriösa bedömare, förutom möjligtvis de

som säljer lastbilar, tror att vi kan lösa klimatmålen i transportsektorn utan att också överföra trafik från väg till järnväg. För att nå detta mål måste vi ha en bredare politik än den som Moderaterna föreslår.

Anf. 11 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det låter bra när Jessica Rosencrantz sjunger de 74 tonens lov. Men det finns några luckor i resonemanget. Även om den större delen av det svenska vägnätet tål 74 ton, och även om de flesta broar tål 74 ton, spelar det ingen roll om det inte är rätt vägar och rätt broar som klarar de tyngre vikterna. För skogsindustrin och annan tung industri, där det inte finns utbyggd järnväg varifrån godset ska transporteras, är det med den typen av transporter den ökade miljönyttan kan uppnås. Det innebär att vad vi behöver göra för att säkerställa en ökad miljönytta och effektivare transportsystem är att se till att den ökade bärigheten finns på rätt ställen. Det hjälper föga för den som kommer med en tungt lastad bil att det sitter en skylt på bron. Om det ska vara någon vits måste det säkerställas att de stråk som industrin har behov av klarar de tyngre bärigheterna och förbereds för detta.

Eftersom vi inte vill ha en överflyttning av godstrafik från järnväg till väg, som jag uppfattar att vi ändå är överens om, måste vi också säkerställa att det inte blir så.

I förra veckan lade regeringen ett uppdrag till Trafikverket att utreda förutsättningarna för längre och tyngre tåg, som ett led i att stärka järnvägens konkurrenskraft när det gäller godstrafik. Samtidigt fattade vi ett beslut om att ändra förordningen så att 64 ton blir högsta tillåtna bruttovikt på vägarna.

Jag skulle gärna vilja veta vilka förslag och åtgärder Moderaterna har i fickan för att säkerställa att vi inte får en överflyttning från järnväg till väg. Jessica Rosencrantz sade i sitt anförande att alla partier vill ha en överflyttning från väg till järnväg. Då skulle det vara mycket spännande att få höra vilka förslag ni har för att åstadkomma en sådan förändring.

Politik handlar också om att styra på olika sätt. Om man har en önskvärd utveckling för ögonen behöver man också fatta beslut för att åstadkomma den önskade utvecklingen. Förutom att vilja öka maxvikten på alla våra vägar till 74 ton, och sätta upp skyltar där lastbilarna inte kan köra, vilket rimligen bör vara på mindre vägar, som vore de mest lämpliga, vilka åtgärder har Moderaterna för att säkerställa att transportsektorns miljöpåverkan minskar?

Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Under förra året tyckte vissa att alliansregeringen arbetade för sakta med frågan. Två av dem minns jag särskilt. Där fanns en debattartikel i Dagens industri av Magdalena Andersson, då finanspolitisk talesperson för Socialdemokraterna, och Anders Ygeman, socialdemokratisk ordförande för riksdagens trafikutskott. Upprört konstaterade de att det gick alldeles för långsamt med arbetet med tyngre fordon. Omedelbart borde tyngre fordon införas på våra vägar.

Alliansregeringen låter noga utreda frågan via Trafikverket och Transportstyrelsen, som har gjort seriösa granskningar, och det ligger ett färdigt förslag på bordet. Hör och häpna! Då säger den nya regeringen, med just Magdalena Andersson och Anders Ygeman i regeringen, nej till förslaget.

Är det här, herr talman, ytterligare ett exempel på att väljarna inte kan lita på att vad Socialdemokraterna säger före ett val är vad de gör efter det?

Förbifarten skulle byggas, Bromma skulle bevaras och tunga lastbilar skulle införas. Efter valet fryser man Förbifarten, man inleder en avveckling av Bromma flygplats och man säger nej till tunga lastbilar.

Jag beklagar att ministern inte vill gå vidare med den här frågan. Den är noga utredd, herr talman, och det finns flera sätt att gå till väga. Man kan införa en ny bärighetsklass. Man kan ändra i trafikförordningen.

Seriösa undersökningar som har gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen, våra främsta expertmyndigheter, och de har förslag på hur vi kan gå till väga. Ett sätt är att skylta om de broar och vägar som inte har tillräcklig bärighet. Visst fordrar det ett visst arbete av Trafikverket att göra den omskyllningen, men ska de över huvud taget kunna göra det arbetet måste ju ministern *inleda* arbetet och inte svara svävande på alla frågor.

Studier från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, visar att överföringsrisken från järnväg till väg är ytterst begränsad när det gäller den här typen av transporter. Som jag sa: Risken i att flytta gods från järnväg till väg är ju ganska liten om det över huvud taget inte existerar en järnväg på de här sträckorna.

Det är fallet för exempelvis skogsindustrin – det går inte att dra järnvägsräls in i varje skogsglänta. Det kanske är regeringens förslag, men det låter i så fall väldigt dyrt.

Nej, herr talman, det här förslaget är bra för miljön, för trafiksäkerheten och för de svenska företagens lönsamhet.

När det gäller frågorna tillbaka till mig från såväl Jakop Dalunde som ministern kan jag försäkra Jakop Dalunde att jag inte kommer att ge ett hurtigt svar om teknikutveckling. Teknikutveckling är bra och något jag gärna samarbetar om, men mitt svar är att vi behöver alla trafikslag. Jag är medveten om att det kanske inte är en agenda som vi delar alla gånger, men jag upplever att det svenska näringslivet och det svenska transportsystemet behöver såväl väg och järnväg som flyg och sjöfart. Då handlar mitt svar om att satsa även på järnvägen, inte att göra det svårt för vägen.

Alliansregeringen var den regering som dubblade anslagen för drift och underhåll efter flera decennier av försummelser. Det är ett viktigt steg, och jag hoppas att de blir fler.

Alliansregeringen var också den regering som inledde arbetet med Sverigebygget, som innebär stora satsningar på höghastighetståg. Det skulle också frigöra större kapacitet för godset på våra järnvägar.

Det är några av svaren, herr talman. Men svaret i sin helhet måste vara att Sverige, som är EU:s till ytan tredje största land, behöver alla trafikslag. Det duger inte att säga att man bara ska arbeta med ett. Vi måste arbeta med alla. Då finns det en lågt hängande frukt i form av ett bra förslag som ger bättre miljö, färre fordon på våra vägar och bra effekter för svenskt näringsliv.

(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Gunnar Hedberg (båda M).

Anf. 13 JAKOP DALUNDE (MP):

Herr talman! När det gäller det kanske främsta verktyget för att minska transportsystemets klimatpåverkan och skapa incitament för att överföra trafik från väg till järnväg finns det goda skäl för att dess namn är vägslitageavgift. Det är nämligen inte bara så att lastbilarna bidrar till en ohållbart hög klimatpåverkan. De sliter också mycket hårt på våra vägar.

Det stora skälet till att så tunga lastbilar som Moderaterna föreslår inte är tillåtna i stora delar av världen är just vägslitage. Man tycker helt enkelt att underhållet av vägarna blir för dyrt och att det är mer effektivt att satsa på järnvägen.

Herr talman! Slitage ökar exponentiellt med axellasten. Enligt en tumregel ökar slitage hela 16 gånger om axellasten fördubblas. Det skadar asfalten och ökar skattebetalarnas utgifter för vägunderhåll.

Enligt Väg- och transportforskningsinstitutet motsvarar vägslitage från en – en – tung lastbil vägslitage från minst 10 000 personbilar. Och det är lågt räknat. På årsbasis innebär detta motsvarande 180 miljoner personbilar.

Slitna vägar är också en vanlig orsak till allvarliga trafikolyckor.

Herr talman! Jag kan tänka mig något tyngre lastbilar, men vi måste komplettera det med en vägslitageavgift så att det som sliter mest på våra vägar och vår miljö också betalar för sig. Därför blir min fråga till Moderaterna: Hur ska ni finansiera de stora kostnadsökningar för vägunderhållet som era förslag innebär, och varför ska vi inte i stället främja att godstrafik flyttas från väg till järnväg?

Anf. 14 LEIF PETERSSON (S):

Herr talman! Det är som om åtta år inte fanns när Moderaterna går upp i talarstolen. Åtta år av borgerlig regering är borttänkta. Det kanske är lika bra – de kanske inte borde ha varit, men nu har de ju varit.

I åtta år hade ni chansen att göra någonting åt det här. I åtta år hade ni faktiskt makten.

Någonstans runt 2012, om mitt minne är korrekt, var ETT-försöket färdigt. Det var faktiskt 90 ton på de lastbilarna – 90 ton skogsvirke. Regeringen fick förslaget och hade rapporten färdig. Åtgärd: ingen. Långbänken och byrålådan som Jessica Rosencrantz talade om användes flitigt just då.

Tyngre lastbilar har länge varit ett krav från näringslivet. Det är inte någonting som man har kommit på nu, de senaste sju månaderna, utan det har funnits länge. Den förra regeringen hade mycket väl kunnat ta initiativ i den frågan. Vad gjorde man? Inget.

Varför gjorde man inget? Jo, därför att frågan är mer komplicerad än så. Det är inte bara att införa och sätta igång och släppa iväg lastbilarna på vägen. Det kräver också en del eftertanke.

Nu, ungefär ett halvår efter det att vi har bytt regering, ska allting vara gjort. Bristen på logik är slående. Det fungerar inte på det sättet. Naturligtvis måste man tänka igenom en åtgärd innan man genomför den.

Jag kan inte låta bli att kommentera det här med historiskt höga satsningar på infrastrukturen. Jämför man med bnp ser man att satsningarna är ungefär lika höga som de alltid har varit. Det rör sig om ungefär samma procentsats av bnp, ser man när man jämför det hela – några procent upp och några procent ned genom åren, men det rör sig om ungefär samma

satsningar. Det där med jättehöga satsningar, det stickspåret, tycker jag att vi kan lämna.

Jag tycker att 74 ton är en bra åtgärd. Men vi måste genomföra den med vett och sans. Det går inte att bara ramla på. Det finns risker och problem med det här.

Jag kan nämna en annan bransch som skulle bli väldigt glad om man genomförde 74 ton, nämligen mjölktransporterna. Det går tyvärr inte speciellt många mjölktransporter i Sverige eftersom mjölkbönderna blir allt färre, men för mjölkbönderna skulle det vara en bra åtgärd om man kunde genomföra detta. Men återigen: De vägar som ska trafikeras med de här tyngre mjölkfordonen är i dag inte säkrade för det tonnaget. Alltså måste man tänka igenom åtgärden före.

En fråga som även Jessica Rosencrantz var inne på är om det ska bli en ny bärighetsklass. Ja, det är ett sätt att göra det på. Det finns andra sätt som andra har förespråkat. Det kanske är lite slarvigt och lite enkelt, men det går ju.

En annan fråga som vi måste ta med i sammanhanget är hur EU reagerar. Vi har trots allt någon form av undantag för våra 25-meters- och 60-tonslastbilar i dag. Standarden i EU är 18 meter. Det är alltså inte så enkelt som att bara säga: ”Klampa på och gör!” Vi kan mycket väl bita oss själva i svansen och bli av med hela stycket.

Regeringens linje i det här är bra: Vi tänker igenom det innan vi genomför några åtgärder.

Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag tänkte börja mitt anförande med lite konsumentupplysning. Det kan ju vara någon som sitter utanför kammaren och tar del av debatten. Då är det synd om man tror att regeringen faktiskt har sagt nej till 74 tons maxvikt. Det vore nog bra om Jessica Rosencrantz förklarade varifrån hon har fått det. Regeringen har aldrig i något sammanhang uttryckt att vi är emot 74 ton. Det vi har sagt är att vi vill utreda det och se till att vi genomför det på rätt sätt och att vi säkerställer att det inte blir en överflyttning från järnväg till väg. Förklara gärna hur du kan påstå att regeringen säger nej! Det är det första.

Det andra är att jag kan glädja både Jessica Rosencrantz och andra som eventuellt inte har tagit del av den nyheten med att förbifartsbygget är i full gång sedan, tror jag, den 18 januari i år. Då hade man kommit tillbaka med alla maskiner och påbörjat arbetet. När Jessica Rosencrantz påstår att vi har stoppat Förbifarten är det inte heller riktigt med sanningen överensstämmande.

På samma sätt är det med Jessica Rosencrantz påstående om att regeringen har påbörjat en avveckling av Bromma flygplats. Jag skulle gärna vilja veta var Jessica Rosencrantz har sett det beslutet någonstans. Det finns nämligen inget sådant beslut. Det finns ett regeringsuppdrag till en person att se om det är möjligt att långsiktigt avveckla Bromma under förutsättning att man säkerställer både nuvarande och kommande kapacitetsbehov när det gäller flygtrafik.

Jag tycker att det är bra att vi har en livaktig diskussion i kammaren, men det är jättefint om vi kan hålla oss till sanningen. Det blir så mycket roligare då.

Prot. 2014/15:92

24 april

Svar på

interpellationer

När det gäller 74 tons maxvikt på våra vägar svarar inte Jessica Rosencrantz på vilka åtgärder Moderaterna kan tänka sig att vidta för att motverka en risk för överflyttning av gods från järnväg till väg, vilket några av remissinstanserna tydligt har pekat på. Då handlar det naturligtvis inte om de delar av landet där det inte finns järnväg. Där är det ju självklart att den risken inte föreligger över huvud taget. Men om man skulle tillåta en maxvikt på 74 ton på våra stora Europavägar i södra delen av Sverige är det inte skogstransporterna som i första hand påverkas av det, utan det är andra typer av transporter, som vi kanske hellre hade sett gick med tåg.

Jag uppfattar att vi ändå är överens om målbilden. Då skulle jag vilja veta på vilket sätt Moderaterna tänker agera för att se till att det blir så och att man inte får en överflyttning åt andra hållet, alltså att ännu fler transporter lämnar järnvägen och i stället börjar rulla på gummihjul på våra vägar, som redan är hårt ansträngda.

I Skåne är en väldigt stor del av trafiken i dag bestående av tunga lastbilar, som naturligtvis påverkar framkomligheten för annan trafik och trafiksäkerheten. På vilket sätt vill Moderaterna se till att mer av det godset går på järnväg? Jag fick inte något riktigt svar på den frågan i det tidigare inlägget från Jessica Rosencrantz.

Regeringen tycker att det är bra om man kan uppnå en ökad miljönytta, det vill säga att färre lastbilar kan transportera samma mängd gods, där det i dag inte är möjligt att köra med järnväg. Men vi ser också en risk med att bara tillåta det rakt upp och ned, vilket kan ge en oönskad effekt. Därför vill vi fortsätta utreda frågan. Vi vill samtidigt vidta åtgärder som ökar järnvägens attraktivitet.

Jag har lite svårt att förstå vad det är som Jessica Rosencrantz har så svårt med när det gäller de förslagen. Är det inte bättre att vi gör rätt än att vi gör det fort?

Anf. 16 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Det har sagts mycket i talarstolen, och jag brukar försöka besvara de frågor jag får.

Nej, Jakop Dalunde, jag tror inte att en vägslitageavgift vore bra för svenskt näringsliv eller för svenska företag i vårt avlånga land, för det gör transporter dyrare. En straffskatt på lastbilstransporter är just en straffskatt på avstånd och inte på miljöförstöring. Sverige är, som Jakop Dalunde vet, större än Stockholm och Södermalm. Stora delar av vårt land behöver transporter på väg.

Jag delar inte heller din analys av att de tyngre lastbilarna skulle slita på vårt vägnät på det sätt du beskriver, Jakop Dalunde. Då har man missat hela poängen med att ha ytterligare en eller två axlar som avlastar den större lastbilen.

Vissa broar klarar inte tyngden, men det är på grund av hur broarna är konstruerade. Dem måste man skylta om i så fall.

Inga initiativ tog alliansregeringen, fick vi höra. Det är lite märkligt eftersom det var just vi som lämnade över ett färdigt förslag som är noga utrett. Det kan man ändå konstatera är att ta initiativ i frågan.

Angående detta med järnvägssatsningar upplever i alla fall jag att den höjning som alliansregeringen gjorde från 38 till 86 miljarder till järnvägsunderhåll är en ganska substantiell höjning.

Jag kräver inte att 74-tonslastbilar ska kunna köras på vårt vägnät i morgon. Jag förstår att det krävs en del arbete. Men det vore tacksamt om regeringen åtminstone kunde ta på allvar den utredning som har gjorts och ge klara besked. Problemet är att man aldrig får klara besked från den här regeringen.

Jo, man stoppade Förbifart Stockholm. Det är jättebra att det arbetet är igång igen tack vare hård påtryckning från den här kammaren. Man har tillsatt en person som ska utreda hur Bromma ska avvecklas, men man ger inte besked om man vill ha Bromma eller inte. Och på frågan om tyngre lastbilar svarar man: Mm, kanske. Det är ett problem för Sverige och för svensk konkurrenskraft när vi inte får klara besked.

Anf. 17 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Jessica Rosencrantz säger att det var noga utrett och att det fanns mycket att gå vidare med från den förra regeringen. Vad som hände var ju att man fem i tolv, då man insåg att man skulle förlora valet, lade en massa snabbt ihopräfsade propositioner på bordet. En av dem har vi faktiskt fått brottas en hel del med i trafikutskottet, nämligen den om klampning. Vi genomförde den rätt av som den låg, men den har inneburit en massa problem, och regeringen måste nu komma tillbaka, kanske även längre fram i tiden, för den var inte färdigberedd. Man hade inte ett färdigt förslag som gick att genomföra. Det adresserade inte ens alla problem. Det var det som var problemet.

Jessica Rosencrantz sa något tidigare om ekipage på 64 ton. Hon menade att det var ett slag i luften och något vi kunde klara oss utan. Det är inte riktigt så.

Jag var uppe i Kiruna och träffade Kiruna Bil och transport, som är ett stort åkeriföretag där uppe. Man har hand om den mycket viktiga varuförsörjningen till Kiruna. Det mesta som behövs i Kiruna måste ju fraktas dit. De kör mellan Umeå och Kiruna. De konstaterade att 64 ton innebar att de antligen kunde börja fylla ekipagen fullt ut. Det innebär att man kanske slipper skicka en extra bil då och då för att frakta varor till Kiruna. Gränsen 64 ton är jätteviktig för den typen av transporter – kanske inte för skogen men för andra transporter. Allting är ju inte skogstransporter.

Den här regeringen gör ett bra jobb på det här området. Jag hoppas att man kommer tillbaka med ett förslag om 74 ton som är väl berett och genomtänkt.

Anf. 18 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det finns mycket att göra för att förbättra transportsystemen i Sverige. Moderaterna och regeringen kan vara överens på en punkt, nämligen att alla transportslag behövs. Det finns också ett behov av att snarare se kedjor av olika transportslag som ska gripa in i varandra än att behandla varje transportslag för sig. Det är också det regeringen vill göra när det gäller det här förslaget.

Vi vill se till att järnvägen får det utrymme och den attraktivitet som behövs för att säkerställa mer av miljövänliga godstransporter. Vi ser också att man behöver ha styrmedel för att de lastbilar som rullar på vägarna ska vara mindre miljöpåverkande. Vi tror att det är viktigt att ha olika typer av incitament för både transportköpare och transportsäljare att ligga väl

framme när det gäller innovation och teknikutveckling, för det har stor påverkan på utsläpp och vägslitage vilken typ av lastbilar man kör.

Därför är det också viktigt att transporter inte bara blir billigare utan att de också i andra avseenden blir hållbara. Det räcker inte med att de är ekonomiskt hållbara för den som köper transporten. De måste också långsiktigt vara hållbara för hela samhället när det gäller såväl sociala villkor som miljöpåverkan och ekonomi.

Därför ser jag framför mig att vi ska fortsätta bereda det här ärendet, men vi ska också se till att trygga underhållet av både väg och järnväg.

Därför är det tråkigt att Moderaterna inte röstade för den budget där det i höstas föreslogs 1,2 miljarder mer till järnvägsunderhåll, för de pengarna hade verkligen behövts. Det hjälper ju inte att vi inte vidtar andra åtgärder om människor och gods faktiskt inte kommer fram, utan då blir det en överflyttning till lastbil, som vi båda har sagt att vi inte vill ha.

Vi återkommer säkert till den här frågan vid fler tillfällen, och jag ser fram emot att fortsätta debattera den med Jessica Rosencrantz och andra.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2014/15:428 om ökad konkurrens på järnvägsnätet

Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jessica Rosencrantz har frågat mig om jag har gjort ställningstagandet att det är positivt med ökad konkurrens på det svenska järnvägsnätet samt om jag tänker verka för ökad konkurrens på det svenska järnvägsnätet.

Den svenska järnvägen fyller en viktig samhällsfunktion. Ett av samarbetsregeringens prioriterade mål är en väl fungerande tågtrafik till nytta för både resenärer och varuägare. Det bidrar till att uppfylla regeringens mål om att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Socialdemokratiska regeringar har vidtagit åtgärder som separering av infrastrukturen 1988 och bolagisering av Statens järnvägar 2001. Den inhemska marknaden för godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens redan 1996, och vi har nu flera järnvägsföretag som verkar på denna marknad vid sidan av det statliga bolaget Green Cargo.

Marknaden för persontrafik på järnväg öppnades formellt 2010 med effekt för trafiken 2012. Inledningsvis har effekten på marknaden varit begränsad. Företaget MTR:s etablering med en relativt omfattande trafik på sträckan Stockholm–Göteborg med nya tåg är den första större satsningen sedan marknadsöppningen.

En ökad konkurrens kan vara positivt om det leder till nya valmöjligheter, bättre tjänsteinnehåll eller lägre priser för resenärerna. Man ska dock inte blunda för att den nya konkurrenssituationen medför nya och ökade krav på järnvägssystemet när fler aktörer vill vara med och erbjuda sina tjänster. Inte minst gäller detta frågan kring kapacitetstilldelning, där målet är ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Det blir även än viktigare med en effektiv samordning av tjänster som biljettförsäljning för att nyttan av konkurrensen ska komma resenärerna till del.

I direktiven till den pågående utredningen om järnvägens organisation ingår bland annat att studera dessa frågor i syfte att lämna förslag som kan bidra till att uppnå ett effektivare utnyttjande av det svenska järnvägssystemet. Jag avser att invänta utredningens betänkande och därefter inhämta synpunkter från en bred krets av berörda innan jag återkommer med eventuella förslag på området.

Anf. 20 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Tack, ministern, för svaret!

Det är sant att Socialdemokraterna har genomfört flera av de viktiga steg som har tagits för att införa mer av konkurrens och effektivitet i den svenska järnvägen. Det är ett ansvar som Socialdemokraterna och allianspartierna delar gemensamt genom historien och som jag tror har utvecklat svensk järnväg till det bättre.

Vi ser att konkurrensen har medfört mycket positivt för svensk järnväg. I och med att marknaden för persontrafik öppnades 2010 har nu exempelvis MTR kunnat börja driva trafik mellan Stockholm och Göteborg. Som första viktiga utmanare till SJ ger detta resenärerna ökad valfrihet, fler avgångar och väntat lägre priser. Allt detta är positivt.

Tyvär ser vi hur trafikutskottets miljöpartistiska ordförande Karin Svensson Smith aktivt tar ställning mot mer av valfrihet när hon säger till bland annat Dagens Nyheter att all trafik ska återregleras och SJ:s monopol återuppstå. ”Jag ser ingen poäng i att det ska finnas konkurrens”, säger hon.

Tillsammans med infrastrukturministern är trafikutskottets ordförande den främsta budbäraren för regeringspartiernas infrastrukturpolitik. Jag finner det bekymmersamt, herr talman, att medborgarna får olika besked av de två regeringspartierna i en så viktig fråga.

Därför frågar jag igen: Kan ministern ge besked om huruvida regeringen avser att värna den konkurrens som finns och har utvecklat svensk järnväg, eller tänker ministern gå i armkrok med sin miljöpartistiska kollega och avskaffa alla andra alternativ utöver SJ?

Herr talman! Frågan om konkurrens är viktig på många sätt för svensk järnväg. Ministern nämner själv den utredning som pågår kring järnvägens organisation. Så sent som förra veckan fick vi ett delbetänkande i den utredningen som handlade om konkurrensen när det gäller underhållet av våra spår. Liksom länge har varit fallet på vägsidan har nu järnvägsunderhållet upphandlats i konkurrens.

Före valet var tongångarna höga hos Socialdemokraterna. Man krävde att allt järnvägsunderhåll skulle återregleras. Men i förra veckan presenterades den utredning som bland annat Socialdemokraterna hade krävt. Utredningens slutsatser var tydliga: Det finns stora brister i Trafikverket som måste hanteras. Det innebär också att det inte är en framkomlig väg att återreglera allt underhåll till Trafikverket, dels på grund av bristerna i myndigheten, dels på grund av att flera undersökningar visar att vi får mer järnväg för pengarna tack vare konkurrensen. Trafikverket bekräftade det i sin utredning, där man också konstaterar att man inte vill ha tillbaka underhållet i egen regi utan tror att det utförs bättre av entreprenörer, i samarbete med Trafikverket.

Innebär detta, herr talman, att ministern i detta fall tar till sig av den utredning som hon hänvisar till och backar från det krav på monopol som Socialdemokraterna skrek så högt om i opposition? Jag undrar alltså, herr talman: Vad är regeringens åsikt? Vi får olika svar från trafikskottets ordförande från Miljöpartiet och från infrastrukturministern. Blir det med nuvarande regering fortsatt fler avgångar och lägre priser för resenärerna med konkurrens i trafiken? Blir det med nuvarande regering fortsatt högre effektivitet och mer järnväg för pengarna med konkurrens av underhållet? Kan ministern ge ett klart besked?

Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! När det gäller själva trafiken och konkurrensutsättningen av den: Som jag sa i mitt svar tycker vi att det är positivt med konkurrens under förutsättning att den leder till ett större utbud för resenärerna att välja mellan, fler tjänster, en utveckling av tjänsterna och eventuellt också lägre priser. Samtidigt kan jag ibland bli lite bekymrad över att Moderaterna och Jessica Rosencrantz inte kan se några av de problem som kan uppstå med fri konkurrens på en mycket begränsad kapacitet, det vill säga järnvägen.

Till skillnad från många andra varor eller tjänster är det begränsat hur många tåg det kan gå på en bana. Om det blir väldigt många aktörer på marknaden finns det en risk. Att tilldela kapacitet och tåglägen och att prioritera mellan olika tåg och framkomlighet för olika typer av trafik blir då än svårare. Man kan till exempel tänka sig att i stället för att det går ett fullt tåg går det två halvtomma, som tar upp precis lika mycket tid och plats på spåren. Då kanske man inte har nått så stor nytta, eftersom det innebär att annan trafik får sämre framkomlighet.

Den konkurrens som i dag finns på spåren ställer högre krav när man prioriterar tåglägen och kapacitetstilldelning, men den ställer också krav på att man har banavgifter och andra typer av ekonomiska styrmedel som gör att det blir rätt pris för att få tillgång till järnvägen. Allt det kommer att kräva ganska mycket jobb för att det ska falla ut på ett bra sätt.

Nu tittar den utredning som nämns på just de här frågorna. Vårt mål är att järnvägstrafiken ska fungera så bra som möjligt för resenärer och godsköpare. Hur formerna för det ska se ut och organiseringen ske är av underordnad betydelse. I det här fallet är det inte medlen som helgar ändamålet utan tvärtom. Vi vill att järnvägen ska utgöra ett konkurrenskraftigt och attraktivt alternativ för den som ska köpa en resa men också för den som ska transportera sitt gods. Då måste vi genom att öka underhållet, investera mer i ny infrastruktur och också ha en effektiv organisation av järnvägs-
trafiken se till att det blir så.

På samma sätt är det när det gäller underhållet. Vi har nu fått det delbetänkande som regeringen beställde avseende organiseringen av underhållet. Nu har vi bestämt att avvakta tills vi får in svar från remissinstanserna. Det finns många som är både berörda och engagerade i de här frågorna. Vi tror att det vore olyckligt att sätta ned foten hårt i en så viktig fråga utan att ha tagit in synpunkter från många som faktiskt har stora kunskaper på området.

Anf. 22 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Under infrastrukturministerns och min diskussion här tidigare varnades det för lite järnvägstransporter. Nu varnas det för mycket järnvägstransporter. Jag blir inte riktigt klok på detta, herr talman.

Det pågår en stor satsning, både på att förstärka underhållsinsatserna på järnvägen och på att bygga ut järnvägssystemet. Vi talade nyss om Sverigebygget och Sverigeförhandlingen som handlar om att bygga nya stambanor för höghastighetståg, vilket också frigör kapacitet i det befintliga systemet för godstransporter.

Jag önskar lite mer tydlighet från den här regeringen. I grund och botten är det nämligen positivt för resenärerna att ha fler alternativ, att få fler avgångar att välja mellan och att få lägre priser på sina resor på järnvägen. Vi vill att människor ska resa med tåg, och då måste en prispress vara bra.

Men när den här regeringen inte ger några tydliga besked skapar det en osäkerhet som gör att många drar sig för att faktiskt investera och våga satsa på att öppna upp transporter på vår svenska järnväg.

När det talas om effektivitet kan vi också konstatera att till och med SJ själva applåderar marknadsöppningen och säger att detta är mycket bra. Då tvingas nämligen även SJ, till skillnad från hur det var på den gamla monopoltiden, att ta itu med sina många gånger för stora kostnadsvolymer.

Jag menar därför att man inte okritiskt behöver hylla, om vill kalla det så, en konkurrens. Men man kan väl ge klara besked om att man avser att värna det som finns. Kollegan till infrastrukturministern, Karin Svensson Smith som är ordförande i det utskott där jag är vice ordförande, ger tydliga besked om att hon inte vill ha konkurrens på järnvägen.

Då ställer jag frågan: Vad vill regeringspartierna egentligen? Vill vi ha mer konkurrens och fler alternativ för medborgarna, då måste regeringen också ge klara besked.

När det gäller underhållsfrågan är bristen på svar tydlig där också. Utredningen kom i förra veckan, och jag har respekt för att det kan behövas en del betänketid. Men man har också att ta ställning till det höga tonläge som Socialdemokraterna hade i opposition. Det har skapat en mycket stor osäkerhet på marknaden.

Trafikverket vittnar redan om hur färre företag vill ge sig in i upphandlingar och bidra på det svenska järnvägsnätet eftersom de inte vet om den marknaden kommer att stängas i en snar framtid. Det är synd, eftersom flera undersökningar, bland annat från statens eget forskningsinstitut på området, VTI, visar att vi får mer järnväg och mer underhåll för pengarna tack vare konkurrensen. Det är lite märkligt att stå och tala om satsningar på järnvägen när man å andra sidan kanske föreslår reformer som skulle äta upp pengarna genom större ineffektivitet.

Herr talman! Jag har viss respekt för att man ibland måste fundera lite, men ibland måste man också sluta fundera och komma till en slutsats. Det som Sveriges medborgare, svenska företag, svenskt näringsliv och konkurrenskraft behöver är nämligen tydliga besked. Jag tror att även regeringen delar synen att det vore synd om man gick från att vara en samarbetsregering, som man kallar sig, till att vara en utredningsregering. Ett större arv än så vill man nog lämna efter sig.

Prot. 2014/15:92

24 april

Svar på

interpellationer

Anf. 23 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Precis som Jessica Rosencrantz säger kom den här utredningen, eller snarare delbetänkandet, för ungefär en vecka sedan. Jag tycker att det är lite märkligt om man inte är intresserad av att höra vad andra intressenter och kunniga på detta område har att säga om detta delbetänkande innan man bestämmer sig.

Man kan naturligtvis, såsom den tidigare regeringen väldigt ofta gjorde, välja att inte remittera alls eller remittera med så kort svarstid att ingen av dem som egentligen var berörda hade möjlighet att komma med synpunkter på förslag. Det gjorde ganska ofta att en del av de beslut som fattades inte var helt genomtänkta och inte helt förankrade och förmodligen hade kunnat bli bättre om man hade väntat lite, lyssnat lite mer och varit lite mer ödmjuk och lyhörd, som den här regeringen har för avsikt att vara. Att lyssna, ta in, samtala och föra dialog är nämligen också ett sätt att visa att vi är en samarbetsregering.

Det är många som är berörda av hur det svenska järnvägssystemet ska fungera och på vilket sätt det ska organiseras och som har synpunkter och kunskap om det. Vi är beredda att lyssna till dem innan vi bestämmer oss.

Det är möjligt att Jessica Rosencrantz tycker att det är ett problem. Jag tycker att det är en styrka. Där har vi olika uppfattningar.

När det gäller konkurrensutsättningen av trafik ska man vara väl medveten om att intresset för att köra järnvägstrafik i Sverige varierar stort, kan man säga, mellan olika sträckor. Eftersom vi har en önskan om att tillgängligheten och möjligheten till både arbetspendling och godstrafik ska öka i hela landet, som vi var överens om i den tidigare debatten, måste vi också kunna konstatera att det på vissa sträckor inte kommer att vara någon konkurrens alls om att få köra därför att det ur ett strikt kommersiellt perspektiv inte är försvarbart att köra tåg på dessa sträckor. Men ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan det naturligtvis vara oerhört viktigt att människor har tillgång till både pendling och godstransporter.

Detta innebär att när man utformar ett system där konkurrensförutsättningarna ser så oerhört olika ut över landet behöver man också se till att man inte får en effekt som innebär att även om utbudet ökar och ger mycket stora valmöjligheter för vissa resenärer minskar de, eller till och med upphör helt, för andra.

Därför är detta mer komplext än vad man kanske vill erkänna från den högra sidan i politiken. Konkurrens kan medföra stora förbättringar, till exempel när det gäller att utveckla tjänsteinnehåll, att skapa mer innovation och driva på en utveckling. Men det är inte alldeles problemfritt när vi har en marknad där förutsättningarna mellan olika delar av landet ser så olika ut och där det som är tjänsten i detta fall är en extremt viktig samhällsnyttig tjänst som vi har ett gemensamt ansvar för att se till att den levereras till hela vårt land. Därav följer att vi är positiva till konkurrens, men den får inte innebära negativa effekter för den totala tillgången på tågtrafik.

Anf. 24 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag har stor respekt för infrastrukturministerns pragmatism och kan konstatera att den skiljer sig något åt från tonläget från hennes partikollegor i opposition. Det är bra och klokt att infrastrukturministern har en något mer pragmatisk inställning här.

Det är också bra att man lyssnar in remissinstanser. Jag hoppas dock att man sköter denna process så skyndsamt som det ändå går, eftersom den nuvarande situationen skapar en mycket stor osäkerhet.

Jag är ledsen om jag blir tjatig, men jag tycker tyvärr att detta börjar bli en röd tråd, inte minst inom det område som vi ständigt diskuterar, alltså infrastrukturområdet som helhet. Jag tycker att det är bekymmersamt när man fryser Förbifart Stockholm, när man inte kan ge klara besked om Bromma flygplats och när man inte kan ge klara besked om järnvägen i detta fall. Därför hoppas jag att man lyssnar in remissinstanserna.

I sammanhanget är det beklagligt att man talar om att lyssna in näringsliv och andra. Men samtidigt lägger man ned viktiga forum för samtal med näringslivet, som Logistikforum som lades ned för några veckor sedan av regeringen. Det var det enda forum som fanns för att tala branschövergripande mellan de olika trafikslagen. Det är det som vi behöver mer av, alltså diskussioner som inte bara handlar om det egna trafikslaget utan som handlar om systemet som helhet. Då är det synd att regeringen talar om att samarbeta och att lyssna in men lägger ned sådana viktiga forum.

Herr talman! Socialdemokraterna lyssnade inte före valet. Då skrek de högt om återreglering, återförstatligande, monopol och borttagande av konkurrens. Jag hoppas på andra tongångar nu. När Socialdemokraterna förhoppningsvis hamnar i opposition igen efter 2018 hoppas jag att de har en mer sansad debatt.

Anf. 25 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det förekommer ibland att man ändrar sig i politiken. Jag kan till exempel påminna Jessica Rosencrantz om att den tidigare finansministern Anders Borg länge högljutt hävdade att höghastighetståg i Sverige var massivt olönsamt – jag tror att han använde dessa ord. Han påstod också vid flera tillfällen att Sverige har överinvesterat i järnväg. Sedan kom det till slut lite pengar till järnvägen, och det var bra. Men hållningen från den moderata finansministern var kanske inte riktigt den som Jessica Rosencrantz ger uttryck för nu. Men det är ju bra att vi kan ändra oss och anpassa oss efter hur verkligheten ter sig.

Den här regeringen tänker satsa på järnvägen, för vi ser att det inte fungerar tillräckligt bra. Vi ser att det finns stora behov av att öka kapaciteten, inte bara genom att underhålla den järnväg vi redan har och se till att den håller högre kvalitet och därmed öka kapaciteten utan också genom att bygga ut och tillföra ny kapacitet. Vi ser att järnvägsresandet och godstrafiken på järnväg har ökat, och vi ser framför oss en fortsatt ökning. Då krävs det stora satsningar för att se till att det fungerar.

Konkurrens kan vara ett sätt, men när det gäller att resandet ökar är det så här: Om 1 000 resenärer åker med ett tåg eller med fyra tåg är det fortfarande 1 000 resenärer. Konkurrensen i sig bidrar alltså inte till ett ökat resande. Det *kan* bidra till ett sämre kapacitetsutnyttjande och lägre effektivitet. Därför måste man säkerställa att konkurrensen leder till det vi faktiskt vill åstadkomma.

Vi återkommer med förslag när vi har lyssnat in från olika intressenter hur de ser på behovet av bättre järnväg och hur den ska organiseras på bästa sätt för högsta möjliga effektivitet.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:452 om Tvärförbindelse Södertörn

Anf. 26 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Erik Ottoson har frågat mig vad jag avser att göra för att säkerställa att Tvärförbindelse Södertörn får full finansiering och en byggstart så snart som möjligt.

Tvärförbindelse Södertörn är en länk i den kedja som för närvarande planeras för de infrastruktursatsningar som görs i Stockholms län. Regeringen har fattat beslut om att Tvärförbindelse Södertörn får förberedas för byggstart 2018–2020 utifrån Trafikverkets underlag. Med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För ett realiserande av åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk.

Projektet är fortfarande i en relativt tidig fas i planeringsprocessen, där sträckning och utformning inte är prövade. Projektet ska även bedömas utifrån de transportpolitiska målen. I ett sådant läge är det inte aktuellt för regeringen att göra några andra ekonomiska ställningstaganden utöver den uppföljning som omfattas av den ekonomiska planeringsprocessen för transportinfrastruktur.

Vi går nu in i en ny åtgärdsplanering med beslut under våren 2018, där regeringen återkommer om prioriterade objekt. Det är nu Trafikverkets uppgift att bedriva det fortsatta planeringsarbetet. Som ansvarigt statsråd är jag förhindrad att närmare kommentera detta pågående myndighetsarbete.

Anf. 27 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Infrastrukturministern beskriver på ett bra sätt hur sakens ordning ser ut just nu. Det som kanske inte riktigt kommer fram är att det här är en väg, en tvärförbindelse, på södra sidan av Stockholm som är oerhört viktig för den delen av regionens fortsatta utveckling – och egentligen för hela Stockholmsregionen.

En av anledningarna till att den här vägen över huvud taget kom upp på kartan är den utbyggnad av hamnen i Norvik i närheten av Nynäshamn som har planerats och är på gång. Det skulle innebära ungefär 350 000 fordonsrörelser, vilket gör att den här vägen blir mer eller mindre outhållig. Det berör i praktiken 10 000 bostäder bara i Huddinge kommun. Jag är inte riktigt säker på hur mycket det berör i Haninge kommun, men det är de två kommuner det här berör.

Det man ska komma ihåg är att anledningen till att byggstarten inte är på plats än – att man inte håller på och bygger just nu – är att Trafikverket, alltså det verk ministern har ett ansvar för, misslyckades så fatalt med planeringen. Man drog därför tillbaka sin egen planering och var tvungen att göra om den från början. Där tror jag att Moderaterna och Socialdemokraterna kanske har ett delat ansvar; det är jag den första att erkänna. Det stora problemet är dock den brist på engagemang och vilja statsrådet uppvisar i den här frågan genom att gömma sig bakom regeringsformen och säga att hon inte vill kommentera det pågående myndighetsarbetet.

Politiska ambitioner står det oss alla fritt att ha, och detta är en väldigt viktig del i den kedja – som statsrådet så fint uttryckte det – som bygger den här delen av Stockholm och de infrastrukturinvesteringar det faktiskt

gäller. Det här blir i praktiken en förlängning av Förbifart Stockholm på den södra sidan av staden, vilket möjliggör för oss att ha tvärförbindelser som ännu mer utvecklar det här länet som draglok för Sverige. Jag skulle alltså ändå vilja be statsrådet att kanske komma med en politisk ambition.

Man har från Trafikverkets sida faktiskt lovat att man ska försöka ta igen förlorad tid, och ett år senare finns det inte ens en projektorganisation på plats. Finns det någon möjlighet att statsrådet har en politisk ambition att driva på utvecklingen för det här väldigt viktiga projektet?

Anf. 28 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill bara påminna om att "ett år senare" innebär att det var ett år sedan. Vid den tidpunkten var det inte jag och den här regeringen som hade ansvar för att styra Trafikverket, utan då var det en annan infrastrukturminister – med moderat partibeteckning – som hade ansvaret för att Trafikverket fungerade på ett bra sätt.

Vi tog över ansvaret i oktober förra året. Det finns en del att göra, skulle man kunna säga, och vi tänker ta itu med det. Men det är att göra det lite enkelt för sig att flytta över ansvaret till den nuvarande regeringen för den process som helt och hållet har försiggått under den tidigare regeringens mandatperiod. Sedan är det självklart så att ambitionen från den regering vi nu har är att planerade projekt ska genomföras och att vi ska få så goda möjligheter det går att koppla ihop olika delar av vårt land, utvidga arbetsmarknadsregioner, möjliggöra arbetspendling och se till att få fungerande transportsystem i hela Sverige.

Däremot har en regering i allmänhet inte möjlighet att peka på en statlig myndighet och tala om för den hur man ska agera i en enskild fråga. Det brukar nämligen kallas ministerstyre. Det är en sak att uttrycka en allmänpolitisk ambition och säga att vi ser att vi behöver bygga det här, men att trycka på Trafikverket när det gäller ett enskilt objekt och kräva en snabbare framdrift eller andra åtgärder skulle jag nog välja att avhålla mig ifrån. Därför svarar jag som jag gör, det vill säga att det här är en process som pågår i Trafikverket. Det arbetet förutsätter jag att Trafikverket bedriver på det sätt myndigheten har blivit ålagd att göra.

Anf. 29 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Ministern fortsätter att gömma sig bakom regeringsformen. Närvaron av egna politiska ambitioner är tills vidare fortsatt frånvarande. Jag tycker att det är lite tråkigt.

Jag känner mig faktiskt ganska trygg med att man i den tidigare regeringen ändå drev på processen så mycket man kunde, självfallet inom ramen för de regler som finns. Det ointresse ministern visar upp i den här frågan, och tyvärr även i många andra, gör dock att det de facto är riksdagen som mer än regeringen driver på utvecklingen inom infrastrukturpolitiken. Är det verkligen så att initiativet ska ligga i den här kammaren? Ska det behöva skickas tillkännagivanden om i princip allt – som regeringen visserligen sedan väljer att avhålla sig ifrån att agera utifrån? Det är också en intressant situation vad gäller regeringsformen.

Jag vill påminna om att det här är ett väldigt viktigt projekt. Det är ett av de projekt jag har sett som har de absolut högsta samhällsekonomiska nyttorna. Effekten skulle bli i princip direkt, och behovet är i princip oomtvistat. Det här är någonting som har en direkt effekt på bostadsplanering,

en direkt effekt på godstransporter och en direkt effekt på trafiksituationen i Stockholm. Ändå är ministern till synes hyggligt ointresserad. Jag är orolig över det. Jag skulle gärna ha sett ett ökat intresse från regeringen och regeringspartierna i den här frågan och en rad andra.

Jag förstår att statsrådet inte vill gå in och tala om exakt hur en projektorganisation ska se ut på Trafikverket, men ett politiskt tryck går att utöva gentemot processer och en rad andra omständigheter – till exempel genom att vara tydlig med att pengar ska anslås och tydlig med vilken ambition det är som gäller. Jag är alltså bedrövad.

Anf. 30 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Det råder ingen tvekan om att för Stockholmsregionen är Södertörnsleden absolut viktig. Det är en diskussion som har pågått inte bara i samband med utbyggnaden av Norviks hamn, utan det är en diskussion som pågick redan innan Erik Ottoson föddes. Den har pågått sedan tidigt 80-tal, om inte ännu tidigare. Självt är jag alldeles för ung för att komma ihåg den diskussionen; jag var bara barnet då.

Att skylla problemet med Södertörnsleden på Trafikverket är ganska märkligt, för i grunden beror det på att finansieringen och prioriteringarna i riksdagen alltid har fallit. De senaste åtta åren har det varit en borgerlig regering som har valt att inte lägga pengar på Södertörnsleden, och det är därför den fortfarande ligger under utredning. Den finns ju med i den aktuella planen, men det finns inga kronor och ören. Det är därför arbetet inte kan påbörjas.

Under senare år har man beslutat om genomförandet av Förbifarten. Och man har kommit överens om prioriteringarna i regionen som också de har tagit 30 år.

Ett av de största problemen är att här finns ingen sammanhållen tanke. Jag skulle verkligen vilja lyfta fram det som ett stort problem som den förra regeringen släpade efter med men som nu ligger i diskussionen. Det gäller såklart att knyta ihop Södertörnsleden ända bort till Barkarby station, som blir så himla viktig.

Ett år före valet såg vi hur den moderata partiledningen körde över sina partikamrater i både Stockholms stadshus och i landstinget för att få en kollektivtrafiksatsning och dra ut tunnelbanan till Barkarby station. Det är såklart en jätteviktig del i arbetet som sker. Men det stora problemet är att man har bestämt att på Förbifarten kommer det inte att finnas någon kollektivtrafik. Då spelar det inte så jättestor roll om man bygger Södertörnsleden, för den kommer bara biltrafiken till del.

Det viktiga är att få en sammanhållen kollektivtrafiklösning från Södertörn och Haninge till Barkarby station via de stora arbetsplatsområdena i Kista. Det skulle jag se som den kanske största utmaningen. Just nu har vi möjligheten att se över det i arbetet med nästa infrastrukturproposition. Det här ville inte den förra regeringen göra.

Jag ser faktiskt med tillförsikt på den framtida utvecklingen och hoppas att man, efter den översyn av kollektivtrafik och Förbifarten som nu görs, kan få till stånd en bra och smidig BRT-lösning för sträckan Södertörn–Barkarby–Kista. Det ser jag som ett jättestort behov. Detta har inte varit möjligt med den förra regeringen och deras prioriteringar på Förbifarten, men det är helt centralt i hela den här satsningen.

Jag hoppas att jag och Erik Ottoson tillsammans kan arbeta för att de här satsningarna kommer Stockholmsregionen till del. De är oerhört viktiga, inte minst när det gäller behovet av nya bostäder, för en bra kollektivtrafiklösning och en bra förbindelse mellan norr och söder både avlastar befintligt system och öppnar upp för bostadsplanering med en dignitet som jag tror att vi nästan inte kan föreställa oss.

Anf. 31 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Ni från den moderata riksdagsbänken behöver inte alls vara oroliga. Det kommer initiativ, och det har kommit flera initiativ. Det är möjligt att de har gått er förbi, men det kommer flera initiativ från regeringen på infrastrukturområdet.

Jag kan till exempel påminna om storsatsningen på järnvägsunderhåll. Ni kanske inte hörde talas om det, men trots att budgeten röstades ned i höstas avsätter vi nu 620 miljoner redan i år och 1,2 miljarder åren därefter. Det tycker jag är ett ganska bra initiativ på infrastrukturområdet.

Vi har också vidtagit åtgärder när det gäller att säkerställa sjysta konkurrensvillkor på vägsidan, och vi är beredda att gå vidare med fler förslag vad gäller det. Vi har tagit initiativ till att öka trycket på kollektivtrafik i städer, när man planerar för bostadsbyggande, genom stadsmiljöavtalet. Och det finns ytterligare initiativ. Så, nej, vi sitter inte och väntar på tillkännagivanden från riksdagen, kan jag lova.

Under nästa år, 2016, kommer vi att lägga fram en infrastrukturproposition för riksdagen som anger ramarna för kommande infrastrukturplanering. Under 2018 återkommer vi med en nationell plan för åren 2019–2029. I det arbetet har jag som infrastrukturminister för avsikt att ha nära kontakt med många kommuner och regioner i Sverige för att bilda mig en uppfattning om hur behoven ser ut, vilka prioriteringar man gör lokalt och regionalt och om hur olika system är beroende av varandra för att nå maximal nytta.

Sedan är det Trafikverket som är regeringens myndighet som ska ta fram underlag och beräkna vilka objekt som har den största samhällsekonomiska nyttan och vilka objekt som är mest nödvändiga att börja med i någon form av prioriteringslista. När vi har fått den från Trafikverket kommer regeringen självklart att ta ställning till enskilda objekt. Men just nu är vi i ett läge där den nuvarande nationella planen gäller. Vi har inte gjort några förändringar i den, utan vi planerar för nästkommande nationella plan. Den ska naturligtvis vara så väl förankrad och så heltäckande som möjligt. Vi återkommer med den.

Anf. 32 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Ett av problemen är att infrastrukturministern sitter i en regering tillsammans med ett annat parti som inte vill ha vägen. Det är därför som jag över huvud taget har ställt den här interpellationen, och det är därför som jag tycker att det är så viktigt att statsrådet ger en tydlig intention i detta.

När det gäller vad Teres Lindberg talar om är helheten självfallet nödvändig. Det finns dessutom entreprenörer och byggare som visar på att det går att köra kollektivtrafik på Förbifarten. Det finns simuleringar och möj-

ligheter till planeringar för det. Det finns till exempel färdigutarbetade förslag på sådant som man skulle kunna köra på Förbifarten. Det är inte ett problem.

Herr talman! Projekteringen av Södertörnsleden möjliggör en rad olika satsningar i den här delen av regionen. Bland annat understöder det den satsning som Teres Lindberg valde att lyfta fram, nämligen tunnelbanan. Jag var på plats, och det var inte så att regionen blev överkörd av regeringen, utan det var ett samarbete för att få fram det tunnelbanepaket som Stockholmsförhandlingen innebar. Tro mig, jag var där, Teres Lindberg.

Vad gäller min ålder är den väl hyggligt irrelevant. Projektet är fortfarande försenat; det är snarare etter värre. Jag kan för egen del bara konstatera att om Trafikverket hade gjort en fullvärdig planering från början, vilket de tyvärr inte gjorde, hade planerna kunnat vinna laga kraft i dag. Men de var tvungna att ta tillbaka planerna eftersom de krockade med en hel del annat, vilket gjorde att de inte längre fungerade.

Jag är fortsatt orolig eftersom både Teres Lindberg och infrastrukturministern har ett behov av att regera tillsammans med ett parti som inte vill ha vägen. Deras ambitioner måste vara tydliga om bygget av vägen ska bli av. Annars får vi en upprepning av det som hände med Förbifarten, att Miljöpartiet drar i nödbromsen och Socialdemokraterna till en början inte orkar hålla emot. Ska de återigen då förvänta sig att oppositionen hjälper dem?

Anf. 33 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Man tar sig för pannan när man hör Erik Ottoson och hans nutidshistoria.

Jag har suttit i Stockholms kommunfullmäktige i över tolv år, och jag kan bedyra att såväl det före detta trafiklandstingsrådet som hela den moderata fullmäktigegruppen motsatte sig alla satsningar och investeringar på tunnelbana. Om detta råder ingen tvekan. Du får nog läsa på nutidshistorien.

Det är klart att vi är oerhört glada att satsningarna på tunnelbanan kommer. Den har vi socialdemokrater kämpat för under väldigt lång tid i såväl Stockholms stad och landsting som på riksplaneln, för det behovet finns verkligen.

Man tar sig återigen för pannan när man hör Erik Ottoson prata om möjligheten till kollektivtrafik på Förbifarten, för den finns inte där. Det behövs mängder av åtgärder. Inte en enda tanke och inte en enda analys finns när det gäller möjligheten att köra kollektivtrafik på Förbifarten. Det finns inte ett kollektivtrafikkörfält på ramperna. Trafiken kommer såklart flyta i tunnarna, för man kommer att stoppa påfarten bär det blir trångt i tunneln.

Det säger sig självt att detta är ett problem, och det handlar om brister i planeringen. Det handlar om den tidigare majoritetens brist på vilja att stoppa in kollektivtrafik och ha de tankarna med.

Samma problematik har man haft när det gäller satsningarna på Tvärbanan och den spårvägen, där analyserna sa att det inte fanns något behov.

Det handlar om en politik som måste vilja, och viljan har inte funnits.

Men det är bra att ni har ändrat uppfattning, nu även när det gäller Förbifarten och synen på kollektivtrafiken där.

Jag är övertygad om att det är avgörande för Stockholmsregionens framtid att vi får till stånd bättre kollektivtrafiklösningar så att vi kan få nya tvärförbindelser och samtidigt avlasta det befintliga kollektivtrafiksystemet i de centrala delarna av Stockholm, som i dag är fullständigt överbelastat.

Anf. 34 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Sverige har ett stort behov av investeringar i bättre fungerande och mer effektiva transportsystem. De kan gemensamt bidra till regeringens övergripande mål att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020, att vi ska bygga 250 000 nya bostäder till 2020 och att Sverige ska nå sina klimat- och miljömål. I alla dessa tre mål har transportinfrastrukturen en viktig roll att spela.

Det handlar givetvis om att göra rätt investeringar. Det vi handskas med är inte oändliga resurser utan tvärtom begränsade resurser, vilket gör att det är viktigt att vi använder dessa resurser på ett så effektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt.

I det ligger att få bättre och smartare transportsystem, inte minst i de stora städerna där befolkningsökningen gör att nuvarande trafiklösningar inte riktigt svarar mot de behov som finns och ännu mindre mot de behov som kommer.

Som jag nämnde tidigare kommer regeringen att återkomma till riksdagen med en infrastrukturproposition. Vi ska sedan fatta beslut om en åtgärdsplan för åren 2019–2029 – med ökade ambitioner för Sverige, för Sveriges framtid behöver en regering som ser helheten, som tar ansvar och som investerar för framtiden och inte bara fortsätter att sänka skatter. Detta ansvar kommer regeringen att ta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2014/15:497 om svaveldirektivet

Anf. 35 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Gunnar Hedberg har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att tillsyn och sanktionssystem ska verka för att svaveldirektivet efterlevs.

För att säkerställa efterlevnaden och därigenom konkurrensneutraliteten inom svavelkontrollområdena är det ytterst viktigt med en verkningfull och effektiv tillsyn och med ett fungerande sanktionssystem. Inom svavelkontrollområdet måste denna tillsyn samordnas med våra grannländer för att erhålla bästa resultat.

Under de drygt tre månader som svaveldirektivets uppdaterade bestämmelser varit i kraft har det visat sig att efterlevnaden har varit god i både Sverige och våra grannländer. Det låga priset på lågsvavligt bränsle torde vara ett av skälen då det bidragit till betydligt lägre kostnadsökningar än befarat för de redare som har sin verksamhet i Östersjön.

Prot. 2014/15:92
24 april

Svar på
interpellationer

I juni 2013 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att beskriva hur en effektiv tillsyn av sjöfartens efterlevnad av de skärpta reglerna ska gå till. I sin redovisning av regeringsuppdraget konstaterar Transportstyrelsen att det finns problem med det nuvarande sanktionsystemet för överträdelser av svavelbestämmelserna. Problemen består av att det finns svårigheter med att få överträdelser att leda till åtal och fällande dom, särskilt när det gäller utländska fartyg.

Genom granskningen av det befintliga systemet för tillsyn och sanktioner har Transportstyrelsen kommit fram till att en sanktionsavgift som omfattar otillåtna svavelutsläpp ska införas.

Näringsdepartementet arbetar nu med att ta fram ett underlag för att införa sådana sanktioner, och detta arbete har hög prioritet. God regel efterlevnad av svaveldirektivet är av stor betydelse för både miljö och hälsa i Sverige.

Anf. 36 GUNNAR HEDBERG (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Sedan den 1 januari 2015 gäller mycket hårda krav för de så kallade svavelkontrollområdena som omfattar bland annat Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Där får bränslet inte innehålla mer än 0,10 viktprocent svavel, mot globalt 3,5 procent, alltså väldigt mycket mer. I Sverige är reglerna implementerade genom svavelförordningen.

Kostnaden för att genomföra svaveldirektivet är mycket hög. Det är en mångmiljardkostnad som sjöfarten måste bära när man efterlever direktivet. Därför finns det också stora incitament för den som inte vill efterleva de hårda svavelreglerna. Fusk drabbar miljön och snedvrider konkurrensen genom att de som fuskar får lägre kostnader för sin verksamhet.

Jag uppmärksammades på frågan när trafikutskottet bjöds in av rederinärningen för att bese färjan Viking Grace som uppfyller de nya hårda kraven och kommer att drivas med LNG. Att uppfylla kraven medför stora kostnader eftersom den antingen drivs med lågsvavligt drivmedel eller utrustas med reningsanläggningar.

De laglydiga får lägga stora belopp medan de som bryter mot reglerna får en orättvis konkurrensfördel och orsakar stora skador på miljö och klimat.

Av svaret framgår att Näringsdepartementet jobbar med att ta fram underlag för bättre kontroll och ett bättre sanktionssystem. Min fråga till statsrådet blir därför: När kan vi förvänta oss skarpa förslag vad gäller tillsyn och sanktioner på detta område?

Anf. 37 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Tyvärr måste jag dra en repris på den tidigare debatten med Jessica Rosencrantz. Under åtta år hade vi borgerlig regering. Under den första borgerliga regeringens styre, 2008 eller 2009, fattades beslutet om IMO-direktivet och att 0,1 procent svavel skulle tillåtas. Då blev det känt.

Svensk rederinärning och många andra – kanske Moderaterna, vad vet jag? – hoppades att det skulle vara något övergående som man kunde tänka bort. Men så var det inte.

Redan då, under den första borgerliga regeringens fyra år, hade man kunnat tillsätta en utredning och ge den myndighet som hade hand om det i uppdrag att plocka fram förslag på hur direktivet skulle kontrolleras. Jag kan försäkra Gunnar Hedberg och alla andra att om man hade gjort det redan då hade de kontrollfunktioner som behövs varit på plats i dag. Det fanns gott om tid.

Juni 2013, står det i interpellationssvaret. Då vaknade den borgerliga regeringen och sa: Oj, detta kommer nog att bli verklighet. Vi måste nog göra något.

Det var så dags.

Det är ingen enkel sak att plocka fram kontrollmekanismer som ska gälla internationellt. Det är inte bara svenska fartyg som ska kontrolleras utan också andra länders fartyg. Då måste man ha en internationell acceptans för de regler som genomförs.

Men nu, några månader efter att vi har fått en socialdemokratiskt ledd regering, ska allt plötsligt vara gjort. Gunnar Hedberg står här och är väldigt ivrig att få detta genomfört. Det är vi nog alla, men det kommer att ta sin lilla tid innan allt är utrett.

Man ska inte dra saker och ting i långbänk i onödan, utan det är viktigt att detta kommer fram på ett snabbt och bra sätt. Det är också viktigt att vi hittar bra mekanismer för att följa de utsläpp som sker, nu när priserna på bränsle kommer att öka framöver. För så kommer det att bli. Vi kan knappast hoppas på att de historiskt låga priser vi har i dag fortsätter.

Det är inte bara Nordsjöområdet och Östersjön som har de hårdare svaveldirektiven utan också de nordamerikanska kusterna på bägge sidor av kontinenten.

Det finns stora incitament när det gäller innovationer på området. Viking Grace är ett exempel på detta. Om man tänker till lite kan man få bättre bränsle för fartygen så att man slipper svavelutsläppen. De är trots allt väldigt farliga för vår omgivning. På vägtrafikens område har vi vidtagit många åtgärder för att svavel från dieselbränsle inte ska släppas ut.

Anf. 38 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att reflektera lite över varför svaveldirektivet kommit till. Ibland när man lyssnar på debattörer från den borgerliga sidan kan man få intrycket att det bara är ett sätt att bråka med rederi- och sjöfartsnäringen.

Vi behöver överlag fundera på hur vi kan ställa om vårt sätt att leva, konsumera och transportera oss själva och varor inom de ramar som naturen sätter upp. Vi har bara ett jordklot, och den luft vi andas behöver vara så ren att den inte gör oss sjuka. Det är ganska enkelt och fundamentalt.

I förlängningen innebär detta resonemang att miljökraven både på transportsektorn och andra sektorer – energiproduktion, bostadsbyggande och en faslig massa annat – inte kommer att minska.

I takt med att vi förstår hur illa ute vi är kommer både de globala och de nationella kraven på minskad negativ miljöpåverkan att skärpas fram till den dag då vi kan säga: Nu lever vi på ett sätt som inte föröder kommande generationers möjligheter att leva på den här jorden. Där någonsans finns ramarna för diskussionen.

Med det sagt är det oerhört viktigt för att säkerställa konkurrensneutralitet att de krav man ställer kontrolleras och efterlevs.

Jag vill korrigera på en punkt. Gunnar Hedberg sa att det utreds att utöva tillsyn. Så är det naturligtvis inte. Samtidigt som de nya direktiven trädde i kraft den 1 januari utökade Transportstyrelsen sin tillsynsverksamhet.

I dag kontrollerar man loggböcker såsom maskindagbok, oljedagbok och bunkerkvitton, och man tar också svavelprover. Det finns en ny teknik som innebär att man kan få analysen färdig redan på plats genom att använda så kallade handmätare. I dag måste man skicka alla prover på analys.

Under de knappa fyra månader som har gått har Transportstyrelsen genomfört 120 svavelkontroller. Av dessa har 5 visat avvikelser. Det förtjänar att nämnas att avvikelserna var oerhört marginella och handlade om värden på upp till 1,15 eller 1,16. Det innebär att man nog kan påstå att regelefterlevnaden på området är relativt god.

Det kan naturligtvis vara så att det är stickprover och att avvikelser finns, men man får säga att regelefterlevnaden överlag förefaller vara god när det gäller svaveldirektivet.

Det som däremot utreds och bereds inom Regeringskansliet med hög prioritet är möjligheten att utdöma sanktionsavgifter som gör att de som överträder bestämmelserna blir skyldiga att betala en avgift för det. Det arbetet är inte avslutat. Det hade kunnat vara avslutat långt före årsskiftet om den dåvarande regeringen hade prioriterat det.

Men arbetet pågår inom Regeringskansliet, och syftet är självklart att säkerställa en god regelefterlevnad och därmed sjysta konkurrensvillkor inom sjöfarten.

Anf. 39 GUNNAR HEDBERG (M):

Herr talman! Det var trevligt att Leif Pettersson gav sig in i debatten, men jag undrar hur många tusen gånger vi kommer att få höra ”under åtta år”.

Det här är inget nyväckt intresse. Jag uppmärksammades på detta under den väldigt fina dag vi hade med rederinäringen om deras problem och möjligheter. Vid det tillfället lyfte Transportstyrelsen fram 2010–2014. Sanktionssystem och kontroll är inget nytt utan infördes under de åtta åren. Men det har inte fungerat. Mellan 2010 och 2014 gjordes 35 åtal, men ingen ledde till åtal.

Vi börjar nu ett nytt skede, och det är därför vi och jag hoppas att man nu tar ett nytt tag i detta. Statsrådet säger att det utreds och att man arbetar på Näringsdepartementet med att ta fram underlag för att införa sanktioner.

Transportstyrelsen har tagit fram 17 punkter för förbättringar. Det gjorde man redan i juni förra året. En hel del av dessa punkter kan man genomföra själv, men andra behöver man lagstiftarens eller i varje fall regeringens hjälp med.

Sanktionssystemet fungerar inte som det ska, och kontrollen är inte tillräcklig. Det går att göra mer. Man kan göra flygövervakning och på optiskt sätt avläsa rökgasernas innehåll.

Detta är en viktig konkurrensfråga, men som statsrådet sa är det en lika viktig fråga för klimat och miljö. Det är naturligtvis grunden. Men det får inte bli orättvist när man tittar på uppföljning och sanktioner så att de som

fuskar och kör med två oljetankar – en med svavel och en utan – kommer undan.

Jag hörde inte att ministern preciserade när det kan komma skarpa förslag. Är det i år, nästa år eller det återigen är alliansstyre i detta land?

Anf. 40 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Du kommer nog att få höra den meningen lika ofta från oss som vi fick höra den från er, Gunnar Hedberg. Och det var ofta, till och med en månad innan vi avslutade i riksdagen 2014. Du kan vara fullständigt övertygad om att du kommer att få höra den fler gånger, åtminstone så länge det är relevant. Vi försöker nämligen vara relevanta i vår argumentation.

Jag tror nog att en hel del fartyg kommer att ha två tankar. En del fartyg är oceangående och går också upp i Östersjön och in i SECA-området. Vi får helt enkelt se vilken teknik man väljer.

Att man inte väckt åtal beror på att man inte haft metoder för att kunna följa upp snabbt. Som statsrådet påpekar har vi i dag andra metoder.

Det är jättebra att de kommer fram.

Jag tror inte att vi har några stora skillnader, utan i sak är vi nog helt överens om att detta måste följas upp av konkurrensskäl. Det måste följas upp, och man måste kunna säkerställa att direktivet följs. Det är av yttersta vikt att så kan ske.

Sedan kan man fundera på vad nästa sak som kommer att krävas på området blir. Jag tror att det blir koldioxidutsläppen från sjöfarten som man kommer att titta på. Och vad händer där? Det måste vi nog förbereda oss på ganska noga, och redan nu börja fundera på hur vi kommer att kunna tackla sådana krav i framtiden. De kommer att komma; var så säker!

Anf. 41 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Precis som jag har sagt tidigare pågår det ett arbete i Regeringskansliet med att titta på just möjligheterna att införa sanktionsavgifter. Det är juridiskt knepigt, naturligtvis, och därför har arbetet inte blivit slutfört. Men det pågår alltså ett arbete, och jag vågar nog säga att så länge som till att det blir borgerligt styre i landet igen ska vi i alla fall inte behöva vänta. Det ligger förhoppningsvis väldigt långt fram i tiden, så innan dess ska vi nog vara färdiga.

Arbetet drar inte ut på tiden på grund av att det inte finns något engagemang i frågan, utan vi ser att detta är ett viktigt område att säkerställa efterlevnaden på. Transportstyrelsen har avsatt mer resurser för att kunna skärpa tillsynen. Det har varit extra viktigt under den inledande fasen. Om man inte har en god tillsyn och kontroll när det nya direktivet träder i kraft finns också risken med signalvärdet av att man kan göra fel utan att bli upptäckt, och det är allvarligt.

Därför har det varit viktigt att Transportstyrelsen har haft en utökad tillsyn. Det är också positivt att man kan se att överträdelserna har varit betydligt mindre än vad man på förhand hade kunnat befara. Det är endast 5 av 120 som har upptäckts som felaktiga, och då har det varit marginella överträdelser. Men vi behöver naturligtvis tillse att den goda efterlevnaden fortsätter.

Prot. 2014/15:92

24 april

Svar på

interpellationer

Jag tror att man behöver sätta det här i ytterligare ett sammanhang. Vi talade här om konkurrensvillkor, om att säkerställa att fuskare inte får ett försprång och så vidare. Det är oerhört viktigt. Det gäller i den här branschen precis som det gäller i många andra.

Jag tror också att det finns en stor möjlighet, inte minst för sjöfartsnäringen, att genom innovation och teknikutveckling ligga i framkant och möta de kommande kraven på miljöområdet. Det handlar om att säkerställa att sjöfarten verkligen är ett oerhört positivt och attraktivt alternativ ur miljösynpunkt, att vara först med den nya tekniken och att möta framtidens utmaningar redan i dag. Det skulle ge goda exportmöjligheter och konkurrensfördelar för svensk sjöfart.

Jag ser att det händer mycket i sjöfartsbranschen på detta område nu, vilket jag tycker är oerhört glädjande. Där ser man inte miljökrav och ytterligare förväntningar på miljöanpassning enbart som en påлага utan också som en möjlighet att utveckla branschen. Jag tycker att det är oerhört glädjande att se denna utveckling.

Anf. 42 GUNNAR HEDBERG (M):

Herr talman! Det är nog bäst att skynda i frågan, statsrådet. Ett sådant skifte kan ske snabbare än man tror. Jag tycker att man i många fall kan tala om de senaste åtta åren. Men i det här fallet finns det ingen anledning att skylla på vare sig den ena eller den andra. Det har funnits ett sanktions-system som inte fungerar, som jag har visat på, mellan 2010 och 2014. Det blev inget åtal på 35 anmälda. Då måste vi hitta ett nytt system, och ett slagkraftigt sådant.

I trafikutskottets betänkande TU11 redovisades allt arbete som har pågått med trafikanalys av Transportstyrelsen och andra för att ta fram underlag för ett bättre sanktionssystem. Dessa delar finns alltså. Därför hoppas jag på detta. Det här är en sak som är ungefär 100 gånger större än tonnageskatten; den rör ungefär 40 miljoner, och detta rör mellan 4 och 6 miljarder kronor per år.

När vi har en fråga av den digniteten hoppas jag verkligen att ministern griper sig an den med stor kraft. Från Moderaternas sida kommer vi att följa den, för det är frågan värd.

Anf. 43 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag kan försäkra interpellanten om att arbetet fortgår med hög intensitet i Regeringskansliet och att det kommer att komma ett väl utarbetat och utformat förslag för att säkerställa att man kan ta ut de sanktionsavgifter som krävs för att se till att regelefterlevnaden vad gäller svaveldirektivet är fortsatt hög. Därmed säkerställs också både en god miljö och sunda konkurrensvillkor inom sjöfarten.

Jag ser goda möjligheter för sjöfartsbranschen att växa och att öka sin attraktivitet också genom att ligga i framkant vad gäller miljöteknikutveckling. Jag ser fram emot en stark utveckling på sjöfartssidan de närmaste åren.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 44 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Jeff Ahl har frågat mig om försvaret kommer att garanteras de ekonomiska resurser de efterfrågar och behöver för att uppnå ett minimum av förmåga.

Regeringen har lämnat över ett förslag till riksdagen om en ny inriktning för försvaret under perioden 2016–2020.

Den enskilt viktigaste målsättningen under den kommande försvarsinriktningsperioden 2016–2020 är att öka den operativa förmågan i krigsförbanden och den samlade operativa förmågan i totalförsvaret. Det handlar då om kompetens och förmåga att klara fredstida uppgifter och uppgifter vid höjd beredskap och krig. Försvaret ska kunna användas i fred, i kris och i krig.

Försvarsberedningen redovisade i sin rapport *Försvaret av Sverige – Starkare försvar för en osäker tid* flera prioriterade områden för förmågeutvecklingen och föreslog mot den bakgrunden tillförsel av medel till Försvarsmaktens förbandsverksamhet och materielanskaffning.

Regeringen ser i ljuset av det försämrade säkerhetspolitiska läget och utvecklingen av den operativa förmågan som Försvarsmakten redovisat ett behov av att ytterligare förstärka försvarsekonomin, vilket redovisas i vårt förslag till riksdagen. Med dessa ekonomiska tillskott stärks det svenska försvaret under den kommande inriktningsperioden.

Anf. 45 JEFF AHL (SD):

Herr talman! När Peter Hultqvist tillträdde som försvarsminister upplevde många av oss försvarsvänner att det skönjdes ett ljus i tunneln. Nu tillträdde en försvarsminister vars höga tonläge i opposition talade för att det kanske skulle bli en försvarsvänlig politik till skillnad från den politik som har förts av tidigare socialdemokratiska regeringar och den borgerliga regering vi drogs med under åtta års tid.

Försvarsministern talade när han tillträdde också om att sluta att hymla om sakernas tillstånd. Det tycker jag var beundransvärt. Han menade att det är viktigt att vi talar om hur saker och ting faktiskt föreligger, utan omsvep. Det finns positiva delar i det beslut som har presenterats. Gotland, till exempel, verkar på väg att återmilitariseras, om än i för liten skala och dessutom för sent. Viktiga komponenter såsom luftvärn och annat saknas också.

Det som också är positivt är att Försvarsmakten för en gångs skull inte används som en budgetregulator. Man tillskjuter i stället resurser, vilket är trevligt med hänsyn till att vi under 25 år har nedrustat det svenska försvaret.

Där någonstans slutar däremot det positiva.

Om försvaret ska kunna öka sin förmåga duger det inte med lappa-och-laga-beslut som det här. Framför allt måste Försvarsmaktens krav på investeringar av minimikaraktär godtas. 25 år av nedrustning har som sagt rustat ned försvaret till mer eller mindre oigenkännlighet jämfört med vad det en gång var.

Herr talman! Jag vill lyfta upp CFE-avtalet som ett exempel på hur Försvarsberedningen har hanterat svenska folkets säkerhet. Försvarsberedningen lyfte fram CFE-avtalet som en viktig aspekt som skulle påverka eventuella försvarsbeslut. När riksdagen inte ville skriva under en förnyelse av detta tog Försvarsberedningen för enkelhetens skull bort denna skrivelse. Den typen av strutsbeteende skrämmer åtminstone mig när det gäller försvarspolitiken.

Jag upplever att det inte finns någon vilja att ta de hot som tornar upp sig på allvar. Medan vissa anslag i stadsbudgeten tillåts skena, utan några som helst åtgärder och utan att någon höjer på ögonbrynen, prioriterar man fortfarande ned svenska folkets säkerhet. Det finner jag ytterst allvarligt.

Försvarsmaktens krav på 16 miljarder under fyra år var ett minimum. Regeringen och dess borgerliga allierade valde att leverera enbart hälften. Det som Försvarsmakten krävde resurser för var det ökända enveckasförsvaret. När detta underfinansieras en gång till och när man bara tillskjuter 50 procent av minimikravet plus att man lägger till vissa extrakostnader som inte fanns med – till exempel att man ska återmilitarisera Gotland vilket inte är gratis – landar vi i något som liknar ett tredagarsförsvar. Och det är under förutsättning att en eventuell angripare angriper på en plats; då kan vi alltså försvara oss i tre dagar.

Herr talman! Jag undrar om försvarsministern är nöjd med att man fortsätter att underfinansiera försvaret. Jag undrar om försvarsministern är nöjd med att man tillskjuter enbart 50 procent av det som var ett minimikrav från Försvarsmakten. Och absolut viktigast: Är det bra att vi nu går från att skapa en basplatta för ett enveckasförsvar, vilket var minimikravet, till att i stället finansiera en basplatta för ett tredagarsförsvar?

Anf. 46 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Det är många saker av intresse som tas upp i Jeff Ahls resonemang. Jag vill först reda ut synen på underfinansiering. När Försvarsmakten lade fram sitt förslag före jul hade underfinansieringar i Försvarsmaktens drift retts ut i det förslaget. Det som redovisades i Försvarsmaktens förslag var en ambitionsnivå i förhållande till den ekonomi som de hade att tillgå och är alltså finansierat. Man kan inte säga att det som nu finns är underfinansierat.

Däremot ligger det en framtida underfinansieringsproblematik på materielsidan. Där har vi stora utmaningar. Och det är egentligen inget parti som har en bra lösning på de problemen i dag eftersom det är oerhört omfattande materielprojekt. Det är en ny ubåt, det är tio nya stridsflygplan, det är lång räckvidd och precisionsbekämpningsförmåga, det är stridsfordon, det är fast telenät och det är sensorkedjan. En lång rad sådana saker måste vi nu skapa en strategi för. Därför kommer vi att tillsätta en utredare som ska titta på det och lägga en grund för regeringens framtida ställningstagande, och som nästa försvarsberedning kan ha som inriktning.

Det handlar alltså om miljarders miljarder. Man har uraktlåtit att hantera frågan genom åren. Och nu måste vi på något vis orka ta tag i det här. Därför tror jag att det här är rätt infallsvinkel. Det har fallit bort en del projekt ur listan som Försvarsmakten hade presenterat.

Man måste också skilja på två saker. Försvarsberedningsförslag är inte detsamma som inriktningsproposition. Det är två skilda saker. En inriktningsproposition är ett regeringsförslag. Och den uppgörelse som finns har

till viss del prioriterat andra saker än det som Försvarsmakten förde upp, bland annat just stridsgruppen på Gotland med ett intervall på kanske 230–270 soldater. Det har tillförts i sammanhanget som en befinner oss i.

Allt som vi har gjort – vi angriper först basplattan i försvaret med en lång rad investeringar i ammunition, i pansarvärnsförmåga, i personlig utrustning, i nya granatkastare, i skydd av flygbaser, i spridning av flygdivisioner och så vidare – är sätt att täcka håligheter som har uppkommit genom åren. Vi har också prioriterat ubåtsjaktsförmågan, och vi har prioriterat Gotland. Vi går även in med satsningar som innebär att vi går från ett defensivt cyberförsvar till ett aktivt cyberförsvar. Det är många saker som görs i sammanhanget.

Naturligtvis kan man fundera på om vi ska önska oss mer. Det är ett ständigt pågående arbete. Och nu har vi en försvarsgrupp som ska värdera och följa upp det konkreta utfallet av överenskommelsen och kontinuerligt diskutera framtiden, hur det här är i förhållande till omvärldsläget.

Jag kan lova att Försvarsmakten, med det paket som vi nu har presenterat, kommer att ha ett mycket omfattande arbete framför sig för att fullfölja det som riksdagen förmodligen kommer att bekräfta i ett beslut. Dessutom det en utredning med i det här med uppdrag att titta på bland annat den norska och danska modellen när det gäller personalförsörjning. Man tittar alltså på en modell som innehåller både professionella soldater och ett komplement i form av värnplikt.

Anf. 47 JEFF AHL (SD):

Herr talman! Jag tackar försvarsministern för svaret. Jag får väl ge försvarsministern beröm eftersom jag hade förväntat mig mer hymlar än det var. Det är bra att vi talar klarspråk just när det gäller materielsidan.

Jag vet att det är skillnad på försvarsberedning och försvarsbeslut. Det som jag belyste var CFE-avtalet som Försvarsberedningen behandlade 2007–2008 där de valde att ta bort vissa skrivelser. Det är det som jag menar med strutsbeteende.

Försvarsministern säger att det inte finns något parti som vill göra de satsningar som krävs för att lösa det här. Men det finns ett parti som gör det. Och det är vårt parti, Sverigedemokraterna. I stället för era 10,2 miljarder har vi lagt förslag på 41 miljarder under den här femårsperioden för att tillskjuta de resurser som krävs för att jobba utöver basplattan och på sikt få ett existensförsvar i stället för ett enveckasförsvar.

Vårt långsiktiga mål är att försöka nå upp till en försvarsförmåga, mätt i bnp, på 2–2 ½ procent. Om man tittar på hur det ser ut just nu – och det har FOI nyligen diskuterat – ser det ut som att Sveriges försvar kommer att tilldelas mindre än 1,1 procent av bnp. Mätt i bnp kommer vi alltså att prioritera ned försvaret.

Jag förstår att det inte är lätt för försvarsministern att få sin vilja igenom. Jag tror inte att det förslag som nu kom var helt och hållet i enlighet med försvarsministerns vilja. Det kan inte vara lätt att sitta i en regering tillsammans med ett parti som fram till nyligen ville ha ett försvar som gick ut på att man skulle krama ihjäl fienderna när de landsteg, alltså ett försvar som inte finns över huvud taget.

Det är intressant att värnplikten tas upp och att en utredning nu ska titta på den danska och norska modellen. Vi har redan haft värnplikt och värn-

pliktiga som anställts i förband när man har åkt utomlands. Den utredningen bör alltså inte ta särskilt lång tid, utan det handlar väl mer om att konstatera hur vi ska göra för att övergå till ett sådant system, som är bättre och billigare.

Nu har det varit överläggningar om en inriktningsproposition, och i den talar man bland annat om kraftsamling. Jag undrar hur man ska kunna kraftsamla två brigader i Sverige från olika delar av landet utan att ha ett luftvärn som kan skydda eventuella transporter. På Gotland har vi stridsvagnar som står i ett plåtskjul. Det plåtskjulet kan skjutas bort med en enda välriktad kryssningsrobot, och sedan har vi inget stridsvagnskompani kvar på Gotland.

Att öka förmågan innebär inte att man lappar och lagar och skickar över några hundra man till Gotland. Man måste, som försvarsministern talade om tidigare, ha en helhetssyn. Och om man inte kan försvara Gotland med luftvärn och inte har tillräckligt med förband på Gotland kommer man inte heller att kunna försvara Gotland. Då är det bara plakatpolitik.

Jag skulle vilja fråga försvarsministern: Är det inte bättre att försöka sträcka ut handen och samarbeta med partier som faktiskt vill finansiera försvaret så pass mycket att vi går från det enveckasförsvaret som det pratas om till ett existensförsvaret likt det som vi hade tidigare?

Anf. 48 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! När det gäller CFE-avtalet och annat som har hänt under senare tid blundar jag inte för något av detta. Jag kan bara konstatera att situationen är mer komplicerad och värre än bara ett uppsagt CFE-avtal som inte fungerar.

Det sker faktiskt en annektering av Krim. Det är en väpnad konflikt i Ukraina där man försöker att lösa upp ett land inifrån. Det finns en press på de baltiska staterna. Verksamheten i Östersjöområdet ökar. För en kort tid sedan var det en rysk övning i Arktis. Det är alltså mycket som sker.

Det som fungerar vid de internationella avtalen i dag är de så kallade Open Skies-flygningarna. Men internationella avtal har tonats ned väldigt mycket, och det är också någonting som är i relation med hur omvärldsläget har förändrats. Det är också en bekräftelse på att den europeiska säkerhetsordningen har rubbats.

När det gäller synen på Gotland och hur Gotland ska försvaras är det klart att luftvärn naturligtvis har en central roll i det sammanhanget. Det som sägs i överenskommelsen är att inom ramen för övningsverksamheten bör det vara frekvent med övningar som har koppling till luftvärnssidan. Det är en sak som vi markerar.

När vi diskuterar helhetssyn ska man inte underskatta den roll som flygvapnet och stridsflyget i form av JAS kan ha. Man ska inte heller underskatta de resurser som marinen har. Gripen ingår ju också i svenskt luftförsvaret, det måste man betänka. I Ronneby finns det en bas och det finns också en baseringsmöjlighet på Gotland.

När det gäller luftvärnet ligger det i det paket som vi har lagt fram en förnyelse och uppgradering av luftvärnet. Det kommer att bli en bättre kvalitet på det framtida luftvärnet, och det finns alltså med i investeringsplanen.

När det gäller pengar tror jag att den utredning som vi nu ska genomföra blir väldigt viktig för att man ska kunna ha tydlig prioritering och för att det ska vara väl genomtänkt var pengarna läggs. Det rör sig om stora investeringar för skolflygplan, stridsfordonspark, transportflyg, minröjningsfartyg, fast telenät, sjömålsrobot. Här är både ubåtar och nya JAS-plan inblandade. Det är alltså jätteutmaningar.

Jag har inte sett något parti som här har presenterat en genomtänkt strategi där man har gjort en avvägning mellan alla balanser, prioriteringar och de ekonomiska konsekvenser som krävs för att klara detta. Dessutom får man lägga till alla de utmaningar som finns på den marina sidan, till exempel på korvettsidan.

Jag tror att även om Jeff Ahl lägger upp en massa pengar på bordet till en finansiering som jag inte tror på i praktiken måste även ert parti gå igenom hur ni ska kunna göra detta på ett seriöst sätt. Vi kommer nog alla att ha nytta av att en sådan här utredning genomförs.

Jag vill komplettera det som jag tidigare sa. Vi inför också en ny personalkategori, GSS/P – det finns också med i överenskommelse – som en plikt. Där ska sjömän, soldater och befäl som inte är anställda placeras. Det är också kopplat till det beslut som regeringen fattade före jul. Man kan då krigsförbandsöva före detta värnpliktiga som finns i organisationen. Vi etablerar där en bas för ett nytt system.

Anf. 49 JEFF AHL (SD):

Herr talman! Jag vill börja med att bemöta detta med seriositet på den ekonomiska sidan. Jag föreslår att försvarsministern läser igenom våra skuggbudgetar lite mer noggrant och tar reda på lite mer källfakta. Då kommer han att se att det finns en hög grad av seriositet i våra förslag. Dessutom tror jag inte att en regering som pratar om att överge överskotts-målet ska prata om seriositet i Sveriges riksdag. Det är totalt ansvarslöst, men det är ju inte ekonomi som vi ska tala om, utan nu ska vi tala om försvar.

Historiskt har Sverige alltid legat efter vid större historiska skeenden. Inför första världskriget var det nedrustning i Sverige. Inför andra världskriget var det också nedrustning. Nu befinner vi oss i någonting som skulle kunna vara ett förstadium till något mycket allvarligare. Ändå fortsätter man att underfinansiera försvaret, trots att det behövs mer pengar. Man uppnår inte ens en miniminivå.

Den organisation som vår försvarsminister nu pratar om är det ökända enveckasförsvaret. På 90-talet hade vi ett heltäckande försvar som kunde försvara hela landet. Nu pratar vi om att underfinansiera ett enveckasförsvaret som ska kunna försvara en plats i en vecka i Sverige.

Vi måste se våra satsningar i förhållande till en potentiell angripare. När våra satsningar går i otakt tappar vi i förmåga hela tiden.

När det gäller närskydd av flygbaserna är det ett faktum att vi ska minska antalet stridsflyg. När det då ska moderniseras är detta underfinansierat. Man tar inte hotet på allvar. Det är i linje med den försvarspolitik som vi har sett från alla partier här i riksdagen utom vårt – tyvärr.

Anf. 50 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr talman! Att ständigt ligga i otakt med omvärlden är det nog inte bara Sverige som gör. Det kan vi nog se i en lång rad länder. Man kan

Prot. 2014/15:92
24 april

Svar på
interpellationer

naturligtvis beklaga att det är på det sättet. Men jag har bara att utgå från realiteter, och realiteten är att jag börjar utifrån dagens situation.

För mig betyder underfinansiering att man inte har pengar till de åtaganden som man gör. De åtaganden som ingår i förslagen har vi pengar till. Däremot har vi inte pengar till hela materielbiten. Därför ska den strategin ingå i utredningen.

Ett enveckasförsvar är ett av många scenarier som man jobbar med inom ramen för Försvarmakten. Är det så att det blir en konflikt – och det är vad Försvarsberedningen har utgått ifrån – berör det ju flera länder samtidigt och inte enbart Sverige. En mängd länder kommer i så fall att dras in. Det är nog inte så enkelt som att bra säga att försvaret räcker i bara en vecka. Det finns många dimensioner i eventuella konflikter och det finns många scenarier som man kan jobba utifrån. Det som nog är genomgående för scenariotänkandet är att det oftast blir fel när det faller ut i praktiken. Kanske Krimexemplet kan vara en påminnelse om det.

När man ska ta fram en strategi är det, som har sagts här, en helhet både med förmåga i Sverige och med djupa internationella samarbeten inom partnerskapet med Nato, inom Norden och inom det svensk-finska samarbetet där vi nu har flyttat fram positionerna.

Du nämnde skyddet av flygplatsbaserna. Försvarmakten får 75 procent av de pengar som man har begärt på detta område, och då kan man flytta fram positionerna rätt så rejält.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

EU-dokument

KOM(2015) 174 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets direktiv 76/621/EEG om högsta tillåtna halt av erukasyra i oljor och fetter och rådets förordning (EG) nr 320/2006 om inrättande av en tillfällig ordning för omstrukturering av sockerindustrin

§ 13 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 23 april

2014/15:534 Fler stora event i Sverige

av *Rikard Larsson* (S)

till statsrådet *Gabriel Wikström* (S)

2014/15:535 Regeringens hantering av ökande sjukskrivningar

av *Johan Forssell* (M)

till socialförsäkringsminister *Annika Strandhäll* (S)

2014/15:536 Konsekvenser för landsbygden av höjd skatt på bensin och diesel

av *Helena Bouveng* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:537 Regeringens ekonomiska politik

av *Niklas Wykman* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:538 Barns rätt till fritidsaktivitet

av *Sofia Fölster* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2014/15:539 TTIP:s betydelse för säkerhetspolitiken

av *Hans Wallmark* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

2014/15:540 Breddning av det nordiska försvarssamarbetet

av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:541 Framtiden för svensk handel med sälprodukter

av *Åsa Coenraads* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2014/15:542 Traineejobb

av *Lotta Finstorp* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:543 Hög frånvaro och brist på studiero i skolan

av *Erik Bengtzboe* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:544 Regeringens uppföljning av riksdagens beslut om utökad matematikundervisning

av *Erik Bengtzboe* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 23 april

2014/15:452 Rekrytering av familjehem

av *Thomas Finnborg* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2014/15:453 Demokratibistånd till Ryssland

av *Sotiris Delis* (M)

till statsrådet Isabella Lövin (MP)

2014/15:454 Östlig förbindelse

av *Sofia Fölster* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:455 Patientsäkerhet utan resurser

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

Prot. 2014/15:92
24 april

2014/15:456 Bensinskattens effekt på Norrland

av *Edward Riedl* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:457 Militärflygplan i incidenter

av *Désirée Pethrus* (KD)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:458 Bensinskatten

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:459 Utvärdering av vindkraften

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Ibrahim Baylan (S)

2014/15:460 Återfall i brott

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:461 Utbildningsministerns nyttjande av regeringsplanet

av *Edward Riedl* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

§ 15 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 23 april

2014/15:410 Vårdsentreprenörerna och kvaliteten

av *Jörgen Warborn* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2014/15:423 Besöksnäringen

av *Betty Malmberg* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

§ 16 Kammaren åtskildes kl. 11.18.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdets början till och med § 11
anf. 45 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ABIGAIL CHOATE

/Eva-Lena Ekman

§ 1	Avsägelse	1
§ 2	Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 4	Anmälan om granskningsrapport	3
§ 5	Ärenden för hänvisning till utskott	3
§ 6	Svar på interpellation 2014/15:438 om Sveriges och Finlands transportförbindelse i Kvarken	3
	Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	3
	Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V).....	3
	Anf. 3 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	5
	Anf. 4 JONAS SJÖSTEDT (V).....	5
	Anf. 5 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	6
	Anf. 6 JONAS SJÖSTEDT (V).....	6
	Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	7
§ 7	Svar på interpellation 2014/15:386 om tyngre lastbilar	7
	Anf. 8 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	7
	Anf. 9 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	8
	Anf. 10 JAKOP DALUNDE (MP).....	9
	Anf. 11 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	10
	Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	10
	Anf. 13 JAKOP DALUNDE (MP).....	12
	Anf. 14 LEIF PETTERSSON (S).....	12
	Anf. 15 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	13
	Anf. 16 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	14
	Anf. 17 LEIF PETTERSSON (S).....	15
	Anf. 18 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	15
§ 8	Svar på interpellation 2014/15:428 om ökad konkurrens på järnvägsnätet	16
	Anf. 19 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	16
	Anf. 20 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	17
	Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	18
	Anf. 22 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	19
	Anf. 23 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	20
	Anf. 24 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	20
	Anf. 25 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	21
§ 9	Svar på interpellation 2014/15:452 om Tvärförbindelse Södertörn	22
	Anf. 26 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	22
	Anf. 27 ERIK OTTOSON (M).....	22
	Anf. 28 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	23
	Anf. 29 ERIK OTTOSON (M).....	23
	Anf. 30 TERES LINDBERG (S).....	24
	Anf. 31 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	25
	Anf. 32 ERIK OTTOSON (M).....	25
	Anf. 33 TERES LINDBERG (S).....	26
	Anf. 34 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	27
§ 10	Svar på interpellation 2014/15:497 om svaveldirektivet	27

Anf. 35 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	27
Anf. 36 GUNNAR HEDBERG (M).....	28
Anf. 37 LEIF PETTERSSON (S).....	28
Anf. 38 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	29
Anf. 39 GUNNAR HEDBERG (M).....	30
Anf. 40 LEIF PETTERSSON (S).....	31
Anf. 41 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	31
Anf. 42 GUNNAR HEDBERG (M).....	32
Anf. 43 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	32
§ 11 Svar på interpellation 2014/15:509 om Ryssland och	
CFE-avtalet	33
Anf. 44 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	33
Anf. 45 JEFF AHL (SD)	33
Anf. 46 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	34
Anf. 47 JEFF AHL (SD)	35
Anf. 48 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	36
Anf. 49 JEFF AHL (SD)	37
Anf. 50 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	37
§ 12 Bordläggning.....	38
§ 13 Anmälan om interpellationer	38
§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar	39
§ 15 Anmälan om skriftliga svar på frågor	40
§ 16 Kammaren åtskildes kl. 11.18.	40