

Torsdagen den 13 november

Kl. 12.00–17.19

§ 1 Val av ledamöter och personliga ersättare i Domarnämnden

Val av två ledamöter och två personliga ersättare i Domarnämnden företogs.

Valberedningen hade enhälligt beslutat om gemensamma listor för val av två ledamöter och två personliga ersättare i Domarnämnden.

Sedan en promemoria innehållande de gemensamma listorna godkänts av kammaren befanns följande personer valda till ledamöter respektive personliga ersättare i Domarnämnden för tiden från och med den 1 januari 2015 till dess nytt val förrättats under början av nästa valperiod.

ledamöter i Domarnämnden

Susanne Eberstein (S)

Jessika Roswall (M)

personliga ersättare i Domarnämnden

Lena Emilsson (S)

Andreas Norlén (M)

§ 2 Utökning av antalet suppleanter i utskott och EU-nämnd

Valberedningen hade, enligt ett till kammaren inkommet protokollsutdrag, föreslagit att antalet suppleanter i utskott och EU-nämnd skulle utökas enligt följande:

från 24 till 25 i skatteutskottet

från 24 till 25 i justitieutskottet

från 26 till 27 i arbetsmarknadsutskottet

från 54 till 55 i EU-nämnden

Kammaren biföll valberedningens förslag.

§ 3 Val av extra suppleanter

Val av extra suppleanter i utskott och EU-nämnd företogs.

Kammaren valde i enlighet med valberedningens förslag till

suppleant i skatteutskottet
Fredrik Schulte (M)

suppleant i arbetsmarknadsutskottet
Fredrik Schulte (M)

suppleant i justitieutskottet
Anders Schröder (MP)

suppleant i EU-nämnden
Ulf Berg (M)

§ 4 Justering av protokoll

Protokollen för den 23 och 24 oktober justerades.

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:83

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:83 Höjda arbetsgivaravgifter som leder till lägre löner

av Maria Malmer Stenergard (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 2 december 2014.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 10 november 2014

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:94

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:94 Flygskatt

av Edward Riedl (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 18 november 2014.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 10 november 2014
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Rikard Jermsten
Expeditions- och rättschef

Prot. 2014/15:21
13 november

**§ 6 Svar på interpellation 2014/15:71 om bygget av Norrbotnia-
banan**

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jonas Sjöstedt har frågat mig om jag avser att ställa mig bakom en ansökan till EU om medfinansiering av projektet, vilka delar av banan som bör byggas först samt när byggandet av banan kan påbörjas respektive avslutas.

Låt mig börja med att säga att regeringen anser att Norrbotniabanan är en strategiskt viktig infrastruktursatsning. Norrbotniabanan och andra järnvägsinvesteringar bidrar till regeringens mål om såväl högre sysselsättning som nyindustrialisering och minskad klimat- och miljöpåverkan.

Regeringen avser därför att inom ramen för nästkommande nationella transportplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Under 2016 avser regeringen att återkomma till riksdagen med förslag om de ekonomiska ramarna för infrastrukturuområdet under åren 2018–2029. I arbetet med nästa nationella transportplan avser regeringen att precisera finansieringen och byggstarten av Norrbotniabanan.

Trafikverket har i dagsläget genomfört och fattat beslut om järnvägsutredningarna för alla etapper av Norrbotniabanan. Nästa steg är att ta fram järnvägsplaner för sträckningarna. Beslut om vilken etapp som först ska byggstartas måste fattas utifrån en sammanvägd bedömning. För detta krävs ett underlag som färdigställs i det kommande mer detaljerade planeringsarbetet.

Nu pågår processen med att ta fram ansökningar om medel från EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, och alla aktörer är välkomna att inkomma med ansökningar till Trafikverket, som samordnar arbetet. Regeringen kommer att ta slutlig ställning till ansökningarna i februari 2015. Ansökningar som berör Norrbotniabanan kommer att hanteras i detta sammanhang.

Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för svaret. Jag tycker att det är ett positivt svar. Jag åker själv ofta tåg mellan Stockholm och Umeå. Jag har min valkrets i Västerbotten. Nu går det att åka tåg till Umeå. Det går riktigt fort och bra att åka efter det att vi byggde Botniabanan. Tågen är ofta fulla, och man får sätta in extratrafik. Järnvägen har blivit en stor framgång.

Men när man kommer till Umeå händer något. Då går det inget tåg längs kusten längre, utan då får man åka på en järnväg som är byggd och planerad på 1800-talet, i inlandet, där det tyvärr är väldigt få människor

som bor i dag. Det tar väldigt lång tid att åka till Luleå. Till Skellefteå och Piteå kan man inte åka alls.

En kustjärnväg i övre Norrland är en helt avgörande investering. Det är inte bara för att vi saknar de moderna kommunikationer med tåg som är självklara i södra Sverige. Väldigt mycket av svensk basindustri och svenskt exportvärde finns i den här delen av Sverige, den norra tredjedelen av landet. Här finns pappers-, massa- och trävaruindustri. Här finns gruvorna. Här finns metallindustrin. Här rullar tågen ständigt söderut med Sveriges rikedomar. Men de rullar på en enkelspårig järnväg som vid första bästa högkonjunktur kan slå i kapacitetstaket. Sedan är det fullt för industrin i övre Norrland. Då tvekar man att investera. Då kan man inte komma ut med sina varor som man vill längre. Vi vet också att den här järnvägen är väldigt känslig för störningar. Det händer titt som tätt att den inte fungerar. Den är helt enkelt inte byggd för vår tid.

Det finns också mycket stora miljövinster att göra på Norrbotniabanan. Vi kan ersätta mycket tung lastbilstrafik, och vi kan också få fungerande snabb persontrafik som är konkurrenskraftig.

I den budget som vi i Vänsterpartiet förhandlade fram tillsammans med regeringen och som snart kommer på riksdagens bord kommer ett besked som jag tycker är mycket glädjande, nämligen att Norrbotniabanan ska byggas. Det utlovas en byggstart, och det handlar om hela banan mellan Umeå och Luleå. Banan ska in i den infrastrukturplan, trafikplan, där den inte finns i dag och som tillkom under den borgerliga regeringen. Nu talar man också om finansiering i svaret på min interpellation. Det är viktiga och bra steg framåt.

Frågan hänger dock fortfarande lite i luften: När kommer den att byggas? När kommer starten att kunna ske? Hur kommer den att värderas mot andra projekt? Det är ju ett samhällsekonomiskt mycket lönsamt projekt att bygga Norrbotniabanan.

Det finns ett starkt argument som talar för att skynda på, och det är att just den här bansträckningen har möjlighet att få medfinansiering av Europeiska unionen: 50 procent för planering och 30 procent för byggande. Det är ganska många miljarder i skatteåterbäring som finns att hämta i Bryssel om man följer tidsplanen.

Ska detta ske krävs dock i praktiken att regeringen ställer sig bakom ansökan till Europeiska unionen. Gör man inte det är risken att man går miste om medfinansieringen.

Det finns också ett slutdatum för de projekt som ska ha stöd, och det är 2030. Det kan tyckas vara väldigt långt borta, 15 år, men om man ska bygga en lång järnväg genom en stor del av Sverige är 15 år inte oändligt med tid. Ska man vara färdig till 2030? Ska tågen rulla då, så att jag kan åka vidare på kustjärnvägen till Luleå, måste man börja ganska snart.

Därför väntar nu många, faktiskt hela regionen övre Norrland, på regeringens besked. Kommer man inte bara att bygga banan, som man har lovat och som man också kommer att göra, utan kommer det också att ske till 2030? Den första indikationen på det får vi när beslutet kommer från regeringen om att ställa sig bakom en ansökan till EU.

Jag hade hoppats att få det svaret i dag. Det skulle vara ett budskap till EU att vi vill ha del av dessa pengar. Det är nu dags att sätta i gång med detaljplaneringen av järnvägen, och byggandet skulle kunna starta under denna mandatperiod. Det beskedet kanske inte kommer i dag, även om jag

skulle vara glad om det kom. Men jag hoppas att få det ganska snart från regeringen.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Anf. 3 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag måste säga att det är intressant att Jonas Sjöstedt i dag ställer frågor om Norrbotniabanan med tanke på att han för två veckor sedan gick ut i medierna med pompa och ståt och sade att nu hade Vänsterpartiet ordnat så att Norrbotniabanan skulle byggas: Det var tack vare Vänsterpartiet som den nu skulle komma till, för det hade man kommit överens om med regeringen.

Döm därför om min förvåning när samme Jonas Sjöstedt två veckor senare står här i talarstolen och ställer frågor till sin kollega infrastrukturministern om just Norrbotniabanan. Jag trodde att ni var överens. Det verkade så på den presskonferens som Jonas Sjöstedt så stolt höll på tågcentralen. Då undrar jag: Vad är det ni är överens om egentligen?

Jag pratade med en representant för Norrbotniabanegruppen i går. Man har nu skickat in en ansökan, en första delansökan, till Trafikverket om planeringspengar. Det är väldigt viktigt.

Regionen i Västerbotten kommer att stå för 100 miljoner i medfinansiering. Nu hoppas man också på 100 miljoner från EU. Det är väldigt viktigt att regeringen ställer sig bakom det. Det beslutet kommer regeringen att ta i februari. Men det är inte nog med det. Ställer man sig bakom beslutet om att stödja medfinansiering från EU när det gäller planering är det också jätteviktigt att man stöder en långsiktig finansiering. Det är nämligen så att 2015, på hösten, finns det också möjlighet att söka medfinansiering för själva byggnationen. Gör man inte det hösten 2015 kommer man att få vänta, för inriktningen på infrastruktursatsningar när det gäller just den här typen av pengar kommer då att fokuseras på bredband och annat. Därför är det av allra största vikt att regeringen tar vara på den möjligheten.

Stambanan är, precis som Jonas Sjöstedt påpekade, 200 år gammal. Redan i dag upplever man en trafikinfarkt på banan. Trafikverket har gjort en prognos om att man 2030 skulle ha en viss trafikkapacitet. Den trafikkapaciteten har man uppnått redan i dag. Där finns det alltså ett väldigt stort problem.

Jag hoppas verkligen – jag vänder mig till infrastrukturministern – att Socialdemokraternas satsning är mer än det ni lovade i valrörelsen. Där pratade ni om att en byggstart av Norrbotniabanan gällde Umeå och Dävamyrans industriområde. Det är alltså ett industrispår på nio kilometer som man skulle göra Norrbotniabanestandard på. För mig är det ingen Norrbotniabana, mina vänner. Där kommer varken gods- eller persontrafik att gå, utan där går bara industrisopor. Det viktiga är att den första sträckan mellan Umeå och Skellefteå verkligen får ta fart.

Jag har en fråga till både Jonas Sjöstedt och infrastrukturministern: Vad är det de facto som ni har kommit överens om när det gäller Norrbotniabanan? Det vore väldigt intressant att få veta det.

Anf. 4 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Under många långa diskussioner i valrörelsen sade jag en sak – det sade många av mina partikamrater också: Det behövs en ny regering om det ska bli någon fart på Norrbotniabanan. Nu visar det sig att

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

det var sant. Det behövdes en ny regering för att det skulle bli någon fart på detta projekt.

Den förra regeringen och, i och för sig, den nuvarande oppositionen pekar i sin budgetmotion på att det, om det ska byggas en järnväg i norra Sverige, måste in en massa medfinansiering från näringsliv, regioner och Gud vet vilka. Men när de i samma motion pratar om järnvägar söderut finns det inte ett ord om medfinansiering. Nej, där ska det byggas, och där ska staten stå för allting. Men så är det inte i norra Sverige. Nej, där ska näringslivet med. Där ska någon annan med. Där finns det alltid en hållhake på infrastrukturinvesteringar.

Det är precis som det har varit hela tiden. Det är som att dra katten baklänges. Det blir ingen Norrbotniabana med Centerpartiet, Moderaterna, Folkpartiet eller Kristdemokraterna i regeringsställning. Därför är det intressant att märka att Helena Lindahl nästan är bitter över att detta nu kommer till stånd. Jag tycker att hon borde vara glad. Hon har ju i många sammanhang själv uttryckt ett önskemål om att Norrbotniabanan ska byggas. Det trodde jag var ärligt menat. Helena Lindahl borde vara en av de gladaste centerpartisterna i kammaren i dag, men jag tyckte inte att jag märkte det i hennes inlägg.

Helena! År 1814 fanns det ingen järnväg i Sverige. Stambanan genom norra Sverige är alltså inte 200 år, men den är lite drygt 100 år. Den delen av stambanan byggdes faktiskt till en lägre standard. Pengarna räckte inte riktigt när man kom så långt norrut. Då byggde man till en lägre standard. Det är kurvigare, backigare, sämre räls, sämre banvall och så vidare. Man var tvungen att spara även på den tiden. Det innebar att vi fick en lite sämre bana där uppe. Det är den vi nu har använt i över 100 år för att frakta järn från SSAB i Luleå ned till SSAB i Borlänge, där det valsas vidare till tunnplåt och skickas ut i världen på export.

Så ser verkligheten ut för oss i norra Sverige. Vi måste naturligtvis vara väldigt glada en sådan här dag när vi äntligen kan se att det händer någonting med det här projektet.

Jag är inte ett dugg bekymrad över det besked vi gav i valrörelsen, att vi vill börja bygga söderifrån. Den första lilla etappen är fram till Dävamyran. Vi är ju tvungna att börja bygga någonstans. Den förra regeringen ville inte börja bygga någonstans. Det är klart att det då kan förefalla lite märkligt att man i alla fall vill börja någonstans.

Om man planerar för en järnväg hela vägen, precis som Anna Johansson sade, och man nu tar fram järnvägsplaner hela vägen är det naturligtvis i akt och mening för att bygga en bana. Detta gör man inte bara för ros skull eller för att man har några kronor över som man vill satsa i en planeringsprocess. Så är det inte. Naturligtvis kommer banan nu att komma till stånd. Vi från norra Sverige och vi från Norrbotten hälsar detta besked med tillfredsställelse.

Anf. 5 KATARINA KÖHLER (S):

Herr talman! Jag känner att jag nu, när jag får tillfälle, måste säga några ord om Norrbotniabanan. Det är en tågsträckning som är viktig för oss i norra Sverige. Den är viktig i Sverige och i Europa, för att inte tala om när vi långt in i framtiden bygger ut den mot Asien.

Det här är en viktig fråga på många sätt. Det handlar om arbetstillfällena. Det handlar om ett miljöarbete som är oerhört viktigt. Och det handlar om människorna uppe i Norr- och Västerbotten. Att kunna bo kvar i Skellefteå och jobba i Luleå eller plugga på universitetet i Umeå är fantastiskt bra. Det handlar om att kunna bo kvar hemma i sin stad eller i någon annan ort i närheten.

Vi kommer att kunna prata om en arbetsmarknadsregion som är värd namnet. Vi kommer bara att ha vinnare när Norrbotniabanan byggs.

För att vara tydlig vill jag beskriva de senaste årens arbete, eller ickearbete, med Norrbotniabanan. Jag vill påminna om att den moderatledda regeringen hela tiden har sagt nej till en bana. För några år sedan klappade man ihop hela organisationen. Man monterade ned allt arbete som gjordes inom Norrbotniabanegruppens arbetsområde. Man sade upp personal. Man slutade med allt jobb. Allt det som man hade jobbat med i många år tog tvärt slut när Moderaterna fick igenom sin vilja. De ansåg att det inte behövdes någon Norrbotniabana.

När delar av den moderatledda regeringen ändå försökte göra sin stämma lite hörd, åtminstone uppe i Västerbotten, som jag kommer ifrån, var de väldigt glada över en Norrbotniabana. Men när de kom ned till riksdagen och kammaren och skulle fatta beslut gjorde de precis som deras partier sade. Det var ingen som gjorde någonting reellt för Norrbotniabanan från den borgerliga Alliansen.

När vi började konkretisera vårt arbete med Norrbotniabanan hånade man Socialdemokraterna och sade att vi skulle bygga en tågsnutt till en soptipp. Jag undrar vad Dävamyrens industriområde och folk tycker om det. En förnuftig människa inser att man inte i ett projekt som Norrbotniabanan börjar med att bygga nio kilometer och sedan slutar där.

Detta är viktigt att veta. Det är viktigt för er som kommer från andra delar av landet att sätta er in i och få kunskap om vad Norrbotniabanan faktiskt kommer att betyda för både Sverige och resten av Europa.

Jag är väldigt glad, och jag känner mig väldigt trygg med att vi nu har börjat Norrbotniabanebygget igen. Det ska planeras en del, och en ny organisation ska sättas ihop. Men jag menar nog att nu är vi igång. Den rödgröna regeringen med Vänstern ska fixa en Norrbotniabana för Sverige och Europa. Tack för det!

Anf. 6 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Tack, Jonas Sjöstedt, för interpellationen! Det här väcker en debatt som är hälsosam för övriga Sverige att ta del av.

Nu försvann Helena Lindahl ut, men jag hoppas att hon hör i alla fall.

Hon och jag satt på samma debatt i Almedalen i somras, och hon var jätteentusiastisk över Norrbotniabanan och jätteglad över att man tillsatt en utredningsman eller något sådant. Det räckte för henne.

Vi var glada för det, men vad som förvånar mig är givetvis att Helena Lindahl är bitter nu när Vänsterpartiet har förhandlat fram att Norrbotniabanan finns med i budgettexten. Helena Lindahl är bitter över detta och frågar sig vad vi är överens om.

Tack, Leif Pettersson och Katarina Köhler, för jättebra inlägg! Ni har den där biten så nära att ni kan den, och det känns tryggt att ha vänner.

Vad jag vill komma fram till är att jag hoppas att Helena Lindahl, hennes partivänner och övriga allianspartier också driver på frågan. Känslan jag fick i Almedalen var ju att ni vill driva på frågan, men nu när det finns i text i en budgetproposition som vi har förhandlat fram känns det plötsligt inte bra. Det är märkligt.

Det som Jonas Sjöstedt tryckte på gällande hur vi lättast får valuta för vårt medlemskap i EU är mycket viktigt. Det är viktigt att regeringen ser till att vi söker pengarna och får gehör för våra krav. Detta är ju en angelägenhet för hela Europa.

Leif Pettersson och Katarina Köhler har berört vinsterna med Norrbotniabanan. Den kan inte jämföras med någonting annat. Om ni tänker efter vad som händer nu i debatten om förnybar energi – var finns flaskhalsarna? Svenska kraftnät borde bygga ut så att vi får en kapacitet även på de bitarna.

Det är mycket som händer i norra Sverige. Det finns mycket som talar för att det är där vi kan bygga ut det förnybara. Vi har skogen som en jätteresurs som ska användas för att komma bort från fossilt bränsle.

Allt detta gör att vi behöver ett miljövänligt transportsystem till norra Sverige. I ett sådant ingår givetvis Norrbotniabanan.

Jag tänker inte säga mer än så, men jag är mycket förvånad över Centerpartiets inställning i frågan. Tack till övriga som stöttar Norrbotniabanan!

Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Behoven och problemen på det här området har Jonas Sjöstedt, Katarina Köhler och Leif Pettersson redan förtjänstfullt redogjort för, så det tänker jag inte fördjupa mig i. Jag bara konstaterar att den tidigare, borgerliga regeringen inte ens har velat ta med minsta meter av Norrbotniabanan i den nationella planen. Det den här regeringen nu gör är alltså ett ganska stort fall framåt.

Då ska man komma ihåg att Trafikverket, när man har utrett frågan, har pekat på stora positiva effekter av Norrbotniabanan, både för miljön och för näringslivet. Man säger: Sammantaget innebär Norrbotniabanan enligt Trafikverket väsentligt förbättrade möjligheter för näringslivets godstransporter och en utökad regional arbetspendling. Detta skapar förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och positiv regional utveckling som gagnar hela landet.

Det är vad Trafikverket säger. Men trots detta har den tidigare, borgerliga regeringen varit helt avvisande till att ta med Norrbotniabanan.

Nu har den rödgröna samarbetsregeringen med vårt mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020 och höga ambition på miljöområdet valt att i budgetpropositionen för 2015 slå fast att Norrbotniabanan ska påbörjas under nästa mandatperiod. Det är detta som vi är överens med Vänsterpartiet om: Under nästa mandatperiod ska Norrbotniabanan påbörjas.

Regeringens ambition är också att ställa sig bakom en ansökan till EU om finansiering, men i vilka delar och i vilken omfattning har vi ännu inte tagit ställning till.

Självklart behöver detta projekt vägas mot andra angelägna infrastruktursatsningar. Vi kommer att ha stora investeringsbehov, framför allt på järnväg men också på andra områden, under åren som kommer. Självklart

kommer man även i en rödgrön infrastrukturproposition och nationell plan så småningom att behöva göra prioriteringar mellan angelägna projekt.

Nu är Norrbotniabanans första etapp med i budgetpropositionen. Vi har slagit fast att det här är en viktig och angelägen satsning för norra Sverige men också för hela Sverige. Det är ju inte bara Norrbotten som lever av malmen.

Anf. 8 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Här kom ett tydligt besked att regeringen ska ställa sig bakom en ansökan om medfinansiering till Europeiska unionen. Det är ett väldigt viktigt budskap, därför att i det budskapet ligger också en tidtabell för att saker måste göras och att det här projektet kommer att komma igång under vissa år som vi har framför oss.

Jag tycker att det är viktigt att man söker medfinansiering för hela banan. Då har man nämligen också ett besked om att banan ska vara färdig 2030, och det är ett väldigt viktigt besked för Norrbotten och Västerbotten. Det är också just den här bansträckningen som har pekats ut som möjlig för att få den ganska generösa medfinansieringen, skatteåterbäringen, från EU.

Helena Lindahl frågade vad vi har kommit överens om i budgeten. Det står uttryckligen i budgeten, så det kan man läsa där. När vi började förhandla fanns det ingenting om Norrbotniabanen. Men Vänsterpartiet tog initiativet till att det skulle föras in, och det var någonting som Socialdemokraterna och Miljöpartiet höll med om. Det var alltså ingen svår fråga att lösa i budgetförhandlingarna, men för oss var det viktigt att få svart på vitt att Norrbotniabanen ska byggas.

Det står också i överenskommelsen att det ska vara en byggstart. Det handlar om hela bansträckningen mellan Umeå och Luleå. Det är hela Norrbotniabanen som ska byggas, och det ska in i planen.

Det som nu är frågan är i vilket tempo banan ska byggas och om man ska söka stöd från EU för hela banan, vilket jag menar att man ska göra. Då har vi nämligen en garanti att den kommer att byggas så snart som det är möjligt.

Skillnaden mot den borgerliga regeringen är slående. Där fanns ingenting av detta. Det fanns inget beslut om att banan skulle byggas. Banan fanns inte i planen. Faktum är att det har varit ett antal förlorade år på grund av att vi har haft en borgerlig regering. Skulle olyckan ha varit framme så att vi hade fått en borgerlig regering igen, ja, då hade vi inte haft någon bana nu heller.

Om du, Helena Lindahl, menar allvar med att du vill ha Norrbotniabanen ska du rösta på regeringens och Vänsterpartiets budget. Då får du Norrbotniabanen. Röstar du på er egen budget får du ingen Norrbotniabana. Upp till bevis här i kammaren om några veckor! Vill du rösta för att den byggs i praktiken också, enligt beslut i statsbudgeten?

Jag tycker att det är viktigt att se den långsiktiga betydelsen av den här typen av infrastrukturinvesteringar. Jag skulle vilja peka ut tre områden där detta är avgörande.

Det första är klimat- och miljöfrågorna, som man ofta glömmer bort när man talar om infrastruktur. Men den här banan ger möjlighet att långsiktigt föra över mycket stora godsvolymer från landsväg och tunga lastbilstransporter till järnvägstransporter. Stora investeringar är på gång, till

exempel i Norrbotten inom gruvnäringen, och då behövs verkligen den här järnvägen. Ska vi klara klimatutsläppen, som ökar mest inom de tunga transportererna på landsväg, behövs precis den här typen av investeringar. Det här är att ta klimatansvar för kommande generationer.

Det handlar också om svensk industris konkurrenskraft. Jag tycker att mycket av diskussionen om arbetslöshet och arbete i valrörelsen var lite ytlig. Man pratade om restaurangmoms, RUT-bidrag och sådant, när det är den här typen av investeringar som långsiktigt bygger upp svensk internationell konkurrenskraft – att vi har transporter som är moderna, som är att lita på och som gör att man vågar investera i hela landet.

Sist men inte minst är den här investeringen ett budskap om att med en politik som inte är borgerlig finns det en chans även för andra delar av Sverige att få del av investeringar.

Det är inte bara Förbifart Stockholm, utan det är investeringar som hela Sverige har nytta av. Det finns en tydlig skillnad mellan när Vänsterpartiet är med och förhandlar och när vi inte är med och förhandlar när det gäller var pengarna hamnar någonstans.

Banan är också viktig för att bygga ihop vårt järnvägsnät med det internationella järnvägsnätet.

Anf. 9 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Det var intressant att Jonas Sjöstedt nämnde Förbifart Stockholm. Om man inte hade frusit satsningen – vilket kommer att kosta skattebetalarna 1 miljard – hade man kunnat gå vidare med projektet. Men det är klart att jag tycker att det är rätt stötande att 1 miljard går till ingenting. Dessa pengar hade till exempel kunnat gå till Norrbotniabanan, Jonas Sjöstedt.

Om jag röstar på en helhetsbudget, Jonas Sjöstedt, innebär det att jag inte kan lyfta ut enskilda delar. Den praxisen känner Jonas Sjöstedt mycket väl till. Jag kommer inte att rösta ja till höjda arbetsgivaravgifter för unga, höjd kilometerskatt, som kommer att straffbeskatta Norrland, eller minskade transportbidrag till norra Sverige.

Det var någon som nämnde Almedalen. Jag var jätteglad i Almedalen, för mitt och Centerpartiets arbete med att försöka få fram en förhandlingsperson hade gått igenom. Det har varit många nätter och många timmar av förhandlingar och mycket arbete för att få fram en förhandlingsperson som till exempel ska titta på infrastruktursatsningen i norra Sverige, däribland Norrbotniabanan. Jag tänker fortsätta att vara glad för det. Om Norrbotniabanan byggs reellt kommer jag att bli jätteglad.

Ni hänvisar till att jag skulle vara bitter av en viss anledning. Jag kommer nog att bli lite bitter om byggstarten på Norrbotniabanan kommer att ske i Umeå och Dåva industriområde, för jag tycker inte att det är en Norrbotniabana i praktiken.

Jag vill återigen ställa min fråga, för jag tycker egentligen inte att jag har fått något klart svar när det gäller Norrbotniabanan. I budgeten läser man att regeringen avser att inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Vad innebär de facto en byggstart? Med tanke på att Jonas Sjöstedt ställer samma fråga till infrastrukturministern har man kanske all anledning att vara lite orolig.

Anf. 10 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Om inte olyckan hade varit framme 2006 hade Norrbotniabanan börjat byggas 2010. Det är så det är. Då hade vi visserligen inte börjat bygga från Umeå, utan mellan Piteå och Skellefteå. Det är kanske den del som är tydligast när det gäller nyttan av Norrbotniabanan på kort sikt. Rönnskärs smältverk finns utanför Skellefteå, och de frakter som kommer från Aitikgruvan utanför Gällivare ned till Rönnskärs smältverk skulle må bra av en Norrbotniabana.

Men nu är det inte så, utan nu ska vi i stället börja söderifrån. Nu ska vi börja från Umeå och sakta men säkert bygga oss uppåt. Det går inte fort att bygga infrastruktur i det här landet; det vet ni.

Jag måste säga att jag också tänkte om den förhandlingsman som utsågs att det ju i alla fall var någonting. Men sedan intervjuade man H G Wessberg och bad honom berätta vad hans uppdrag var, och då fanns inte Norrbotniabanan med längre. Då talade han allmänt om infrastruktur i norra Sverige, att det kanske skulle kunna bli någonting och så vidare. Men egentligen var det tunnelbana han skulle förhandla om. Så mycket för den förhandlingsmannen, säger jag. Det skulle inte ha blivit något med H G Wessberg som förhandlingsman heller.

Kom ihåg att vad som kommer att hända under ett antal år framåt är att någonstans runt 450 miljarder kommer att investeras i Arktis. En hel del av de transporter som ska gå därifrån och nedåt Europa måste gå genom Norrbotten och efter Norrbotniabanan. Men det är i ett lite längre perspektiv. Det är jätteviktigt att banan kommer till stånd.

Anf. 11 KATARINA KÖHLER (S):

Herr talman! Många känner sig kallade. Vems är egentligen förtjänsten att vi är där vi är med Norrbotniabanan? För mig är det viktigaste att vi kan säga: Nu är vi igång! Under en stor del av mitt politiska liv har Norrbotniabanan varit viktig, och vi har drivit frågan inom socialdemokratin under lång tid.

Jag ska svara lite grann på Helena Lindahls funderingar över resursslöseri och att slösa bort pengar. Om vi tar den moderatledda regeringens beslut om att lägga ned hela organisationen kring Norrbotniabanan, stoppa allt arbete, säga upp människor och skrota hela organisationen vågar jag inte ens försöka få fram några summor på vad det har kostat. Det handlar om förlorad tid, men också om förlorade pengar till absolut ingen nytta. Nu får vi börja om igen från noll. Det är inte bra, men nu ska jag inte vara bitter. Nu ska jag bara vara glad över att Norrbotniabanan kommer igång.

Någon frågade: När kan man säga att banan är igång och ska byggas? För mig är bygget igång i och med att vi drar igång planeringen och börjar bygga igen. Vi ska börja bygga, starta planeringen, göra utredningar och sätta in de människor som behövs för att göra förarbetet. För mig är banan igång, och det tackar jag storligen för.

Anf. 12 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Jag kan inte låta bli att beröra budgeten lite grann. Jonas sade till Helena Lindahl: Du kan ju alltid rösta på vår budget, för det finns med där. Helena talar om helheten. Och jag håller med; helheten är viktig.

Tacknämligt nog för mig lyfte Helena också fram den sänkta arbetsgi-
varavgiften för ungdomar. Du vet väl om att arbetsmarknadens parter, till
exempel i den bransch som jag kommer ifrån, har gjort upp om praktiklö-
ner för ungdomar som innebär att arbetsgivare bara betalar 75 procent av
ingångslönen när de tar in ungdomar. Sedan ingår 25 procent som utbild-
ning. Man kom överens om en sådan satsning mot ungdomsarbetslösheten.

Vet du hur många som har nappat på detta i branscher som omfattar
hela skogsnäringen, sågverk, snickerier och grafiska branscher? Vi har
40 000–50 000 medlemmar. 15 personer har fått jobb som ett resultat av
att man bara behöver betala 75 procent av lönen. Det är alltså bara 15 per-
soner, och i hela landet tror jag att det rör sig om några hundra. Så är det;
du kan inte neka till det. Detta är fakta. I morse var jag på ett frukostmöte
där jag fick siffrorna från min bransch presenterade, så dem står jag för.

Du säger att någon anställer en person för att det är billigt. Arbetsgivare
anställer när de behöver folk. Om du tror att detta är knäckfrågan när det
gäller att komma till rätta med ungdomsarbetslösheten har du fel, Helena.
Jag hoppas att du kan rösta på vår budget. Då får du en helhet som inne-
fattar även detta. Ungdomarna får chansen, men tyvärr är det ingen som
anställer bara för att det råkar vara så här. Vi har nu slussat ut 1 ½ miljard
till de företag som ändå har haft dessa ungdomar som anställda.

Anf. 13 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Det är rätt roligt att lyssna på Leif Pettersson och Katarina
Köhler och deras euforiska glädje över nio kilometer industrispår. Med
Leif Petterssons retorik var det en olycka när det blev en alliansregering
2006. För mig kallas det demokrati och att folket väljer. Det är inte
olyckor.

Jag skulle vilja att man tar upp diskussionen. Jag har ingenting emot
Norrbotniabanan på något sätt, men jag vill komma upp ur diket och upp i
helikopterperspektivet. Du sade att du kan åka tåg till Umeå nu, Jonas Sjö-
stedt. Ja, det kan du göra. Men det tar sex och en halv timme i bästa fall –
om man kommer fram.

Det fel som de gamla Socialdemokraterna gjorde var att börja bygga
Botniabanan, en järnvägssträcka mellan Nyland och Umeå, utan att säga
någonting om hur man kommer till Nyland på ett vettigt sätt. Där fanns
Ådalsbanan, som var gammal och sliten, och man renoverade vissa delar.
Den viktiga sträckan mellan Härnösand och Sundsvall rustade man upp
lite grann, men tågen kan inte köra fortare än 70 kilometer i timmen.

Det tar 50 minuter med tåget, och det tar 30 minuter med bil. Det säger
en hel del. Där borde man ha gjort någonting.

Mellan Stockholm och Sundsvall tar det i dag 3 timmar och 40 minuter.
För några år sedan tog det 3 timmar och 20 minuter eller 3 timmar och 10
minuter. Med ett utbyggt dubbelspår hela vägen från Gävle upp till
Sundsvall, och för den delen även en upprustad bana till Härnösand, får
man ned tiderna.

Då har vi något vettigt, och då fyller Norrbotniabanan en funktion. An-
nars blir det ett lokalt hallelujaprojekt för socialdemokrater i Norrbotten
och Västerbotten, och det är inte bra för Sverige.

Jag vädjar till infrastrukturministern: Gör inte om samma misstag som
man gjorde med Botniabanan! Se till att börja gräva där man står! Börja
alltså med att få till stånd en vettig förbindelse hela vägen från Gävle upp

till Härnösand! Då kan vi ha en Botniabana – då tycker vi också att Botniabanan är väldigt bra.

Den alliansledda regeringens syn på det hela var att man måste börja i rätt ände. Man kan inte börja mitt i.

Anf. 14 ISAK FROM (S):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret! Tack, interpellanten, för interpellationen!

Under de tidigare fyra åren har jag nog stått i den här talarstolen 20 gånger och i den andra talarstolen ett antal gånger och talat om den här viktiga frågan just utifrån möjligheten att röra sig och åka tåg i hela Sverige.

Jag har också sett det utifrån industrins konkurrenskraft. Det har under de gångna fyra åren vid ett antal tillfällen skett allvarliga tågurspårningar på Norra stambanan som kraftigt har skadat den svenska industrins konkurrenskraft. Det beror mycket på att den svenska industrin har sett att Sveriges regering inte satsat i hela landet, inte satsat på de viktiga kommunikationslänkarna och inte pekat ut riktningen när de viktiga besluten ska tas.

Just därför är deklARATIONEN från vår nya regering så viktig. Det är en regering som har för avsikt att hålla ihop landet och satsa på hela landet.

Det handlar inte, som Lena Asplund säger, om ett industrispår till en soptipp. Det brukar Moderaterna lyfta fram i debatten. Det handlar om att sätta igång planeringsförutsättningarna för sträckan Umeå–Luleå och ta bort den döda filt som i dag ligger över Skellefteå, Piteå och Luleå i dag och där man inte kan göra stadsplaneringen klar då man inte vet var spåret kommer att gå.

Det är det frågan handlar om, alltså den tydliga politiska inriktningen: Det här ska vi sätta igång, och det här ska vi göra.

Helena Lindahl lyfte upp vägs slitageavgiften, som vi väljer att kalla den. Den är också ett medel för att ge pengar till ny infrastruktur och underhåll. Det är en avgift som kommer att utredas innan den kommer tillbaka till riksdagen för beslut.

För oss socialdemokrater är det viktigt att man har helheten, och i helheten ligger att det är viktigt att alla är med och betalar till svensk infrastruktur, även de utländska åkerierna som nöter på våra svenska vägar. Det är ett sätt att lägga över mer av de långväga transportererna från lastbil till järnväg.

Sedan kommer vi naturligtvis för alltid att vara beroende av lastbilstransporter. Ingen säger någonting annat. Men för svensk industri och för en politik för hela landet har regeringen pekat ut riktningen, och det är jättebra.

Anf. 15 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Klimatfrågan är nog den största utmaning som mänskligheten någonsin har haft, och det kräver fokus och prioriteringar. Vi måste se var utsläppen ökar mest och lägga våra resurser där. Vi får inte glömma det fokuset. Det är under de närmaste tio åren som det är viktigt att vi vänder de globala utsläppen, och då måste vi agera på lokal nivå där vi har möjlighet att påverka för att länder jorden över ska inspireras att ställa om.

Prot. 2014/15:21

13 november

Svar på

interpellationer

Skogstransporterna är oerhört viktiga, för det är där vi ser att utsläppen ökar. Just därför behöver vi satsa väldigt mycket pengar när det gäller att bygga ut järnvägen för att föra över gods från lastbil till järnväg.

Därför är det här en väldigt viktig fråga, och det är viktigt att den ansökan som görs kommer så tidigt som möjligt och blir så omfattande som möjligt för att vi ska kunna få till stånd en järnväg som kan fånga de godsmängder som vi har uppe i norr och minska lastbilstransporterna.

Det är oerhörda mängder lastbilar på våra vägar i dag. För ungefär tio år sedan kunde man på en punkt utanför Gävle mäta tusen lastbilar per dygn, och det finns områden där det går mycket mer lastbilar än så. Det är alltså oerhörda mängder gods som transporteras.

Vi behöver en plan för hur vi ska hantera det här för att klara klimatmålen.

Anf. 16 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det brukar sägas att det politiska minnet är kort, och det har vi fått bevis på här i kammaren i dag.

Under de senaste åtta åren har vi haft en borgerlig regering styrd av Moderaterna, och om man hade sett den här typen av stora problem med infrastrukturen i järnvägsnätet runt om i landet hade man haft alla möjligheter att åtminstone planera för att åtgärda de problemen. Det har vi inte sett så mycket av.

Det finns ett talesätt som säger att det bästa sättet att inte bli kritiserad är att inte göra någonting. Så kan det naturligtvis också vara.

Det finns en plan som handlar om att påbörja utbyggnaden av snabbspår mellan Göteborg och Stockholm. Den tidigare regeringen aviserade att man skulle börja bygga ut mellan Mölnlycke och Bollebygd. Där ligger ingen soptipp, vad jag vet, men det finns inte så mycket annat heller.

Jag tror att det är ett oerhört viktigt besked att vi ska påbörja bygget av Norrbottenbanan. Vi har inte angett något slutdatum. Vi har inte angett i vilken takt vi ska ta oss an detta bygge. Men vi har tagit det första viktiga steget att föreslå riksdagen att fatta beslut om att påbörja bygget av Norrbottenbanan, den första etappen, och att detta kommer att ske under nästa mandatperiod.

Jag tycker att det är ett positivt besked, och jag hoppas att riksdagen så småningom kommer att ställa sig bakom budgetpropositionen med det innehåll.

Anf. 17 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman, statsrådet, kolleger! Norrbottenbanan kommer att byggas. Det slås fast i statsbudgeten att byggstart kommer att ske. Det handlar om hela banan mellan Umeå och Luleå. Det är ett avgörande budskap både till näringslivet och till dem som bor i norra Sverige. Det är ett mycket glädjande budskap.

Vi vill att man ska ha en tidsplan som gör att man kan få medfinansiering från EU för hela sträckan. Då finns det en bortre gräns – det ska vara färdigt 2030. Det kräver att man sätter fart på det här, planerar hela projektet i detalj och börjar med det så snart som möjligt.

Om vi hamnar i en situation där vi ska förhandla med regeringen om kommande trafik- och infrastrukturplaner kommer det att vara viktigt för

oss att man har en tidsplan som gör att man kan få stöd från EU hela vägen när det gäller Norrbotniabanan.

Jag får ett intryck av att de borgerliga ledamöterna inte riktigt förstår betydelsen av sådana här strategiska infrastrukturinvesteringar. Nej, det är inget hejsan-svejsan-projekt som är ett prestigeprojekt, som Lena Asplund sade, för socialdemokrater i övre Norrland. Det är en avgörande infrastrukturinvestering för svensk industris konkurrenskraft. Det står inte i motsatsställning till att bygga dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall eller att bygga ut Ådalsbanan. Tvärtom hänger de här sakerna ihop – att man satsar på hela Sverige och har ett fungerande järnvägssystem.

I grunden handlar det om att vi ska ha förutsättningar att bo och leva i hela landet, att svensk industri ska kunna exportera och att människor ska kunna pendla från städer för att studera och arbeta i olika länder.

Därför är jag väldigt glad att vi har tagit detta beslut att i statsbudgeten skriva in att Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå ska byggas, att det ska in i infrastrukturplanen och att en byggstart ska ske. Vi vill också att den blir färdig så fort som möjligt.

Anf. 18 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Infrastrukturministern står och raljerar lite över alliansregeringen som om den inte gjorde någonting åt infrastrukturen. I själva verket satsade man historiskt mycket pengar – men man tog över en infrastruktur i förfall.

Det är det som gör att tågen inte går. Det är problem med kontaktledningarna som rivs ned och spår som inte fungerar. Det beror på att den förra socialdemokratiskt ledda regeringen inte satsade på underhåll. Det är viktigt att göra, och det var det alliansregeringen började göra. Sedan har man satsat historiskt mycket på infrastruktur.

När jag lyssnar på Jonas Sjöstedt hör jag hur tryckpressarna går igång under Rosenbad. Var finns pengarna till alla dessa satsningar, Jonas Sjöstedt? Det kostar att bygga dubbelspår. Det kostar att bygga järnväg. Man talar om ungefär 1 miljard per mil. Jag tror inte att det räcker längre – det var några år sedan man sade det.

Det är alltså dyrt. Då tycker jag att man ska prioritera. Man bör som sagt gräva där man står så att man får en helhet, för det blev inte bra. Botniabanan är bra för arbetspendling mellan Örnsköldsvik och Umeå. Det går inte att arbetspendla så mycket mer på den, i och med att man inte byggde ihop Härnösand och Sundsvall.

Man måste kunna resa söderut också. Miljöpartiet, som ingår i regeringen, och Vänsterpartiet vill ju inte att vi ska flyga heller. Då måste vi ha vettiga järnvägssatsningar. Vi kan inte bara bygga snuttar här och var. Man måste titta på helheten, och det är det jag vädjar om. Jag misstänker att jag inte får någon respons, men jag kan fortsätta göra det.

Anf. 19 ISAK FROM (S):

Herr talman! En del i att vi står här i dag är att statsministerkandidaten Stefan Löfven, som nu är statsminister, deklarerade så tydligt i valrörelsen att Norrbotniabanan ska byggas. Det var första gången det gjordes på ett tydligt sätt.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Jag har följt den här debatten under de senaste fyra åren, och jag har inte märkt att Lena Asplund har varit här och interpellat eller ställt frågor om Ådalsbanan. Vi socialdemokrater interPELLERADE om hela sträckan, hela godsstråket från Göteborgs hamn ända upp till Narvik, men jag såg inte till Lena Asplund i den diskussionen. Men någon gång ska vi väl vakna och se att det behovet finns. Lena Asplund får skriva en interpellation om Ådalsbanan, så får Socialdemokraterna återkomma och tala om hur det ska gå till att få en sammanhållen, fungerande järnväg.

Det är ju vad det handlar om. Hur får vi en sammanhållen, fungerande järnväg i hela Sverige? Det kräver satsningar och nyinvesteringar på alla sätt.

Anf. 20 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! För Vänsterpartiet känns det väldigt roligt att det här har kommit med i budgeten eftersom Vänsterpartiet länge har velat se Sverige som en helhet. Vi har länge velat se jämlikhet över hela Sverige, att resurser tilldelas på ett mer jämlikt sätt och att vi inte förbiser Norrland eller hela tiden ser till centrala Sverige. Just därför är det här lovvärt.

Det ska bli spännande att se den fortsatta processen. Jag hoppas verkligen att ansökan kommer att bli omfattande och att vi kommer att se resultat.

Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka Jonas Sjöstedt för interpellationen. Det här är en viktig satsning i regeringens budgetproposition.

Det verkar finnas en ganska bred enighet mellan olika partier om investeringar i tågtrafiken. Både underhållsinvesteringar och nyinvesteringar har ett starkt stöd. Det borgar för att vi så småningom bör kunna sätta oss i fruktbara diskussioner om hur vi gemensamt ska kunna ta ansvar för att hela Sverige ska bli tillgängligt i verklig mening. Det kommer att kräva mycket pengar, precis som har sagts, och vi kommer inte att kunna göra allt i den takt som vi helst hade önskat. Men vi kommer att ge oss själva ett starkt uppdrag att påbörja det arbete som är alldeles nödvändigt.

Jag har tidigare sagt och kan här upprepa att jag verkligen tycker att det var positivt att den tidigare regeringen – i de sista skälvande minuterna av sitt regeringsinnehav – insåg vikten av att satsa mer pengar på underhåll av järnväg. Det fortsätter den rödgröna regeringen nu att göra. Vi lägger också ytterligare pengar på det.

Det handlar inte enbart om att bygga nytt utan också om att underhålla det vi redan har så att det fungerar på ett bättre sätt och vi kan få fram både människor som vill pendla till arbete eller utbildning och – inte minst viktigt – godstrafiken, som i dag har stora problem i Sverige.

Vi har stora utmaningar, men jag upplever att det finns en god ton i kammaren och att vi så småningom kan komma fram till fruktbara resultat.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 22 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! I skilda interpellationer har Lena Asplund, Fredrik Malm, Gustaf Hoffstedt och Jessica Rosencrantz frågat mig hur jag ser på Bromma flygplats framtid och dess betydelse för jobb, näringsliv och tillgänglighet.

Vidare har Jonas Jacobsson Gjørtler och Tina Ghasemi i var sin interpellation frågat statsministern bland annat om han står fast vid sitt besked om Bromma flygplats och vilken betydelse för Sveriges samhällsutveckling och för jobben regeringen anser att Bromma flygplats har.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara även på interpellationerna till statsministern. Eftersom alla sex interpellationerna berör frågan om flygförbindelserna mellan Stockholm och övriga landet besvarar jag dem i ett sammanhang.

Först vill jag upprepa vad jag tidigare har sagt här i kammaren: Det finns inga beslut om att stänga Bromma flygplats.

Det är riktigt, som interpellanterna är inne på, att frågan om Brommas framtid inte bara är en fråga för Stockholm. Den berör hela landet. Flygplatsen utgör i dag en del av det nationella basutbudet av flygplatser. Hur basutbudet är utformat beslutas av regeringen.

Välfungerande och hållbara transporter i hela landet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt ett ökat bostadsbyggande är viktiga frågor som regeringen prioriterar. Flyget ger ett betydelsefullt bidrag till att de transportpolitiska målen om tillgänglighet kan nås. Samtidigt måste transportsektorn i större utsträckning än hittills bidra till att också klimat- och miljömålen kan nås. Planeringen av transportinfrastrukturen ska baseras på bland annat behovet av energieffektiva och hållbara transporter. Därför kan tåg ibland vara ett bättre transportalternativ än flyg. Bostadsbyggandet i storstadsområdena är inte tillräckligt i dag och behöver öka.

Mot den bakgrunden är regeringen öppen för att på initiativ från en eller flera kommuner inleda diskussioner för att hitta lösningar som kan leda till bostadsbyggande på mark som i dag används för flygtrafik.

Inom regeringen är vi överens om att en statlig förhandlingsperson ska utses för att, om kommunerna så begär, samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark. Om ett sådant initiativ skulle tas, till exempel när det gäller Bromma, kommer förhandlingspersonen att leda dialogen mellan kommunen och andra aktörer. I en sådan dialog behöver man analysera bland annat behovet av fler bostäder, betydelsen av bra transporter i hela landet, minskad klimat- och miljöpåverkan och regeringens mål om minskad arbetslöshet.

Jag vill avslutningsvis notera att den politiska majoriteten i Stockholms stad har en överenskommelse om en långsiktig lösning för bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och infrastruktur för Stockholm. Den säger att givet att förhandlingarna visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022.

Svar på
interpellationer

Anf. 23 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Tack för svaret, infrastrukturministern! Men jag kan inte påstå att jag blir speciellt mycket lugnare av svaret – tvärtom.

Det gäller speciellt stycket där det står: ”Mot den bakgrunden är regeringen öppen för att på initiativ från en eller flera kommuner inleda diskussioner för att hitta lösningar som kan leda till bostadsbyggande på mark som i dag används för flygtrafik.” Vilka kommuner gäller det? Och vilka ytterligare flygplatser är man villig att offra?

Bromma flygplats är, som ministern också sade, definitivt inte en angelägenhet endast för Stockholms stad och bör därför inte heller få beslutas av Stockholms stad. Före detta infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd menar att Socialdemokraterna i Stockholm ger en örfil till resten av Sverige, och jag är benägen att hålla med. Stefan Löfven lovade i valrörelsen att Bromma flygplats inte skulle läggas ned. Det är nu tydligt att Socialdemokraterna väljer att sälja ut delar av Sverige till Miljöpartiet.

En nedläggning av Bromma skulle slå otroligt hårt mot den region som jag kommer från, Västernorrland. Nu riskerar tusentals jobb att försvinna i Västernorrland. Det finns en oberoende utredning som säger att det är runt 4 000 jobb. Hela landet och möjligheten att jobbskapa i vår region kommer att försämrast kraftigt.

Ett bolag trafikerar i dag sträckan Sundsvall Timrå flygplats–Bromma med flera avgångar per dag. Det är nu mycket oklart vad som kommer att hända med dessa avgångar i framtiden.

Västernorrland har alltid varit ett län som är beroende av export och hög tillgänglighet gentemot både andra delar av Sverige och olika delar av världen. En stark och växande bransch i vår region är bank-, finans- och försäkringsbranschen. Många av dessa företag har sina huvudkontor i Stockholm, med lokala och regionala kontor i Sundsvallsregionen, med anställda som arbetspendlar till Stockholm. 90 procent av det regionala flygbolagets resor mellan Sundsvall Timrå flygplats och Bromma är morgon- och kvällsresor. Man har ungefär 60 000 resenärer varje år som reser på Bromma. Det finns resenärer som reser upp till tre gånger i veckan.

En nedläggning av Bromma skulle slå undan benen på arbetspendlingen för vår viktiga regions utveckling.

En attraktiv region är en tillgänglig region. För att hela Sverige ska leva behöver tillgängligheten behållas och förstärkas. För att företag ska kunna växa fram och överleva behövs bra förbindelser till Stockholm, som vi talade om i debatten innan.

Det finns en vilja hos företagare att etablera sig utanför Stockholm. Vår region har mycket att erbjuda för företag som blickar norrut. Men om Bromma flygplats försvinner kommer många företags framtida investeringar att läggas på is. Vi har under de senaste åren sett ett trendbrott vad gäller minskad arbetslöshet uppe hos oss och en etableringsvilja i regionen. Det är en trend som vi vill uppmuntra och främja.

Men en avgörande faktor för företagsetableringar är att det finns tillgänglig infrastruktur, så att människor och varor kan flytta snabbt och enkelt. Att lägga ned Bromma kommer att kraftigt försämra vår regions tillgänglighet och därmed jobbskapande. Det är ett hot mot jobben och tillväxten i hela Sverige. Så länge det inte finns dubbelspår och restider på drygt två timmar med tåg till Sundsvall är flyget en nödvändighet.

Vilket svar har statsrådet att ge vår region? Kan vi vara trygga med att Bromma kommer att finnas kvar och därmed 4 000 jobb, som annars riskerar att försvinna?

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Anf. 24 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Jag ska börja med att tacka infrastrukturministern för svaret. Jag hade riktat min fråga till statsminister Stefan Löfven. Men det är tydligt att Stefan Löfven gör allt vad han kan för att ducka i den här frågan. Det är väl av det enkla skälet att han inte vill riskera att bli beslagen med att ännu en gång svika ett vallöfte. Det börjar bli ganska många i raden. Därför har han lämnat över frågan till infrastrukturministern. Det är kanske lätt att förstå i det perspektivet.

Vi var ganska tydliga under valrörelsen. Vi poängterade att om man inte är förberedd är man oförberedd. Det blir alltmer tydligt för svenska folket vad detta med att vara oförberedd innebär, när vi ser hur den nya regeringen arbetar.

Stefan Löfven var under valrörelsen inte känd för att vara en person som gav särskilt många klara besked, men när det gällde Bromma flygplats får man ge honom att han faktiskt gav ett tydligt besked. På en rak fråga om Socialdemokraterna hade för avsikt att stänga Bromma flygplats svarade Stefan Löfven nej.

Därför blir sveket desto större när Socialdemokraterna tillsammans med övriga partier i Stockholms stad nu öppnar dörren för att man vill avveckla Bromma flygplats till 2022.

Frågan om Bromma flygplats är inte en fråga som berör enbart Stockholm. Jag skulle säga att det är en fråga som inte ens främst berör Stockholm. Bromma flygplats handlar i större utsträckning om förutsättningarna för resten av landet att fungera.

Sverige är ett långsmalt land, det land i Europa som har längst mellan våra olika ändar. Det är helt avgörande för att hela landet ska kunna fungera att det finns förbindelser mellan landets olika delar och inte minst med landets huvudstad. I ett långsmalt land som vårt är det inte möjligt att åstadkomma förbindelser på annat sätt än genom att ha fungerande flygförbindelser. Bromma är ett helt avgörande nav för inrikesflyget och utgör därmed en grundläggande förutsättning för möjligheterna att driva företag också i andra delar av landet än Stockholmsregionen.

Därmed är det ett stort bekymmer, skulle jag säga, inte främst för Stockholm. Det är ett bekymmer också för Stockholm, men det är ett ännu större bekymmer för andra delar av landet. Jag kommer själv från Skåne, och där är till exempel Ängelholms flygplats uppenbarligen hotad, om man skulle stänga Bromma.

Det regionala perspektivet tycker jag kommer bort lite. Det framgår också i infrastrukturministerns svar. Där hänvisas det till den överenskommelse som har gjorts i Stockholms stad, där det står att om det visar sig att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämras ska staden verka för att man kan bygga bostäder i området till år 2022.

Det kan staden tycka är viktigt. Men det är inte bara Stockholmsregionen som berörs. Jag tycker att det då är lite anmärkningsvärt att statsrådet hänvisar till den uppfattning som Stockholms stad har, för detta är inte en

fråga som är viktig bara för Stockholms stad, utan den är ännu viktigare för resten av landet.

Jag tycker trots allt att infrastrukturministern inte riktigt svarar på de frågor som jag ställde till statsministern. Då riktar jag dem till statsrådet i stället: Tänker ni från Socialdemokraternas sida stå fast vid vallöftet att inte stänga Bromma flygplats? Vilka effekter på jobb och tillväxt bedömer regeringen att en stängning av Bromma skulle få?

I detta anförande instämde Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M).

Anf. 25 GUSTAF HOFFSTEDT (M):

Herr talman! Min partikamrat Lena Asplund inledde den här interpellationsstunden med att citera statsrådets svar om Bromma. Då gällde det detta med förhandlingsperson. Jag tycker att det är viktigt att nagelfara fler av de svar som vi får höra här i kammaren i dag.

Ett annat citat – som jag välkomnar – är när infrastrukturministern säger: ”Det är riktigt, som interpellanterna är inne på, att frågan om Brommas framtid inte bara är en fråga för Stockholm. Den berör hela landet.” Det är ett uttalande som är klokt, och det välkomnar jag.

Då hade man kunnat hoppas att förslag om förtida panikstängningar av Bromma flygplats hade kvävts i sin linda – att regeringen hade varit tydlig med det. Men det är man inte. I stället öppnar man dörren – åtminstone på glänt eller rent av helt – för en förhandlingsperson för att förhandla om detta imbecilla förslag.

Apropå detta med förhandlingar: En annan partikamrat till mig, Jonas Jacobsson Gjörtler, var inne på detta alldeles nyss. Regeringen lyssnar väldigt noga på vad de rödgröna politikerna i Stockholms stad säger i frågan.

Jonas Jacobsson Gjörtler citerade nyss, och jag behöver faktiskt citera igen: ”Givet att förhandlingarna visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde.”

Nyckelorden här är ”i regionen”. Det är alltså det enda som det ska tas hänsyn till. Detta ”i regionen” innebär i Stockholmsregionen. Det blir alltså stadsutveckling i skön förening med landsbygdsavveckling. Man ska förstå att landsbygd här gäller i en mycket vid bemärkelse. Landsbygd är allt utanför Stockholm, däribland statsrådets hemstad Göteborg.

Det blir inte bättre när jag lyssnar ytterligare på svaret. Jag noterar till exempel att statsrådet hänvisar till följande: ”Därför kan tåg ibland vara ett bättre transportalternativ än flyg.”

Då hoppas jag som gotlänning att nyckelordet här är ”ibland”. Jag vill förtydliga att det ibland verkligen inte är ett alternativ.

Swedavia gästade riksdagen häromdagen vid ett frukostmöte och berättade för mig och alla andra som var där att 50 procent, hälften, av allt flyg kommer att försvinna hemma hos mig om Arlanda blir den enda Stockholmsflygplatsen som man kan hänvisa till. Swedavia kunde mycket tydligt visa att det inte finns någon kapacitet för Arlanda flygplats att ta över den för oss gotlänningar, och många andra, omistliga Brommatrafiken.

Jag väddar därför till statsrådet att se på vilket sätt vi som interPELLERAR representerar hela Sverige. Någon eller några av oss är från Stockholmsregionen, och Bromma flygplats är viktig även för Stockholm. Men någon är från Västernorrland, någon är från Skåne och någon är från Gotland. Det kan rent av vara så att en eller annan göteborgare också tycker att Bromma flygplats är omistlig.

Anf. 26 TINA GHASEMI (M):

Herr talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret. Jag är dock fortfarande bekymrad och lite förvånad. Svaret säger egentligen inte någonting om regeringens uppfattning.

Tack vare flyget kan både människor och företag runt om i landet ta sig till sina familjer, vänner, kunder och affärspartner inom loppet av en arbetsdag.

Sverige är beroende av en välfungerande och konkurrenskraftig infrastruktur. Flygtrafik och flygplatser spelar en central roll för att man ska kunna ta sig runt i landet och även till och från Sverige. Sverige är det land i EU som har längst avstånd mellan landets gränser. Sveriges geografiska storlek gör oss därför beroende av just en välfungerande flygtrafik.

Bromma flygplats är Sveriges tredje största flygplats med drygt två miljoner resenärer årligen. Merparten av dem pendlar mellan Stockholm och någon stad eller någon ort ute i landet varje vecka. Frågan om Bromma flygplats är, som mina kolleger har påpekat, inte enbart en Stockholmsfråga utan berör såklart hela landet. En stängning av Bromma flygplats riskerar att leda till nedläggning av flera regionala flygplatser ute i landet. Det handlar om Ängelholm-Helsingborg Airport, Växjö Småland Airport, Kalmar Öland Airport, Trollhättan-Vänersborgs Flygplats, Sundsvall Timrå Airport och Halmstad City Airport. Detta är några av de flygplatser som har många flygningar till just Bromma flygplats och som är direkt hotade av en avveckling av Bromma flygplats.

Men det är såklart inte bara flygplatserna i sig som är hotade, utan konsekvenserna blir i sin tur minskad sysselsättning och färre företag.

Den ekonomiska betydelsen av en nedläggning av Bromma flygplats är faktiskt förödande. Beräkningar visar att sammanlagt ca 24 000 jobb riskerar att gå förlorade och att 13 000 företag är hotade. Det är mycket allvarligt.

Det har funnits en argumentation från de rödgröna partierna om att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda flygplats. Men vi vet nu att detta inte är möjligt. Trafikverket konstaterar att det inte går att flytta trafiken från Bromma flygplats till Arlanda flygplats. Man gör också bedömningen att det är direkt olämpligt att stänga Bromma flygplats. Även Arlandas egen flygplatsdirektör konstaterar att man inte kan ta över Bromma flygplats flygtrafik.

Nu har den rödgrönrosa majoriteten i Stockholm kommit överens om att man vill avveckla Bromma flygplats. Det krävs dock ett beslut från regeringen, och regeringen har tillsatt en förhandlingsperson. Infrastrukturministern säger att regeringen är öppen för att samtala med de kommuner som vill bygga bostäder på mark som i dag används för flygplatser.

Detta gör mig lite bekymrad. Nu kom det nämligen lite ny information i svaret. Innebär detta att det inte är bara Bromma flygplats som vi talar om? Finns det fler flygplatser som man planerar att bygga bostäder på?

S lovade i valrörelsen tillsammans med Alliansen att Bromma flygplats ska få vara kvar. Statsminister Stefan Löfven var mycket tydlig med att avtalet som löper till 2038 inte ska brytas och att S inte tänker sätta käppar i hjulen för svensk infrastruktur. Ändå står vi här i dag.

Regeringen har tillsatt en förhandlingsperson och är nu öppen för att stänga Sveriges tredje största flygplats. Samtidigt vägrar ni konsekvent att ge besked i frågan om er uppfattning om flygplatsen ska vara kvar eller inte. Min fråga är: Vad är regeringens uppfattning i frågan? Vill ni lägga ned Bromma flygplats eller inte?

Anf. 27 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret, men jag ska erkänna att jag fortfarande ställer mig frågande till vad som egentligen är regeringens uppfattning i den här viktiga frågan. Trots statsrådets många fina ord är jag bekymrad.

När det gäller flera viktiga projekt runt om i Sverige och Stockholm kan vi nu se att regeringen skapar en mycket stor osäkerhet. Förbifart Stockholm ska stoppas, och man tillsätter en förhandlingsperson för att utreda hur så kallade citynära flygplatser kan läggas ned för att det i stället ska kunna byggas bostäder där.

Att en förhandlingsperson tillsätts sker samtidigt som den rödgrönrosa koalitionen i Stockholms stadshus kräver att Bromma flygplats läggs ned. Det fordras ingen Einstein för att konstatera vad syftet med en sådan förhandlingsperson är. Man tillsätter knappast förhandlingspersoner så där i största allmänhet, utan det är naturligtvis en direkt inledning på en process för att kunna avveckla Bromma flygplats.

Herr talman! Att skjuta upp Förbifart Stockholm är ett icke-besked till en kostnad av 4 miljoner kronor per dag och uppemot 700 miljoner kronor totalt. Att utreda en avveckling av Bromma flygplats skapar osäkerhet både för Bromma flygplats utveckling och för företags investeringsbeslut i Stockholm och runt om i landet.

Bromma flygplats är av central vikt för Stockholmsregionen och för landet. Som flera av mina kolleger har varit inne på är det omöjligt för Arlanda flygplats att överta den flygtrafik som i dag finns på Bromma flygplats. Arlanda flygplats har slagit i taket vad gäller såväl miljötillstånd som de facto-kapacitet under så kallade peaktimmar, det vill säga de timmar på dygnet som det är störst efterfrågan på resande.

En stängning av Bromma flygplats skulle alltså innebära kraftigt försämrade flygförbindelser i Europas till ytan tredje största land. Det skulle slå hårt mot alla de landsändar som är beroende av fungerande flygförbindelser till och från vår huvudstad. Det slår direkt mot jobb och tillväxt.

En genomgång som Swedavia har gjort visar att närmare 47 procent av alla flygförbindelser mellan Östersund och Stockholm riskerar att försvinna vid en nedläggning av Bromma flygplats, likaså 65 procent av flygförbindelserna mellan Halmstad och Stockholm och att ingenting av flygtrafiken från Trollhättan skulle bli kvar. Detta är bara några exempel.

Alla fakta talar alltså sitt tydliga språk. Bromma flygplats behövs och går inte att ersätta genom att man utökar kapaciteten på Arlanda flygplats. Men ändå vägrar regeringen att säga vad man tycker. Det finns inga beslut om att stänga Bromma flygplats, säger statsrådet. Nej, det är tur. Men jag

anser att väljarna förtjänar mer besked än så och framför allt en större hederlighet. Socialdemokraterna måste ha en åsikt i detta fall, och regeringen måste ha en åsikt. Anser regeringen att Bromma flygplats behövs eller inte?

Några klara besked får vi dock inte, och när S och MP inte kan komma överens blir stopp och utredning svaret i många viktiga frågor. Det var precis det Alliansen varnade för i valrörelsen, nämligen effekten av att partier inte redan före val kan förbereda sig ordentligt och komma överens om hur man gemensamt ska ta ansvar för att styra Sverige. Sammanfattningen av regeringens politik i det här avseendet skulle jag säga är ansvarslöshet, i termer av att kunna ta politiska beslut och i termer av vilka kostnader man är beredd att lägga på skattebetalarna för att man inte själv kan göra upp internt.

Politik är att vilja, sade Olof Palme. Jag vill därför fråga statsrådet vad ni vill i fallet med Bromma. Står ni fast vid det ni lovade i valrörelsen, nämligen att Bromma ska vara kvar? Om ni står fast vid det beskedet, varför skapa all denna osäkerhet genom att tillsätta en förhandlingsperson – vilket just syftar till att stänga Bromma?

Anf. 28 JAKOP DALUNDE (MP):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaren till mina kolleger i kamraren.

I Sverige står utsläppen från flyget för ca 10 procent av vår klimatpåverkan. Samtidigt ökar flygtrafiken kraftigt, och med nuvarande ökningstakt skulle svenskarnas flygresor bara på några decennier innebära lika stora utsläpp som de biltrafiken står för i dag. Även om teknisk utveckling gör att flygplan minskar sin klimatpåverkan marginellt äts förbättringen upp av volymökningarna av flygtrafiken – den så kallade rekyleffekten.

Detta är inte hållbart, och utvecklingen måste vändas. Det kan i huvudsak göras på två olika sätt: dels genom att sätta ett pris på klimatpåverkan, dels genom att planera för en mer hållbar infrastruktur. Vi gröna vill göra både och. Därför måste vi ställa om vårt transportsystem i hållbar riktning, herr talman, och det gör vi genom att minska flygets andel och öka tågets.

Av flygtrafiken på Bromma är ca 90 procent inrikesflyg, vilket är resor som till stora delar inte behöver göras med flyg över huvud taget. Med ett bra nationellt järnvägsnät kan vi ersätta mycket av Stockholms inrikesflyg till och från södra Sverige. Sverige kommer dock att behöva inrikesflyg även i framtiden, framför allt till och från norra Sverige där man till stor del är beroende av flyg också i framtiden. Men detta kommer att vara möjligt även om Bromma flygplats läggs ned, framför allt genom att vi flyttar trafik till Arlanda och på sikt även till Skavsta.

Herr talman! Enligt aktuella prognoser når Arlanda sitt kapacitetstak omkring år 2038. Utan Bromma flygplats skulle den tidpunkten tidigare läggas blott tre år. I sammanhanget bör noteras att det år 2000, alltså för 14 år sedan, var lika mycket flygtrafik på Arlanda som det hade varit i dag om man flyttade dit hela trafiken från Bromma.

Antalet rörelser på Arlanda år 2012 var 66 000 mindre än år 2000, och sedan dess har den tredje rullbanan tillkommit. I dag är kapaciteten på Arlanda i genomsnitt 80 rörelser per timme. Kapaciteten ökas allteftersom efterfrågan stiger och trafikledningssystemet trimmas in, och så småningom kommer kapaciteten för hela flygplatsen att vara 90 rörelser per

timme vid normal drift. Men det är endast vid en tidpunkt på dygnet som man på Arlanda är i närheten av att nå det taket – den så kallade peaktiden. Under resten av dygnet ligger trafiken på omkring 40–50 rörelser per timme, och det finns gott om kapacitet.

Jag undrar därför om det verkligen är rimligt att motivera en hel extra flygplats och mångmiljardkostnader endast med hänvisning till denna lilla marginaltrafik. Genom en bättre och mer marknadsanpassad prissättning av slottiderna skulle denna trafik bättre kunna spridas ut över dygnets timmar till en betydligt lägre kostnad.

Det finns faktiskt gott om internationella flygplatser världen över som har samma mängd rullbanor som Arlanda men en betydligt högre kapacitet, därför att man använder rullbanorna bättre. Eftersom 14 av Brommas 17 destinationer dessutom trafikeras av Arlanda redan i dag skulle en stor del av ökningen kunna hanteras med större plan i stället för fler avgångar. Det är uppenbart att Brommas reguljära trafik skulle kunna hanteras i sin helhet på Arlanda, även om vi vill planera för att en stor del flyttar över till tåget.

Herr talman! Det är dags att lägga förra århundradets samhällsplanering bakom sig och i stället bygga grönt för framtiden genom att bygga ut järnvägen, använda våra flygplatser mer effektivt och ge utrymme för 50 000 nya bostäder i en storstad som verkligen behöver fler bostäder – framför allt för unga. Det är det gröna samhället.

Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jonas Jacobsson Gjörtlér säger att Stefan Löfven inte har svarat på interpellationen därför att han inte vill komma till kammaren och svara. Jag kan tipsa om att Stefan Löfven kommer att vara i kammaren om bara en liten stund och delta i frågestunden. Jag tror att ni som har varit i riksdagen ett litet tag känner till att regeringen är kollektivt ansvarig för alla beslut. Den hållning som nu framförs av mig i talarstolen är naturligtvis samma hållning som Stefan Löfven skulle ha. Det är alltså snarare en arbetsfördelningsfråga, och det är lite svårt att se anledningen till att man försöker göra det till någonting annat.

Regeringens hållning i frågan är att vår politik sammantaget ska bidra till jobb och utveckling i hela Sverige. Vi har ett väldigt offensivt mål om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020, och det är det som vägleder oss i våra politiska beslut.

Det gör mig lite fundersam att det från den borgerliga sidan inte verkar finnas någon fundering över hur man ska kunna öka bostadsbyggandet i våra större städer eller hur vi ska kunna ställa om samhället i en mer hållbar riktning. Vi pratar här om ödesfrågor för mänsklighetens överlevnad, och i fråga om dessa stora och viktiga utmaningar för vårt moderna samhälle svarar de borgerliga ledamöterna i riksdagen med att vilja krama Bromma.

Någonstans tänker jag att det viktiga i den här frågan är att vi tillser att det finns hållbara, fungerande transporter till och från olika delar av vårt land. Om det i sin förlängning innebär att Bromma ska vara kvar för evigt, att Bromma kan ersättas med andra typer av trafikslag eller någonting annat får framtiden utvisa, men att över huvud taget inte ta hänsyn till eller låtsas om att det finns målkonflikter i citynära mark i våra storstäder är faktiskt lite naivt.

Jag vill samtidigt vara tydlig med att regeringen inte har sagt att man bara ska ta hänsyn till Stockholmsregionen, vilket jag – för den som bemödade sig om att lyssna – också sade i interpellationssvaret. Jag sade att det, som interpellanterna är inne på, är riktigt att frågan om Brommas framtid inte bara är en fråga för Stockholm utan berör hela landet. Regeringen är inte en regering för Stockholm, utan vi är en regering för hela Sverige. Det innebär att de aspekterna självklart kommer att läggas in.

Det är också så att det inte har tillsatts någon förhandlingsperson. Det regeringen har uttryckt är att vi är beredda att möta önskemål med en förhandlingsperson om någon eller några kommuner önskar förhandla med regeringen om att ianspråkta mark i citynära lägen som i dag används för flygplatsändamål. Detta har ännu inte skett, av det enkla skälet att någon sådan framställan ännu inte har kommit till regeringen.

Jag skulle vilja ställa följande fråga till interpellanterna: Anser ni att regeringen, om kommuner önskar diskutera ett ökat bostadsbyggande på mark som i dag används för flygplatstrafik, inte ens ska tillmötesgå önskemålet om samtal? Är det detta den borgerliga sidan önskar?

Anf. 30 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Jag ska börja med att svara på statsrådets sista fråga, alltså om vi anser att kommuner inte själva ska bestämma. Det här är ju inte vilken kommun som helst; det handlar liksom inte om att Sollefteå kommun diskuterar att lägga ned Kramfors–Sollefteå flygplats. Det handlar i stället om Sveriges huvudstad och Sveriges tredje största flygplats, som är oerhört viktig för resten av landet. Det är alltså en väldigt stor skillnad.

Sedan vidhåller statsrådet att vi inte riktigt har förstått. Men statsrådet sade ju allra sist i sitt svar, vilket flera interpellanter före mig har tagit upp, att majoritetens villkor är att förhandlingarna visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i *regionen* försämras. Jag utgår ifrån att ”regionen” är Stockholmsregionen.

Ja, Jakob Dalunde, det känns här som att de gröna lever i det blå, fast de vill inte färdas uppe i det blå. Det kändes lite som att det här inte är några problem. Flyget kan få plats på Arlanda. Vi sprider ut trafiken över dygnet. Men, hallå, det är inte riktigt det som det handlar om. Det handlar om att man vill kunna flyga in till Stockholm på morgonen och därifrån på kvällen. Det är ju morgon och kväll som är de stora peak times, som jag tror att det var Jessica Rosencrantz som pratade om tidigare, och det är då som det inte finns plats.

Trafikverket säger: Bromma fyller en viktig funktion i dag och i framtiden för Stockholm och landet. Trafikverket har pekat ut flygplatsen som ett riksintresse. Det går inte att flytta trafiken från Bromma till Arlanda utan att tränga ut annan trafik.

Då kommer jag in på nästa spår här, att tränga ut annan trafik. I dag är det, som vi har sagt, kö in till Arlanda under morgon- och kvällstid, och det går inte att flytta in mer trafik dit. Om man skulle flytta trafik från Bromma till Arlanda, vad skulle då kunna hända i förlängningen? Jo, man skulle kanske stänga ute andra mindre regionala flygplatser som i dag flyger på Arlanda.

I mitt län finns det även två mindre regionala flygplatser, Höga Kusten Airport, som ligger mittemellan Sollefteå och Kramfors, och Örnsköldsvik Airport – det heter så vackert Airport nuförtiden. Dessa två mindre flygplatser har avgångar till avgångar. Hur tror någon att de skulle få bästa flygtiderna in om man fick trafik som kom från Sundsvall, Helsingborg och andra stora städer? Jag tror att man skulle kunna riskera att slå ut de mindre regionala flygplatserna som i dag också flyger på Bromma.

Det här är alltså en fråga för fler flygplatser, så jag tycker att S-kommunalråden – uppe hos mig är det nästan bara S-kommunalråd – borde börja fundera på vad som skulle hända om man låter den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad styra och bestämma om det här.

Det finns en annan aspekt när det gäller Sundsvalls flygplats – jag försöker hålla mig till mitt län – och det är att av Sundsvall Timrå flygplats totala flygresor går ungefär 30 procent på Bromma. Att de skulle flyttas över till Arlanda vet vi inte är speciellt görligt. Vad skulle resultatet kunna bli då? Jo, att det skulle bli dyrare och mindre lönsamt. Då skulle det bli en tyngre skattebörd för regionen, eller kanske man till och med skulle vara tvungen att lägga ned flygplatsen.

Det går inte att få några tåg att gå söderut före 2022 – det är en omöjlighet – så lev i det blå!

Anf. 31 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för den kompletterande informationen!

Jo, jag är väl medveten om att regeringen brukar fördela arbetet inom sig och att regeringen också är kollektivt ansvarig. Icke desto mindre vore det intressant att höra hur statsministern bedömer det tidigare vallöftet. Men jag ska ta infrastrukturministern på orden och ta tillfället i akt att försöka ställa frågan till statsministern när han kommer hit senare.

Infrastrukturministern tycker att vi som har ställt interpellationer i den här frågan, när det gäller de utmaningar som Sverige står inför när det gäller bostadsbyggande, vill krama Bromma. Det är väl inte riktigt det som den här frågan handlar om. Det handlar inte om att krama en flygplats, utan vad det handlar om är att säkerställa att det finns fungerande kommunikationer till och från landets huvudstad.

Det är klart att man skulle kunna laborera med att använda all möjlig mark till att bygga bostäder på, men det blir inte riktigt seriöst att hävda att man skulle bygga bostäder överallt där det finns järnvägar och järnvägsstationer. Det är naturligtvis ingen som föreslår det, för en del av poängen med kommunikationer är att man ska kunna ta sig till och från exempelvis landets huvudstad Stockholm. Och Bromma fyller just detta syfte, framför allt när det gäller inrikestrafiken där Bromma är ett nav. 90 procent av de 2 miljoner inrikesresorna är arbetsrelaterade och därmed helt avgörande för att kunna driva företaget i andra delar av landet.

Det talar också emot den teori som framförs av andra debattörer här, att man enkelt skulle kunna flytta trafiken till andra tider och andra flygplatser. Att flytta trafik med större flygplan till Arlanda är inget problem. Då kan ju folk åka i alla fall. Men då har man inte riktigt förstått vilken funktion Bromma har som flygplats. Den allra största delen av trafiken är

arbetsrelaterad. Det är människor som åker till och från Bromma på morgonen och på kvällen, det vill säga just vid de tidpunkter då det redan är väldigt trångt. Det går inte att få in det här flyget på Arlanda flygplats.

Idén om att man bara kan skaffa större flygplan är verkligen rester av någon form av gammalt planekomiskt tänkande som jag trodde att vi hade kunnat lägga bakom oss. Det bygger på att man politiskt ska bestämma att det ska finnas en operatör som flyger med ett stort flygplan och att alla som vill åka någonstans får vara så goda att åka med det. Då försvinner konkurrensen, och då vet vi vad som händer. Vi vet hur det såg ut vad gäller flygpriserna innan vi hade konkurrens på flygområdet. Nu har vi en fungerande konkurrens, priserna har gått ned och tillgängligheten har ökat. Det bygger på att det finns mer än en aktör. Man kan inte styra det på politisk väg på det sätt som vissa debattörer verkar önska.

Infrastrukturministern ställde frågan: Tycker inte ni – syftande på oss interpellanter – att vi ska tillmötesgå kommunernas önskemål om att föra samtal kring det här? På denna fråga har jag två svar.

För det första är det här faktiskt inte en fråga för en enskild kommun. Detta är en nationell fråga. Det är en fråga av nationellt intresse, eftersom förbindelserna med Bromma inte handlar specifikt om Stockholm utan om hela landet. Därmed handlar det inte om vad Stockholm tycker.

För det andra tycker vi att väljarna förtjänar att få besked före ett val. Det var därför som vi tyckte att det var viktigt att väljarna skulle få veta vad Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet gemensamt tyckte i frågan före valet. Då fick vi inga besked, och nu är vi där vi är. Jag tycker att det är väldigt olyckligt.

Jag vill upprepa min ena fråga till infrastrukturministern som jag inte upplever att jag har fått svar på: Vilka effekter på jobb och tillväxt bedömer regeringen att en stängning av Bromma skulle få?

Anf. 32 GUSTAF HOFFSTEDT (M):

Herr talman! Statsrådet ställer de två ödesfrågorna kring bostadsbyggande och miljö och påstår att det är något som vi negligerar.

Jag vill påminna om att vad gäller bostadspolitiken vill vi se över det kommunala plan- och byggmonopolet. Vi vill ha regler för sänkt buller, vi vill förtäta, vi vill låta det bli möjligt att bygga på höjden, vi vill låta det bli möjligt att bygga på vatten, vi vill använda tidigare åkermark för bostadsbyggande – för att ge exempel på några av de förslag om bostadsbyggande som vi redan har kommit med. Men det här är inte en bostadspolitisk debatt. Möjligen är det en miljöpolitisk debatt.

Jag har redan tidigare i en debatt med infrastrukturministern påmint om Bromma flygplats geografiska läge, att den ligger söderut och att lejonparten av trafiken, nio av tolv resor, kommer söderifrån till Bromma flygplats. Det gör att resorna blir kortare än om man i onödan tvingas flyga till Arlanda flygplats.

Om trafiken enbart från mitt eget län Gotlands län tvingas gå till Arlanda kommer 740 000 kilo koldioxid att spys ut årligen helt i onödan vad gäller de resenärer som sedan ska till Stockholm. Samlat i riket blir miljöbelastningen ännu mycket större.

Svaret på hur regeringen förhåller sig till frågan kanske delvis ges av Jakop Dalunde, Miljöpartiet, Stockholms stad, som säger att man nog kan

tänka sig att behålla viss trafik till och från Norrland. Men vi har fått beskedet tidigare, och då har det varit ännu mer konkretiserat, att allt inrikesflyg söder om Sundsvall ska läggas ned. Då kan jag bara konstatera att det blir väldigt svårt att fullfölja mitt riksdagsarbete. Jag tror också att många andra medborgare i vårt land får svårt att få ihop sina yrkesliv och sina privatliv med en sådan utveckling.

Statsrådet ställde en konkret fråga: Ska vi tillmötesgå sådana här samtalsinbiter? Min kollega Jonas Jacobsson Gjörtler besvarade den frågan konkret. Däremot besvarade statsrådet inte den fråga Jessica Rosencrantz ställde i sitt första inlägg: Vad vill regeringen egentligen; vill regeringen att Bromma flygplats ska vara kvar?

Det är mycket angeläget att få ett svar på denna fråga.

Anf. 33 TINA GHASEMI (M):

Herr talman! Det har framkommit i debatten om frågor som handlar om miljö- och klimatpåverkan, och det är olyckligt när man ställer dessa trafikslag mot varandra.

Sverige är det land i EU som har längst avstånd mellan landsändarna. Vi är helt beroende av flygtrafiken. Man kan inte bara säga: Ta tåget i stället för flyget. Säg det till dem som bor i Umeå, som i bästa fall kan ta tåg i sex och en halv timme eller direktbuss i tio timmar till Stockholm.

Vi har också varit inne på att det behövs mark för bostadsbyggande. Jag kan bara utgå från Stockholmsregionen som är min hemregion. I denna region är endast 14 procent av marken bebyggd. Förtätningspotentialen i förorterna är stor. Det går att bygga bostäder i Stockholm utan att en av Sveriges viktigaste och mest strategiskt placerade flygplatser avvecklas.

Ministern frågar om vi inte ska ge kommuner en inbjudan till en diskussion. Det gör mig lite orolig, för vad statsrådet egentligen säger är att man öppnar för diskussion inte bara om Bromma flygplats utan med kommuner runt om i Sverige avseende att bygga bostäder på andra regionala flygplatser. Detta är ett viktigt besked för oss och för väljarna att få, och jag är mer bekymrad nu än jag var innan jag ställde mig i talarstolen.

Vi talade också om Brommas kapacitet. Jakop Dalunde från Miljöpartiet var inne på att Brommas flygtrafik kan läggas över på Arlanda. Det vore olyckligt, för Bromma är en utpräglad peakflygplats. Som många av mina kolleger har varit inne på sker de flesta flygningarna morgon och kväll. Arlanda har redan slagit i kapacitetstaket i högtrafiktid och kan därför inte ta emot fler Brommaflyg. De få tider som finns kvar på Arlanda kostar mycket pengar, vilket gör det omöjligt för de små flygbolagen att göra anspråk på dem.

Jag har ännu inte fått svar på de frågor som jag inledningsvis ställde till infrastrukturministern. Vilka bedömningar har regeringen gjort när det gäller konsekvenserna för jobben om Bromma flygplats stängs ned? Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att kompensera alla dem som använder Bromma flygplats för arbetspendling?

Anf. 34 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Inget beslut är taget om att stänga Bromma, säger statsrådet. Då ställer jag mig åter frågan: Varför tillsätta en förhandlingsperson om man vill att Bromma ska vara kvar? Denna situation skapar en enorm osäkerhet för alla parter och alla delar av landet.

Jag ställer mig också frågan om jag skulle få samma svar som jag fick av statsrådet om jag i stället riktade mig till någon av hennes miljöpartistiska kolleger i regeringen eller till trafikutskottets ordförande. Väljarna börjar nog liksom jag bli lite irriterade på att i olika fall få olika besked från regeringen. Precis som statsrådet är inne på är regeringen kollektivt ansvarig för sina beslut, oavsett om det gäller vargar eller Bromma.

Genom Jakob Dalundes inlägg fick vi också en aning om ytterligare en sanning i diskussionen om Bromma, och det är att det finns ganska många från regeringspartierna som har för avsikt att minska flygandet i Sverige. På en del punkter börjar regeringen uppvisa en ganska flygfientlig politik. Det som tidigare var Miljöpartiets politik börjar bli regeringens politik.

Under föregående mandatperiod tog man tillsammans med Sverigedemokraterna beslut om att återreglera flygtrafikledningstjänsten. Det är något som riskerar att leda till kostnadsökningar på upp till 30 procent för de regionala flygplatserna.

I budgetpropositionen nämner man tanken på en flygskatt – när det vi i stället behöver är globala avtal.

Och så har vi som sagt frågan om Bromma.

Herr talman! Också flyget förändras. Vi som var på frukostseminariet med Swedavia kunde höra att det sker mycket. Exempelvis gjordes det häromveckan en flygning Östersund–Stockholm med 10 procent fossilfritt bränsle iblandat, och den flygningen gick jättebra.

Jag tror på teknikutveckling också inom flygets område. Swedavia har till exempel som mål att den egna verksamheten ska vara helt utsläppsfri 2020.

Det finns givetvis mycket mer att göra inom flyget. Men, herr talman, alla trafikslag behövs. Det tror åtminstone jag.

Många har belyst vikten av Bromma för hela landet. Jag ska också tala om vikten av att ha Stockholm som en växande, dynamisk huvudstadsregion. Stockholm är en region och stad som toppar många internationella rankningar.

I PWC:s senaste Cities of Opportunity-rapport ligger Stockholm på topptiolistan. Men det rapporten lyfter fram som en brist är flygförbindelserna från Stockholm ut i Europa. Det visar att Arlanda snarare behöver utveckla sina utrikesförbindelser än ta över Brommas inrikesflygningar.

Herr talman! De bristande flygförbindelserna och framför allt det som riskerar att uppstå om Bromma avvecklas är en hämsko för utvecklingen i regionen och i förlängningen i hela landet.

Stockholm ska vara en stad som konkurrerar om att få hit huvudkontor från de stora företagen runt om i världen. Det ska inte vara en stad som folk flyr från. En nedläggning av Bromma blir därför ett allvarligt hot mot både jobb och tillväxt i hela Sverige.

Jag är stockholmare och bryr mig mycket om både bostäder och infrastruktur, och jag tror inte att trafik och bostäder måste stå i ett motsatsförhållande. Vi kan göra både och. Många undersökningar, till exempel från Stockholms Handelskammare, visar att vi kan bygga bostäder på flera områden utan att lägga ned en av de viktigaste flygplatserna för Stockholm och Sverige.

Herr talman! Låt mig upprepa mina frågor: Politik är att vilja. Vad vill regeringen egentligen i denna fråga? Om man skippar utredningar och förhandlingspersoner och kommer till den politiska viljan, anser man att Bromma behövs eller inte?

Anf. 35 JAKOP DALUNDE (MP):

Herr talman! I dag är det enkelt att resa till Arlanda. Arlanda Express tar blott 20 minuter från city. Pendeltågen mot Uppsala går i dag hela vägen till Arlanda, och man kan resa för en rimlig penning. Flygbussarna går ofta och dygnet runt.

Med Ostlänkens utbyggnad kommer det i framtiden att gå snabbt, lätt och billigt att resa till Skavsta. För mycket av flygtrafiken till Stockholm är det rimligare med en flygplats söder om staden än norr om staden.

För övrigt är det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv dyrare att driva två flygplatser i Stockholm än en storflygplats, framför allt när den ena ligger på citynära mark som har ett betydligt högre marknadsvärde.

Den hyra Swedavia betalar till Stockholms stad ligger långt under detta marknadsvärde. Utan den subvention som Stockholms stad bidrar med skulle det rent kommersiellt vara helt omöjligt att driva Bromma flygplats.

Om vi ska ha två flygplatser i Stockholm är det rimligare att Skavsta spelar den rollen i framtiden snarare än Bromma.

Det är även rimligt att vissa vill åka just under peaktider. Men under dessa peaktider startar och landar flygplan från samma destination på både Bromma och Arlanda mer eller mindre samtidigt. 14 av 17 linjer på Bromma flygplats trafikeras också på Arlanda. Det går alltså att lösa genom större plan snarare än genom fler avgångar.

Det är för övrigt i dag vi har planekonomi i fördelningen av slottiderna. Det är vi som förespråkar en marknadsmässig prissättning. Det är ni som står för planekonomi och vi som står för marknadsekonomi.

Herr talman! Om vi ska nå klimatmålen måste flyget minska och tåget öka. Vi måste därför flytta trafik från både Bromma och Arlanda till tåget. Om vi skulle planera för att i framtiden lägga ned Bromma skulle vi ha gott om tid att se till att vi kan lösa trafikomflyttningarna på ett bra sätt som minskar klimatutsläppen, stärker järnvägen och möjliggör 50 000 nya bostäder.

(forts. § 9)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.50 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då statsministerns frågestund skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

Anf. 36 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag hälsar statsministern välkommen.

Den europeiska konkurrenskraften

Anf. 37 ANNA KINBERG BATRA (M):

Herr talman och statsministern! I dag för exakt 20 år sedan röstade svenska folket ja till medlemskap i Europeiska unionen. Vi hade just påbörjat en mödosam återhämtning efter en svår ekonomisk kris, och med EU-inträdet öppnade vi våra gränser och vägar in till det som i dag är totalt 28 medlemsländer.

I dag tar vi mycket av öppenheten för given, men samtidigt lever vi i ett Europa med svåra utmaningar framför sig. Vi är mitt i en återhämtningsfas i krisens spår, och så sent som i förra veckan reviderade kommissionen ned sin tillväxtprognos för Europa samtidigt som omställningsstrycket och konkurrenstrycket på Europa ökar.

Hur avser statsministern och regeringen att arbeta för att stärka den europeiska konkurrenskraften i en värld där andra regioners tryck på oss bara ökar?

Anf. 38 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Jag är glad att den frågan kom upp eftersom vi exakt nu är mycket upptagna med den. Hur kombinerar vi den svenska konkurrenskraften – den måste vi se till i första hand – med konkurrenskraften i Europeiska unionen på bästa möjliga sätt, just för att vi ska ta till vara kontinentens potential?

Vi har haft ett flertal möten inom ramen för samarbetet i Norden, det vill säga Nordiska rådet, och Norden tillsammans med Baltikum. Vi har haft ett nordiskt-baltiskt sammanträde tillsammans med Storbritanniens ledare David Cameron. Vi har tittat på vad som är potentialen och mervärdet med det europeiska samarbetet. Några områden som vi har diskuterat är självfallet infrastruktur, forskning, utbildning och den nyindustrialisering som inte minst Europeiska unionen har aviserat. Där har vi stora möjligheter att som land bidra och få hjälp.

Anf. 39 ANNA KINBERG BATRA (M):

Herr talman! Tack, statsministern, för svaret! Jag välkomnar att statsministern talar sig varm för konkurrenskraften. En viktig grund för både den svenska och den europeiska konkurrenskraften är att det finns stabila och motståndskraftiga statsfinanser.

Vi är i slutet av en kris som har förvärrats när flera länder har frångått de principer som brukar styra det europeiska samarbetet när det gäller just den aspekten. Därför är det viktigt att slå vakt om den ekonomiska trovärdigheten i Europa. I dag ser vi flera exempel på stigande underskott i EU:s medlemsländer, varav flera ledda av socialdemokratiska regeringar. Till exempel François Hollandes Frankrike har i flera års tid frångått EU:s egna krav på begränsat underskott och riskerar att överge stabilitets- och tillväxtpakten.

Därför vill jag ställa en mer specifik fråga till statsministern inför mötet med stats- och regeringscheferna om bara några veckor. Är den svenska regeringen beredd att låta Frankrike frångå EU-kraven, eller är den svenska regeringen i sin helhet beredd att ställa hårdare krav på de regeringar som till exempel den franska, som riskerar att urholka de europeiska statsfinanserna och därmed konkurrenskraften framöver?

Anf. 40 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Först och främst ska vi undvika att recensera exakt vilka länder med vilka styren som har vilka problem. Det kan leda åt lite olika håll.

Generellt sett står den svenska regeringen upp för de regler som gäller inom tillväxt- och stabilitetspakten och har gett tydligt uttryck för det även på det senaste toppmötet.

Vi menar att det är viktigt att det är ordning och reda på finanserna. Det är ingen religion i sig, men det är ett oerhört viktigt verktyg och en helt avgörande förutsättning för att vi ska klara att leverera sysselsättning, tillväxt och den välfärd vi vill ha.

Det pågår en diskussion inom EU om huruvida tillväxtpaktens flexibla regler ger möjlighet för det ena och det andra. Det är en diskussion som pågår mellan respektive medlemsstat och kommissionen. Att vi står upp för de regler som gäller har framgått för alla med all önskvärd tydlighet.

Traineejobb inom äldreomsorgen

Anf. 41 PER RAMHORN (SD):

Herr talman! Statsministern! Situationen inom äldreomsorgen är allvarlig på många håll i landet. Personalstyrkan har minskat kraftigt samtidigt som antalet äldre har ökat. Löneläget och viljan att börja arbeta i yrket är lågt.

Sverigedemokraternas huvudsakliga åtgärd för att öka bemanningen inom vården och omsorgen är att ge kommunerna tillräckligt med resurser så att de kan erbjuda alla som arbetar ofrivillig deltid rätt till heltid. Socialdemokraternas lösning är så kallade traineejobb, vilket innebär att man ska tvinga in och snabbutbilda ett stort antal arbetslösa ungdomar så att de ska bli undersköterskor inom vården och omsorgen. Det handlar om ungdomar som tidigare inte visat något intresse för omsorgsycket. De ska dessutom handledas av personal som redan är överbelastad och går på knäna.

Ser inte statsministern, i likhet med flera berörda fackförbund, att det finns en överhängande risk att traineejobben kommer att få en negativ inverkan på löneutvecklingen, statusen på undersköterskeyrket och vårdkvaliteten?

Anf. 42 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! För regeringen är det viktigt att kunna visa våra äldre att vi tänker hålla generationskontraktet. Det som de äldre, som har gått före oss, har gett oss i form av välfärd och trygghet ska vi ge tillbaka. Därför gör regeringen i budgetpropositionen en reell satsning, inte minst på äldre vården. Om Sverigedemokraterna är måna om äldrevården ska de också

fundera på hur de agerar i budgetsammanhang. Det finns nämligen risk för att det inte blir av.

Vad gäller traineejobb är det enkla svaret att vi vet att många ungdomar vill jobba inom äldreomsorgen. Jag har träffat flera som har sagt att de trodde att de inte ville jobba inom äldreomsorgen, men nu är de där och det är ett fantastiskt jobb.

Vi vill med denna satsning lösa tre problem. För det första vill vi ta arbetslösa ungdomar från arbetslösheten och in i arbete. För det andra vill vi höja kvaliteten i välfärden. För det tredje vill vi hantera generationsskiftet i välfärden. Det är en bra lösning.

Anf. 43 PER RAMHORN (SD):

Herr talman! Tack för svaret, statsministern! Jag beklagar ändå att statsministern inte tycks se riskerna med traineejobben.

Genom min egen erfarenhet som undersköterska inom äldreomsorgen sedan 25 år tillbaka vet jag att omsorgsyrket är komplext. Det är betungande både fysiskt och psykiskt. Jag vet också att det krävs intresse, engagemang och en komplett utbildning för att ge brukarna och patienterna den vård och omsorg de har rätt till. Då duger inte den snabbutbildning som regeringen föreslår.

När det gäller rätt till heltid vet jag att Socialdemokraterna i princip står bakom en reform, men man vägrar envist att skjuta till några pengar. Enligt riksdagens utredningstjänst skulle införande av rätt till heltid i of-fentlig sektor ge 25 000 helårsarbetskrafter och kosta drygt 5 miljarder årligen.

Tror statsministern verkligen att 25 000 nya helårsarbetskrafter kan införas i kommunerna utan att kosta en enda krona?

Anf. 44 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det är sant att omsorgen är ett komplext område. Vi bygger traineejobben på det faktum att det finns ett avtal mellan parterna. Avtalet ligger klart. Det som den förra regeringen påbörjade med yrkesintroduktionsanställningar resulterade i få jobb. Det beror på att det finns för lite resurser. Vi lägger dit resurser just av det skälet att vi ska få arbetslösa ungdomar ur arbetslösheten in i jobb. Vi tar inte jobb från ungdomar som är i arbete. Här är det fråga om arbetslösa.

Om SD månar om dessa frågor förstår jag inte riktigt agerandet just nu i Sveriges riksdag. Men det återkommer vi säkert till senare.

Avtalen är en garant för att parterna har koll på vad som händer. Det är parterna som är överens om hur detta ska skötas med introduktion och allt det som hör därtill.

Frågan om heltidsanställning är viktig. Därför kommer den i första hand att lösas inom avtalsramen.

Regeringens syn på nedläggning av Bromma flygplats

Anf. 45 ANNIE LÖÖF (C):

Herr talman! Statsministern! Ronneby, Sundsvall, Östersund, Växjö, Trollhättan, Ängelholm – listan över regionala flygplatser och orter runt om i landet som är beroende av Bromma flygplats kan göras lång. Bromma

Prot. 2014/15:21
13 november

Statsministerns
frågestund

flygplats är en livsnerv, inte bara för Bromma utan också för företagsamhet och människor som bor runt om i hela landet – för industrin, för turismen och för människor som bor där. De landsbygdsfientliga förslagen från regeringen har haglat tätt den senaste tiden, till exempel lastbils-skatt och kraftiga skattehöjningar för bönder. Till listan kan vi nu lägga Bromma flygplats.

Socialdemokraterna i Stockholms stad vill lägga ned flygplatsen, och Miljöpartiet i regeringen vill göra det. Vad regeringen, den samlade regeringen, vill är dock höljt i dunkel.

Jag skulle vilja fråga statsministern: Stöder regeringen en nedläggning av Bromma flygplats? Har du Miljöpartiet med dig på detta?

Anf. 46 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det råder uppenbarligen ett missförstånd, också i Sveriges riksdag. Det har inte fattats något beslut om en nedläggning av Bromma flygplats.

Den lokala majoriteten i Stockholms stad vill ta upp en diskussion eftersom de vill diskutera behovet av att bygga bostäder. Jag tror att alla kan ställa upp på att det finns ett starkt behov av att bygga bostäder, inte minst i detta område, på grund av den kraftiga tillväxten.

Är det en legitim diskussion? Ja, jag tycker det. Frågan är om det är en legitim inställning för staten att säga: Vi har ett ansvar för att transporterna ska fungera i Sverige, både för människor och för varor, och vi tänker se till att göra det. Det är ett lika legitimt ansvar. Den här regeringen kommer aldrig att fatta sådana beslut som försvårar transporter av vare sig människor eller varor.

Den rimliga lösningen är att vi, med det ansvaret, ser till att tillsätta en förhandlingsperson som får väga de intressena mot varandra och se hur vi kan både åstadkomma fler bostäder och se till att ha säkra transporter i Sverige.

Anf. 47 ANNIE LÖÖF (C):

Herr talman! Svaret från regeringen är fortfarande höljt i dunkel. Ska Bromma flygplats läggas ned eller inte?

Socialdemokraterna i Stockholms stad vill lägga ned flygplatsen före 2022. Miljöpartiet i regeringen vill också göra det. Jag ställer frågan igen: Vad tycker den samlade regeringen om Bromma flygplats?

En annan fråga handlar om Förbifarten. Pausknappen fram till den 1 maj nästa år kommer att kosta skattebetalarna 1 miljard kronor för att Miljöpartiet och Socialdemokraterna inte kan komma överens. 1 miljard kronor är mycket pengar. Det är mer än många län i landet får för sina länsvägar under en hel tioårsperiod. Och det är lika mycket som staten lägger på de enskilda vägarna under ett helt år.

Jag skulle vilja fråga Stefan Löfven, nu när 1 miljard tickar på: Vilka vägprojekt och järnvägsprojekt i landet kommer att behöva läggas ned på grund av att man ska betala förseningsavgiften på 1 miljard för Förbifart Stockholm?

Anf. 48 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det som jag och regeringen säger när det gäller Brommafallet är att om det nu finns motsatta intressen är det statens ansvar att se

till att de intressena möts. Därför är det rimligt att staten, regeringen, till-
sätter en förhandlingsperson som ska titta på hur detta kan lösas på bästa
möjliga sätt. Det är inte detsamma som att Bromma ska läggas ned. Dra
inga förhastade slutsatser! Det är detsamma som att vi ska se till att ha
både utveckling av bostäder i denna region och transportlösningar för både
Stockholm och hela landet som tillgodoser bra utveckling för både nä-
ringspolitik och arbetsmarknadspolitik.

Samma sak gäller för Förbifarten. När Stockholms stad och Stock-
holms landsting nu får nya ledningar tycker vi att det även där är rimligt
att diskutera om man vill ha nya förutsättningar för detta. Det är inte heligt
för oss att det måste starta exakt den 1 maj. Vi vill se till att få ett snabbt,
formellt avslut på ärendet. Vi får se på vilket sätt vi går snabbast framåt.
Men det måste få en formell och korrekt hantering.

Aborträtten och samvetsfrihet för sjukvårdspersonal

Anf. 49 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Statsministern! För de flesta svenskar är aborträtten något
självlart. I den här kammaren har den ett stabilt och massivt stöd. Kvinnor
har rätt att bestämma över sina egna kroppar.

I Kronobergs län har dock både Centerpartiet och Moderaterna röstat
för ett förslag från Kristdemokraterna om att införa det som kallas sam-
vetsfrihet. Innebörden av det är att sjukvårdspersonal ska kunna vägra att
utföra aborter. Det är ett direkt försök att angripa aborträtten. Det är den
strategi som abortmotståndare runt om i världen och i Europa följer, ef-
tersom man vet att det är omöjligt att angripa aborträtten rakt av. Vi kan
se det i Norge, i Sydeuropa och i andra länder.

Frågan kommer snart att nå landstingsfullmäktige i Kronobergs län.
Socialstyrelsen har svårt att svara på om det är lagligt eller inte. Men om
det skulle visa sig att vi måste se över lagstiftningen för att värna aborträt-
ten och stoppa den här typen av förslag, vilket jag tycker är rimligt, är
regeringen i så fall beredd att ta ett sådant initiativ?

Anf. 50 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Först får vi se vad utfallet blir. Det här är en principiellt
mycket viktig diskussion. När det gäller svensk sjukvård och det vi kan
erbjuda, också när det gäller aborter, ska alla få samma behandling, samma
bemötande oavsett var i landet man befinner sig. Vi ska ha nationella reg-
ler för detta.

Jag är bekymrad över att man börjar diskutera i den riktning som Jonas
Sjöstedt ger uttryck för. Om den linjen ska fullföljas kommer vi nämligen
snart att ha någon annan som inte vill behandla något annat och någon
tredje som inte vill behandla det tredje. Det är inte bra. Vi ska ha nationella
riktlinjer. Det innebär också att du ska bemötas på samma sätt oavsett vil-
ket landsting du bor i.

Låt oss nu först följa diskussionen. Sedan får vi se om det finns anled-
ning att agera efter det.

Anf. 51 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag vill tacka statsminister Stefan Löfven för svaret.

Det här handlar just om tillgången till säker abort och om att det är en rättighet. Det är klart att man naggar den rättigheten i kanten om personalen vägrar att utföra den. Det kan man se av det faktiska resultatet också.

Jag kan inte tolka statsministern på något annat sätt än att om olyckan skulle vara framme, om de borgerliga partierna gör det här och får göra det här, måste man se över hur vi ska kunna få en fungerande, likvärdig lagstiftning på området i hela landet. Ett sådant besked välkomnar jag.

Anf. 52 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Jag kan bara konstatera att vi inte har någon annan ambition än att det ska finnas likvärdiga regler i vårt land. När vi står upp för en rättighet, exempelvis aborten, ska vi göra det även nationellt. Vi får som sagt var se vad utfallet av detta blir och sedan agera utifrån det.

Jobben och regeringens politik

Anf. 53 JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Före valet sade Stefan Löfven i Sveriges Television om en ny regering som han skulle leda: Varje beslut som fattas ska prövas utifrån om de ger fler jobb eller ej.

Han lade också till: Om jag får bilda regering kommer jag att kräva besked från varje statsråd om varje beslut innebär fler jobb eller ej.

Sedan dess har den nya regeringen fattat beslut om halverat RUT-avdrag, höjda skatter på transporter, höjda skatter på gamla som jobbar, höjda skatter på unga som jobbar, att öppna för snabbstängning av kärnkraft, att öppna för stängning av Bromma flygplats och att öppna för att stoppa Förbifart Stockholm.

Min fråga är: När Stefan Löfven frågade sina statsråd om detta leder till fler jobb eller inte, vad svarade de då?

(Applåder)

Anf. 54 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! För någon som just har ingått i en regering som uppvisade sådana resultat när det gäller arbetslöshet på exakt den politik som Jan Björklund efterfrågar kanske det vore på sin plats med lite mer ödmjukhet.

Ni efterlämnade högre arbetslöshet än när ni tillträdde, högre ungdomsarbetslöshet och högre långtidsarbetslöshet, Jan Björklund. En del av detta beror på exakt de åtgärder som du nu hänvisar till.

Vårt svar är att vi behöver en annan politik. Det var också väljarnas besked. De fyra tidigare regeringspartierna tappade tillsammans 10 procentenheter. Det var inget strålande betyg för den genomförda politiken.

Vårt besked är att vi har en helhetslösning på detta. Vi måste se till att först investera rejält i både bostäder och infrastruktur, se till att vi har en näringspolitik som efterfrågar arbetskraft och inte minst se till att de människor som finns på arbetsmarknaden faktiskt kan ta de jobben. En nyckelfråga är att se till att vi lägger resurser på utbildningsdelen så att människor faktiskt kan ta jobben.

Ja, det är en annan politik. Jag är helt övertygad om att den kommer att leda till lägre arbetslöshet.

Prot. 2014/15:21
13 november

*Statsministerns
frågestund*

Anf. 55 JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Det är anmärkningsvärt att statsministern upprepar detta. Sverige och hela världen har gått igenom den djupaste finanskrisen på 80 år. Under denna period har det skapats 340 000 nya jobb i Sverige.

Sverige har minskat sin statsskuld under de här åren. Vi har byggt ut välfärden, och vi har sänkt skatterna för vanligt folk. Sverige går ju ut ur finanskrisen som en av västvärldens starkaste ekonomier. Sluta att baktala Sveriges situation, Stefan Löfven! Det vinner du inget på.

Sanningen är ju den att ni inte har satt jobben främst. Du har inte ställt frågan till dina statsråd om vad dessa åtgärder innebar för jobben. Då hade de förmodligen avrått från de åtgärderna. Det är ju andra saker som ni har satt främst.

Det diskuteras nu i tidningsspalterna vilka som är de största sveken när det gäller Bromma, Förbifarten och allt vad det nu är. Jag vet inte om något av dem är det största sveket. Det största sveket är att ni, när det har kommit till kritan, har låtit Miljöpartiets antitillväxtlinje gå före jobben. Det är den nya regeringens största svek.

Anf. 56 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Man baktalar inte om man talar om hur sanningen är. Den förra regeringen – i vilken Jan Björklund var vice statsminister – var fullt upptagen med att se till hur man skulle komma ur ett besvärligt budgetunderskott. Det lämnade man över till den nuvarande regeringen. Vi tänker ta oss ur det sakta men säkert.

Men det kräver att fler människor kommer i arbete och att vi får fler arbetade timmar i ekonomin. Då går det inte att ha en situation där kanske uppemot 80 000 människor inte kan ta ett arbete av den enkla anledningen att de inte har fått rätt utbildning. De måste få utbildning.

Det är av det skälet som regeringen satsar just på utbildningsmöjligheter. De som går i skolan nu, men också de som har kommit in i vuxenlivet, måste få den möjligheten. Det är av det skälet som vi satsar på extratjänsterna i välfärden. Det är av det skälet som vi satsar på traineejobben. Här finns en alldeles utmärkt möjlighet att se till att detta blir verklighet, så kan vi pröva något nytt i stället för det som prövades under åtta år och som inte befanns ha någon effektiv framgång.

(Applåder)

Vårdvalet

Anf. 57 GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Herr talman! Regeringen vill avskaffa människors rätt att välja vårdcentral genom vårdval.

Häromdagen kom en rapport från Riksrevisionen, som jag antar att statsministern har tagit del av. Riksrevisionen bekräftar att vårdvalet har ökat tillgängligheten inom vården, någonting som har varit ett stort problem i många decennier. Det är ett stort framsteg.

Riksrevisionen föreslår också att vårdvalet ska utvecklas för att bli ännu bättre. Jag utgår ifrån att Riksrevisionens rapport har fått regeringen att tänka till. Jag antar att det även för er framstår som väldigt oklokt att försöka avveckla det vårdval som Riksrevisionen menar borde utvecklas.

Jag undrar därför: På vilket sätt kommer regeringen att ta vara på Riksrevisionens förslag om ett vidareutvecklat vårdval?

Anf. 58 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Jag tror att Hägglund har läst rapporten lite väl fort. Man kan läsa den också på ett annat sätt. Den visar rätt så tydligt att tillgängligheten förbättrades innan vårdvalet infördes. Den påvisar också att det har blivit fler vårdcentraler, ofta i områden där det finns mindre vårdbehov, men färre vårdcentraler där det finns komplicerade och tyngre vårdbehov, ofta i fattigare områden.

I rapporten påtalas också att den likvärdiga vården inte är någon likvärdig vård, därför att tillgängligheten i vården är beroende av om du har en lätt eller om du har en tyngre sjukdom, om jag ska uttrycka det enkelt.

Här finns, precis som Hägglund säger, all anledning att läsa rapporten och dra slutsatser. En viktig principiell slutsats för vår del är att det inte i första hand ska vara företagen som avgör om man ska starta en vårdcentral eller inte, utan det borde rimligtvis finnas ett demokratiskt inflytande över den processen.

Anf. 59 GÖRAN HÄGGLUND (KD):

Herr talman! Jag har läst och jag har förstått.

De som har tagit del av regeringens förslag när det gäller avskaffat vårdval säger någonting annat. Handikappförbunden, Reumatikerförbundet, Vårdförbundet, Läkarförbundet, Psykologförbundet, sjukgymnasterna, personalen och patienterna är emot regeringens förslag om att avskaffa vårdvalet, eftersom man ser att det skulle försvåra för vården att ha patienten i centrum.

Alla säger inte nej. Det finns några som tycker att regeringen har ett bra förslag. Det finns rödgröna landstingspolitiker som jublar. Äntligen ska de få ta bort det vårdval som gett patienterna alldeles för mycket att säga till om.

Jag förstår att regeringen gärna vill hålla sig väl med rödgröna landstingspolitiker, men har ni funderat något på om det skulle finnas något annat sätt att göra detta på än att avskaffa människors rätt att välja vårdcentral?

Anf. 60 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det är ju inte det som det är fråga om, att avskaffa människors rätt att välja vårdcentral. Det som gäller är huruvida företagen ensidigt ska få bestämma om man ska öppna en vårdcentral eller inte. Ska det finnas ett lokalt inflytande över den processen? Vi menar att det bör göra det.

Det innebär att Hägglund inte behöver vara orolig. Inom de landsting där det finns en stark majoritet för detta kommer så att ske. Då får man själv bestämma det. Skulle man i något annat landsting tycka att det finns en annan ordning som är bättre måste man rimligen få välja det.

Det kommer per automatik inte att innebära att man inte kan välja vårdcentral. I det fallet får demokratin avgöra det.

Frågan står mellan å ena sida de som tycker att marknaden ska styra detta helt och hållet eller å andra sidan de som tycker att marknaden mycket väl kan finnas där under demokratisk kontroll.

Prot. 2014/15:21

13 november

Statsministerns
frågestund

Ett stabilt järnvägssystem

Anf. 61 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Ännu finns det ingen vinter i sikte, men det står inte på. Härligt, tycker vissa. Förfärligt, anser andra, inte minst alla tågpendlare och godstransportörer, eftersom vinter ofta är synonymt med signalfel, isbelagda växlar, förseningar och inställda tåg.

Den fråga som många av oss ställer, inte minst här i kammaren, på åhörarläktaren, på arbetsplatser och i näringslivet är om det kommer att bli ännu en kaotisk järnvägsvinter med stora förseningar och inställda tåg. Kan vi lita på att järnvägen fungerar när vintern väl anländer?

Jag vill därför fråga statsministern vilka åtgärder regeringen har för avsikt att vidta för att skapa ett robustare och mer pålitligt järnvägssystem så att man undviker kaos vintertid. Vilket är statsministerns besked till landets alla tågpendlare och godstransportörer?

Anf. 62 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Just transportererna – som tidigare här har diskuterats när det gäller Bromma – är ju en av de absolut viktigaste faktorerna för att vi ska kunna ha en arbetsmarknad som fungerar på riktigt. Därför finns det i det här fallet flera sätt att lösa det på, att vi får större tillgång till transporter på lång sikt på järnväg och på annat. Inte minst måste vi få det som vi har att fungera.

Av det skälet har regeringen tillfört 1,2 miljarder kronor för att förbättra järnvägsunderhållet. Infrastrukturministern har också kallat till sig de olika aktörerna för att höra sig för hur man förbereder för kommande vinter. Hur är det med växlarna? Hur är det med kontaktledningarna? Allt detta har gått igenom på ett systematiskt sätt.

Efter de svar som infrastrukturministern har fått har hon uttryckt att hon känner en tillförsikt inför kommande vinter, men hon kan självfallet inte garantera att det inte blir förseningar, om det blir en extrem vinter med extremt mycket snöfall. Men det kommer att bli betydligt bättre.

Etiska riktlinjer för svenska företag utomlands

Anf. 63 JONAS ERIKSSON (MP):

Herr talman! Vi möts regelbundet av nyheter om hur olika företag agerar utomlands. Ibland agerar de som goda förebilder, men ibland också som det rent motsatta. Bland dessa företag har det funnits både privat ägda och offentligt ägda.

Nyligen uppmärksammades företag som använder sig av förmånliga skatteregler i andra länder för att undvika att betala skatt i Sverige. Vi har också fått exempel på företag som köper råvaror i områden där människors rättigheter kränks.

Under en längre tid har det i FN, i EU, i enskilda länder och inom näringslivsorganisationer arbetats med att ta fram etiska riktlinjer för företags agerande utomlands. Men det har snarare varit rekommendationer än bindande regler. De har visat sig inte vara fullt tillräckliga för att undvika de dåliga exemplen.

Avser statsministern att ta några initiativ i det internationella arbetet för att uppmärksamma och stärka företagens möjligheter att ta socialt och miljömässigt ansvar i den globala ekonomin?

Anf. 64 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Tack för frågan! Det är ett av de områden där regeringen tänker vara offensiv. Skälet till det är att vi måste se och förstå att vårt land är en viktig del i en global kontext som är helt annorlunda än för bara 20–30 år sedan. Därför har jag introducerat det som jag kallar Global new deal. Det innebär att vi måste ha en helt annan diskussion på global nivå. Vi måste diskutera hur vi får till en utveckling av den globala ekonomin som gynnar alla människor och missgynnar ingen. Det ska ske utifrån ekonomisk hållbarhet, ekologisk hållbarhet och inte minst social hållbarhet. Vi måste se till att regelverk som sluts inom exempelvis Världshandelsorganisationen, Världsbanken, IMF och andra stöder den typen av utveckling.

Vad gäller dem som smiter från skatten kan jag säga att min uppfattning är att man ska göra rätt för sig. Också företag ska betala skatt. Nästa fråga är om det man gör i landet är olagligt. Om man tar emot skattemedel, inte minst härifrån, är det rimligt att man också betalar skatt.

Utvecklingen av den svenska arbetsmarknaden

Anf. 65 EMIL KÄLLSTRÖM (C):

Herr talman! Vi har uppenbarligen olika bilder av läget i den svenska ekonomin och på den svenska arbetsmarknaden. Jag och många med mig tycker att det är bra med 340 000 nya jobb, den högsta sysselsättningsgraden och den lägsta långtidsarbetslösheten i EU. Statsministern tycker inte det.

Statsministern har dock ställt nya jobb i utsikt till följd av regeringspolitiken, men där verkar det råda delade meningar. Om vi läser budgetpropositionen, som Magdalena Andersson lagt fram, ser vi att där bland annat står: De skatteförslag som lämnas och aviseras i denna proposition kommer att bidra till att sysselsättningen och bnp dämpas.

Det är en bild som jag och Alliansen delar. Det är klart att om man höjer skatterna på jobb och företagande blir det färre jobb och färre företag, och den mycket framgångsrika utveckling som Sverige haft de senaste åren riskerar att brytas.

Är det statsministerns ord eller är det finansministerns ord som gäller vad beträffar utvecklingen på den svenska arbetsmarknaden framöver?

Anf. 66 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det är regeringens ord, och då är statsministerns och finansministerns ord desamma.

Det går inte att läsa ett recept till hälften och tro att det blir något, vare sig bullar eller mat. Man får läsa hela receptet. En tydlig utvärdering av den förra regeringens politik har visat att det var dyra åtgärder som infördes – arbetsgivaravgiften för unga och annat – och de har därför ifrågasatts.

Javisst, det kan ha gett en del jobb, men det blev alldeles för dyrt. Då är rimligen sanningen den att om man tar bort det kan det bli en liten effekt i den riktningen, men när vi talar om skatter är det helt avgörande att vi talar om både skatters intag och vad de används till.

I ett tidigare replikskifte gav jag det enskilda exemplet att om 80 000 människor går arbetslösa trots att företag och andra arbetsgivare skulle vilja anställa men inte hittar rätt utbildad personal är det en väl så viktig uppgift att se till att de arbetslösa får utbildning. Det är en av de åtgärder vi vidtar för de pengarna. Det kommer att leda till högre sysselsättning och lägre arbetslöshet.

Förbifart Stockholm

Anf. 67 IDA DROUGGE (M):

Herr talman! Statsministern har tidigare lovat att bygga Förbifart Stockholm eftersom den är så otroligt viktig för jobb och tillväxt i hela Sverige. Efter valet ändrades det till att gälla ifall Stockholms läns landsting och Stockholms stad inte ville omförhandla. Nu har det gått snart en hel vecka sedan landstinget svarade. De vill inte omförhandla. Det finns inget behov av det. Varje dag som gått sedan dess har kostnaderna tickat på, 4 miljoner kronor per dag. Statsministern gav landstinget vetorätt i frågan, och svaret var tydligt.

Vad händer nu? Varför återupptas inte bygget av Förbifart Stockholm?

Anf. 68 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Som jag sade tidigare tyckte regeringen att det var rimligt att avvakta de nya politiska ledningarna för Stockholms stad och Stockholms läns landsting så att de fick möjlighet att ge uttryck för sin uppfattning om ett så stort projekt innan det gick vidare. Därför fanns det all anledning att göra det uppehållet. Det är en legitim anledning.

Därefter måste det hela processas och alla inblandade parter – Stockholms stad, landstinget och staten – diskutera om förutsättningarna för projektet är ändrade eller inte. När det behandlats formellt, vilket ännu inte skett, är det min uppfattning att vi inte ska förhålla projektet helt i onödan. Men det måste få ske en formell, korrekt behandling av ärendet så att alla parter får uttala sig. Sedan får vi se hur vi går vidare.

Omröstningen om statsbudgeten

Anf. 69 MARTIN KINNUNEN (SD):

Herr talman! Omröstningen om statens budget närmar sig, och den är kanske mer intressant än på mycket länge. Det har sin bakgrund i att regeringen valt att inte förankra sin politik hos en majoritet av riksdagen. Samtidigt har man försökt göra ett stort nummer av att isolera Sveriges tredje största parti, men det kan inte sägas ha varit särskilt framgångsrikt mot

bakgrund av den uppkomna situationen. Genom att agera på det sättet har statsministern försatt regeringen och landet i stort i ett mycket prekärt läge. Jag tycker inte att det är ett ansvarsfullt agerande.

Min fråga till statsministern är därför hur statsministern ser på situationen och hur statsministern tänker agera om regeringens budgetproposition inte går igenom i riksdagen. Väljer statsministern i så fall att avgå?

Anf. 70 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Vi fick regeringsmakten efter ett val som resulterade i ett nytt parlamentariskt läge. Vi tar det ansvaret. Vi lägger fram en budget i Sveriges riksdag som vi tror på och som vi anser har ett starkt innehåll vad gäller Sveriges utveckling. Det gäller såväl ungdomarna, skolan och människorna som vill gå till ett jobb som för att rädda klimatet och stärka välfärden.

Det Sverigedemokraterna, som säger sig värna om Sverige, nu gör är att ägna lång tid åt osäkerhet. Det är inte för Sveriges väl utan antagligen för det strålkastarljus som Sverigedemokraterna verkar ha hamnat i. Det är sverigedemokrater som avgör hur de ska rösta, huruvida de ska rösta på att ta arbetslösa ungdomar ur arbetslöshet och in i arbete, om vi ska sänka skatten för pensionärerna så att den blir mer lik den som löntagarna har, om vi ska satsa på äldreomsorgen och på sjukvården. Det är Sverigedemokraternas beslut att rösta precis som de vill.

(Applåder)

Psykisk ohälsa bland unga

Anf. 71 LAWEN REDAR (S):

Herr talman! Statsministern! Min fråga avser situationen för Sveriges unga. Alliansregeringen efterlämnade drygt 140 000 unga i arbetslöshet. Många av dem befinner sig i dag i långtidsarbetslöshet, och vi vet att det råder hårdare krav i skolan. Det har lett till en markant ökning av den psykiska ohälsan bland unga.

Min fråga till statsministern är därför vilka satsningar regeringen avser att göra för att få bukt med ohälsan, särskilt den psykiska ohälsan, som ökat bland Sveriges unga.

Anf. 72 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Dels vill vi öka satsningen på just det området inom sjukvården. Vi vill uppmärksamma det på ett helt annat sätt. Detsamma gäller skolhälsovården. Det kräver ett brett åtgärdsprogram.

Det långsiktigt viktiga är att ungdomarna har framtidstro, och av det skälet koncentrerar vi stora resurser på just ungdomar. I skolan ska jag veta att jag har en mycket bättre chans att klara den. Jag får stöd och hjälp när jag behöver det redan i tidiga åldrar. Jag har bättre möjligheter att ta mig igenom grundskolan så att jag kommer in på gymnasieskolan. Om jag ges stöd att klara gymnasieskolan blir jag stark på arbetsmarknaden. Jag har större möjligheter att få en bostad eftersom det byggs bostäder.

Alla dessa faktorer samlat har ett mycket viktigt symbolvärde och anger inriktningen för vår ungdomspolitik. Helheten är det viktiga. Ungdomar ska känna framtidstro och ha framtidshopp. Det löser inte marknaden. Det löser politiken.
(Applåder)

Prot. 2014/15:21
13 november

Statsministerns
frågestund

Ansvar för den svenska polisen

Anf. 73 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Jag hoppas att min fråga är övergripande nog. Den handlar om svensk polis och ansvaret för den.

Polisen står inför sin största omorganisation på 50 år. Vid årsskiftet får Sverige en ny samlad polismyndighet som ska ersätta dagens 21 myndigheter, allt för att svensk polis ska bli effektivare, klara upp fler brott, göra medborgarna nöjdare.

Jag är en varm anhängare av omorganisationen och trodde nog att varje justitieminister skulle vilja inkassera den åsyftade politiska poängen med en effektivare polis. Men mindre än ett halvår före sjösättningen av reformen, i samband med statsministerns regeringsbildning, flyttade statsministern över ansvaret för polisen till den nya inrikesministerposten. Justitieministern är befriad från ansvar för polisen.

Det behöver inte vara fel, men omflyttningen av ansvaret reser en del frågor. Jag vill veta vad statsministern har för bevekelsegrunder till förändringen av ansvaret.

Anf. 74 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det är helt riktigt. Förändringen av polismyndigheterna är påbörjad. Vi har varit ense om att den är bra. Naturligtvis ska den nu sjösättas och ges bästa möjliga förutsättningar.

Min bevekelsegrund för att göra denna omflyttning är att vi tror att det är bättre att vi samlar kompetens som har att göra med både polisiära uppgifter och andra närliggande uppgifter för att få en samordning av även de myndigheterna. Det är en sak att samordna de tidigare polismyndigheterna till en myndighet. Det är ett svar. Det andra är att vi behöver ha mer av samordning för att stärka rättssäkerheten och det arbete vi har att göra mot brottslighet och därmed också stärka landets inrikessäkerhet.

Framtiden för fas 3

Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Nästan 35 000 arbetslösa befinner sig i dag i fas 3. Detta har blivit en slutförvaring där människor arbetar heltid utan att få lön. De enda som egentligen har tjänat på detta är vissa företag som helt och hållet kunnat försörja sig på fas 3 och gjort miljonvinster.

Det finns en tydlig skiljelinje här vad gäller om man ska behålla fas 3 eller inte. Trots det finns det nu en oro bland alla dessa människor som fortfarande är i fas 3. Vad kommer att hända? Kommer man att tvingas fortsätta? Ska fas 3 kanske till och med behållas? Därför skulle jag gärna vilja att statsministern svarar på vilken regeringens linje är när det gäller fas 3.

Anf. 76 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Linjen är att fas 3 ska avslutas successivt. Det kommer inte att ske på ett år, utan det kommer att ta längre tid. Men avsikten är att människor som befunnit sig i långtidsarbetslöshet, eller ibland haft bra arbetsuppgifter men dåliga villkor och begränsade utbildningsmöjligheter, ska få möjlighet till bra och meningsfulla arbetsuppgifter enligt kollektivavtalsenliga villkor.

Många av de här människorna behöver också utbildning. Det är därför vi satsar så brett på utbildning. Vi behöver ha många olika utbildningsmöjligheter. För en del kanske folkhögskola är det rätta svaret. För andra är det utbildning tillsammans med praktik. Det är därför vi tillför dessa extratjänster i välfärden. De ska syfta till att ge meningsfulla arbetsuppgifter enligt kollektivavtalsenliga villkor. Vi tänker även ge människor som i dag finns i fas 3 framtidshopp och framtidstro.

(Applåder)

Arbetsgivaravgiften för unga och anslaget till försvaret

Anf. 77 JOHAN FORSSELL (M):

Herr talman! Statsministern! Vi upplever tyvärr ett alltmer oroligt omvärldsläge. Jag tänker såklart på Ukraina men också på vårt eget närområde. Mycket talar för att vi ser ett nytt normalläge.

I valrörelsen fanns det en samsyn mellan Socialdemokraterna och Alliansen i de här frågorna. Försvarsberedningen enades om att öka anslaget till försvaret med 5,5 miljarder fram till 2024. Alliansen presenterade där till en extra närtidssatsning. Socialdemokraterna gick ett steg längre och lovade att ramen redan 2018 skulle ligga 900 miljoner kronor över det som Alliansen presenterat.

Allt detta skedde före valet. När nu budgeten kom ganska nyligen noterade jag att regeringen anslutit sig till den ram som Alliansen hade presenterat före valet, men med en skillnad: Man gjorde också en höjning av ungdomsarbetsgivaravgifterna, vilket för försvaret innebär en årlig kostnad på ungefär 300 miljoner kronor.

Hur kunde plus 900 miljoner före valet i realiteten bli minus 300 miljoner efter valet?

Anf. 78 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Jag delar uppfattningen att vi antagligen har ett nytt normalläge i vår närhet, med ökad spänning och ökad oro. Det är inget tillfälligt läge. Däremot finns det inget direkt militärt hot, men det är ett nytt läge.

Det är av det skälet som försvarsministern nu utifrån Försvarsberedningens slutsatser arbetar fram en inriktningsproposition som ska föreläggas Sveriges riksdag någon gång under våren – jag kan inte säga något datum. Försvarsministerns och regeringens hela inriktning är att se till att få en helhetslösning där vi kommer brett överens över gränserna. Där finns även frågan om ungdomsarbetsgivaravgifter med.

Detta måste ses i sin helhet. Vad behöver det göras för förstärkningar av beredskap, personalförsörjning och materiel? Låt oss diskutera det i samband med den propositionen, så är jag helt övertygad om att vi kommer

överens om den nivå som ska vara rätt för Sverige. Det är viktigt att vi hittar en bred överenskommelse, inte minst i detta läge.

Prot. 2014/15:21
13 november

Statsministerns
frågestund

Pensionärernas ekonomiska situation

Anf. 79 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S):

Herr talman! Jag träffar väldigt många pensionärer och människor som är på väg att gå i pension. En fråga som ofta dyker upp är oron för den egna ekonomin. Här inne vet vi att det är många faktorer som påverkar pensionerna.

I veckan kom Arbetsmiljöverket med en ny rapport som pekar på att väldigt många yrkesgrupper, inte minst många tjänstemän, aldrig kommer att orka jobba fram till 65. Det är någonting som kommer att påverka deras pensioner resten av deras liv.

Min fundering är vilket besked statsministern har till landets pensionärer och blivande pensionärer.

Anf. 80 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Herr talman! Det här är en viktig fråga för arbetsmarknaden. Hur får vi fler människor att orka ett helt arbetsliv? Det har betydelse för landets samlade inkomster. Självfallet har det också betydelse för de individer som arbetar hur mycket de lyckas skrapa ihop till pensionen.

Regeringen har varit väldigt tydlig efter de tragiska dödsolyckorna med byggnadsarbetare och de fyra dödsolyckor som skedde före det. Till dödsolyckorna kan läggas att många människor inte orkar utan stressas sönder och får sluta för tidigt. Vi ska ha en nollvision för dödsfall.

Vi ska också ge mer resurser till Arbetsmiljöverket, vilket gör det möjligt att arbeta mer förebyggande. Vi ska ge mer resurser till arbetslivsforskning, vilket gör att vi kan ta fram lösningar för att undvika att människor slits ut i sitt arbetsliv. Avslutningsvis kommer vi att lägga mer resurser på samarbete mellan parterna. Jag är helt övertygad om att det är parterna som ska finna de bästa lösningarna för att människor ska orka ett helt arbetsliv. (Applåder)

Anf. 81 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag tackar statsministern och övriga deltagare i frågestunden och förklarar härmed statsministerns frågestund avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 14.47 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.50.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.50.

Anf. 82 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Nu har vi precis lyssnat på statsministerns frågestund. Innan den stunden tog vid fick min partikamrat Jonas Jacobsson Gjørtler veta att vi skulle kunna få svar av statsministern i frågan om Bromma flygplats. Det svaret lyser dock med sin frånvaro. Vi fick inte något svar.

Mycket har redan sagts i interpellationsdebatten. Det är ändå viktigt att än en gång påtala att Bromma flygplats är en nationell angelägenhet. Alla regioner hänger ihop, och däribland min egen hemregion Skåne.

Bromma är ett nav. Varje dag pendlar många människor till och från Stockholm. Som tidigare nämnts finns peakar. Det sker i största utsträckning på morgnar och kvällar, och det är jätteviktigt för vårt näringsliv.

Samtidigt som vi har diskussionen om Bromma talas det om byggandet regionalt. Det är väldigt tomt på lösningar. Om man har ambitionen att ta bort en del i någonting som stöder ett näringsliv och som är oerhört viktigt för att det ska fungera måste man först lägga till någonting innan man kan ta ifrån.

Det kommer ingen annan lösning. Det man säger är att Arlanda ska ta över. Arlanda är redan trångbott och har samma peakar. Som min partikamrat Jessica Rosencrantz påtalade handlar det om att kunna arbeta utåt. Exportlandet Sverige är väldigt beroende även av utrikestrafik.

Nu har vi inte miljöpartisten från den tidigare debatten på plats i kamraren. Jakop Dalunde talade om målkonflikter. Men man måste se hela bilden. Det går inte att stänga en del och bromsa Sveriges utveckling för näringslivet.

Därför återstår frågorna: Vad vill regeringen med Bromma flygplats? Vilka effekter anser infrastrukturministern att en stängning av Bromma ger i form av jobb som försvinner, jobb som ni säger er värna så mycket? Var finns debattörer ute i landet från S-sidan? Jag ser nu att Rikard Larsson står på tur. Det ska bli intressant att höra hans inlägg.

Anf. 83 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Först har jag en reflexion om diskussionen. Det har varit en väldigt lång och detaljerad diskussion om en fråga som kommer att diskuteras om en eventuell begäran inkommer och om det i sin tur eventuellt skulle kunna leda till att några förslag kommer fram. Det är viktigt att ha med sig det i grunden.

Några förslag om att lägga ned Bromma finns inte. Regeringen har inte lagt fram några förslag om att lägga ned Bromma. Diskussionen är intressant och säkert viktig. Men det är bra att ha utgångspunkten med sig att det inte finns något beslut eller förslag om beslut att lägga ned Bromma.

Herr talman! Med det sagt är det många som kan vittna om bra förbindelser mellan Stockholm och övriga landet. Det gäller inte minst för företagens möjligheter att finnas och verka i alla regioner. Med den utgångspunkten är det viktigt att se diskussionerna om Bromma i ett större infrastruktursammanhang.

Vi behöver bra flygförbindelser. Men vi behöver också bra och framför allt bättre och mer pålitliga tågförbindelser. De behoven ska inte ställas

mot varandra utan ses som delar och komplement i ett sammanhållet trafiksystem. Därför är det viktigt att Brommadebatten sker utifrån hur vi får bättre förbindelser till Stockholm i stort.

Det är också viktigt att se andra perspektiv. Det är klart att den nya majoriteten i Stockholms stadshus funderar över sitt uppdrag och sin stads förutsättningar. Det gäller ur transportperspektivet, miljöperspektivet och bostadsperspektivet.

Vi måste kunna se och diskutera alla de sakerna samtidigt. Gustaf Hoffstedt var inne på den frågan och krävde egentligen att Stockholms stads politiker också skulle ta ansvar för hela landet. Jag tror inte att man ska lägga det uppdraget på Stockholms stads politiker. Det är däremot viktigt att regeringen tar ansvar för hela landet.

Jag som skåning känner mig trygg utifrån min hemregions förutsättningar att det är jobb och utveckling som står i centrum för regeringens politik. Med den insikten tror jag att förutsättningarna är goda för att få både en positiv jobbtillväxt, en framtidsinriktad klimatpolitik och en bättre situation på bostadsmarknaden i Stockholm och övriga delar av landet.

Man ska komma ihåg att dessa politiska områden – miljöpolitiken, bostadspolitiken och jobbpolitiken – också har det gemensamt att de var bland de största misslyckandena under den nu avgångna borgerliga regeringens tid. Jag är övertygad om att det går att kombinera dessa områden. Men då måste man åtminstone öppna för en diskussion om eventuella förändringar i befintlig struktur.

Anf. 84 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! I tidigare inlägg har det påståtts en ganska lång rad olika saker. Bland annat har det påståtts att det är Stockholms kommun som ska fatta beslut i frågan, att det har framkommit nya saker i interpellationssvaret som inte har sagts tidigare och att det har utsetts en förhandlingsperson. Inget av dessa påståenden är sant. Det är viktigt för frågans hantering att vi åtminstone har samma utgångspunkter när vi diskuterar.

Det är fullständigt självklart att Stockholms kommun inte själv äger frågan. Hade det varit så att Stockholms kommun hade rådighet över frågan hade det inte funnits någon anledning för regeringen att över huvud taget befatta sig med frågeställningen. Då hade kommunen ägt frågan fullt och fast.

Vi har inte från regeringens sida för avsikt att förhandla med kommuner om saker som kommunerna själva har rådighet över. Däremot tycker regeringen att det är viktigt för kommuner och landsting runt om i Sverige där det finns gemensamma intressen eller gemensamma konflikter att vi möter de kommuner och landsting som önskar samtala med regeringen om olika gemensamma utmaningar.

Om det är så att någon kommun, Stockholms kommun eller någon annan, kommer med en framställan till regeringen att diskutera citynära flygplatsmark för bostadsändamål är regeringen beredd att möta den begäran med att tillsätta en förhandlingsperson. Det är vad som står i svaret, det som stått i alla mina tidigare svar, och det är regeringens hållning i frågan.

Det innebär också att regeringen inte har tagit ställning till eller begärt en utredning av vilka konsekvenser en stängning av Bromma skulle få för jobb och utveckling. Det finns ännu inte något sådant förslag att ta ställning till. Däremot är det självklart så att om det kommer till en förhandling

kommer de effekterna och de konsekvenserna att belysas. Det är regeringens fokus i den här frågan.

Interpellanterna har ställt frågan: Vad vill egentligen regeringen? Regeringen vill att det ska finnas fungerande hållbara transporter från Sveriges alla landsdelar till och från Stockholm. Det är regeringens hållning i frågan. Om det i en framtid kommer att innebära att den trafiken ska ske till och från Bromma eller någon annanstans får framtiden utvisa.

Målet att det ska finnas transportmöjligheter för alla delar av Sverige till och från Stockholm är fokus. Det är viktigt för näringslivet, företag och andra runt om i landet att det finns möjlighet att på ett smidigt och bra sätt ta sig till och från Stockholm. Det är regeringens fokus i frågan.

Jag har inte hört någon här i kammaren eller någon annanstans i debatten hävda att man ska lägga ned inrikesflyget. Jag har heller inte hört någon föreslå att man ska åka tåg från Gotland, varken till Stockholm eller någon annanstans. Det finns naturliga skäl till det.

Inrikesflyget kommer att ha en viktig roll i de framtida transportsystemen. Men av hållbarhetsskäl behöver vi flytta över en del trafik från flyg till tåg och bygga ut järnvägssystemen så att de blir ett bättre och mer konkurrenskraftigt alternativ. Det betyder inte att inrikesflyget inte kommer att finnas kvar och fylla en viktig funktion, men fördelningen mellan olika trafikslag kommer att behöva förändras, och vi kommer också att behöva ha ett flyg som utvecklas i mindre miljöpåverkande riktning.

Vi måste inse att de olika politikområdenas mål behöver samverka. Man kan inte ställa jobb och miljö mot varandra. Vi måste se till att ha en hållbar miljö och en hållbar utveckling för jobbtillväxt i hela landet. Det är regeringens inställning.

Anf. 85 LENA ASPLUND (M):

Herr talman! Statsrådet säger att det ska finnas transportmöjligheter till och från Stockholm. Det är gott så, men vad menas då med transportmöjligheter? I dag går det att åka tåg från Sundsvall till Stockholm. Det tar tre timmar och 40 minuter. Är det en transportmöjlighet? Ja, det är det. Är det en reell möjlighet om man ska på ett möte i Stockholm över dagen? Nej, det är det inte.

Jag hade under valrörelsen en debatt med en miljöpartist som sitter i sitt partis styrelse, så jag tror att det han sade är sanktionerat. Han ville att man skulle införa en flygskatt. På så sätt skulle man minska flygandet, för då har folk inte råd, och det tränger ut flyg från Arlanda så att man kan lägga ned Bromma. Då vill jag fråga statsrådet: Är detta er uppfattning också? Om man fördyrar flygandet så att man inte har råd att resa kommer vi ju att få färre flygresor, och då kanske det räcker med bara en flygplats. Det skulle vara mycket olyckligt, anser jag, och det skulle slå väldigt hårt mot vanliga människors möjligheter att resa, både inom och utom landet, på semester eller för att besöka släkt och vänner. Det känns inte helt rätt.

Sedan har jag en sista fråga. Det finns stor oro i flygbranschen. Många piloter vittnar om att de känner oro och börjar söka sig utomlands för att svensk flygpolitik inte riktigt håller måttet längre. Då frågar jag statsrådet: Vad säger ni till dessa oroliga piloter? Kan de känna sig säkra på att det finns en arbetsmarknad med jobb för dem här i Sverige?

Anf. 86 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Det finns många bedömare som har sett på flygplatserna runt om i landet och hur beroende de är av kopplingen till just Bromma. Enligt Stockholms Handelskammare är det ett antal flygplatser som också skulle hotas av nedläggning om Bromma läggs ned. Det handlar om Ängelholm, Halmstad, Växjö, Kalmar, Trollhättan och Sundsvall-Timrå. Det är alltså stora delar av landet som direkt riskerar att få sin koppling till huvudstaden helt bortplockad om man skulle avveckla Bromma.

Rikard Larsson verkade anse att den här frågan närmast är hypotetisk. Han säger att det kanske finns ett förslag och att det kanske skulle vara aktuellt och så vidare. Nu vill den rödgröna majoriteten i Stockholms stad lägga ned Bromma till år 2022. Det innebär att frågan inte är särskilt hypotetisk. Två av landets regeringspartier ingår i denna styrande koalition.

Det är väl anständigt att begära att regeringen faktiskt ska kosta på sig att ha en uppfattning i den här frågan. Jag undrar fortfarande: Vad vill regeringen?

Stefan Löfven sade tydligt i valrörelsen: Bromma ska inte avvecklas, utan Bromma ska finnas kvar. Miljöpartiet säger dock något helt annat. De säger att Bromma ska avvecklas. Den fråga vi alla ställer oss är: Vad är det som gäller? Vad vill regeringen? Vilken är regeringens uppfattning när det gäller Bromma flygplats?

Anf. 87 GUSTAF HOFFSTEDT (M):

Herr talman! Statsrådet påstod tidigare att vi i Moderaterna inte antog de svåra utmaningarna med miljöpolitik och bostadspolitik. Jag tycker att mina partivänner i hög grad har visat att vi tar frågorna på allvar och att man ger viktiga svar på hur man ska utveckla de områdena.

Jag försökte bland annat påpeka att om Arlanda är den enda flygplatsen innebär det en dramatiskt ökad miljöbelastning. Jakop Dalunde från Miljöpartiet menade då att en lösning på detta kunde vara att använda större flygplan, alltså jetplan. Det kan låta bestickande att använda stora flygplan, men det är långt ifrån givet att det skulle vara bättre för miljön. På korta flygsträckor är det tvärtom ofta mindre, så kallade turbopropplan som belastar miljön i väsentligt mindre utsträckning.

Jakop Dalunde sade också att det i dag är enkelt att resa till och från Arlanda för en rimlig penning. Jag är inte säker på att de som inte är riksdagsledamöter eller statsråd upplever det som en rimlig penning när de sätter sig på Arlanda Express. Kostnaden för den enskilda människan är något som vi också måste väga in. Vi som har förmånen att vara riksdagsledamöter eller statsråd betalar sällan våra flygresor själva, men vanliga människor gör det alldeles säkert.

Statsrådets partivän Suzanne Svensson var en av dem som arrangerade den angelägna flygfrukosten häromdagen. Hon påpekade att när hon reste från Blekinge innan det fanns flera flygplatser betalade hon 6 000 kronor tur och retur. Då försvinner resandet fullständigt för vanliga människor. De har då inte möjlighet att röra sig i vårt vackra land.

Anf. 88 TINA GHASEMI (M):

Herr talman! En fråga som vi ännu inte har berört är försvaret och Sveriges beredskap. En nedläggning av Bromma kommer att påverka även flera regionala flygplatser, och det skulle även få konsekvenser för svensk

beredskap. Försvarsmakten förfogar i dag över ett begränsat antal militära flygplatser. Planeringen utgår från att man kan behöva komplettera med civila flygplatser när så behövs.

Konsekvenserna av en nedläggning av Bromma och hur det påverkar beredskapen och möjligheten att använda civila flygplatser är ännu inte kartlagda. Att regeringen öppnar för en stängning utan att ha utrett vilka konsekvenser det kan få är oroväckande.

Det som har framkommit i debatten är att ni inte bara öppnar för en avveckling av Bromma utan att ni också menar att det finns risk för att ni kommer att avveckla andra regionala flygplatser. Vice statsminister Åsa Romson var ute i medierna och gav beskedet att Linköping, Uppsala och Jönköping kan stå på tur. I Uppsala finns Årna flygplats. Det är den sista militära flygbas som finns kvar för Stockholmsområdets luftförsvär.

Jag undrar: Är det detta som är regeringens uppfattning?

Anf. 89 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Regeringens första dagar brukar man prata om som ganska avgörande. Ändå landade en relativt tom propositionslista i vår brevlåda häromdagen. Kombinerat med icke-beskedet om förbifartsfrågan och Brommafrågan blir man en aning fundersam när det gäller vad som står på agendan. Men stopp, utredning och tystnad blir ju svaret om man är oförberedd när man tillträder som regering.

Men, herr talman, frågan om Bromma flygplats är för viktig för att man ska dribbla bort den, mörka den och skapa osäkerhet kring den. 24 000 jobb är hotade runt om i landet. Tillväxt och utveckling står på spel runt om i Sverige. I EU:s till ytan tredje största land behöver vi fungerande flygförbindelser. Den före detta infrastrukturministern, Catharina Elmsäter-Svärd, sade: Sveriges transportsystem behöver mer av allt. Vi behöver inte mindre, och vi behöver inte lägga ned Bromma flygplats.

Herr talman! Tro det eller ej, men jag har inte för vana att citera Olof Palme på löpande band, men det ter sig som att jag kommer att göra det en hel del under de kommande fyra åren, inte bara i Brommafrågan, men onekligen också här. Politik är ju att vilja. Då ställer jag mig frågan: Hvad vilja Socialdemokraterna?

Socialdemokraterna i Stockholm, med sin rödgrönrosa koalition, säger mycket riktigt att man faktiskt vill stänga Bromma. Ett förslag finns alltså på dagordningen. Men regeringen säger inte motsatsen. Regeringen säger inte att man vill behålla Bromma.

Jag beklagar, herr talman, att Stockholms socialdemokrater vill avveckla Bromma. Regeringen ger inte besked. Det tycks som att Alliansen är det enda alternativ i svensk politik som är tydligt med att Bromma flygplats ska bevaras.

Anf. 90 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Ja, detta kan inte nog påtalas. Sverige har fått en uppfattning. Signalerna har varit tydliga. Som Jessica Rosencrantz precis berättade har Stockholms stad sagt: Vi vill inte ha Bromma flygplats. Och regeringen ger inget svar.

De signalerna ger osäkerhet. Det är tomma svar som leder till att det kostar pengar. Det blir sämre tillväxt. Näringslivet stannar upp, och jobben blir färre.

Lena Asplund har dessutom varit inne på familjerna. Det är en feministisk regering som vill öka avstånden för familjer. Om det blir dyrare och om mindre flygplatser riskerar att läggas ned blir det svårare för alla de barn och barnbarn som åker med flygen för att träffa sina föräldrar och andra anhöriga.

Det här vittnar om ett icke-svar som leder till osäkerhet. Just nu är osäkerheten om vad som ska hända väldigt stor. Vad blir svaret?

Anf. 91 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! Jag förstår att framför allt Moderaterna har ett behov av att angripa regeringens jobbpolitik. Det var ju det största misslyckandet som man själv stod för under sina åtta år vid regeringsmakten. Därför förstår jag att den ena regionala företrädaren efter den andra kommer upp i talarstolen och säger: Nu lägger ni ned Bromma.

Men man kan titta på vad som verkligen har hänt och vad som verkligen har sagts. Även det beslut som ni hänvisar till, som handlar om Stockholms stad, är ett beslut som villkoras av att det inte ska få negativa effekter för jobb och utveckling i Stockholmsregionen.

Vad regeringen gör och vad jag känner mig trygg med är att de säger: Nej, det är inte bara Stockholmsregionen. Det är också de andra regionerna i Sverige. Det innebär att de säger: Vi är beredda att titta på lösningar om kommuner vill hitta lösningar där man kan kombinera bostadsbyggande, bra miljöpolitik, bra transporter, jobb och utveckling. Då är vi beredda att titta på det.

Det beskriver ni som att beslut har fattats om att lägga ned Bromma flygplats. Det är inte sant.

Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag hade egentligen inte behövt få ordet igen efter Rikard Larssons avslutning. Men jag vill ändå påpeka att jag tidigare nämnde att regeringens mål och vad regeringen vill i den här frågan, och vad Socialdemokraterna vill, är att det ska gå smidigt att ta sig mellan Stockholmsregionen och andra regioner i Sverige.

Om man funderar över om det i dag är möjligt att ersätta inrikesflyget med tåg kan jag säga att jag redan i mitt förra inlägg sade: Nej, det är det inte. Inrikesflyget kommer att ha en given plats i vårt transportsystem även framöver. Men det finns delar där man i dag flyger där det med en utbyggd järnväg mycket väl skulle kunna gå att ersätta en del flygtrafik med järnvägstrafik.

På den raka frågan om man behöver flytta utomlands om man vill jobba som pilot är svaret nej. Det kommer att finnas en stor marknad för flyget i Sverige även framöver. Det som är hotet i den delen handlar nog mer om lönedumpning och illojala konkurrensvillkor på den här marknaden. Det finns nämligen en baksida med låga priser, och det är att det är någon som betalar för det låga priset. Det finns en väldigt oroande utveckling som jag inte tänker gå djupare in på i den här interpellationsdebatten, för det hör inte hemma här. Men jag är uppriktigt bekymrad över de konkurrensvillkor som svenskt flyg utsätts för och som inte gynnar en god utveckling av svenskt flyg framöver.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Regeringen har inte fattat något beslut om att stänga Bromma och har inte något förslag på bordet om att stänga Bromma. Vi har inte tagit reda på vilka konsekvenser en sådan stängning skulle innebära eftersom vi ännu inte har något sådant förslag att bereda.

Det budskapet är det nog väldigt viktigt att investerare och företag runt om i Sverige får med sig. Jag tror nämligen att oron, som en del i den här salen bidrar till att sprida runt om i vårt land, i sig hotar tillväxten. Jag tycker att vi har ett gemensamt ansvar för att sprida rätt information och inte desinformation.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2014/15:66 om fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jonas Jacobsson Gjørtler har frågat mig om Karin Svensson Smiths uttalande i SVT:s *Sydneytt* nyligen, att det inte är aktuellt med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, är förankrat hos och sanktionerat av mig och regeringen. Jonas Jacobsson Gjørtler har också frågat mig hur jag ser på behoven av och förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och om jag avser att fullfölja det arbete som tidigare regering initierat i frågan, det vill säga med inriktning på beslut under innevarande mandatperiod.

Låt mig inledningsvis bara nämna att det är riksdagsledamöterna själva som står för sina uttalanden.

Regeringen har inte tagit ställning till behovet av en ny fast förbindelse över Öresund. Å ena sidan har befintlig Öresundsbro kapacitetsproblem, vilket gör den sårbar för händelser som dåligt väder, fel på järnvägen och olyckor. Å andra sidan är en ny förbindelse förknippad med betydande kostnader och förutsätter ett stort engagemang från dansk sida. Jag noterar att den förra regeringen senast i juli 2014 gjorde likartade bedömningar i kommittédirektivet 2014:106, *Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna*.

Regeringen avser att under 2016 återkomma till riksdagen med förslag om de ekonomiska ramarna för infrastrukturuområdet avseende nästa planperiod, 2018–2029. Fastställelsebeslut av en ny tolvårig nationell plan tas sannolikt av regeringen 2018. I samband med det arbetet kommer regeringen att bedöma förutsättningarna för vilka projekt som ryms respektive inte ryms i den nationella planen.

Regeringens arbete vägleds bland annat av målet att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Samtidigt ska Sverige vara en global förebild i klimatomställningen. Viktiga frågor som regeringen prioriterar är därför generellt bättre fungerande och hållbara gods- och persontransporter i hela landet samt minskad miljö- och klimatpåverkan. Mot denna bakgrund föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2015 att ca 5 miljarder kronor tillförs underhållet av våra järnvägar under mandatperioden 2015–2018.

Anf. 94 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka infrastrukturministern för svaret. Frågan om en andra fast förbindelse över Öresund, mellan Helsingborg och Helsingör, är en fråga som har varit på agendan ganska länge. Man har vänt och vridit på den, framför allt ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Men på senare tid har man också gjort det från nationellt håll, där man har tittat lite närmare på det här behovet.

Till att börja med är det viktigt att understryka att detta alltså inte handlar om en lokal förbindelse som är viktig enbart ur ett lokalt eller regionalt perspektiv. En Helsingborg–Helsingör-förbindelse bidrar inte bara till en helhetslösning av transportsystemet i Öresundsregionen utan är också en viktig pusselbit för transporterna mellan Skandinavien och övriga Europa.

En viktig del i det här projektet är också att konstatera att det är möjligt att finansiera en sådan här förbindelse med brukaravgifter över relativt kort tid.

Köpenhamnsområdet och västra Skåne, det vi normalt kallar Öresundsregionen, utgör Nordens största bostads- och arbetsmarknad och har därmed också väsentlig betydelse för tillväxten både i Sverige och Danmark. Öresundsbron utgör för närvarande den enda fasta länken för långväga person- och godstrafik som finns mellan Skandinavien och kontinenten.

Nu visar prognoserna att bron och framför allt dess landanslutningar kommer att få omfattande kapacitetsproblem. Öresundsbron är redan i dag utsatt för ett hårt tryck, eftersom fjärrbetonad person- och godstågstrafik måste samsas med regional arbetspendling.

Dessa påfrestningar kommer att öka ytterligare när den fasta förbindelsen under Fehmarn bält mellan Danmark och Tyskland öppnas, vilket den beräknas göra 2022. På längre sikt riskerar vi därför få en trafikinfarkt som drabbar centrala delar av Öresundsregionen. Detta skulle få konsekvenser långt bortom närområdet på grund av den stora mängd transittrafik som passerar genom regionen. Därför är det i huvudsak en nationell angelägenhet att avlasta Öresundsbron genom ytterligare en fast Öresundsförbindelse.

Detta är, som jag nämnde tidigare, ett projekt som har haft stort stöd lokalt och regionalt. I bred samsyn har man tittat på projektet och gjort olika studier kring behovet av och förutsättningarna för en sådan förbindelse och av möjligheterna att finansiera den. Bland annat Socialdemokraterna har på nationell nivå varit tydligt för en sådan här förbindelse, senast i den kommittémotion som Socialdemokraterna lämnade med anledning av alliansregeringens infrastrukturproposition. Där nämndes just denna förbindelse specifikt som viktig.

Jag delar naturligtvis statsrådets bedömning att varje riksdagsledamot får stå för sina egna uttalanden. Så är det självklart. Men det som är bekymmersamt är ändå när det kommer olika signaler från regeringspartierna. Nu var det inte vilken riksdagsledamot som helst, utan det råkade vara ordföranden i det fackutskott som hanterar just de här frågorna, alltså trafikutskottet, som uttalade sig på ett sätt som jag tycker är bekymmersamt. Det är svårt att tolka uttalandet på något annat sätt än att hon inte riktigt hade förstått förutsättningarna för den här förbindelsen.

En fast förbindelse är nämligen inte tänkt att ingå som en del i åtgärdsplanen och slåss om finansieringen med andra projekt, utan hela tanken är

att den här förbindelsen kan finansieras helt och hållet med brukaravgifter, vilket de studier som har gjorts visar. Ett beslut kan fattas i anslutning till åtgärdsplanen, men det är inte ett projekt som ska konkurrera med andra projekt. Det här står på egna ben.

Det är alltså något av en missuppfattning, och tyvärr kan jag notera att statsrådet delvis ger uttryck för samma missuppfattning i det svar som har lämnats i frågan.

Jag skulle gärna vilja att statsrådet förtydligar hur hon ser på finansieringen och också huruvida regeringen avser att fullfölja det arbete som den tidigare regeringen påbörjade i den här frågan.

Anf. 95 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! I regeringens budgetförslag står det att infrastruktursatsningarna ska främja arbete och tillväxt. Det tycker vi moderater är bra.

När vi pratar om arbete och tillväxt har Öresundsbron haft en avgörande betydelse för integrationen av arbetsmarknaderna i Sverige och Danmark. Med det stora antalet användare har Öresundsbron blivit en succé som bär sina egna kostnader.

Det finns dock några bekymmer. Det är många som arbetspendlar över Öresundsbron, och snart blir det kapacitetsbrist, inte minst för att pendlingstrafiken får samsas med fjärrtåg och godstrafik.

Det råder en överenskommelse över partigränserna i regionen om att det behövs en ny fast förbindelse mellan Skåne och Danmark. En tunnel mellan Helsingborg och Helsingör till exempel skulle avlasta Öresundsbron på ett ypperligt sätt.

När jag läste ministrernas svar såg jag två saker. Ministern nämner i sitt svar att förutsättningarna för projektets eventuella genomförande är två.

Först är det kostnaderna och sedan det danska engagemanget. Sydsvenska handelskammaren har i en rapport beräknat att Helsingborg–Helsingör-förbindelsen är ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt som kommer att betalas med trafikavgifter och således inte belasta skattebetalarna på något sätt, precis som är fallet med Öresundsbron.

Vidare kommer en sådan förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör att skapa arbetspendling i en ny stor region, och det kommer att gagna svenska kommuner med hög arbetslöshet.

Det danska intresset för projektet kommer att bli hetare i takt med att Fehmarn bält-förbindelsen färdigställs och mängden gods från Europa till Norden ökar.

När Fehmarn bält-förbindelsen är färdig kommer dessutom en hel bransch som är specialiserad på stora byggprojekt att frigöras, till exempel ingenjörer, projektledare, arkitekter och andra som kan vara mycket behjälpliga när tunneln mellan Helsingborg och Helsingör ska grävas. Detta är danskarna medvetna om.

Varför inte ta tillfället i akt och påbörja förhandlingar med Danmark, precis som alliansregeringen avsåg att göra?

Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi har inte sagt att det inte ska bli någon ny fast förbindelse över Öresund. Men jag vill påpeka redan i inledningen av mitt inlägg

att inte heller den tidigare regeringen gjorde några skarpa uttalanden i frågan. Vad man gjorde var att i en passus tycka att man kunde titta på och eventuellt förbereda en utredning.

Det är ett faktum att Öresundsregionen, precis som Stockholmsregionen och Göteborgsregionen, är ett viktigt tillväxtnav i Sverige. Det är självklart oerhört viktigt att arbetspendlingen i området mellan Danmark och Sverige fungerar så bra som möjligt. Det gäller både arbetspendling och godstrafik. Perspektivet med den nya landförbindelsen mellan Danmark och Tyskland kommer självklart också att få betydelse för hur vi ska lösa dessa infrastrukturproblem på sikt.

Att nu låsa sig vid en fast förbindelse just mellan Helsingborg och Helsingör utan att det är förankrat med våra danska vänner vore, skulle jag vilja påstå, rent dumdrigt. Vi ska naturligtvis samtala med den danska regeringen om hur de ser på behovet av fler landförbindelser. Men att nu säga att vi ska ha en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör utan att det är förankrat, det skulle jag åtminstone inte vilja rekommendera.

Vi är beredda att titta vidare på frågan. Vi har självklart heller inte tagit ställning till hur finansieringen skulle kunna se ut eftersom det här inte är ett projekt som är färdigutrett. Vi är beredda att titta på alla möjliga frågor på området, även denna, men vi kommer inte att säga att det här är regeringens politik på området, för det behöver vi först förankra med betydligt fler parter.

När jag ändå står här kan jag säga att när vi tittar på infrastrukturpolitiken och de utmaningar vi står inför handlar det både om att värna de tillväxtmotorer som finns i och runt våra tre stora städer och, som vi var inne på i en tidigare interpellationsdebatt om Norrbottenbanan, om att binda ihop Sverige på olika sätt genom att underlätta transporter både av människor och av gods. Vi kommer att ha en lång rad angelägna projekt att ta ställning till, där olika trafikslag ska samverka med varandra och där vi behöver göra ganska svåra prioriteringar. Stambanubyggnaden är en sådan fråga.

Jag tror att det vore olyckligt att bryta ut denna fråga och betrakta den som en enskildhet. Det vi behöver är fungerande transportsystem där länkarna mellan olika transportslag och olika landsändar kommer att vara avgörande.

Låt oss titta på detta samlat i en samlad bild av infrastrukturbehoven och göra det tillsammans med andra berörda parter.

Anf. 97 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M):

Herr talman! Statsrådet har naturligtvis rätt när hon säger att frågan inte är färdigutredd och så vidare och att det inte bara går att fatta ett beslut. Så är det; frågan är inte färdigberedd. Det är inte heller vad någon har påstått.

Däremot tycker jag att det låter på statsrådet som att frågan knappt är beredd eller att man knappt skulle ha tittat på den alls. Det stämmer inte heller. Trafikverket fick i uppdrag att göra en studie av behovet av en fast förbindelse och förutsättningarna för en sådan i arbetet med den åtgärdsplan som det sedan har fattats beslut om. I förberedelsearbetet inför infrastruktur- och åtgärdsplan har man gjort en studie där man konstaterar att behovet finns och att finansieringsmöjligheterna är goda.

Det stämmer inte heller när statsrådet påstår att den förra regeringen inte riktigt har velat gå vidare. Det är precis vad man har gjort. I det uppdrag som gällde och som kallades för Sverigebygget fick den förhandlingsperson som utsågs i uppdrag att föra samtal med Danmark om detta. Min förhoppning är att den nya regeringen fortsatt ser behovet och att uppdraget kommer att finnas kvar. Jag hoppas att man kommer att fortsätta föra samtalen så att man kan ta detta ett steg till.

Ambitionen från den förra regeringen var att man skulle ha ett förberett underlag framme till 2016 för att kunna fatta ett skarpt beslut 2018. Detta gav också den förra infrastrukturministern tydligt besked om i olika intervjuer i samband med att Sverigebygget lanserades, så det är nog ganska tydligt.

Jag hoppas att den nya regeringen också ser detta behov och att man inte nu vill pausa, stanna upp eller avbryta processen. Det viktiga är nu att man fullföljer förhandlingarna och fortsätter samtalen med Danmark.

På den danska sidan finns det ett brett stöd både lokalt och regionalt för en fast förbindelse. Man har studerat frågan även lokalt och regionalt, som jag nämnde tidigare. På nationell nivå är man lite mer kallsinnig. Så brukar de fungera i Danmark. De tar normalt sett lite längre tid på sig innan de bestämmer sig. De har fullt upp med att förbereda Tysklandsförbindelsen. Men vi vet också att när danskarna bestämmer sig går det undan. Så var det även med Öresundsbron; när man väl bestämmer sig kör man ganska kvickt och kommer att köra förbi Sverige. Jag tror att det är angeläget att vi driver på så att vi inte tappar tempo i den process som behöver rulla framåt.

Det blir inte helt relevant när statsrådet säger att man måste titta på olika prioriteringar. Då antyder hon att detta är ett projekt som ska slåss med andra projekt om finansieringen. Återigen visar de studier som har gjorts att denna fasta förbindelse kan finansieras helt med brukaravgifter utifrån det trafikflöde som redan finns, och då tar man inte ens hänsyn till att trafikflödet lär öka när en sådan här förbindelse har byggts.

Det innebär alltså att den inte ska in i en del i en åtgärdsplan och konkurrera med pengar om andra projekt, utan den kan finansieras i särskild ordning precis som Öresundsbron har gjort.

Det finns mycket som styrker detta. Utöver de studier och utredningar som har gjorts av olika offentliga aktörer har också privata intressenter flaggat för och sagt att man är beredd att bygga och finansiera hela förbindelsen om man får lov att driva den under till exempel 30 år. Skanska har till exempel varit ute och sagt att om man skulle få uppdraget är man beredd att ta hela finansieringen mot att man också får ta in avgifterna. Man kan driva förbindelsen i 30 år, och sedan lämnar man över hela anslutningen till den svenska och den danska staten.

Herr talman! Jag skulle önska att regeringen tog frågan vidare i den riktning som den förra regeringen inledde och att man inte parkerar eller bromsar detta. Jag hoppas att man kan jobba framåt med frågan med inriktning på ett beslut under den här perioden.

Anf. 98 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! Det stämmer att frågan huruvida en tunnelförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är den bästa lösningen inte är utredd på

regeringsnivå. Men i en stor region som Öresundsregionen finns det plats för fler än ytterligare en fast förbindelse, nämligen två nya.

Det finns en utredning som är gjord av Sydsvenska handelskammaren där det föreslås att man skulle kunna ta efter en modell som används i New York avseende tunnlar och broar mellan delstaterna New York och New Jersey. Där förvaltas ett flertal förbindelser mellan båda delstaterna av en huvudman – något som borde vara lätt att applicera även i Sverige där vi redan har Öresundsbrokonsortiet. Tunnelförbindelsen kommer att vara självfinansierad via avgifter, så den kommer inte att belasta budgeten på något sätt. Överskottet av avgifterna kan dessutom gå till att finansiera en eventuell metrooförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn för att gagna även pendlingstrafiken.

Jag vill också påminna om att frågan om en extra förbindelse i Öresundsregionen inte bara handlar om Skåne. Det är en fråga av nationell betydelse som gagnar hela landet. Danmark är en viktig arbetsmarknad, inte minst för svenska ungdomar. Intresset för arbetspendling ökar hela tiden och kommer att bli ännu större i och med färdigställandet av Fehmarn bält-förbindelsen.

Anf. 99 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Jag vill börja där Borian Åberg slutade. Detta är en viktig fråga. Det handlar om arbetspendling i ett område där det redan är fullt på såväl vägar som järnvägar och där vi nu behöver se en cirkulation.

Icke desto mindre är detta en nationell och en internationell fråga. Alliansregeringen gick, som Jonas Jacobsson Gjörtlér sade, ut med besked om att man nu har satt ned foten i frågan om en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör och att man har utsett förhandlingsparter. Därmed har man också på något sätt satt den i en bana framåt. I denna bana har man nu talat om att man tänker sig en färdig förbindelse år 2035, vilket också nämns i Sverigebygget.

Jag har en önskan till infrastrukturministern när man tittar på det här med tanke på nationell och internationell utveckling för Sverige och Öresundsregionens stora del i detta för nya jobb, tillväxt och näringsliv. Det handlar också om färdigställande av Fehmarn bält-förbindelsen till 2021. Min önskan är att man inte pausar frågan utan verkligen har den på banan med den vikt den har för hela landet och för framtiden.

Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! I det tidigare inlägget ställdes en del frågor om vad Karin Svensson Smith hade menat eller tänkt. Jag har tyvärr ingen möjlighet att svara på frågor om hur en annan person har tänkt eller vad han eller hon har avsett med ett uttalande. Det som interpellationen gäller och det som jag försöker svara på är regeringens hållning i frågan. Det tänker jag försöka hålla mig till.

Jag vill än en gång poängtera att inte heller den tidigare regeringen var speciellt kraftfull. Möjligen var den det i intervjuer; det kan jag inte bedöma. Men i de uppdrag som har getts har inte heller den tidigare regeringen varit speciellt kraftfull i frågan.

Det finns i dagsläget inga besked från den rödgröna regeringen om att stoppa, pausa eller fördröja diskussionen.

Prot. 2014/15:21

13 november

Svar på

interpellationer

Jag vill ändå poängtera att det för samarbetsregeringen är oerhört viktigt att vi har goda relationer med våra danska grannar, och i de fall vi vill göra någonting gemensamt bör det vara väl förankrat både lokalt och i den nationella regeringen. Vi kommer att ha samtal om den här frågan och om en del andra frågor där vi har gemensamma intressen.

Det innebär inte att vi säger nej till denna förbindelse. Det innebär inte heller att vi i dagsläget är beredda att förorda förbindelsen. Vi är beredda att lyssna, samtala och förhandla oss fram till bra lösningar. Vi ser, som jag sade i mitt första inlägg, att Öresundsregionen är en viktig tillväxtmotor för hela landet tillsammans med de andra storstadsregionerna, där vi behöver ta hänsyn till transportmöjligheter för hela landet.

Även om det inte är en fråga om finansiering finns det andra typer av prioriteringar som behöver göras, bland annat utredningskraft och resurser vad gäller själva byggnationen. Visst är det en konkurrens mellan olika angelägna projekt, och det måste en regering ta hänsyn till när man lägger fram nationella planer. Det man föreslår och beslutar ska man ha möjlighet att genomföra på ett bra sätt.

Anf. 101 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Herr talman! Jag ser fram emot förhandlingarna och samtalen med Danmark, infrastrukturminister Anna Johansson, och att vi nu får en bra lösning på något som annars kan bli en tillväxtpropp. Jag hoppas att vi inte behöver se den proppen, utan jag ser fram emot att ni nu tar steg i rätt riktning för att öka Öresundsregionens kraft och därmed den nationella och internationella styrkan för Sverige.

Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det finns egentligen inte så mycket att tillägga, men jag vill förtydliga att jag inte har sagt att vi ska förhandla med danskarna i detta läge. Det är en märklig ingång i en första kontakt med vårt grannland att säga att vi vill förhandla.

Vi behöver samtala om vilka gemensamma utmaningar vi står inför, vilka gemensamma glädjeämnen vi har och vilka gemensamma lösningar vi skulle kunna komma fram till. Det är inte ett läge för förhandling. Vi kanske kommer till ett sådant läge, men vi är inte där just nu.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2014/15:77 om Sälen-Trysil Airport

Anf. 103 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Carl-Oskar Bohlin har frågat mig om jag och den nya regeringen kan lova att det investeringsstöd på 250 miljoner kronor till den planerade flygplatsen Sälen-Trysil Airport, som den tidigare regeringen beslutade om, kommer att finnas tillgängligt för flygplatsen eller om man avser att dra in det.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, som beslutades den 3 april i år, slås det fast att 250 miljoner kronor skulle avsättas i ett statligt investeringsstöd

till landningsbanan i Sälen, under förutsättning att även andra intressenter bidrog med finansieringen av flygplatsinfrastrukturen.

Som framgår av den nyligen presenterade budgetpropositionen anser regeringen att ett bidrag på 250 miljoner kronor till ombyggnad av Sälens flygplats bör ges för att ge besöksnäringen i Sälenområdet möjligheter att utvecklas. Ett statligt investeringsbidrag till flygplatsen förutsätter även ett godkännande av EU-kommissionen.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Anf. 104 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Herr talman! Tack, infrastrukturministern, för ett bra svar! Jag är nöjd med svaret, och jag tycker att det är positivt att det finns en samsyn mellan Socialdemokraterna och den tidigare borgerliga regeringen.

Låt oss slå fast att besöksnäringen är en av Sveriges basindustrier. Dalarna utgör Sveriges tredje största besökslän, och där utgör vinterturismen en inte oväsentlig del.

Det som nu sker uppe i nordvästra Dalarna kring Sälen är någonting unikt i svensk historia. Där görs en ansats att bredda vinterturismen, skidturismen, och göra den till vad många andra besöksnäringsgrenar redan har lyckats med, nämligen att bli en exportindustri.

Vinterturismen, oavsett var den finns i Sverige, står inför två väldigt stora utmaningar. Den första är att det dör lika många skidåkare som det föds i detta land. Sedan 1970 har andelen skidåkare av befolkningen minskat. Det var två och en halv miljon skidåkare när Stenmark var på topp, och det är fortfarande två och en halv miljon skidåkare.

Det andra problemet är att fjällen ofta ligger långt ifrån orter där stora populationer av människor bor. Folk är beredda att lägga ungefär fem sex timmar dör till dörr för att ta sig till en skiddestination.

Detta ger vid handen att den kaka som de svenska skiddestinationerna har att slåss om hela tiden blir mindre och mindre, eller i varje fall har stagnerat.

Nu har man, tack vare ett enormt stort engagemang uppe i nordvästra Dalarna, kommit långt i ambitionen att skapa vad jag skulle kalla Sveriges första destinationsflygplats – en flygplats som syftar till att göra skidåkning till en exportindustri.

Viljan att resa till en skiddestination är stor runt om i Europa. Vi förleds ofta här i Sverige att tro att anledningen till att vi inte har några utländska skidåkare i våra skidbackar är att våra fjäll möjligen är lägre än de är på jämförbara skidorter i till exempel Alperna. Men så är faktiskt inte fallet, utan anledningen är att det saknas kommunikationer.

Om man ritat med en passare på kartan för att se vilka destinationer eller avreseorter som kan nås runt om i Europa kan man konstatera att besöksnäringen i Dalarna skulle kunna nås av 200–300 miljoner människor.

Detta projekt är långt gånget. Det är som sagt glädjande att vi har en samsyn med Socialdemokraterna i frågan. Den tidigare regeringen beslutade att skjuta till 250 miljoner kronor i investeringsstöd till detta projekt.

Min kvarstående fråga, herr talman, till infrastrukturministern är: Kan infrastrukturministern i denna kammare garantera att det tillväxtfientliga parti som ingår i regeringen inte får något inflytande över den här frågan och att regeringen inte under några omständigheter är beredd att förhandla bort detta, så som man ser ut att göra med till exempel Bromma eller Förbifarten?

Anf. 105 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Interpellanten ber mig garantera att det ena av de två regeringspartierna inte ska få något inflytande över regeringens budget. Jag tror att det är svårt att svara jakande på den frågan.

Den budgetproposition som regeringen kommer att gå till riksdagen med står naturligtvis båda regeringspartierna bakom fullt ut. I denna budgetproposition är det tydligt uttalat att de 250 miljoner som interpellationsdebatten handlar om ligger kvar. Det finns ingen diskussion i den frågan. Vi har ingen individuell politikutveckling i regeringen. De interpellations-svar som lämnas i kammaren står naturligtvis hela regeringen bakom.

Det svar som jag har lämnat här i dag, att de 250 miljonerna i investeringsstöd till flygplatsen ligger kvar, är hela regeringens politik på detta område.

Vi ser det på samma sätt som interpellanten, och vi har dessutom för avsikt att ta fram en politik för en utvecklad turismnäring och besöksnäring över huvud taget i Sverige. Vi tycker att det är ett område som har mycket stor potential. Vi tycker dessutom att den tidigare regeringen gjorde väldigt lite på det området. Både när det gäller att söka stora evenemang och när det gäller att utveckla turismnäringen i stort har vi sett att det finns en hel del i övrigt att önska.

Vi ser att detta är ett område som har stor kapacitet och stora möjligheter att skapa nya arbetstillfällen. Det gäller inte minst arbetstillfällen för unga som annars kan ha svårt att få jobb. Speciellt på dessa orter, som inte direkt är storstadsområden, är det här en viktig möjlighet.

Totalt sett avser regeringen att lägga förslag som ökar tillväxten och möjligheterna till jobb i stora delar av landet. I det kommer besöksnäringen naturligtvis att vara en del. Att se till att den här flygplatsen blir av är en nyckelåtgärd för att främja utvecklingen.

Anf. 106 CARL-OSKAR BOHLIN (M):

Herr talman! Det som definierar huruvida man har en god politik för besöksnäringen är inte hur många internationella idrottsarrangemang man deltar i att söka. Snarare är det att skapa det som är grundförutsättningar i sammanhanget, nämligen förutsättningar för företagande och infrastruktur. Den tidigare regeringen tog initiativ till detta och var med och beslutade om att satsa 250 miljoner kronor.

Det bör också påpekas att besöksmålen i norra Dalarna nu lider av att man får höjda arbetsgivaravgifter för att anställa unga människor.

Det är välkommet att infrastrukturministern ger beskedet att regeringen ligger kvar i satsningen. Men det jag bad infrastrukturministern försäkra var att man inte kommer att göra avkall på satsningen i framtiden och att den inte blir ett billigt bondeoffer i en framtida förhandling med Miljöpartiet eller Vänsterpartiet, som uttryckligen har varit emot den här investeringen.

Anf. 107 ANDERS AHLGREN (C):

Herr talman! Jag tänkte ägna några minuter åt besöksnäringen. Jag noterar ministerns inställning till den – den är glädjande. Det här är ju en av våra allra största exportprodukter och har stigit en bra bit över 100 miljarder i omsättning.

I infrastrukturplanen står det tydligt att man ska öka tillgängligheten till de stora besöksmålen. Det här är ett sådant besöksmål. Vi talar om 6 400 000 gästnätter, 100 000 bäddar och 3 miljoner skiddagar. Då talar vi inte bara om Sälen, utan vi talar om ett norsk-svenskt projekt som omfattar Sälen, Trysil, Idre och Hemsedal. Det är alltså ett väldigt stort projekt att hantera.

I dag tar det i genomsnitt sex och en halv timme att ta sig med egen bil till det här området, som är norra Europas friluftsområde. Ska det expandera ytterligare är en flygplats den möjlighet som finns. Bohlin berättar att med en radie på två timmar når man ungefär 250 miljoner människor som kan ta sig till det här området.

Vi ser också en förändrad tendens när det gäller resande. I stället för att man ligger hela veckor åker man torsdag–söndag, ungefär som när man besöker större städer i Europa eller i världen.

Vi har följt projektet noga. När vi tittar på antalet sysselsatta talar vi om kanske 1 000 nya jobb under första året, med allt som det kommer att innebära. Om vi räknar på 60 000 influgna gäster kommer det att ge staten inkomster på 30 miljoner kronor om året bara i momsintäkter. Det ger en payoff-tid på lite drygt åtta år. Det är ett ganska bra infrastrukturprojekt om man jämför.

Direkt berörs ungefär 800 företag och indirekt under byggtiden kanske 1 600 företag. Detta i en bygd som har besöksnäringen som sin enda egentliga möjlighet att växa.

I dag är tendensen att det inte finns någon möjlighet till tillväxt för den här typen av verksamhet om inte tillgängligheten ökar kraftigt. Utan flyg ingen tillväxt. Flyget är den enda näringen av någon volym i en sådan här region. Det betyder också att den offentliga sektorn har stor möjlighet att få del av ökade skattepengar när fler kommer dit och spenderar sina pengar på olika sätt. Det ger på det sättet en bra möjlighet till ökad service och omsorg för barn, skolor och äldreomsorg.

Det är kanske det just nu intressantaste besöksnäringensprojektet i Sverige som ministern får stöta på här på det här sättet. Jag förstår att det inte är lätt att sätta sig in i alla projekt som finns.

Alla tillstånd och miljöprövningar är klara. Investeringarna väntar på ett positivt besked av det slag som ministern lämnar i dag. Det innebär att de utöver de 250 miljonerna är beredda att satsa ytterligare 350 miljoner på själva flygplatsen och upp till 1,1 miljarder på kringarrangemang. Här finns alltså alla förutsättningar att göra något riktigt bra.

Anf. 108 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är trevligt att avsluta interpellationsdebatten med en interpellation där alla är helt överens om både behoven och åtgärderna. Jag tackar för debatten.

Om man ser stora evenemang som isolerade företeelser har de ganska liten betydelse, även om de turistekonomiskt bidrar i hög grad till momsintäkter och annat. Men som hävstång för att locka andra besökare, för att få en näring att blomstra och för att utveckla nya idéer i en miljö har de enormt stor betydelse. Jag vet att den tidigare regeringen hade lite svårt att se den betydelsen, men så är det.

Besöksnäringen är en viktig gren. Jag tror också att det finns en outnyttjad potential i någonting som vi har i Sverige men som vi själva kanske

inte värdesätter tillräckligt: tillgång till ren luft, allemansrätten, rent vatten och möjligheter att ta del av en ekoturism som förmodligen kommer att växa i takt med att människor sätter allt större värde på att göra både etiskt och miljömässigt bättre val. Att kunna besöka Sverige och ta del av allt vi har att erbjuda på ett bra och tillgängligt sätt kommer naturligtvis också att bidra till tillväxt, inte minst i de delar av Sverige som har de största problemen med avfolkning och bristande tillväxt.

Det här är alltså ett område som vi behöver arbeta betydligt mer med, och den här satsningen kan vara en del i ett sådant arbete.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.58 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.05 i väntan på att närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S) skulle infinna sig i kammaren för att lämna svar på interpellationer.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.05.

§ 12 Svar på interpellation 2014/15:53 om Vattenfalls skadeståndskrav på Tyskland

Anf. 109 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jonas Sjöstedt har frågat mig om jag har gjort ställningstagandet att Vattenfall bör dra tillbaka sina skadeståndskrav på Tyskland. Han har också frågat om jag kommer att motsätta mig klausuler om investeringsskydd i EU:s handelsavtal med Kanada och USA.

Beträffande frågan om Vattenfall får jag framhålla att Tysklands omfattande energiomställning och beslutet att fasa ut all kärnkraftsproduktion i Tyskland till år 2022 innebar en omfattande förändring av förutsättningarna för Vattenfalls verksamhet i Tyskland. Vattenfalls styrelse och ledning är skyldiga att tillvarata bolagets ekonomiska intressen och agera i enlighet med regeringens ägarpolicy. Frågan om eventuell kompensation för beslutet att fasa ut kärnkraften och de rättsliga åtgärder som vidtas för att erhålla sådan kompensation är därför ett ansvar för bolagets styrelse och ledning. Jag förväntar mig att Vattenfall agerar korrekt och på lämpligt sätt för att tillvarata bolagets intressen.

Jag kan också tillägga att Vattenfall har grundat sin stämning på energistadgefördraget, vilket är en internationell överenskommelse på energiområdet som ratificerats av EU och 47 stater, främst från Europa. Bland

de anslutna staterna återfinns Sverige och Tyskland. Energistadgefördraget, som godkändes av riksdagen 1996, innehåller bland annat regler om investeringsskydd och en investerar–stat-tvistlösningsmekanism.

Vad gäller Vattenfall generellt har statsministern beslutat att Vattenfall ska höra till mitt ansvarsområde. För att ta ett helhetsgrepp när det gäller styrningen av Vattenfall, i syfte att göra bolaget ledande i omställningen av energisystemet mot en högre andel förnybar energi, har det skapats en särskild statsrådsgrupp, som leds av mig.

Mot den bakgrunden avser jag inte att vidta ytterligare åtgärder.

Vad gäller frågan om klausuler om investeringsskydd och skiljedomsförfarande i avtalen med Kanada respektive USA vill jag hänvisa till mitt tidigare svar på interpellation 2014/15:26. Där redogör jag för viktiga utgångspunkter för regeringen beträffande dessa handelsavtal i allmänhet och frågorna om investeringsskydd och deras fortsatta hantering i synnerhet.

Anf. 110 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Tack, Mikael Damberg, för svaret!

Jag har diskuterat Vattenfall flera gånger här i kammaren. Då har jag debatterat med borgerliga ministrar. Det har handlat om Nuonaffären, Vattenfalls kolinvesteringar och Vattenfalls stora ekonomiska förluster i Tyskland och Nederländerna.

Det som har utmärkt ministrarna när vi har debatterat detta är att de inte har velat ta ansvaret som ägare. De har sagt att det är Vattenfalls ledning som sköter detta, att de inte har någon åsikt och så vidare. Jag har tyckt att det har varit att inte ta ansvar.

Tyvär måste jag konstatera att Mikael Damberg i dag argumenterar precis som de borgerliga ministrarna gjorde: Ansvaret ligger på Vattenfalls ledning. Men jag menar att ägaren – staten, Mikael Damberg, regeringen – har ett ansvar för att säga vad man tycker.

Agerandet i Tyskland, där Vattenfall i praktiken försöker förhindra eller få ut ett jättelikt skadestånd därför att man har valt att avveckla kärnkraften är märkligt från den här regeringens utgångspunkt – mer märkligt än från den förra regeringen. Den här regeringen säger ju att målet i Sverige är att stegvis avveckla kärnkraften och att satsa på förnybart – precis det som Tyskland gör men det som Vattenfall, statens bolag, motsätter sig.

Vattenfall har inte bara slösat bort svenska skattebetalares pengar. De har en politik som är dålig för klimatet. De orsakar jättelika koldioxidutsläpp. De satsar på kolbrytning och nya kolkraftverk i Tyskland. De har försökt bromsa den tyska omläggningen att stänga kärnkraften. De har skämt ut sig i både Hamburg och Berlin genom hur man har hanterat städernas elnät, vilket har lett till lokala folkomröstningar.

Jag skulle vilja säga att Vattenfalls agerande i Tyskland i dag är det enskilt största problemet för bilden av Sverige i Tyskland, ett av våra viktigaste grannländer. Det är ett problem i de tysk-svenska relationerna att Vattenfall uppfattas som det gör.

Frågan är då: Är det rätt av Vattenfall att gå via denna tvistlösningsmekanism och detta internationella avtal? Jag menar att Tyskland är en rättsstat. Tyskland har, precis som Sverige, ett rättssystem. Där finns det regler om konfiskation, och det finns regler om kompensation vid olika typer av affärer. I så fall menar jag att dessa avtal inte borde finnas, därför

att det då är de nationella rättssystemen som ska avgöra. I annat fall lägger man någonting ovanför de nationella demokratierna.

Det är också uppenbart att Vattenfalls investering i tysk kärnkraft tyvärr också är en felinvestering. När man köpte kärnkraftverken 2001 hade Förbundsdagen ett år tidigare, år 2000, beslutat att man skulle avveckla kärnkraften. Vattenfall köpte kärnkraftverken efter att Förbundsdagen hade tagit sitt första beslut om kärnkraftsavveckling. Efter 2007 har de två stora kärnkraftverk som man äger helt – Krümmel och Brunsbüttel – stått still. Vattenfall köpte kärnkraftverk som man visste att Tyskland ville stänga. De fungerade inte när man tog beslutet att avveckla dem, utan de har stått still i flera år. Och den svenska regeringen vill stänga kärnkraften även i Sverige. Detta gör att skadeståndskravet från Vattenfall mot Tyskland är lite pinsamt.

Detta är också en principfråga. Ska företag kunna stämna rättsstater för demokratiska beslut? Mikael Damberg hänvisar till den förra interpellationsdebatten, också den med en vänsterpartist. Men samma dag som Mikael Damberg hade den debatten och sade att man skulle avvakta och läsa kommissionens positioner landade detta brev på EU-kommissionens bord, där Mikael Damberg skriver under på att han kräver ett sådant investeringskydd i TTIP-avtalet.

Innebär inte detta, Mikael Damberg, att den svenska regeringen har låst sig vid att även amerikanska företag ska kunna överklaga demokratiska beslut i Sverige?

Anf. 111 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag tackar näringsministern för svaret på en mycket viktig interpellation. Helstatliga Vattenfall släpper i dagsläget ut mer koldioxid än vad hela staten Sverige gör. Jag tycker att det känns synnerligen pinsamt att Vattenfall drar den tyska staten inför domstol. Nu när vi har fått en ny progressiv regering tycker jag att man, eftersom det är ett helstatligt företag, verkligen borde kunna se till att få stopp för detta förfarande. Varför ska tyska skattebetalare betala miljarder kronor för ett beslut som svenska Vattenfall faktiskt kände till när man gick in på den tyska marknaden? Det är en viktig fråga.

En annan viktig fråga i den här interpellationen är den fråga som handlar om handels- och investeringsavtalet med USA – TTIP – där det finns ett förslag till en klausul inskrivet, nämligen ett investeringskydd för företagen. Detta handlar om att man ska kunna dra stater inför speciella domstolar om förutsättningarna förändras.

Näringsministern hänvisar då till den tidigare debatten som fördes med vår kollega Amineh Kakabaveh, och jag har läst protokollet från den debatten. Där talar du, Mikael Damberg, om att det är viktigt att man garanterar att det inte sker någon expropriering av företagens tillgångar. Det känns som om det egentligen är det enda argumentet som du har för att man ska ha ett sådant investeringskydd i ett frihandelsavtal.

Då tycker jag att det är viktigt att understryka att alla EU-länder och USA, tillsammans med vilka man ska skriva under detta avtal, ändå är ganska väl fungerande rättsstater där man inte exproprierar saker hur som helst. Därför tycker jag att det är minst sagt överflödigt att skriva in ett sådant investeringskydd. Menar näringsministern verkligen att detta investeringskydd behövs?

Problemet med ett sådant investeringskydd är nämligen att storföretag kan stämma stater. Men stater kan inte stämma företag. På vilka grunder kan då företagen stämma staterna? Jag skulle vilja att näringsministern klargör det för oss.

När vi har sett konsekvenserna hittills av sådana investeringskydd i andra frihandelsavtal runt om i världen stämmer storföretag stater på alla möjliga tänkbara grunder. Det handlar om Philip Morris som stämde Australien och Uruguay för att de införde en lagstiftning om att man inte skulle få ha reklam på cigarettpaketerna – plain packages. Det är en jättebra lagstiftning, tycker jag. Men självklart ville storföretaget Philip Morris sälja så mycket cigaretter som möjligt och drog därför dessa länder inför ett skiljedomsförfarande med hänvisning till ett investeringskydd.

Det finns även andra exempel där storföretag har gjort likadant. Det handlar alltså inte bara om ett skydd mot expropriering, utan man ger företagen möjligheter att stämma stater på nästan alla tänkbara grunder. Det tycker jag känns väldigt farligt.

Jag tycker att det är viktigt att vi i Sverige ska kunna ha kvar vår lagstiftning som är förhållandevis mycket ambitiösare på till exempel miljöområdet, arbetsrättsområdet, konsumentskyddsområdet och djurskyddsområdet. Vi ska kunna förbjuda vinster i välfärden, om vi vill det, utan att amerikanska storbolag ska kunna stämma oss. Ska det inte vara så, Mikael Damberg?

Anf. 112 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag tackar Jonas Sjöstedt och Jens Holm för en debatt om viktiga frågor.

Jag börjar med att konstatera saker och ting som vi är överens om. Vi är överens om att vi har fått en ny och progressiv regering. Det är kul. Vi är överens om att Vattenfall ska vara ledande i omställningen mot förnybar energi och att det finns mycket i övrigt att önska när det gäller hur den ledningen, inte minst under de åtta borgerliga regeringsåren, faktiskt användes.

Vi är också överens om att den förra regeringen på något sätt godkände – det är fortfarande mycket oklart – en rad avtal, inte minst det i holländska Nuon som har kostat skattebetalarna enormt mycket pengar och som i dag fortfarande skadar och är någonting som hänger över Vattenfall. Detta hindrar bolaget från att göra de investeringar i förnybar energi som vi tycker är viktiga och att klara omställningen i Sverige och också att kunna göra bra investeringar på annat håll.

Det finns alltså mycket som vi är överens om. När man däremot kommer in på frågan om vad Vattenfall ska göra är det viktigt för en regering att också ha klart för sig vilket mandat man har som regering och vilket mandat och ansvar som ett bolag har. Ett bolag har att verka efter de direktiv, den ägarpolicy och den aktiebolagslag som finns även om man till exempel har samhällsuppdrag, som jag tror att Jonas Sjöstedt kanske har velat se lite tydligare från Vattenfalls sida. Riksdagen har inte fattat något beslut om ett samhällsuppdrag till Vattenfall. Då agerar Vattenfall efter de direktiv och de regler som riksdagen har fattat beslut om för bolaget. Då måste bolaget också agera utifrån det. Vi ska styra mot hållbar utveckling. Vi har möjlighet att styra och påverka detta. Men det är också viktigt att

se att en styrelse i ett statligt bolag måste följa de lagar, regler och ägardirektiv som finns, annars skulle styrelsen bryta mot sin uppgift som styrelse.

När det gäller energistadgefördraget och den tyska stämningen som bolaget gått vidare med är det viktigt att komma ihåg att fördraget godkändes 1996 av en enig riksdag. Det godkändes också av en lång rad stater runt om i Europa. Det är alltså inte så att vi politiskt sett inte har något ansvar för de avtal som Sverige ingår eller de avtal som vi har tecknat tidigare. Det är viktigt att se att detta avtal inte har kommit av sig självt, utan det har tecknats efter beslut från en enig riksdag som har godkänt detta investeringskydd och en investerarstat-tvistlösningsmekanism.

Det är också viktigt att säga att det inte är så att dessa avtal gör det möjligt för något företag att överpröva ett demokratiskt beslut, att ompröva ett demokratiskt beslut, utan i vissa fall få ersättning om man anser att en stat har brutit mot de regler som finns i avtalet. Det är detta som dessa mekanismer handlar om.

Jag påminner om att svenska staten gav ersättning till ägaren för Barsebäck när Sverige drev igenom beslutet att stänga det. Vi ansåg nämligen att vi påverkade verksamheten så mycket att företaget hade rätt till ekonomisk kompensation enligt de grundlagar Sverige har. Också de tyska ägarna, som även var delägare i Vattenfall, fick ersättning från svenska staten när vi gjorde den omställningen. Jag tror att det är viktigt att se det som bakgrund till det som händer.

Jag kommer inte att hinna med allting i detta anförande, men jag antar att vi kan komma tillbaka till frågan om TTIP och handelsavtalet med USA och Kanada. Vi hade en ganska lång debatt om detta förra gången vi hade interpellationsdebatter, och jag vill säga att vi inte har sett avtalet med TTIP än. Det håller på att förhandlas, och vi ser inte hur det ser ut. Nu beskriver alla de här avtalen som att de vore likadana.

Jag blir lika upprörd som Vänsterpartiet över att Philip Morris försöker stämna en stat för att man inför varningstexter eller annonsbegränsningar för tobaksreklam. Så ser många av de gamla avtalen ut, och frågan är om det går att förändra det. Jag tror att det går att förändra det.

Anf. 113 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag tackar Mikael Damberg för svaret. Vi förväntar oss mycket mer av den här regeringen än av den förra vad gäller Vattenfall, och i det bör också ingå att man ger tydliga budskap om vad man förväntar sig av sitt bolag. Jag tror att den svenska allmänheten, och inte minst den tyska allmänheten, verkligen skulle uppskatta det.

Det är riktigt att energifördraget finns. Det innebär dock ingen plikt att stämna varandra även om det finns ett fördrag, utan det väljer man om man gör eller inte. Fördraget slöts på 1990-talet, och bakgrunden till det var att öst- och centraleuropeiska länder kom in i energimarknaden. De hade svaga rättssystem på den här punkten, och då kanske det fanns en grund. Men vad är grunden för att Tyskland och Sverige ska hålla på och stämna varandra i den här typen av avtal?

Där kommer man in på en större fråga, nämligen om rättsstater ska ge företag möjlighet att överpröva demokratiska beslut via domstolar man inte kan prova. Jag menar att det är principiellt fel, och jag tycker att det

är särskilt anmärkningsvärt när personer som i någon mening står till vänster tycker att man ska ge företagen den här rätten över demokratin och rätten att göra på det här sättet. Jag kan förstå om en nyliberal tycker det och vill utsträcka företagens rättigheter på demokratins bekostnad, men hur kan en socialist eller någon som står till vänster tycka det? Det är för mig en gåta.

Stämningarna ökar lavinartat. De sista 14 åren har de femdubblats. Företagen ser sin möjlighet att pressa stater på pengar för demokratiska beslut. Naturligtvis finns ingen motsatt rätt – det är inte så att företagen betalar pengar om man ger dem större vinster genom demokratiska beslut, utan det här är ensidigt företagens rätt att påverka stater när de tar beslut. Det kan handla om miljölagstiftning, fackliga rättigheter och även andra saker.

Jens Holm tog upp några exempel. Tobaksföretagen stämmer både Uruguay och Australien. Landet Slovakien har förlorat och tvingats betala skadestånd till ett nederländskt försäkringsbolag för att man ville ha en bättre sjukförsäkring. Vad är det för något? Vad är det som ger ett land skyldighet att betala ett försäkringsbolag för att landet vill ha en sjukförsäkring som är bra för medborgarna? Ett amerikanskt oljebolag har stämt Quebec för att provinsen inte vill ha frackning, alltså en miljöfarlig metod för att utvinna olja.

Vi skulle med en sådan investeringsklausul i det amerikansk-europeiska frihandelsavtalet kunna ge de amerikanska ägarna till svenska företag i äldreomsorgen rätten att stämma oss när vi tar bort den vinstjakt vi gemensamt vill ta bort. Ägarna heter KKR och är ett av världens mest berömda riskkapitalbolag, kända för sin aggressivitet i olika affärer. Det övergår mitt förstånd att regeringen agerar som den gör och att den är för det här, vilket ju regeringen faktiskt är. Regeringen skriver brev till EU-kommissionen och kräver att man ska ge företagen den här typen av rättigheter.

Dessbättre finns det ett kraftigt motstånd. LO i Sverige säger att man hoppas att regeringen ska vilja lyfta ut investeringsskyddet ur avtalet. Den amerikanska fackföreningsrörelsen säger att man inte vill ha de här paragraferna; man säger att två områden med rättsstater inte behöver den typen av överklagansmöjligheter. Den tyska regeringen, där både socialdemokrater och kristdemokrater sitter, vill lyfta ut det här ur avtalet.

Det här är kanske den mest kontroversiella fråga som finns i den europeiska unionen i dag. Folkrörelser, miljöorganisationer och fackföreningar mobiliserar för att vi inte ska lämna över mer politisk makt till företag på demokratins bekostnad, och då skickar den ansvariga svenska ministern ett brev till EU och ber unionen göra precis det. Jag måste säga att jag är besviken.

Anf. 114 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag blev glad då Stefan Löfven läste upp regeringsförklaringen, där han bland annat sade att handelsavtal ska respektera demokratiskt fattade beslut. Därför undrar jag om man kan skriva in ett investeringsskydd för storföretagen över huvud taget, alltså om det är i linje med demokratiskt fattade beslut.

Om ett land bestämmer sig för att ha en hög nivå på miljöpolitiken och konsumentskyddet, eller för att förbjuda vinster i välfärden, ska man väl

nämligen kunna vara säkra på att landet har det. Man ska inte behöva vara rädd att landet blir stämt av storföretag. Jag vill inte att så viktiga saker ska avgöras i anonyma skiljedomstolar där vi inte har den minsta insyn.

Jag är egentligen inte mest rädd för företagens stämningar i sig, utan jag är mest rädd för vad det sänder för signaler till oss beslutsfattare. Jag är rädd att vi kommer att självcensurera oss om vi har ett investeringskydd för storföretagen. Vi kommer att få signaler från jurister och andra om att vi omedelbart kommer att få en stämning från ett amerikanskt storbolag ifall vi stiftar den där lagen för att skydda djuren, försöker förbjuda det där köttet och så vidare, så det ska vi inte göra.

Jag tar upp det här därför att man i USA rutinmässigt behandlar djur med antibiotika, hormonbehandlar kött och doppar kycklingkött i klor. Det vill vi inte ha. Sedan får man utfästelser från olika personer på EU-nivå om att vi inte behöver oroa oss för det, för det är inte en del av förhandlingarna. Nej, men det är ju problemet – att man ger carte blanche till företagen. Då kan de stämma de stater som har förbud mot hormonbehandlat kött, mot antibiotika i kött och mot klordoppad kyckling. Företagen kan säga: Vi ska ha total frihandel mellan våra länder, och ni förbjuder det; det är inte okej.

Det är därför vi inte ska ha något investeringskydd.

Anf. 115 AMINEH KAKABAVEH (V):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Mikael Damberg, och jag tackar Jonas Sjöstedt för den här debatten. Det är nämligen en jätteviktig debatt.

Vi vet att folkrörelsen i Sverige har satt igång med olika debatter och seminarier, precis som på andra sidan av Atlanten i Europa. Det är flera hundratusen människor som har skrivit under protester och skickat dem till EU-parlamentet och många olika partier. Jag tycker att det Tyskland och Österrike har gjort är väldigt klokt.

Jag och statsrådet Mikael Damberg har haft en debatt om vad Sveriges regering, till skillnad från den förra regeringen, kommer att göra och vilken syn man har på detta frihandelsavtal och särskilt det investeringskydd mina vänner har varit inne på. Det är nämligen den kontroversiella delen av handelsavtalet och kommer att ge storföretagen ännu mer makt över människor.

I folkrörelsen, som består av fackföreningar, miljöorganisationer och konsumentföreningar, är man väldigt orolig. Oron är faktiskt befogad; vi har exemplet Tyskland, vad som har hänt i Australien och så vidare. Det här är ett perspektiv där storföretagens makt går före demokrati. Det är mycket sorgligt om en socialdemokratisk regering här hemma inte skulle kunna lyfta ur investeringskyddet och också i en öppen och offentlig debatt prata om vårt ställningstagande.

Vi kommer att få en hel del debatter och seminarier nästa vecka, och jag vet att debatten är igång på olika håll och kanter i Europa. Vi kan inte säga att det räcker bara för att vi har debatterat en gång.

Demokratin behöver hela tiden breddas och värnas, och det är vi som måste vara föregångare. För det krävs en rödgrön regering.

Vi i Vänsterpartiet är de som driver på. Vi vill ju vara till hjälp för den här regeringen genom att säga att det här är farligt. Vi har tillsammans försökt och försöker stoppa storföretag från att inskränka människors rättigheter här hemma.

Vi har förhandlat tillsammans om att stoppa storföretag inom vård och omsorg, den offentliga sektorn. Det här hänger ihop med just dessa politiska värderingar, för det handlar om politiska värderingar, eller hur? Det handlar ytterst om vem som ska ha mer makt. Är det storföretagen eller är det folkrörelser som är upprörda över detta?

Jag tror att många bland det svenska folket kanske inte riktigt förstått vad det här kommer att innebära. Därför måste vi helt enkelt hjälpas åt. Jag har också förväntningar på att Mikael Damberg och den socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen har en helt annan syn än den förra regeringen på detta.

Jag undrar vad statsrådet kommer att säga om detta.

Anf. 116 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag ska först säga någonting om vad det här handlar om också. När man lyssnar till Vänsterpartiets representanter tar de upp en lång rad problem. Men eftersom vi i riksdagen har ställt oss bakom ambitionen med handelsavtalen undrar jag om det är bra för Sverige och för världen att det kommer till stånd breda handelsavtal.

Det finns en diskussion här som jag tycker är lite märklig när det gäller stora och små företag. Stora företag har inga problem att navigera i världshandeln utan handelsavtal. Det är de små och medelstora företagen som har mest att vinna på att vi får till stånd handelsavtal som gör att reglerna blir begripliga och fungerande och gör att fler företag kan delta i internationell handel.

Vi har också stort intresse av att inte minst den fattigare delen av världen får till stånd fler internationella handelsavtal. Där är Sverige drivande för en fri och rättvis världshandel.

Just nu prövas lite grann världens idé om frihandel. Vi har hela WTO-systemet som skakar, eller hur? Vi har också de stora handelsavtalen som nu diskuteras. Jag hoppas verkligen att det svenska parlamentet kan vara överens om att de här handelsavtalen är viktiga, inte bara för Europa och USA utan för vårt land och våra företags möjligheter att finnas på en världsmarknad och klara till exempel frågor som vi är engagerade i, till exempel arbetslösheten i Sverige.

Givet att man har den diskussionen kommer man till nästa diskussion: Hur ser investeringsskydden ut i dag? Det låter lite grann på Vänsterpartiet som att det inte finns några sådana avtal i dag. Det finns mängder av sådana avtal i dag. De är utformade ungefär så dåligt som exemplet Philip Morris visar. De var så breda och allmänna, inte distinkta med vad som skulle regleras så att det var möjligt för en del att gå till domstol.

När jag första gången hörde talas om en del av de här historierna blev jag verkligen konfunderad. Ta bara stämningen i Slovakien när det gällde sjukförsäkringssystemet. Det låter helt absurt. Men efter stämningen visade det sig att Slovakiens egen författningsdomstol 2011 sade att det var olaglig lagstiftning, att den bröt mot Europakonventionen om mänskliga rättigheter, så lagstiftningen var nog inte så bra utformad. Oavsett hur man tycker i sakfrågan – privat eller offentligt – där vi står upp för en bra sjukförsäkring, kan man nog säga att lagstiftningen inte var så bra om den till och med bröt mot författningen och mot Europakonventionen.

När det gäller fallet Philip Morris visade det bara på behovet av en modern investeringspolitik globalt sett som gör tydligt vad man får göra och inte får göra i relationer mellan stater och mellan företag och stater. Det är också en sådan diskussion som regeringen har öppnat för.

Det brev som lite mystiskt sagts vara hemligt publicerades på regeringens hemsida – så hemligt var det då kanske inte. I brevet drev vi på för att ta nya tag i TTIP-förhandlingarna, för de är viktiga. Vi har ett window of opportunity ungefär ett år framåt med en amerikansk president som heter Barack Obama, som jag tror är vår bästa vän för att få till stånd ett bra handelsavtal med höga standarder, inte sänkta standarder, mellan USA och Europa.

Det är dags att flytta fram positionerna i förhandlingarna framöver om vi menar allvar med att ta fram ett frihandelsavtal. Regeringen välkomnar att kommissionen lyfter upp samrådsförandet och diskuterar i olika grupper hur sådana här frågor kan hanteras på ett bättre sätt. Det kommer att redovisas inför årsskiftet. Regeringen kommer att aktivt ta del av samrådsutslaget och vara aktiv i debatten om att forma en modern investeringspolitik med mycket öppenhet och transparens men också tydliga regler för vad som får göras och inte göras.

Anf. 117 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Mikael Damberg! Det är Europeiska unionen som ingår handelsavtal nuförtiden. Vi har en gemensam handelspolitik. Jag satt i elva år i EU:s parlament och röstade för ett stort antal frihandelsavtal.

Jag är i grunden positiv till att man lyfter bort tullar och onödiga restriktioner för handel. Det är en viktig del av det vi behöver för att skapa välstånd i Sverige, och ofta är det tredje världens länder som lider mest av handelsrestriktioner. Men jag är inte beredd att ge rätten till storföretag att överpröva demokratiska beslut, och det är det diskussionen handlar om.

Det är en global diskussion. Den finns i det australiensiska Labourpartiet efter deras erfarenheter. Den finns i den amerikanska fackföreningsrörelsen. Den här diskussionen finns i hela Europa.

Rättsstater behöver inte en överdomare. Det visade det slovakiska exemplet. De skulle ha gått till den slovakiska domstolen. De klarade det på egen hand. Det gör rättsstater gentemot varandra. Det är en principfråga om vi ska ge företag rätten att överpröva demokratiska beslut.

Vad innebär då brevet som Mikael Damberg har undertecknat. Där står det: The council mandate is clear in its inclusion of investor protection mechanisms in the TTIP negotiations. Det är ett krav på den här typen av mekanismer.

Jag är besviken på den svenska regeringen. Jag tycker att man har lite grann sagt en sak hemma och en annan sak när man skriver brev till EU-kommissionen i Bryssel. Är det inte så, Mikael Damberg, att brevet innebär att Sverige tar ställning för ett investeringsskydd av den här typen?

Det tyska exemplet visar hur orimligt det är. Vattenfall köpte kärnkraftverk, fast man visste att Tyskland skulle avveckla kärnkraften. Det fungerade inte när man fattade beslutet att sätta ett årtal för avvecklingen, och ändå kräver Vattenfall ett skadestånd. Vi skämmer ut oss i Tyskland genom Vattenfalls agerande. Jag menar att regeringen har ansvar för att ställa det här till rätta.

Jag har två frågor. Den första är: Innebär inte brevet att regeringen har tagit ställning? Den andra är: Vad är egentligen skillnaden, som Amineh Kakabaveh frågade, mellan den här regeringens syn på TTIP-avtalet och den förra regeringens? Jag ser tyvärr ingen skillnad alls.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Anf. 118 AMINEH KAKABAVEH (V):

Herr talman! Vänsterpartiet ska inte målas ut som ett parti som är emot avtal och emot tillväxt. Vi tycker att frihandelsavtal är viktigt från olika aspekter för Sverige, för sysselsättningen, för välståndet, för välfärden och för solidariteten. Det är bra, men för oss är demokratin överordnad, både härhemma och i fjärran, i sådana här handelsavtal och i internationella sammanhang. Därför vill jag betona att vi tycker att det är jätteviktigt att vi är en del av världen och är med och bidrar. Vi ska samtidigt vara förebilder. Vi ska arbeta för mänskliga rättigheter, demokrati, folkrörelser och särskilt värna om arbetsrätten. Den fackliga rörelsen går före allt annat. Det är viktigt att betona här.

Jag hoppas att vi i nästa debatt inte igen kommer att få stämpeln att vi är emot avtal och tillväxt. Det är viktigt för oss. Men det vi vill lyfta ut ur investeringsavtalet är det så kallade investeringsskyddet. Många folkrörelser på andra sidan Atlanten, i Europa, i Sverige och i många andra delar av världen varnar oss. De säger att det här har påverkat demokratin i andra länder. Vi vill inte att det ska vara så hos oss, och Vänsterpartiet har särskilt stora förväntningar på den här regeringen.

Anf. 119 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag tror inte att det är sista gången vi diskuterar denna fråga. Frågan kommer att diskuteras under lång tid eftersom avtalet ännu inte är färdigt.

När det gäller det förhandlingsmandat som har getts till kommissionen kan regeringen kanske inte ha vilken uppfattning som helst. Den 5 juni 2013 godkände EU-nämnden den dåvarande regeringens förhandlingsmandat. Inget av riksdagens partier reserverade sig mot det förhandlingsmandat som gavs i EU-nämnden för att förhandla om TTIP. Det betyder att denna linje gäller för den regering som sitter så länge riksdagen inte har fattat ett nytt beslut.

Det denna regering har gjort och varit tydlig med både i regeringsförklaringen, som ni hänvisar till, och i de diskussioner vi har i Europa och i olika sammanhang här hemma är att vi välkomnar kommissionens samrådsförfarande.

Finns det sätt att utveckla detta? Kan man göra det på annorlunda sätt? Vad blir slutresultatet i avtalet? Det kan vi inte veta förrän avtalet finns där.

För oss är det viktigt att avtalet kommer till stånd och att det blir ett brett och omfattande avtal som också omfattar investeringar. Investeringar är viktiga för jobben, handeln och utvecklingen i Europa, USA och Sverige. Sverige har stora investeringsintressen i USA. Vi har också stort intresse av att amerikanska bolag investerar i Sverige och Europa. Investeringdelen av avtalet ska alltså finnas där.

Hur detta kommer att se ut på slutet hoppas jag att vi kan vara med och påverka genom att driva en progressiv diskussion om hur man kommer framåt. Men att på förhand säga nej till än det ena än det andra innan man har diskuterat hur man kommer vidare är inte smart politik om vi vill påverka den europeiska debatten och se till att vi i slutändan kan teckna ett bra och progressivt avtal som skapar bättre förutsättningar för Europa och Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2014/15:63 om Northland

Anf. 120 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Birger Lahti har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att genomföra för att förhindra eller mildra de katastrofala konsekvenser som stängningen av Northland Resources gruva utanför Pajala fört med sig.

Birger Lahti ställde en liknande fråga till mig vid frågestunden i riksdagen för en månad sedan. Mitt svar till Birger Lahti i dag blir liknande det svar jag lämnade då: Northland Resources befinner sig för närvarande under rekonstruktion. Målsättningen med rekonstruktionen är att bolaget ska hitta finansiering för att kunna återuppta produktionen. Regeringen utgår från att bolaget gör sitt yttersta och hoppas att de ska lyckas med detta arbete.

Regeringen har tidigare anslagit nästan 1,8 miljarder kronor för att förstärka vägen från Kaunisvaara till Svappavaara. Förstärkningen gör bland annat så att bolaget kan transportera sin malm från gruvan till kunderna. Hittills har nästan 700 miljoner kronor av medlen använts för att förstärka vägen.

Landshövdingen i Norrbottens län har också tillsatt en grupp som går under namnet Pajalagruppen och som samlar viktiga aktörer i regionen. Pajalagruppen har en viktig uppgift och kommer bland annat att verka för att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt med anledning av Northland Resources rekonstruktion, oavsett om det gäller arbetsmarknadsinsatser, nya förutsättningar för företagen eller kommunala utmaningar. Jag har löpande kontakt med landshövdingen för att ta del av gruppens arbete och slutsatser.

Jag förstår verkligen den oro som många i regionen känner för den stoppade produktionen i Pajala. Jag vill försäkra Birger Lahti och andra om att jag följer utvecklingen noga.

Anf. 121 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Jag tackar närings- och innovationsministern för svaret. Det som gör mig bekymrad är att det inte finns något nytt i svaret. När jag frågar efter konkreta åtgärder hänvisar ministern till ett beslut som den gamla regeringen tog vad gäller vägen. Men man var ju tvungen att göra något, för vägen kördes sönder av tung trafik. Man hade alltså inte kunnat förbigå det. Vidare säger ministern att landshövdingen har tillsatt en grupp.

Det finns ytterligare något som gör mig bekymrad. I svaret står det ”oavsett om det gäller arbetsmarknadsåtgärder, nya förutsättningar för företagen eller kommunala utmaningar” men inget om gruvans överlevnad.

Ministern hänvisar till rekonstruktionen. Ja, den pågår. Men jag tror att även rekonstruktören är mer intresserad av att hitta en lösning där de 500–600 personerna får sin utkomst av det malmkoncentrat som finns i backen och som går att sälja ute i världen än av arbetsmarknadsinsatser eller annat som blir ett problem om det de facto inte blir någon nystart.

I näringsutskottet i dag talade ministern om att statliga bolag har problem framför sig. Jag förstår det, och jag inser att detta inte skulle vara någon guldgruva för LKAB. Men jag är övertygad om att med de samordningsvinster de har skulle de kunna drifva gruvan med mindre underskott än Northland.

I ett inlägg till mina kolleger pekar ministern på hur statliga bolags styrelser ska sköta sig och att det finns en aktiebolagslag. Ja, det finns det. Men vem skulle ta strid om en styrelse tar beslutet att göra ett avtal med ett privat företag trots att man vet att det inte är någon guldgruva och att man inte kommer att göra några pengar på det? Det kanske är en bättre åtgärd än arbetsmarknadsåtgärder som bagarstugor i Pajala eller något annat. Vi vet att LKAB inte kommer att göra pengar på det, men vi skulle kunna ha ett ägardirektiv och ett avtal om att drifva gruvan – jag vet inte hur länge – och sedan får vi se vad som händer.

Om viljan skulle finnas att ge vårt statliga bolag ägardirektiv är jag övertygad om att dessa människor skulle få sin utkomst av malmkoncentrat i stället för från a-kassan eller några arbetsmarknadsåtgärder. För kommunen och östra Norrbotten vore det den bästa lösningen.

Jag är övertygad om att viljan finns. Vi var inne på att vi har en progressiv regering, och jag hoppas verkligen att vi har det. Jag förstår att det skulle vara unikt att gå in och peta i hur ett bolag ska bete sig i detta läge, men inget går att jämföra med att vi har fått investerare att investera 8 miljarder i ett projekt i östra Norrbotten. Ju längre tiden går, desto svårare är det att starta upp gruvan igen. När den viktiga spetskompetensen försvinner blir det jättesvårt att starta igen.

Ministern! Jag tror att det finns andra lösningar. Det räcker inte att bara följa utvecklingen. Det krävs åtgärder. Jag hoppas att vi är överens om att det vore bättre att pengarna kom från världsmarknaden än från arbetsmarknadsåtgärder.

Anf. 122 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag har varit i Pajala på inbjudan av den lokala fackklubben och talat med företagsledningen, kommunledningen och flera berörda parter om hur det ser ut där nu. Jag vill verkligen stryka under det Birger Lahti sade om att det är en stor sak, inte bara för Pajala utan för hela regionen. Det är skakande att se anläggningen stå tyst och öde när vi vet att det har investerats 8 miljarder kronor i en stor produktionsanläggning som i dag inte skapar värden utan står still.

Detta berör hundratals människor direkt i produktionen men också i transportleden efteråt och människor runt omkring. Det påverkar bostadspriserna och inflyttning och utflyttning i kommunen. Det är alltså en stor

sak om gruvan återuppstår eller om den fortsätter att stå still, och jag tar absolut inte lätt på denna fråga.

Staten har gjort annat än väginvesteringen och Pajalagruppen. Under rekonstruktionen står vi för 30 miljoner kronor i lönegarantier. Men Northland Resources är ett privat företag som går igenom sin andra rekonstruktion på kort tid. Nu måste bolaget säkra de investeringar som kräva för en fortsatt verksamhet. Det är en stor utmaning för bolaget.

Man kan vända på det och säga: Men kan inte LKAB lösa allting? Det var precis som vi talade om på näringsutskottet tidigare i dag. Nu var inte alla som lyssnar på den här debatten där, men LKAB har också stora utmaningar, såsom pressat världsmarknadspris. Världsmarknadspriserna på järnmalm har minskat med 45 procent bara i år, vilket pressar LKAB ordentligt. Förra veckan nådde priset på järnmalm den lägsta nivån sedan 2009.

LKAB står inför stora och viktiga investeringar, både i ny gruvdrift och i samhällsomvandling i Kiruna och på andra ställen, för att klara samhällsomflyttningen. Det är stora investeringar som LKAB ska sköta eftersom de sköter gruvdriften.

Finns det möjligheter till samverkan och synergier i detta läge? Det är en sådan sak som jag har undersökt och talat med LKAB om. Jag har frågat om det finns någonting man kan göra för att skapa ett större värde tillsammans med gruvnäringen i Norrbotten. LKAB säger ungefär att deras ambition är att öka sin produktion med de tre nya gruvorna.

I dag säljer bolaget all malm de producerar. Men med de nya dagbrottsgruvorna kan de komma att ha ytterligare malm till försäljning 2016. Det är den kalkylen LKAB jobbar med. Den malmen skulle kunna säljas. Jag har förstått att Northland skulle vara intresserat av att höja produktionsvolymen och på så sätt kanske ha nytta av extramalmen för att kunna producera tillräckligt och minska kostnaderna i den totala verksamheten.

Därför är det naturligt att Northland är intresserat av att köpa malmen och få synergieffekter som vore positiva för hela gruvnäringen i Norrbotten.

Vi tittar på och diskuterar sådana möjligheter framöver. LKAB har sagt till mig att det är en möjlighet de kan vara intresserade av. Det kan även finnas andra synergier som kan göras. Men det vore fel att påstå någonting annat än att det privata bolaget Northland har en viktig uppgift att fixa den finansiering av investeringar som krävs för att starta upp gruvan igen.

Det är där vi står i dag, och jag hoppas verkligen att bolaget lyckas med det. Om vi kan hitta synergieffekter på det sättet tror jag att LKAB är intresserat av att ta chansen.

Anf. 123 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Man önskar att det fanns ett handelsavtal där Northland kunde stämna marknaden för att den sänkte priset, men det finns det inte.

Du antyder, Mikael Damberg, att jag skulle ha sagt att LKAB ska lösa allt, men jag håller med dig; de har utmaningar. De har hållit på så länge att det nu finns en stad som är i vägen. Men det är inte det jag säger. Jag säger att ägaren kan säga att LKAB ska träffa ett avtal så att Northland håller sig ovanför vattenytan medan de fixar det här. LKAB skulle kunna drifva gruvan och sälja malmen, och så skulle människorna ha sina jobb kvar.

Jag säger inte att LKAB ska gå in med investeringspengar eller någonting, bara träffa ett avtal om att drifta och sälja malmen vidare så att Northland håller sig ovanför vattenytan. Det är vad jag är inne på, och det skulle gå att lösa med ägardirektiv till LKAB om att drifta.

Såvitt jag förstår har det fattats ett beslut här i kammaren om en utredning om järnvägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Alla partier var överens om att den skulle utredas så fort som möjligt. Det hörs ingenting om det. Om det skulle vara någonting i görningen och man ser att det på sikt kommer att finnas en järnväg för gruvdriften och att man ska börja projektera för en järnväg är det klart att det skulle göra det lättare att få investerare till gruvan och driften igen.

Det jag saknar är givetvis att man söker lösningar. Jag håller med om att det är Northlands sak att försöka lösa investeringen. De saknar pengar och har haft olyckliga förutsättningar när det gäller höga räntor och liknande. De bitarna kan jag. Det är ingen idé att jag går in på teknik här eller några detaljer om varför det har blivit så. Jag tror dock att om det här företaget går i konkurs och det dröjer länge innan det finns någon ny ägare blir det jättesvårt att starta igen.

Jag vet att de som drabbas redan har sökt jobb. Några kanske går tillbaka till sina gamla arbetsgivare i Kiruna eller Malmberget. Konsekvensen om gruvan står länge blir att den blir jättesvår att starta igen. Hur länge står Pon Cat där och väntar med sin utrustning? Det gör de inte länge.

Under tiden Northland fixar detta skulle det finnas ett avtal om att LKAB ska drifta så att de människor jag pratade om kan få sin utkomst från ett malmkoncentrat som går att sälja i världen.

Visst förstår vi att LKAB att inte kommer med precis samma summa i utdelning till staten som det var tänkt när de driftar ett tag, men jag är övertygad om att det ändå skulle vara bättre för staten än att 500–600 personer går hemma. Som du var inne på nyss, Mikael Damberg, finns det också bieffekter som är ännu större.

Det är detta jag saknar i denna progressiva regeringen och i ministrernas tankar om det hela.

Anf. 124 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag delar Birger Lahtis bild att tiden rinner iväg – det finns inte hur mycket tid som helst. Det gäller inte minst de privata investerare som ska bestämma sig för om de ska gå vidare eller inte. Tidsspannet är inte så stort. Jag bedömer att beslut måste fattas inom de närmaste veckorna om man ska välja att återstarta och om man har möjlighet att hitta en ekonomisk konstruktion som håller.

Jag tror inte att det skulle underlätta för att få privata investerare att gå in om det finns en diskussion om huruvida LKAB ska göra det eller inte. Jag tror att LKAB har väldigt stora utmaningar framför sig.

Jag tror att det finns möjlighet för LKAB att hitta synergieffekter, som vi var inne på, men att tro att LKAB ska gå in och ta över ett privat gruvföretag som i dag är mitt uppe i en rekonstruktion är inte vägen framåt.

Det som kommer att avgöra är om man tror på idén att man genom att öppna hela gruvan kan få ned kostnaderna och därmed få lönsamhet med dagens låga malmpriser. Investerarna verkar fortfarande tro på idén.

Rekonstruktören har inte sagt att det inte kommer att gå. Rekonstruktören har att ta ställning till alla intressenters åsikter om detta och bevaka dem. Det finns intressenter som är beredda att investera och satsa. Det handlar om att se om de får tillräckligt mycket kapital för att sätta igång verksamheten igen. Jag hoppas det.

Precis som Birger Lahti säger har många redan drabbats av att gruvan står still. En del kan, om det tar för lång tid, få helt andra jobb. De går kanske tillbaka till sina gamla jobb eller söker sig till LKAB och de nyöppnade gruvorna på Malmfältet, som kommer att suga till sig en del arbetskraft.

Med tanke på att Norrbotten fortfarande är lite av ett tillväxtunder om man tittar på Sverige som helhet och att arbetslösheten har sjunkit ganska kraftigt tror jag att det för många av de personer som har erfarenhet av gruvdrift och som har varit på Northland kommer att finnas möjlighet att komma in i annan gruvverksamhet i Norrbotten, om utvecklingen av gruvnäringen inte avstannar helt där.

För staden och orten – jag säger alltid staden, men det är kanske fel begrepp i sammanhanget – och för samhället blir det väldigt påfrestande. De stora förväntningar och den stora tillväxttid som har funnits när det gäller bostadspriser, inflyttning och allting riskerar att brytas om gruvan inte kommer igång väldigt snart.

Jag hoppas att vi delar samma engagemang och att vi gör vad vi kan för att se till att detta blir bra, för ingen tjänar på att gruvan blir stående. Den kan skapa stora värden för Sverige på exportmarknaderna men också för de människor som får sin utkomst från ett jobb i Pajala.

Jag hoppas verkligen att det kommer att gå bra. Vi har diskuterat vad vi kan göra för att ge besked om de investeringar vi står fast vid och vad LKAB skulle kunna göra i form av samarbeten och synergier för att underlätta för gruvnäringen i Norrbotten som helhet.

Jag tror och hoppas att det kanske kan gå, men ytterst är det världsmarknadspriserna på malm som kommer att avgöra hur investerarna ser på gruvnäringen i den här delen av Sverige framöver.

Anf. 125 BIRGER LAHTI (V):

Herr talman! Jag hör vad ministern säger, och jag delar hans uppfattning vad gäller konsekvenserna av om gruvan står stilla. Men jag är ute efter att gruvan inte ska stå stilla.

Ministern säger att LKAB står inför stora utmaningar. Jag vet det. Men gruvan skulle inte kosta LKAB någonting eftersom de kan sälja malmen. Jag vet att gruvan inte kan bli en pengamaskin, men LKAB kan drifta gruvan, kanske med lite underskott, och få synergieffekter.

Staten säger att man vet att gruvan inte är en guldgruva och att den kommer att kosta, men gruvan skulle rädda östra Norrbotten och Pajala kommun från så stora problem som stängningen skulle innebära.

Vi pratar om att några kan få tillbaka sina jobb. Det kanske de får, men om gruvan stängs helt eller står stilla ett halvår kan det bli ett dråpslag för orten och östra Norrbotten. Det kommer inte att vara möjligt att öppna den igen.

LKAB ställs inför utmaningar, men det är inget hinder för att de ska ta över. Människorna som kan jobbet finns där och kan fortsätta. Vi vet att detta inte ger några pengar till staten, tvärtom kommer det att kosta. Men stängningen kommer att kosta staten ändå. Vi kan inte låta dessa människor i östra Norrbotten stå utan hjälp när gruvan väl har stängts. Ministern nämnde själv allt som kommunen har gjort i fråga om investeringar och så vidare. Det blir stora utmaningar där också.

Tack för debatten!

Anf. 126 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Herr talman! Jag vill avslutningsvis säga att jag verkligen hoppas att Birger Lahti och jag får rätt i våra förhoppningar om att gruvan ska starta igen. Det är viktigt inte bara för bygden och för regionen utan också för Sverige.

Den stora frågan är dock världsmarknadspriserna och gruvnäringens lönsamhet. Det är vad som till slut kommer att avgöra om investerarna ställer upp för bolaget, om de hittar en väg framåt eller inte.

Staten kan göra vissa saker. Vi har ställt upp under denna tid. Vi har visat att vi är seriösa på investeringssidan och vägsidan. Vi har infört Pajalagruppen. Vi har ställt upp med lönegarantier för de anställda. Vi har fört diskussioner med LKAB. LKAB har sagt till mig att de ser möjligheter i framtiden, vissa synergier, som kan hjälpa verksamheten genom den överproduktion av järnmalm som LKAB kan komma att få 2016 när de nya gruvorna öppnas. Det kan faktiskt innebära en synergi som kan göra kalkylen något bättre för Northland. Det är en spännande utväg.

Det är fråga om ett privat företag som står under rekonstruktion, och det måste finnas privata investerare för att gruvan ska öppna igen. Jag hoppas att den kommer att öppna, men jag kan inte se att staten kan förväntas ta över alla privata företag eller privata företag som går med underskott. Det är egentligen vad Birger Lahti säger mellan raderna, det vill säga att även om gruvan drivs med underskott ska staten gå in och ta över verksamheten. Så kan vi inte driva de statliga bolagen framöver. Vi måste vara varsamma om de statliga bolagen så att de får den styrka, kompetens och kraft som behövs för att göra framtidsinvesteringar så att gruvnäringen i Sverige fortsätter att stå stark. LKAB är fortfarande ett otroligt viktigt bolag för gruvnäringen i Sverige. Därför måste LKAB stå starkt även efter denna period.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2014/15:89 om arbetslöshetsstatistik

Anf. 127 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Roger Haddad har frågat mig hur den faktiska arbetslösheten ser ut bland ungdomar 18–24 år, enligt ministern och regeringen, vad avser de som varken arbetar eller studerar. Vidare har Roger Haddad också frågat mig om vilka åtgärder jag avser att vidta för att informationen kring andelen ungdomsarbetslösa blir bättre på kommunal och statlig nivå.

Det är Statistiska centralbyrån som, baserat på internationella överenskommelser, definierar vem som är sysselsatt eller arbetslös. Regeringen har inget direkt inflytande när det gäller denna fråga. Den officiella arbetslösheten mäts av Statistiska centralbyrån genom arbetskraftsundersökningarna som uppdateras och redovisas månatligen. I den senaste arbetskraftsundersökningen, avseende september 2014, framgår det att den officiella arbetslösheten bland ungdomar som avser åldersgruppen 15–24 år uppgick till 22,2 procent av arbetskraften. Vid sidan av detta mått publicerar även Statistiska centralbyrån statistik på unga som varken arbetar eller studerar. Detta mått är en annan indikator på ungdomars arbetsmarknadssituation, men det ska inte förväxlas med det officiella arbetslöshetsmättet. Enligt senast tillgänglig statistik från arbetskraftsundersökningarna uppgick andelen unga som varken arbetar eller studerar till 9,3 procent av befolkningen i åldersgruppen 15–24 år.

Den höga ungdomsarbetslösheten är en av regeringens högst prioriterade arbetsmarknadspolitiska utmaningar. Regeringen påbörjar nu ett ambitiöst reformprogram i syfte att pressa tillbaka arbetslösheten bland ungdomar. Kampen mot ungdomsarbetslösheten förutsätter bred mobilisering och samverkan mellan bland annat arbetsmarknadens parter, privata näringslivet och inte minst landets kommuner. Kommunernas kunskap, engagemang och bidrag är en förutsättning i arbetet för att minska ungdomsarbetslösheten, bland annat genom den 90-dagarsgaranti som regeringen aviserat i budgetpropositionen för 2015. Regeringen avser mot denna bakgrund att inleda samtal med samtliga av landets kommuner för att ta ett gemensamt grepp mot arbetslösheten bland ungdomar. Samtal kommer också att inledas med berörda parter på arbetsmarknaden samt med andra betydelsefulla aktörer såsom organisationer och relevanta myndigheter.

Anf. 128 ROGER HADDAD (FP):

Herr talman! Tack, arbetsmarknadsministern, för svaret på min interpellation!

Debatten om arbetslösheten, inte minst om unga utanför arbetsmarknaden, är intensiv. Vi hörde också i dag under statsministerns frågestund att frågan togs upp. Den engagerar många.

Anledningen till att jag ställt min fråga är att få ett förtydligande från arbetsmarknadsministern eftersom olika siffror har figurerat i den allmänpolitiska debatten. Å ena sidan är det SCB:s statistik, å andra sidan är det Arbetsförmedlingens statistik. Vi som arbetar med frågorna vet att i gruppen arbetslösa ungdomar ingår många heltidsstuderande. Nu sade statsrådet i sitt svar att vi inte ska förväxla dessa, men det är klart att det är en skillnad om vi tror att ungdomsarbetslösheten är 22 procent eller 9 procent. Dessutom ingår 15-, 16-, 17- och 18-åringar i urvalsgruppen. Vi vet att man i Sverige går på gymnasiet fram till att man är 18–19 år.

Folkpartiet vill adressera frågan inte för att tona ned problemet med ungdomsarbetslöshet utan vi håller med om att det är ett stort problem. Vi instämmer i statsrådets svar att problemet är bekymmersamt och att fler kommuner måste ta tag i problemet.

Den tidigare regeringen tillsatte för ett par år sedan en utredare, Ann-Marie Begler, som också lämnade ett material till regeringen i oktober förra året om unga utanför arbetsmarknaden. Hon konstaterade i sin utredning till regeringen att det är oklart hur det förhåller sig, att det är oklart

om de insatser som sätts in från kommuner och myndigheter när de som faktiskt är i störst behov av hjälp för att komma ifrån situationen att de inte studerar eller arbetar.

Syftet med interpellationen, herr talman, är att bringa klarhet i hur det ser ut, hur vi ska bli bättre på både kommunal och statlig nivå. I den delen känner jag inte riktigt att jag har fått svar från statsrådet. Men jag vill också ha ett förtydligande inte för att tona ned problemet utan för att vi ska angripa rätt problem, nämligen de som inte går i gymnasiet, inte studerar i vuxenutbildningen eller står utanför arbetsmarknaden. Jag anser att det är viktigast att fokusera på dem.

Anf. 129 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag välkomnar att Roger Haddad tar upp frågan. Inget statistiskt mått ger hela bilden eller hela sanningen. Därför behöver vi flera olika mått för att få flera dimensioner på hur arbetslösheten bland unga ser ut.

Den officiella statistiken ser ut på ett sätt. Den är viktig för att kunna göra internationella jämförelser eftersom den definieras likadant i alla EU-länder. Även för att kunna göra jämförelser över tid är det bra att inte ändra i sättet att mäta.

Alla mått har sina brister. Den officiella statistiken som används i dag tar till exempel med heltidsstuderande. De kan räknas som arbetslösa om de söker arbete och inte arbetar.

Samtidigt ska vi veta att ungdomar som arbetar en timme i veckan men är arbetslösa alla andra timmar i veckan räknas som sysselsatta i statistiken. Det är vanligt att ungdomar inte arbetar så mycket som de önskar. Många har tillfälliga påhugg och upplever sig själva som i alla fall deltidsarbetslösa. Men det syns inte i den officiella statistiken. Därför är det viktigt att ha flera mått.

Enligt den officiella statistiken har drygt 60 000 ungdomar varit arbetslösa i mer än tre månader i dag. Det är också ett mått på en grupp som uppenbarligen har svårigheter, som inte befinner sig i en snabb övergång mellan utbildning och arbete utan har varit arbetslösa under en längre tid. Om man till det lägger Arbetsförmedlingens statistik som visar att ungefär 27 000 ungdomar har varit inskrivna som arbetslösa i mer än sex månader börjar vi så smått se storleken på den grupp ungdomar som har riktigt stora problem på arbetsmarknaden.

Den grupp som Roger Haddad tar upp, så kallade neets, som varken studerar eller arbetar rymmer också olika grupper. Där finns ungdomar som står otroligt långt från arbetsmarknaden, som inte ens är inskrivna på Arbetsförmedlingen, inte studerar och kanske inte gör någonting eller lever i gränszonen för att riskera att hamna i kriminalitet eller få allvarliga sociala problem. Men där finns också ungdomar som jobbar som au pair i ett annat land eller studerar i USA eller Australien och som rimligen har goda chanser på arbetsmarknaden. De flesta mått innehåller alltså flera dimensioner, och det är viktigt att vara medveten om vad man talar om när det gäller de olika måtten. Jag välkomnar en sådan debatt.

Herr talman! Jag ska också svara på hur vi ska mäta på kommunal nivå i nästa replik.

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

Anf. 130 ROGER HADDAD (FP):

Herr talman! Jag vill tacka arbetsmarknadsministern.

När det gäller den officiella ungdomsarbetslöshetsstatistiken, de som inte går i gymnasiet eller på vuxenutbildning, är det extra viktigt att vi, inte minst när vi förmedlar till våra statliga myndigheter vad de ska lägga krutet och resurserna på, angriper den hårda kärna av ungdomar som har varit långtidsarbetslösa, har väldigt bristfälliga förkunskaper eller saknar slutbetyg. De ska naturligtvis prioriteras.

Sedan har vi just gruppen som varken arbetar eller studerar. Alliansregeringen tillsatte en utredning som skulle försöka ta reda på hur det förhåller sig med den gruppen. Utredaren kom fram till att det inte finns någon bra samordning. Ibland kan de arbetslösa få insatser på kommunal nivå, och när de sedan går till statliga Arbetsförmedlingen eller Försäkringskassan erbjuds de exakt samma insats, som kanske inte leder till vidare studier eller till ett riktigt arbete. Vi kanske ska ha en indikator på hur man nästan ska tvinga fram kunskapsuppsamlingen på kommunal nivå eftersom man oftast, på en utbildningsenhet eller en arbetsmarknadsenhet, försöker ha något slags koll på de här ungdomarna som en del av det kommunala uppföljningsansvaret.

Folkpartiet är angeläget om att vi ska bättra koll på det här. Folkpartiet är angeläget om att vi ska försöka föra debatten om de ungdomar som vi vill hjälpa att komma vidare. Anledningen är att det påverkar de politiska prioriteringarna och de ekonomiska prioriteringarna. Det ska avsättas tillräckliga resurser i det första steget, och i nästa steg ska det naturligtvis nå rätt målgrupp.

Anf. 131 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag instämmer i mycket av det som Roger Haddad har sagt och vill återkomma till den kommunala nivån. Jag bedömer att kommunerna har en oerhört viktig roll att spela när det gäller möjligheten att lösa problemet med ungdomsarbetslösheten.

Därför har jag nyligen bjudit in samtliga kommunledningar i Sverige till träffar med mig. Det kommer att bli många möten för min del, men jag hoppas och tror att kommunerna kommer att uppskatta att få samtal och möjlighet att diskutera med staten hur vi tillsammans kan kraftsamla och samarbeta för att finna lösningen på ungdomsarbetslösheten. Jag tror att det krävs helt nya samarbetsformer mellan staten och kommunerna för det.

I det sammanhanget ska vi diskutera vilka åtgärder som krävs och om de verktyg som finns i statens verktygslåda i dag är tillräckliga eller om de behöver modifieras på något sätt.

En annan viktig fråga att ta ställning till är hur vi ska mäta. Jag ser framför mig och hoppas att samtliga kommuner i Sverige ska vilja anta utmaningen att vara med och samarbeta med staten när det gäller att bekämpa ungdomsarbetslösheten. Då är det också viktigt att hitta mått för att se hur olika kommuner når framgång i sitt arbete. För att göra det måste vi komma överens om hur de måtten ska definieras.

Det är troligt att fler ungdomar kommer att skriva in sig på Arbetsförmedlingen när man kraftsamlar för att lösa ungdomsarbetslösheten. Det är i grunden bra eftersom vi vill att de som varken arbetar eller studerar ska skriva in sig på Arbetsförmedlingen och få hjälp att komma i utbildning

eller i arbete. Men då måste vi komma överens om hur man ska mäta statistiken så att man kan jämföra olika kommuner och jämföra framgång. Jag tror nämligen att jämförelser mellan kommuner, för att lära av varandra och för att se vilka som lyckas bra, också är ett viktigt sätt för att successivt kunna vässa vårt arbete med att möta ungdomar som är i en utsatt situation och som behöver hjälp in på arbetsmarknaden.

Det är självklart att man måste satsa mest resurser på dem som har de största svårigheterna. De behöver uppenbarligen mest hjälp för att komma in på arbetsmarknaden eller för att komma vidare till utbildning. Men för den här regeringen är det också viktigt att korta tiden för att komma vidare även för de ungdomar som har relativt goda förutsättningar på arbetsmarknaden och som förmodligen kommer att hitta ett jobb. Min bedömning är att många ungdomar som har en god utbildning går onödigt lång tid i arbetslöshet innan de får användning för sin utbildning i sitt första riktiga arbete. Jag tror att vi kan korta den tiden med kanske flera månader med ett annat bemötande från Arbetsförmedlingen.

Jag hoppas att alla ungdomar ska känna att de, om de behöver hjälp att söka arbete, ska kunna få ett professionellt samtal och bemötande från Arbetsförmedlingen som leder till att de lättare kan söka relevanta jobb och matchas mot de lediga jobben.

Anf. 132 ROGER HADDAD (FP):

Herr talman! Jag vill tacka arbetsmarknadsministern.

Jag välkomnar att ni i samråd med kommunerna ska försöka inte bara kraftsamla utan faktiskt mäta. Kritik mot den generella arbetsmarknadspolitiken är att vi som förtroendevalda på lokal och nationell nivå har svårt att bedöma effekterna av samhällets insatser. Då är risken för resursslöseri stor, att vi skickar ungdomar och unga vuxna på insatser som egentligen inte leder dit vi önskar.

Jag har tittat mycket på IFAU:s rapporter och Finanspolitiska rådets rapporter. Jag hävdar återigen att vi i ungdomsarbetslöshetsdebatten ska försöka hålla oss till de faktiska siffror som särskilt fokuserar på de som inte är i utbildning eller i arbete.

Oppositionen och Folkpartiet kommer att följa de förslag som regeringen och arbetsmarknadsministern har aviserat. Tillfälliga anställningar eller tillfällig sysselsättning är en sak, men vårt mål måste vara att de insatser som man gör nationellt, kommunalt, inom vuxenutbildning eller på arbetsmarknadsavdelningarna leder till att de arbetslösa tar steget in i reguljära utbildningsprogram eller till riktiga jobb i kommunala eller privata företag – det spelar ingen roll ifall det är offentlig förvaltning – med en riktig lön och inte bara subvention. Om vi fastnar i subventioner finns det risk för att vi bara tillfälligt förbättrar siffrorna, och sedan återkommer de arbetslösa i den officiella arbetslöshetsstatistiken något år senare.

Anf. 133 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill påminna Roger Haddad om att vi fram till 2007 hade en annan officiell statistik för ungdomsarbetslösheten där de heltidsstuderande inte räknades in. Den dåvarande oppositionen, där Roger Haddads parti ingick, kritiserade den dåvarande socialdemokratiska regeringen hårt för att dölja ungdomsarbetslöshet genom att inte ta med de heltidsstuderande i statistiken varpå den officiella statistiken ändrades. Nu ser vi

Prot. 2014/15:21
13 november

Svar på
interpellationer

andra problem. Det är alltså svårt att hitta den optimala officiella statistiken. Och jag tror inte att man ska ändra den för ofta eftersom det då blir svårt att göra jämförelser över tid.

Låt mig avsluta med att säga att jag håller med om Roger Haddads betoning på att det är viktigt att arbetsmarknadspolitiska åtgärder leder till utbildning, till riktigt arbete eller till åtgärder som leder till riktigt arbete och inte blir förvaring eller ”pysselsättning”.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Redogörelse
2014/15:JO1 Justitieombudsmännens ämbetsberättelse

§ 16 Motion för omedelbar hänvisning

Ytterligare en motion, 2705, avlämnad under den allmänna motions- tiden anmäldes.

Motionen hänvisades omedelbart till socialförsäkringsutskottet.

§ 17 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 12 november

2014/15:116 Hot från vägslitageavgift mot den förnybara energin

av *Rickard Nordin* (C)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:117 Utvisningar av asylsökande assyrier och yezidier till Irak

av *Robert Hannah* (FP)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:118 Regionalt arbete för bättre integrationsinsatser

av *Roger Haddad* (FP)

till statsminister Stefan Löfven (S)

2014/15:119 Hot mot småskalig vattenkraft

av *Annika Qarlsson* (C)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 12 november

2014/15:56 Polisens arbete med att få bort den olagliga yrkestrafiken från våra vägar

av *Sten Bergheden* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:57 Assisterad befruktning för ensamstående

av *Barbro Westerholm* (FP)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

§ 19 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 12 november

2014/15:39 Besked om längre och tyngre lastbilstransporter

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:40 Förtur till bostäder

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2014/15:41 Myggbekämpning i Österbybruk och Heby

av *Sanne Eriksson* (S)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:43 Orimligt höga krav på den som vill hyra

av *Nooshi Dadgostar* (V)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2014/15:42 Ratificering av Nagoyaprotokollet

av *Jens Holm* (V)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:44 Norska pensionärens skatteproblem

av *Håkan Svenneling* (V)

till statsrådet Kristina Persson (S)

Prot. 2014/15:21
13 november

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 17.19.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen
kl. 15.58 och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

§ 1 Val av ledamöter och personliga ersättare i	
Domarnämnden.....	1
§ 2 Utökning av antalet suppleanter i utskott och EU-nämnd.....	1
§ 3 Val av extra suppleanter	2
§ 4 Justering av protokoll.....	2
§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
§ 6 Svar på interpellation 2014/15:71 om bygget av	
Norrbotniabanan.....	3
Anf. 1 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	3
Anf. 2 JONAS SJÖSTEDT (V).....	3
Anf. 3 HELENA LINDAHL (C).....	5
Anf. 4 LEIF PETTERSSON (S).....	5
Anf. 5 KATARINA KÖHLER (S).....	6
Anf. 6 BIRGER LAHTI (V).....	7
Anf. 7 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	8
Anf. 8 JONAS SJÖSTEDT (V).....	9
Anf. 9 HELENA LINDAHL (C).....	10
Anf. 10 LEIF PETTERSSON (S).....	11
Anf. 11 KATARINA KÖHLER (S).....	11
Anf. 12 BIRGER LAHTI (V).....	11
Anf. 13 LENA ASPLUND (M).....	12
Anf. 14 ISAK FROM (S).....	13
Anf. 15 EMMA WALLRUP (V).....	13
Anf. 16 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	14
Anf. 17 JONAS SJÖSTEDT (V).....	14
Anf. 18 LENA ASPLUND (M).....	15
Anf. 19 ISAK FROM (S).....	15
Anf. 20 EMMA WALLRUP (V).....	16
Anf. 21 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	16
§ 7 Svar på interpellationerna 2014/15:35, 36, 56, 73, 74 och	
97 om Bromma flygplats.....	17
Anf. 22 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	17
Anf. 23 LENA ASPLUND (M).....	18
Anf. 24 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	19
Anf. 25 GUSTAF HOFFSTEDT (M).....	20
Anf. 26 TINA GHASEMI (M).....	21
Anf. 27 JESSICA ROSENCRANTZ (M).....	22
Anf. 28 JAKOP DALUNDE (MP).....	23
Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	24
Anf. 30 LENA ASPLUND (M).....	25
Anf. 31 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	26
Anf. 32 GUSTAF HOFFSTEDT (M).....	27
Anf. 33 TINA GHASEMI (M).....	28
Anf. 34 JESSICA ROSENCRANTZ (M).....	28
Anf. 35 JAKOP DALUNDE (MP).....	30
(forts. § 9).....	30
Ajournering.....	30

Återupptagna förhandlingar	30
§ 8 Statsministerns frågestund	31
Anf. 36 ANDRE VICE TALMANNEN	31
<i>Den europeiska konkurrenskraften.....</i>	<i>31</i>
Anf. 37 ANNA KINBERG BATRA (M).....	31
Anf. 38 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	31
Anf. 39 ANNA KINBERG BATRA (M).....	31
Anf. 40 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	32
<i>Traineejobb inom äldreomsorgen</i>	<i>32</i>
Anf. 41 PER RAMHORN (SD)	32
Anf. 42 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	32
Anf. 43 PER RAMHORN (SD)	33
Anf. 44 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	33
<i>Regeringens syn på nedläggning av Bromma flygplats.....</i>	<i>33</i>
Anf. 45 ANNIE LÖÖF (C)	33
Anf. 46 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	34
Anf. 47 ANNIE LÖÖF (C)	34
Anf. 48 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	34
<i>Aborträtten och samvetsfrihet för sjukvårdspersonal.....</i>	<i>35</i>
Anf. 49 JONAS SJÖSTEDT (V).....	35
Anf. 50 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	35
Anf. 51 JONAS SJÖSTEDT (V).....	36
Anf. 52 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	36
<i>Jobben och regeringens politik</i>	<i>36</i>
Anf. 53 JAN BJÖRKLUND (FP).....	36
Anf. 54 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	36
Anf. 55 JAN BJÖRKLUND (FP).....	37
Anf. 56 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	37
<i>Vårdvalet.....</i>	<i>37</i>
Anf. 57 GÖRAN HÄGGLUND (KD)	37
Anf. 58 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	38
Anf. 59 GÖRAN HÄGGLUND (KD)	38
Anf. 60 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	38
<i>Ett stabilt järnvägssystem.....</i>	<i>39</i>
Anf. 61 PIA NILSSON (S)	39
Anf. 62 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	39
<i>Etiska riktlinjer för svenska företag utomlands.....</i>	<i>39</i>
Anf. 63 JONAS ERIKSSON (MP)	39
Anf. 64 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	40
<i>Utvecklingen av den svenska arbetsmarknaden</i>	<i>40</i>
Anf. 65 EMIL KÄLLSTRÖM (C)	40
Anf. 66 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	40
<i>Förfart Stockholm</i>	<i>41</i>
Anf. 67 IDA DROUGGE (M).....	41
Anf. 68 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	41
<i>Omröstningen om statsbudgeten</i>	<i>41</i>
Anf. 69 MARTIN KINNUNEN (SD)	41
Anf. 70 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	42
<i>Psykisk ohälsa bland unga</i>	<i>42</i>
Anf. 71 LAWEN REDAR (S).....	42

Anf. 72 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	42
<i>Ansvar för den svenska polisen</i>	43
Anf. 73 MARIA ABRAHAMSSON (M).....	43
Anf. 74 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	43
<i>Framtiden för fas 3</i>	43
Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S).....	43
Anf. 76 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	44
<i>Arbetsgivaravgiften för unga och anslaget till försvaret</i>	44
Anf. 77 JOHAN FORSELL (M).....	44
Anf. 78 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	44
<i>Pensionärernas ekonomiska situation</i>	45
Anf. 79 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S).....	45
Anf. 80 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	45
Anf. 81 ANDRE VICE TALMANNEN.....	45
Ajournering	45
Återupptagna förhandlingar	45
§ 9 (forts. från § 7) Svar på interpellationerna 2014/15:35, 36,	
56, 73, 74 och 97 om Bromma flygplats	46
Anf. 82 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M)	46
Anf. 83 RIKARD LARSSON (S).....	46
Anf. 84 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	47
Anf. 85 LENA ASPLUND (M).....	48
Anf. 86 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	49
Anf. 87 GUSTAF HOFFSTEDT (M).....	49
Anf. 88 TINA GHASEMI (M).....	49
Anf. 89 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	50
Anf. 90 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M)	50
Anf. 91 RIKARD LARSSON (S).....	51
Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	51
§ 10 Svar på interpellation 2014/15:66 om fast förbindelse	
mellan Helsingborg och Helsingör	52
Anf. 93 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	52
Anf. 94 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	53
Anf. 95 BORIANA ÅBERG (M).....	54
Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	54
Anf. 97 JONAS JACOBSSON GJÖRTLER (M).....	55
Anf. 98 BORIANA ÅBERG (M).....	56
Anf. 99 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M)	57
Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	57
Anf. 101 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M)	58
Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	58
§ 11 Svar på interpellation 2014/15:77 om Sälen-Trysil	
Airport	58
Anf. 103 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	58
Anf. 104 CARL-OSKAR BOHLIN (M)	59
Anf. 105 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	60

Anf. 106 CARL-OSKAR BOHLIN (M).....	60
Anf. 107 ANDERS AHLGREN (C)	60
Anf. 108 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	61
Ajournering.....	62
Återupptagna förhandlingar	62
§ 12 Svar på interpellation 2014/15:53 om Vattenfalls skadeståndskrav på Tyskland.....	62
Anf. 109 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	62
Anf. 110 JONAS SJÖSTEDT (V).....	63
Anf. 111 JENS HOLM (V)	64
Anf. 112 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	65
Anf. 113 JONAS SJÖSTEDT (V).....	66
Anf. 114 JENS HOLM (V)	67
Anf. 115 AMINEH KAKABAVEH (V).....	68
Anf. 116 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	69
Anf. 117 JONAS SJÖSTEDT (V).....	70
Anf. 118 AMINEH KAKABAVEH (V).....	71
Anf. 119 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	71
§ 13 Svar på interpellation 2014/15:63 om Northland.....	72
Anf. 120 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	72
Anf. 121 BIRGER LAHTI (V)	72
Anf. 122 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	73
Anf. 123 BIRGER LAHTI (V)	74
Anf. 124 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	75
Anf. 125 BIRGER LAHTI (V)	76
Anf. 126 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	77
§ 14 Svar på interpellation 2014/15:89 om arbetslöshetsstatistik.....	77
Anf. 127 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	77
Anf. 128 ROGER HADDAD (FP).....	78
Anf. 129 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	79
Anf. 130 ROGER HADDAD (FP).....	80
Anf. 131 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	80
Anf. 132 ROGER HADDAD (FP).....	81
Anf. 133 Arbetsmarknadsminister YLVA JOHANSSON (S).....	81
§ 15 Bordläggning.....	82
§ 16 Motion för omedelbar hänvisning	82
§ 17 Anmälan om interpellationer	82

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	83	Prot. 2014/15:21
§ 19 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	83	13 november
§ 20 Kammaren åtskildes kl. 17.19.....	84	-----