

Tisdagen den 16 mars

Kl. 13.00–15.56
18.00–19.14

§ 1 Särskild debatt om gränshinder inom Norden och situationen i gränsregionerna

*Särskild debatt om
gränshinder inom
Norden och situationen
i gränsregionerna*

Anf. 1 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman och ärade ledamöter! Tack för initiativet till denna viktiga debatt!

Norden är unikt. Vi har bland de äldsta och mest omfattande regionala samarbetena i världen. Vårt samarbete bygger på gemensamma värderingar och en ömsesidig ambition att man ska kunna bo och arbeta i hela Norden. Norden är vårt gemensamma hem. Vår gemenskap är en del av vår kultur och vår identitet, av vår historia och vår framtid. Vårt samarbete stärker våra länders ställning ute i världen.

Sedan ett år tillbaka befinner vi oss i en extraordinär situation. Pandemin har utmanat det nordiska samarbetet. Inreserestriktioner har lett till en svår situation för dem som lever, arbetar och driver företag i våra nordiska gränsregioner.

Under hela pandemin har jag haft många samtal med medborgare, familjer, företag, fackförbund, nordiska näringslivsorganisationer och företrädare för kommuner och regioner längs våra gränser. Vittnesmålen har berört mig på ett personligt plan. Det handlar om familjer som har splittrats, barn som inte har kunnat ta sig till skolan och polarisering mellan grupper. Det handlar om företagare som ser sitt livsverk riskeras, arbetstagare som fått sin ekonomiska trygghet sopad under mattan och faktiskt till och med kanske om barn som inte ens har fått en födelsedagspresent eftersom föräldrarna inte haft råd att köpa en. Man visste ju inte hur mycket pengar man skulle ha vid månadens slut när gränspendlingen till Norge stoppades över en natt.

Exemplen har varit alltför många, och det är för mig som Nordenminister naturligtvis oacceptabelt.

Fru talman! Vad är det nordiska samarbetets grundsten om inte den mellanmänniska tilliten? Här kan vi i Norden göra bättre. När än det uppstått hinder och problem som försvårat för våra medborgare har den svenska regeringen agerat kraftfullt och konstruktivt för att söka lösningar på detta. Ibland har det krävts ett telefonsamtal, ibland ett långt mer ihärdigt uppvaktande. Ett år in i krisen har vi kunnat lösa ut ett trettiotal akuta gränshinder. Men vi nöjer oss naturligtvis inte där. Regeringen fortsätter att verka för att lösa ut alla gränshinder som finns kvar i samarbetet med våra grannländer.

Vi nordiska regeringar har tillsammans ett gemensamt ansvar för de medborgare som har valt att bosätta sig i gränsregionerna. Det är där de lever sina liv. Vi har bjudit in dem att leva sina liv där, med relationer som inte ser någon gräns. Vi nordiska regeringar måste visa dessa människor handlingskraft och respekt.

Avslutningsvis har vi samarbetsministrar fått i uppdrag av statsministrarna att genomföra en vision: Norden ska bli världens mest integrerade och hållbara region. Det uppdraget måste gälla även i kristider. Pandemin har visat att vårt nordiska samarbete inte kan tas för givet. Det krävs ett ständigt målinriktat och aktivt arbete. Sedan krisens start har jag och regeringen verkat för att stärka det nordiska gränssamarbetet, framför allt nu i denna krissituation.

Just därför har jag för mina nordiska kollegor presenterat ett förslag på en modell som ålägger oss ett mycket tydligare gemensamt ansvar för våra gränsregioner. Vi måste få en bättre dialog och en bättre samordning innan beslut. Vi måste gemensamt förutse negativa konsekvenser och hantera dessa. Vårt nordiska samarbete måste vara bättre rustat för att hantera kriser här och nu och i framtiden.

Anf. 2 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Det är ett misslyckande. Så här kan vi inte ha det. Detta gäller dessvärre mycket som regeringen nu företar sig. Så känns även för många svenskar tillståndet för det nordiska samarbetet just nu. Det vi ser är ett misslyckande, och så här kan vi inte ha det!

Fru talman! Statsrådet Anna Hallberg ska visas erkänsla för att hon är tydlig, rak och, såvitt jag kan bedöma, försöker att agera. Men det vi ser fyller oss alla som tror på ett starkt Norden med sorg.

För 40 år sedan kunde man i gränsstaden Haparanda finna turistkartor där allt som fanns på den östra sidan, alltså den finska, var markerat med vitt. Ett ingenting. Okänt land. I dag handlar det om två städer, med Tornio på andra sidan, som i praktiken vuxit samman med det delade Victoriatorget i mitten. Nu är gränsen åter tillbaka, och svårigheten att ta sig mellan länderna gör att det på nytt är vitt på andra sidan Tornedalen. Det är vitt även väster om Arvika. Det är vitt och tomt för butiksägarna i Strömstad liksom nordost om Danmark i Sverige för danska stugägare och sådana som via Skåne skulle behöva ta sig till den danska ön Bornholm.

Det här slår mot utbyte och kontakter och riskerar att förstöra det som gjort och gör Norden så starkt. Enligt SCB var Norge vår främsta handelspartner 2020. Danmark var vår fjärde och Finland den femte handelspartnern. Det är här vi hör hemma. Detta är vår språngbräda ut mot resten av världen.

Fru talman! I augusti 2019 antog Stefan Löfven med regeringskollegor från de andra länderna en vision: ”Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region.” Mitt budskap till den svenska regeringen är: Gå tillbaka till ritbordet! Vi är just nu väldigt långt från världens mest integrerade region. I vårt Norden ska arbetspendlare i Norge inte kallas smutsiga svenskar. I vårt Norden ska inte en dansk som stannar till vid en matbutik i Skåne bli utskälld.

Tillbaka till ritbordet! De krav som kan ställas på regeringen är att ta fram en plan för hur de skador som nordiskt samarbete nu tillfogats ska

kunna åtgärdas. Det behövs en vision om att det gemensamma långbordet vid våra gränsövergångar ska dukas upp igen.

Det behövs en plan för hur kommande hot och påfrestningar i Norden bättre ska kunna hanteras gemensamt. Det handlar om allt från försörjningsfrågor till cyber.

Ordna den där utlovade gränsregionala statistiken så att det går att jämföra och så att det verkliga värdet av utbytet över gränserna tydligt kan mätas och redovisas!

Stängda gränser kommer knappast att öppnas förrän vaccinationsfrågan är löst. Misslyckandet har sin grund i att det är människor som har stoppats, inte smittan.

Anf. 3 ARON EMILSSON (SD):

Fru talman! Norden som världens mest hållbara och integrerade region – så lyder visionen för det nordiska samarbetet. Det är storslagna ord, men det är avlägsna ord i en verklighet där motsatsen har varit vardag under en av vår tids största katastrofer.

Inte sedan andra världskriget har svenska soldater varit utstationerade vid gränsen mot ett grannland i Norden. Var det nödvändigt? Kunde det ha undvikits? Situationen kring gränsregionerna i samband med gränsstängningarna har drabbat många svenskar och nordiska grannar. Förvånansvärt lätt har 1958 års avskaffande av de inre gränskontrollerna i Norden rullats tillbaka. Det är otvetydigt att åtgärder krävs för ett ökat nordiskt samarbete såväl under kris som till vardags.

Fru talman! Norden är Sveriges näst största handelspartner. Nordens andel av handeln är större än USA:s, Kinas, Indiens och Rysslands andelar sammantaget. Tiotusentals medborgare flyttar mellan de nordiska länderna. Tiotusentals studenter studerar i ett annat nordiskt land. Den senaste fullständiga kartläggningen över arbetspendling från 2015 ger vid handen att ca 50 000 nordbor arbetspendlar mellan två nordiska länder.

Trekungamötet 1914 kallar till åminnelse. Då samlades de tre nordiska kungarna med sina utrikesministrar på länsresidenset i Malmö för överläggningar efter första världskrigets utbrott. Ett resultat av mötet blev att man bekräftade sin enighet kring neutralitetslinjen. I dag, och så snart vi ser en ljusning i pandemin, kommer vi att behöva ta ett nytt avstamp mot framtiden. Inför detta tar vi sverigedemokrater i dag tre initiativ till åtgärder.

För det första: upprättandet av en nordisk krisberedskapskommitté som vilar direkt under statsministrarna.

För det andra: statsministrarnas samråd. Vid större internationella kriser måste statsministern i det land som innehar ordförandeskapet i ministerrådet omgående initiera ett samråd. Där ska det avgöras om krisberedskapskommittén ska aktiveras. Om den inte aktiveras behöver man orientera varandra om nationella åtgärder som kommer att vidtas och som kommer att påverka grannlandet från dag ett.

För det tredje: koordinering av EU-direktiv. Vi vill att Sverige sonderar möjligheten att skapa rutiner för att koordinera införlivandet av EU-direktiv i de nordiska ländernas lagstiftning så att det inte uppstår oönskade olikheter. Därtill bör nya lagförslag alltid kompletteras med en konsekvensanalys av hur de kommer att påverka relationerna till de nordiska

grannländerna samt hur lagstiftningen slår mot människor och företag som bor och verkar i gränsområdena.

Fru talman! Det tredje initiativet är ett ambitiöst mål, men om vi ska nå målet om världens mest integrerade region till 2030 måste detta bli mer än vackra ord och det nordiska guldet inte bli till sand.

Anf. 4 LINDA MODIG (C):

Fru talman! Hur ofattbart det än är har drygt 13 000 svenskar dött av covid-19, ett år efter att Världshälsoorganisationen klassade covid-19 som en pandemi. Detta dödliga och osynliga virus har ställt världen, som vi kände den, på ända. Den har orsakat miljoner människors död, störtat miljoner människor djupare ned i fattigdom, fått branscher som den globala flygindustrin på fall samt orsakat konkurser och livsverk som gått upp i rök. Den har ändrat våra beteenden, vissa frivilligt, andra under tvång och krav. Ingenting är längre som förut.

Pandemin är ännu en kris som det nordiska samarbetet, tyvärr, har visat sig oförmöget att hantera gemensamt. Att snabbt som ögat stänga den egna gränsen så snart en kris hotar har blivit det nya normala i de nordiska regeringarnas krishantering. I stället för att samordna och arbeta gemensamt står var och en sig själv närmast när krisen står för dörren.

Enade vi stå, söndrade vi falla. Sedan vi för snart 63 år sedan fick rätten att resa fritt, utan pass och utan inre gränskontroller inom Norden är inte pandemin den första krisen som fått regeringar att gripas av panik och stänga gränser. Så sent som under flyktingkrisen 2015 tog regeringarna till stängda gränser. Sveriges gränskontroller mot Danmark har pågått i flera år. En restriktion som börjar som något tillfälligt har en tendens att i praktiken bli permanent.

Fru talman! Ländernas regeringar har genom ensidiga, drastiska och drakoniska beslut öppnat och stängt sina landsgränser hipp som happ. Detta har skadat tusentals gränspendlare i Öresundsregionen, i min hembygd Tornedalen och längs norsk-svenska gränsen liksom senast på Åland och Bornholm.

Fru talman! Det hade inte behövt bli så här. I oktober 2019 godkände ett enigt nordiskt råd en strategi för samhällssäkerhet. Strategin lyfter fram behovet av en effektiv gemensam krisberedskap som med kort varsel och utan gränshinder och tvivel om roller och ansvar kan bistå varandra vid större kriser. Tyvärr har regeringarna visat föga intresse för strategin. I stället har statsråd och ansvariga för krisberedskap hävdade att det befintliga samarbetet är tillräckligt. Alla vi som drabbats av och sett covid-19-pandemin vet att den gemensamma befintliga krisberedskapen är allt annat än tillräcklig.

Fru talman! Pandemibekämpningen och krishanteringen kan inte ske på bekostnad av oss som lever och verkar i gränsregionerna och den fria nordiska rörligheten. Det är därför hög tid att våga pröva nya lösningar. Tornedalsrådet, en sammanslutning av 13 finska, svenska och norska kommuner, föreslog redan i juni förra året en pilotverksamhet med gränspass för att garantera gränsövergången och underlätta pendlingen till arbete och studier. Det blir intressant att höra hur Nordenministern ser på det förslaget. Är regeringen beredd att tillåta sär lösningar och bedriva pilotverksamhet?

Anf. 5 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Min och Vänsterpartiets vision är att samarbetet mellan de nordiska länderna bör fördjupas. Vi har en delvis gemensam historia och en snarlik samhällsstruktur, och vi har många gemensamma angelägenheter. Det gäller inte minst eftersom många svenskar har anhöriga i de andra länderna eller själva har bott, arbetat och studerat där. Därför är ett nära samarbete med våra nordiska grannländer strategiskt smart inom en rad områden, till exempel klimat- och miljöfrågor, gemensam tillverkning av vaccin och beredskapslager.

Den pågående pandemin har tyvärr visat att vårt samarbete inte är så djupt rotat som vi ändå hoppats att det var.

Norden ska vara världens mest integrerade region 2030. Vi har ett nordiskt råd, som jobbar hårt med att synliggöra gränshinder och ge de nordiska regeringarna rekommendationer i fråga om vad som krävs för att få bort hindren. De senaste åren har vi sett hur gränskontroller och gränstängningar har införts, inte minst under pandemin eller vid flyktingars sökande efter ett bättre liv. Regeringar har i sin vilja att visa sig kraftfulla valt att stänga gränser helt utan någon djupare grund eller konsekvensanalys.

Vi från Vänsterpartiet delar synen att Norden ska vara en integrerad region och tror att den här situationen visar både att det nordiska samarbetet behöver konkretiseras på ett djupare plan och att vi behöver förbereda oss inför framtida kriser. Ett sätt att göra det är att utveckla den nordiska samverkan om gränsregionerna. Vi skulle alla tjäna på att utveckla samarbetet inom ett flertal områden såsom infrastruktur, arbetsmarknad och service.

Vi har som parti också föreslagit att man ska skapa regionala lösningar för att underlätta för dem som arbetar och bor i gränsregionerna. Hade vi lyckats få till det – hade vi stärkt de gränsregionala samarbetena – hade de nordiska länderna varit mer angelägna om att hitta andra lösningar än att stänga gränserna.

I det aktuella läget i Norge bör prio ett vara att regeringen fortsätter trycka på den norska regeringen så att gränserna öppnas även för veckopendlarna och den norska regeringen ger de drabbade pendlarna fullvärdig ekonomisk kompensation för hela perioden. De drabbade vittnar om att de tvingats ta lån för att betala lån eller ta ut semesterdagar för att få mat på bordet.

Vi kan inte låta de nationalistiska föreställningarna påverka arbetares rättigheter. I dag ser vi tyvärr att Framskrittpartiet försöker ställa arbetare mot arbetare. Vi menar att man som gränspendlare ska känna sig säkra på att ens sociala skydd håller.

Anf. 6 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman!

- Ingen lön. Ingen annan ersättning heller.
- Får inte åka till jobbet. Utestängd av norska staten.
- Konkurs – livsverket har gått i spillror.

- Får inte besöka mitt barnbarn. Hela första året med mitt första barnbarn har gått förlorat.
- Satt helt ensam under julen eftersom jag inte kunde åka hem.
- Arbetslös.
- Omväg på en och en halv timme till jobbet på grund av fysiskt stängda gränspassager.
- Kommer inte åt min skog, som jag skulle behöva åka och sköta – inte minst med tanke på barkborre.
- Åtta mil i stället för en kilometer till brevlådan och soptunnan.
- Hur ska blåljuspersonal passera de fysiskt stängda gränserna när det är bråttom och vägen är spärrad?
- Fick inte ta avsked av farmor medan hon levde.
- Tio dagars karantän för att få delta i begravningen av en död bror.
- Får inte besöka mamma, som har fått ett jobbigt cancerbesked.
- Jag är enda barnet, och mina gamla och sjuka föräldrar bor på andra sidan gränsen. De har ingen annan.
- Måste bära orange varselväst på jobbet eftersom jag är svensk.
- Får inte äta ihop med övriga arbetskamrater eftersom jag är svensk.
- Barnen får inte träffa sin pappa.
- Får inte åka till mitt eget fritidshus.

Listan kan göras betydligt längre, fru talman. Det här är bara några exempel på hur pandemin drabbat oss nordbor i allmänhet och oss som bor i gränsregioner i synnerhet. För att citera en granne: Det känns som om det är vi gränsbor som får ta straffet för att andra inte sköter sig.

Det är oerhört påfrestande, för många ekonomiskt och för ännu fler psykiskt. Jag brukar säga att det är synd att Stockholm inte ligger närmare Finland eller att Oslo inte ligger närmare gränsen, för då hade vi inte haft de här problemen. Då hade de drabbat så många fler, och då hade regeringarna fått upp ögonen för vilken värld vi gränsbor lever i. Gränsen finns normalt sett inte. I vinter har den dock varit bevakad av polis, militär och polishelikopter. Då fanns det resurser även ute på landsbygden.

Tyvärr upplever vi, fru talman, att stora delar av den svenska regeringen har varit totalt frånvarande i all denna problematik. Samtidigt vill jag säga något som jag varit väldigt tydlig med i många sammanhang: Statsrådet Hallberg har gjort så gott hon kunnat. Ingen skugga över henne. Men tyvärr smäller inte titeln Nordenminister särskilt högt. Den posten står inte högt i hierarkin.

Varför har då inte statsministern kommit in på banan? Varför har han suttit på läktaren fram tills han nyligen fick formligen släpas ut av sina egna riksdagsledamöter för att ta en fajt med Norge för att svenska gränspendlare, som är fullvärdiga medlemmar i det norska socialförsäkrings-systemet, skulle få ersättning när de lockoutats av norska staten?

Jag tror att jag vet svaret, fru talman. Man förstår inte vad det innebär att leva i gränsland. Det förstår bara vi som bor där, och på grund av de nordiska regeringarnas oförmåga att ta till sig detta ligger nu grannsämjan, samarbetet över gränsen och många av oss som bor där med bruten rygg.

Anf. 7 ARMAN TEIMOURI (L):

Fru talman! Det här är en viktig dag. Ibland kan jag uppfatta att en majoritet av våra politiker ser de nordiska frågorna som ett särintresse. För mig som bor i Värmland är Norge inte bara en viktig handelspartner utan också en viktig del av besöksnäringen, arbetsmarknaden och inte minst det sociala. För oss värmlänningar är det nordiska samarbetet allt annat än ett särintresse. För oss betyder Norge väldigt mycket.

Det nordiska samarbetet är grundstommen i det vi i dag ser som både handel och internationella relationer. Tiotusentals svenskar får hela eller delar av sin inkomst från arbete i Norge. Flera norska branscher är beroende av den svenska arbetskraften. Normän är en mycket viktig del av den svenska besöksnäringen. Dessutom har 12 000 norska familjer sitt fritidsboende i Sverige.

En fingervisning om pandemins effekter är att dagligvaruhandeln ökade med ungefär 4 procent i fjol. Det var dock inte en ökning som gränskommunerna kunde ta del av – tvärtom minskade försäljningen där med i snitt 25 procent. I värmländska Eda och Årjäng kan man se ett tapp på 49 respektive 42 procent. I Torsby är tappet drygt 18 procent.

Fru talman! Det är ingen nationell angelägenhet för andra länder att stötta den svenska gränshandeln. Men redan innan export och import läggs in i kalkylen handlar de ekonomiska relationerna mellan Norge och Sverige om enorma summor. Vi ska heller inte glömma de relationer mellan familjer, vänner och inte minst kärlekspar som militär vid gränsen sätter stopp för. Detta sätter djupa spår. Det är därför en nationell angelägenhet att värna det nordiska samarbetet.

Fru talman! Vi har ett sargat nordiskt samarbete. Redan tidigt i april förra året ställde jag en skriftlig fråga till statsrådet Hallberg. Under året har jag ställt fler frågor. Jag vet att statsrådet har ett brinnande engagemang för de nordiska frågorna och det nordiska samarbetet, men tyvärr representerar hon en regering som inte förstått vikten av detta.

Jag förstår att statsrådet aldrig skulle erkänna det, men exemplet är ganska många på att regeringen alltid legat tre steg efter. I kristider måste regeringen ta på sig ledartröjan och se helheten. Det har man tyvärr missat när det gäller det nordiska samarbetet, och därför är det många som har kommit i kläm.

Anf. 8 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Coronapandemin har drabbat hela världen. En pandemi har inga gränser, men det har vi.

I Nordiska rådet samarbetar vi i en bredd av olika frågor. Det handlar om handel, miljö, transport, energi med mera. Men det handlar också om mycket mer. Det handlar om en känsla av samhörighet och tillit, och den har fått sig en rejäl törn i samband med att gränser har stängts. Många har drabbats av corona men även av de stängda gränserna. Det gäller företag och handel, anställda och pendlare men även familjer.

Sveriges inreseförbud hindrar att barn får vara med sina avlastningsfamiljer på andra sidan gränsen. Trots att de befinner sig där regelbundet finns det inga undantag. Den här gruppen av barn och deras familjer är i stort behov av att vardagen och livet fungerar som vanligt.

Sveriges inreseförbud drabbar också icke svenska familjemedlemmar, som har norskt eller danskt medborgarskap. De får inte resa till Sverige, inte ens tillsammans med den svenska familjemedlemmen. Det finns bara ett undantag för barn och föräldrar, och det gäller vid delad vårdnad eller trängande familjeskäl.

Familjer och närstående drabbas hårt i vardagen på grund av det svenska inreseförbudet mot Danmark och Norge. Bedömningen vid gränsen uppges vara godtycklig, vilket skapar frustration för familjer i deras planering av sin vardag.

Det senaste året har verkligen lärt oss hur viktigt det är med öppna gränser, både för nationer och för relationer.

Anf. 9 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Gång på gång sedan pandemins start har Sveriges regering lyft fram restriktionernas konsekvenser för gränsregionerna, även med de andra regeringarna. Vi har verkligen arbetat intensivt för att nå flexibla lösningar med våra grannländer.

Regeringens arbete har också lett till konkreta resultat – låt mig nämna några av dem. Innan jag gör det vill jag också säga att vi har Gränshinderrådet och de gränsregionala informationstjänsterna. De har haft en nyckelroll även i detta. De har arbetat intensivt med att lösa problem med gränshinder, och många har också kunnat lösas.

Vi ska också komma ihåg att den svenska regeringen har lyckats värna den nödvändiga arbetspendlingen, vilket inte ens det var en självklarhet från början; jag tänker framför allt på samhällskritiska funktioner.

Vi kan lite kort titta på de olika delarna av landet. I Tornedalen beslutade Finland förra året om totala inreserestriktioner, längs en gräns som tidigare i princip varit helt utsuddad. Men efter en intensiv dialog med den finska regeringen, på den svenska regeringens initiativ, beslutade Finland om ett undantag för dessa gränssamhällen under en period. Detta var en signal men naturligtvis också ett väldigt viktigt steg i rätt riktning. Nu är gränsen stängd igen, men vi fortsätter vår dialog. Det går alltså att påverka.

Liknande konstruktiva dialoger har från den svenska regeringens sida förts med Danmark. Danmark har valt att ha undantag på plats för boende i våra gränsregioner. Öresundsregionen är ju central för det nordiska samarbetet.

I Norge rådde, som vi har hört här tidigare i dag, en akut situation som inte egentligen hade behövt uppstå om man hade haft en dialog innan. Men nu uppstod den, och under flera veckor levde tusentals pendlare i ovisshet. Nu har vi löst det för dagpendlare och även när det gäller kompensationen för dag- och veckopendlare.

Detta är exempel på att det går att åstadkomma resultat genom dialog och intensiv påtryckning – det är glädjande, men det räcker inte. Vi behöver verkligen göra mycket mer, fru talman, tillsammans i Norden.

Vi behöver göra mer även på strategisk nivå, och jag välkomnar de initiativ som har lyfts här i dag. Varje land fattar visserligen sina egna beslut, men vi måste tillsammans sätta oss ned och se hur vi ska undvika

detta framöver och hur vi ska ta oss ur den kris vi fortfarande befinner oss i.

Man brukar säga ”it takes two to tango”, men här krävs det att fem länder är överens om att vi har problemet och vill lösa det tillsammans. Där är vi faktiskt inte i dag. Den svenska regeringen har varit oerhört aktiv med att försöka få till stånd en modell för hur vi ska samverka. Jag lyfter detta vid vartenda möte, och vi Nordenministrar har också påkallat extramöten för att lösa frågorna men också för att jobba med den gränssamverkansmodell som jag tidigare har presenterat.

Jag tror att det är helt avgörande att vi börjar här och nu, innan vi börjar prata om nya strategiska initiativ. Vi måste visa att vi menar allvar i vardagen, här och nu. Jag kommer att fortsätta jobba för detta varje dag, i dialog med mina nordiska ministerkollegor.

Anf. 10 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Jag är också av den bestämda uppfattningen att Anna Hallberg verkligen försöker göra sitt jobb som nordisk samarbetsminister. Men det är precis som Kjell-Arne Ottosson säger: Det gäller att hela regeringen vill göra saker, framför allt regeringschefen.

Fru talman! Stängda gränser har inte uppkommit av en tillfällighet. Sanningen är den att Sverige sticker ut. Fram till den 15 mars hade 640 personer avlidit i Norge på grund av covid och 800 i Finland. I Sverige var det 13 146 personer.

Jag har två frågor till statsrådet, som är medlem av Stefan Löfvens regering: När regeringen fattat beslut, eller delegerat detta till någon myndighet, har det någon gång reflekterats över hur Sveriges åtgärder kommer att uppfattas av andra och vilka motåtgärder som kan komma?

Och för det andra: Gränsöppningar och rörelser över gränserna torde också vara förbundna med möjligheten att vaccinera, men också med möjligheten till fungerande snabbtester. Hur ser regeringens planer ut? Kommer samtliga vuxna i Sverige att ha vaccinerats till den sista juni?

Anf. 11 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Låt mig börja med att säga att varje enskilt dödsfall självklart är en tragedi. Vi ser i Norden att vi i Sverige har drabbats hårdare än i andra länder. Varför har vi ännu inget svar på. Tittar vi ut i Europa ser vi att länder drabbas olika trots att de ligger nära varandra och trots att de inför olika typer av restriktioner.

Vad vi behöver göra här och nu, i dag, är att tillsammans verka för att få den nordiska gemenskapen på plats igen. Vi behöver åtgärda detta tillsammans. Jag ser inte att vi i den svenska politiska kontexten är betjänta av att peka finger. Jag tror snarare att det handlar om i vilka olika politiska nätverk – mellan regeringar, mellan gränskommuner och så vidare – vi kan påverka varandra för att vilja ta nästa steg framåt.

Det är detta vi behöver diskutera i dag, och jag skulle vilja bjuda in till en allmän sammanställning av vad vi kan göra tillsammans.

Anf. 12 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Från regeringens håll säger man hela tiden att Sverige har drabbats. Många länder har drabbats. Men det är klart att om det är över 13 000 döda i Sverige men 800 i Finland och 640 i Norge riskerar detta att

Prot. 2020/21:94

16 mars

*Särskild debatt om
gränshinder inom
Norden och situationen
i gränsregionerna*

leda till motåtgärder. Då är, för det första, min fråga: Har regeringen någonsin under detta år som pandemin har pågått funderat och reflekterat över vad det får för konsekvenser när Sverige uppfattas sticka iväg?

Och för det andra: Jag är ganska övertygad om att något som kan bidra till att vi kan få se gränsöppningar igen är att vaccinationer rullas ut, liksom möjligheten till snabbtester, inte minst i gränsregionerna. Då är mina enkla frågor till statsrådet, som en del av Stefan Löfvens regering: Kommer detta på plats? Kommer vaccinationerna att rullas ut enligt plan? Kan vi säga att alla vuxna svenskar den sista juni i år har fått det vaccin de så hett önskar?

Anf. 13 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Vilka åtgärder som vidtagits för att stävja pandemin kan ha flera olika orsaker och påverkas av varje lands nationella kontext. Med tanke på att vi fortfarande är mitt uppe i pandemin vill jag inte i detalj recensera vårt eget lands eller våra nordiska grannländers hantering av pandemin.

Vi ser många likheter mellan länder vad gäller vidtagande av åtgärder för att minska smittspridning – till exempel rekommenderas social distansering och att man ska stanna hemma om man är sjuk och så vidare. Det finns alltså likheter och skillnader.

För att komma tillbaka till frågan om vaccination står vi alla just nu inför bekymret att vi inte har tillräcklig produktion av vaccin. Det mål som regeringen har satt upp till den sista juni bygger på att vacciner levereras enligt prognos.

Just nu sitter vi med en stor utmaning; vi hörde senast i dag om begränsningen för Astra Zenecas vaccin i Sverige. Vi har en gemensam utmaning när det gäller vaccinering, och den ska vi också hantera tillsammans – inom EU men naturligtvis också inom Norden.

Anf. 14 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Under coronapandemin har de olika nordiska länderna antagit väldigt olika strategier. Riskbedömningar och riskhanteringsrekommendationer har också skilt sig väsentligt åt mellan de riskbedömmande myndigheterna i våra olika länder. Det handlar om alltifrån virusets smittsamhet till restriktioner. När regeringarna har följt sina respektive myndigheters rekommendationer har olikheter uppstått.

Vi menar från Sverigedemokraternas sida att det är viktigt att de riskbedömmande myndigheterna löpande har tillgång till samma vetenskapliga underlag och löpande jämför sina riskbedömningar. Min fråga till statsrådet är: Kommer statsrådet Hallberg att verka för att låta utreda vad som har orsakat de olika bedömningarna, och är statsrådet beredd att agera för att en ny samordningsmodell som nämnts kommer till stånd och att fler verktyg utvecklas som snabbt kan aktiveras i händelse av framtida kriser, så att vi kan vara proaktiva och inte bara återblickande och reaktiva?

Anf. 15 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Först vill jag vända mig mot beskrivningen att vi bara har varit reaktiva. Jag har i högsta grad varit proaktiv under det senaste året för att försöka hitta lösningar på gränsproblematiken.

När det gäller samverkansmodeller finns det olika sorters modeller, och vi kan diskutera huruvida dessa kommer att vara framgångsrika på kort sikt och på lång sikt, men jag välkomnar verkligen denna typ av initiativ. Jag har nu försökt hitta en modell för samverkan under krisen, så att vi åtminstone kan enas om hur vi ska hantera våra gränsregioner och de medborgare och företag som drabbas. Detta har varit en utmaning, kan jag meddela. Det är inte alla länder i Norden som har ställt sig bakom ens detta.

Vi börjar här. Vi försöker lösa ut detta nu. Jag ger mig inte. Jag har en förhoppning om att vi kommer att nå dit, men vi behöver verkligen hitta samverkansmodeller, inte minst inom ramen för våra myndigheter. Det är självklart.

Anf. 16 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! I den här meningen tror vi nog att statsrådet Hallberg har försökt arbeta så proaktivt hon har kunnat. Men en färsk kartläggning av Gränshinderrådet visar att drygt sex av tio upplever ökad oro över att inte få möjlighet att träffa sina familjemedlemmar på andra sidan gränsen. Nästan nio av tio upplever ökad oro över ländernas olika restriktioner, och en av fem upplever ökad oro för att mista jobbet. Oron ökar i alla kategorier när man, som åtta av tio säger, får motstridig information från respektive informationstjänster och länder.

Detta är naturligtvis ohållbart för en region som just har ambitionen att bli världens mest hållbara. Det är inte bara en fråga om miljö utan också om social, kulturell och ekonomisk hållbarhet och så vidare.

Hållbarhet krävs också på arbetsmarknaden. Min följdfråga får därför bli: Är statsrådet beredd att agera för att dels säkra långsiktiga spel för arbetspendlare, studenter och familjer, dels se över gränsgångarregeln för att implementera mer ändamålsenliga avtal där det faktiskt behövs?

Anf. 17 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Ja, vi har många lärdomar att dra av den här krisen. Det som vi tidigare kanske tyckte var mindre problem och gränshinderrestriktioner som man behövde lösa på lite längre sikt har nu visat sig vara akuta problem. Vi behöver absolut dra de lärdomarna och åtgärda det på strategisk nivå, och vi behöver lyfta blicken till regeringsnivå och till statsministernivå och se vad vi kan göra tillsammans för att detta inte ska inträffa igen.

Nu har vi fått många exempel på att Norden faktiskt inte kan hålla samman i kris. Det behöver vi dra lärdom av, och jag är övertygad om att vi kommer att kunna gå stärkta ur krisen om vi lägger problemen på bordet och kan enas om en ny modell för samverkan. Det är som sagt fem länder som ska bestämma sig för detta, och Sverige är i centrum och pådrivande för detta. Vi i den svenska regeringen gör allt vi kan för att nå resultat i detta.

Anf. 18 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Det har nu gått en dryg månad sedan Sverige införde inrese restriktioner även mot Finland, förutom de tidigare meddelade mot Norge och Danmark. Medan vi i Sverige med rätta har upprörts över hur svenska arbetspendlare i Norge har lockoutats därifrån helt utan inkomst

har tyvärr de svenska inreserestriktionerna drabbat finska gränspendlare som jobbar i Sverige.

Kraven på uppvisande av negativt covidtest drabbar dem som veckopendlar från Finland till Sverige med extrautgifter på mellan 6 800 kronor och 10 000 kronor i månaden. Den som tidigare haft covid man som nu är frisk kan fortfarande få positiva utslag på test och därmed nekas inresa. De finska kursdeltagare som utbildar sig vid Utbildning Nord i Övertorneå tillsammans med andra vuxna från Norge och Sverige nekas av svenska polisen inresa till Sverige.

Vilka åtgärder avser statsrådet Hallberg och regeringen att vidta för att undanröja dessa problem för gränspendlarna, och avser regeringen att utvärdera förordningen med inreserestriktioner och justera den?

Anf. 19 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Tack, Linda Modig, för frågan! Vi vet ju alla att de gränstraktioner som vi i Sverige till slut blev tvungna att införa, med testning vid gränserna på Folkhälsomyndighetens inrådan, var otvetydigt nödvändiga på grund av pandembekämpningen. Där lyssnar vi naturligtvis på vår expertmyndighet. Men det får konsekvensen att det drabbar ännu fler, som Linda Modig beskriver, till exempel studenter eller gränspendlare som också måste uppvisa test då testverksamheten inte fungerar.

Detta handlar också om tillämpning av bestämmelserna. Jag är den första att ta till mig information och se till att myndigheter också i sin tjänsteutövning säkerställer att det finns en förutsägbarhet i hur reglerna tillämpas. Men sedan har vi detta med testning. Där måste Sverige kanske titta på vad vi på kommunal och regional nivå kan hjälpa till med i våra gränsregioner, på samma sätt som andra länder har gjort. Det behöver vi också ha en dialog med kommuner och regioner om. Den avser jag att initiera, gärna tillsammans med berörda riksdagsledamöter.

Anf. 20 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Jag vill ändå ta tillfället i akt att be Nordenministern att se över förordningen med inreserestriktioner. Det finns nu rådrum att göra justeringar när den har varit på plats ett tag. Under hela pandemin har vi kunnat skruva på regelverket när det inte fungerar.

Jag undrar vidare om det jag nämnde tidigare, nämligen särlösningar. Är regeringen beredd att testa till exempel pilotverksamhet? I Tornedalsrådet har man föreslagit gränspass just för att garantera gränsövergången och underlätta pendling till arbete och studier.

Som statsrådet Hallberg nämnde är just tillämpningen ett stort problem när det gäller gränstängningar och gränsoppningar. Vi ser inte bara en risk utan att det tyvärr förekommer godtyckliga bedömningar av enskilda tjänstepersoner vid de olika myndigheterna i de olika länderna som gör att enskilda människor kommer i kläm. Ibland är det rena lotteriet hurvida man kommer in i ett land eller inte. Ett sätt att undanröja detta är att skapa denna typ av gränspass. Det vore en fantastisk pilotverksamhet. Är statsrådet beredd att ta chansen?

Anf. 21 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Tack, Linda Modig, för väldigt bra tankar och förslag! Regelverket ska vi ständigt se över och skruva på så att det underlättar för

människor utan att motverka pandembekämpningen – absolut. Särlösningar har vi väldigt goda erfarenheter av. Vi försöker ha särlösningar i många av våra gränsregioner mellan de nordiska länderna. Sverige har varit pådrivande för särlösningar, och det har varit framgångsrikt. Jag tar gärna det initiativet och tittar vidare på det.

När det gäller tillämpningen har jag högt förtroende för våra myndigheter, men det är klart att det måste finnas en förutsägbarhet och ett gemensamt sätt att tillämpa regelverket. Det är viktigt att vi säkerställer detta. Jag instämmer alltså i det.

Anf. 22 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Sverige har ju ramlat ned i samma dike som de övriga nordiska länderna och därmed stängt gränserna, trots att det muterade virus som vi skulle stoppa redan fanns här. Även här märker vi att man kommer med lösningar som kanske fungerar bra på ett skrivbord i Stockholm, men det är väldigt tydligt att de inte fungerar ute i verkligheten.

Redan första dagen ställde det till stora bekymmer för gränskommunerna, som dessutom gjorde olika tolkningar för vad restriktionerna betydde för skolelever, anställda inom hälso- och sjukvård och anhöriga till personer som jobbar i Norge.

En fråga till statsrådet: Har ansvarig fackminister eller ansvarigt departement innan beslut fattas kontakt med de regionala aktörer, regioner, kommuner, myndigheter, informationstjänster etcetera som finns för att få återkoppling om de nationella restriktioner eller riktlinjer som man kommer att föreslå, så att de kan justeras inför ett beslut?

Anf. 23 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Tack, Kjell-Arne Ottosson, för frågan! Folkhälsomyndigheten gick ju fram med en hemställan till regeringen avseende reglering av inresor från Danmark och Norge. Vi lyssnade ju på detta och tog ett beslut som gäller fram till den 31 mars. I går kom det en ny hemställan från Folkhälsomyndigheten. Vi ser nu över denna och kommer inom kort att återkomma i frågan.

Naturligtvis vill vi förkorta tiden då Sverige har inreseförbud så mycket det bara går. Detta var enbart ett resultat av Folkhälsomyndighetens önskemål och hemställan. Naturligtvis måste vi lyssna på detta, som jag sa tidigare. Men vi ser med tillförsikt fram emot att nu kunna hantera hemställan från Folkhälsomyndigheten igen. Som jag sa tidigare är det självklart att myndighetstillämpningen måste vara förutsägbar. Vi måste säkerställa detta, och dialogen innan är avgörande. Den är viktig för att man ska kunna utreda konsekvenser men också för att man ska kunna hantera effekterna i god tid.

Anf. 24 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är klart att det hade varit väldigt bra om man hade tagit en, två eller tre dagar extra på sig för att faktiskt kolla vad detta skulle innebära i verkligheten och inte på andra sidan Strömmen vid Rosenbad. Det hade underlättat väldigt mycket.

Statsrådet nämnde myndighetsutövningen. Vi noterar att det på polisens hemsida, bland annat, står att det finns ett antal omständigheter som gör att man får passera gränsen. Det står på polisens hemsida. Det står

också att inga förhandsbesked ges. Som vi hörde tidigare hänger det alltså på den enskilde tjänstemannen, som står vid gränsen där och då, och på vilka kunskaper denne har. Det märktes väldigt tydligt nu när gränsen öppnades mot Norge igen att de som stod där inte hade fått den information som behövdes. Det ledde till att en del fick åka ganska långt för att ta nya tester som sedan visade sig inte behövas.

Anf. 25 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag instämmer verkligen i att i den bästa av världar ska vi ha framförhållning och dialog. Det är precis det jag driver i kontakten med mina nordiska ministerkollegor. Det är faktiskt så den svenska regeringen har agerat. När vi har infört restriktioner har vi tagit kontakt med de andra nordiska regeringarna för att ge en förvarning men också för att ha en dialog. Då kan vi tillsammans förutse vilka konsekvenser detta kan få. Jag önskar att de andra regeringarna också anammar detta. Några gör det redan, och det fungerar allt bättre.

När det gäller det specifika beslutet ska jag säga att man ibland inte har en, två eller tre dagar. Det är det som är problemet. Denna typ av mutationer kommer in väldigt snabbt. I det här fallet var det i Osloområdet. Det kom snabbt en hemställan från Folkhälsomyndigheten, och det skulle vara ett snabbt beslut från regeringen. Det är naturligtvis olyckligt ur det perspektiv som vi nu talar om – det är olyckligt för gränsmedborgarna.

Men vi ska verkligen göra allt för att försöka ge information i tid. Det ska naturligtvis också vara en förutsägbar tillämpning av det regelverk som vi har satt. Som sagt: Jag har stort förtroende för polisen. Men detta är väldigt viktiga frågor.

Anf. 26 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Jag kan börja med ett konstaterande i fråga om ett av de exempel som statsrådet lyfte fram. Det gäller vad regeringen har gjort för dagpendlare, och det gäller den ekonomiska kompensation som gavs till dem som dagpendlar till Norge. Detta skedde faktiskt efter en ganska stor påtryckning från mig och många av mina kollegor i Nordiska rådet.

Sedan gäller det detta med världens mest integrerade region. Jag kan hålla med statsrådet när hon säger att samarbetet stärker våra länder ute i världen. Jag kan också hålla med om de utmaningar som statsrådet har sett. Det gäller splittring av familjer, ekonomisk kris för familjer och företag som har gått i konkurs. Men att vi är världens mest integrerade region stämmer inte riktigt med verkligheten.

Jag tycker att det är bra att statsrådet har sjukdomsinsikt. Men jag skulle vilja höra vilka tre punkter statsrådet tar med sig inför det framtida samarbetet. Vad kan vi göra för att det ska bli bättre?

Anf. 27 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Ja, som Arman Teimouri nämner har det varit en påtryckning mot regeringen – absolut. Regeringen har nu också agerat, inte minst jag själv, när det gäller just dagpendlarna och kompensation till både dagpendlare och veckopendlare. Jag är tacksam för den påtryckningen. Det är väldigt välkommet med alla former av initiativ när det gäller ett annat land som agerar mot vår vilja, så att säga.

Jag skulle vilja komma tillbaka till det som jag sa tidigare. Detta gäller på regeringsnivå, i de politiska nätverken och mellan kommuner på båda sidor gränsen. Vi behöver verkligen trycka på från alla håll. Jag bejakar verkligen det.

Sedan gällde det vilka tre punkter som jag nu vill se. Vi måste ha en dialog innan vi fattar beslut om gränstängning. Men vi måste också utvärdera alla andra alternativ innan vi stänger gränser, och vi måste ta ansvar tillsammans för de konsekvenser som en gränstängning innebär. Det är precis det som jag har föreslagit i den modell som jag pratar om. Hade vi gjort detta hade vi haft det på plats den 29 januari när gränsen till Norge stängdes.

Anf. 28 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag håller med. Vi skulle egentligen aldrig ha hamnat där vi hamnade. Det är väl det som är den stora utmaningen. Jag anser att regeringen har huvudansvaret och måste ta på sig ledartröjan i en sådan här situation och i alla former av krishantering. Det kan inte vara tanken att förändringar ska ske på grund av påtryckningar från andra.

Jag hade velat se att regeringen varit mycket mer aktiv i sin roll. Jag vet att statsrådet själv har varit väldigt aktiv i frågan, men vi har saknat detta på alla nivåer.

Det jag kan tycka är positivt är just det som statsrådet lyfter om samtal. Jag tror att vi behöver prata mycket mer, men jag skulle gärna vilja se en action plan när det gäller vad vi ska göra för framtiden. Vi har ett ganska sargat nordiskt samarbete i dag, och jag är orolig för hur det kommer att se ut i framtiden.

Anf. 29 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Regeringen har självklart det yttersta ansvaret. Detta är en fråga om utrikespolitik, och det nordiska samarbetet är ytterst regeringens ansvar. Jag tror också att det är viktigt att vi nu hittar lösningar och att vi hjälps åt i en bred kontext. Det var mer det som jag syftade på. Därför välkomnar jag olika typer av påtryckningar, om vi nu kallar det så. Initiativ är kanske ett mer konstruktivt begrepp.

Jag ser framför mig att vi faktiskt har en vision. Men den är inte värd så mycket om den inte speglar verkligheten. Vi har konkreta handlingsplaner, som är antagna av de nordiska länderna, för att vi ska nå visionen. De handlingsplanerna håller vi nu på att rulla ut. De är inte heller värda så mycket om de inte syns i våra medborgares verklighet.

Vi behöver alltså ta visionen och ta handlingsplanerna. Men vi behöver också här och nu – jag kommer tillbaka till detta – bestämma oss för att vi måste ha en dialog. Vi fattar inte beslut gemensamt, för varje nation fattar sina beslut om gränshinder. Men vi måste ta ansvar för det nordiska samarbetet. Det behöver vi göra tillsammans.

Anf. 30 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! ”Lösningarna finns – de ligger rätt framför oss. – – –
I Norden har vi gång på gång visat att vi är starkare tillsammans.”

Fru talman! Jag citerar direkt ur den vision för Norden som Stefan Löfven undertecknat tillsammans med övriga regeringschefer. Det är svårt att säga att detta gäller.

Det jag ser som en stor fara är att den nordiska tilliten nu snabbt eroderas. Stängda gränser som gör det omöjligt att bo i ett land och arbeta, studera, njuta av kultur eller ha en person att älska i ett annat land riskerar nu att skapa rädsla för framtiden. Ska jag verkligen ta det där jobbet? Ska jag köpa det där huset? Och vad värre är: Det leder till känslan av att vilja ge igen.

Det går att köra från Haparanda till Ängelholm – det är en färd på 15 timmar utan uppehåll – men man kan inte ta sig från Haparanda till Torneå, som ligger fem minuter bort. Jag är övertygad om att detta stavas möjligheten till snabbtester och vaccin. Allt detta är regeringens uppgift. Det är en fråga om styrning och ledning. Det handlar om oförmågan eller oviljan att styra när det verkligen bränner till – tsunamin 2004, flyktingkrisen 2015, Transportstyrelseskandalen 2017.

För framtiden gäller det även att regeringen ser till att en trovärdig nordisk vision tas fram. Hur ska folk våga och vilja satsa på något på andra sidan gränsen efter pandemin? Därför är min uppmaning till regeringen: Lyssna på de boende i gränsregionerna! Från norr till söder pekar de på behovet av bättre infrastruktur. Gör detta efter pandemin! Det handlar om en ökad insikt om kompetensförsörjning och pendling på en gemensam nordisk arbetsmarknad och om en fungerande gränsregional statistik.

Fru talman! Vi behöver vaccin och snabbtester nu, en nationell krisledning värd namnet och visioner för ett gemensamt Norden, för framtiden, efter pandemin.

Anf. 31 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag måste säga att jag tycker att det är anmärkningsvärt att Hans Wallmark anklagar regeringen för bristen på vaccin, till exempel. Som jag sa tidigare är detta en global fråga där vi varje dag, varje timme kämpar för att få igång och få upp vaccinproduktionen. Vi möts av svårigheter. Vi ska komma ihåg att vi för ett år sedan trodde att det skulle ta tre till fem år att få fram vaccin. Vi har ett otroligt intensivt arbete med detta. Att det skulle vara regeringens ansvar till exempel att en vaccinproducent i Belgien inte levererar förstår jag inte hur man kan göra en politisk poäng av.

Det finns ingen regering i Norden som har varit så aktiv som den svenska regeringen för att få det nordiska samarbetet på fötter igen efter pandemin. Det finns ingen regering som har varit så konstruktiv och så uppsökande som den svenska regeringen under detta år, för att få det nordiska samarbetet att fungera.

Anf. 32 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Statsrådet svarade nyss i ett replikskifte att regeringen har det yttersta ansvaret. Så är det i Sverige – regeringen har alltid det yttersta ansvaret. Då tycker jag att man också ska axla det.

Fru talman! Låt mig påminna om att redan för ett år sedan drev Moderaterna till exempel att vi måste ha en tydligare smittspårning och snabbtester. Detta tyckte regeringen inte var speciellt viktigt. Vi drev kravet att en coronakommission borde tillsättas. Detta avvisade man först, men se-

dan tvingades man att göra det. Det är oerhört viktigt att man axlar ansvaret.

Som jag sa, fru talman, ser vi om vi tittar tillbaka att problemet är att regeringen hanterat nationella kriser på ett väldigt dåligt sätt: tsunamin, flyktingkrisen och haveriet med Transportstyrelsen. Därför tror jag att det vore klokt av regeringen att självkritiskt fundera igenom hur man styr och leder landet.

Anf. 33 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Det är intressant att Hans Wallmark och Moderaterna sitter med facit för hur vi ska bekämpa pandemin. Vi har expertmyndigheter, Europeiska smittskyddsmyndigheten och så vidare, och nu har vi en nationell vaccinsamordnare.

Givetvis har regeringen det yttersta ansvaret, men det handlar också om vilka frågor vi hanterat i en politisk kontext. Är det vaccinproduktionen som inte fungerar just nu, eller är det så att vi faktiskt också måste titta på verkligheten där ute? Jag återkommer till det som debatten ska handla om i dag – det nordiska samarbetet – och regeringens ansvar för detta. Där har regeringen varit mycket aktiv.

Jag välkomnar verkligen Hans Wallmarks förslag och konstruktiva idéer om vad man kan göra mer, utöver mina förslag och det som regeringen har föreslagit för de andra regeringarna. Jag har inte sett så mycket av detta, utan snarare kritik och kanske också lite stora ord, men inga konkreta förslag.

Anf. 34 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är smärtsamt, och jag tror faktiskt att det också är smärtsamt för Anna Hallberg som nordisk samarbetsminister, att vi ser den i praktiken stängda gränsen mellan Sverige och Finland, att vi ser den i praktiken stängda gränsen mellan Sverige och Norge och att vi ser svårigheterna mellan Sverige och Danmark. Det är klart att detta kommer att få konsekvenser. Vi ser det redan i gränsbygderna, hur det eroderar tilliten och hur det också föder en känsla av att man vill ge igen och svara upp. Därför tror jag att det är oerhört viktigt att fundera igenom hur det har uppkommit, för det är klart att andra länder inte har agerat mot Sverige av en tillfällighet. Eller tror regeringen verkligen det?

Sedan tror jag att det är viktigt att alla partier och politiker ska vara samma konstruktiva kraft. Vi behöver en vision för det nordiska samarbetet bortom pandemin, för det som vi nu har sett har raderat och förstört. Detta måste leda till att vi helar och bygger upp.

Anf. 35 ARON EMILSSON (SD):

Fru talman! Det är otvivelaktigt så att vi i samtliga partier i denna kammarverkar besjälade av det nordiska samarbetet och måna om att reparera skadorna i våra gränsområden. Detta har för oss i den svenska delegationen i Nordiska rådet varit tydligt, särskilt på senare tid, och det råder något så nordiskt som en konsensusanda i frågan. Frågan är emellertid om vi alla är beredda att gå från reaktivt arbete till proaktivt ledarskap för en ny nordisk linje efter pandemin.

Prot. 2020/21:94

16 mars

*Särskild debatt om
gränshinder inom
Norden och situationen
i gränsregionerna*

En av Danmarks mest namnkunniga politiker, tillika nuvarande president för Nordiska rådet, Bertel Haarder, brukar säga att vi måste sluta upp med att betrakta de nordiska länderna som en samling småstater i Europas periferi. Han har rätt. Norden är i själva verket en europeisk ekonomisk gigant med internationella mått mätt.

En studie av Copenhagen Economics 2013 visar att om gränserna in-ternt i Norden inte varit skarpare än inom respektive land hade värdet av den inomnordiska handeln ökat med 146 procent, till 534 miljarder kronor, baserat på 2020 års siffror, och att om gränserna mellan de nordiska länderna inte hade varit hårdare än mellan delstaterna i USA hade handeln inom Norden ökat med 17 procent.

Detta visar på betydelsen av de nordiska handelsförbindelserna och vilken utnyttjad potential som ligger i ett utökat samarbete. Det som ligger i vägen, oavsett var man vill lägga ribban för samarbetet, är en mängd juridiska och tillämpningsmässiga barriärer samt regeringarnas alltför svaga politiska vilja.

Fru talman! Politik är att vilja och det möjligas konst. Jag ser fram emot ett konstruktivt svar på Sverigedemokraternas förslag i dag. Det är ambitiösa penseldrag för det nordiska samarbetet som på allvar skulle gestalta nordisk samverkan 2.0 och skifta fokus från att år ut och år in lösa gränshinder retroaktivt till att börja förebygga förekomsten av gränshinder proaktivt. Tärningen är kastad. Nordens sak är vår gemensamma.

Anf. 36 LINDA MODIG (C):

Fru talman! För Centerpartiet börjar all politik hos den enskilde. När vi lägger örat mot marken och lyssnar på vad medborgarna i Norden själva vill med det nordiska samarbetet kommer vi att upptäcka att det är precis de som tyvärr har drabbats hårdast av frånvaron av gemensam krishantering och proaktiv samordning mellan länderna och regeringarna.

Det handlar om möjligheten att nyttja hela Norden för arbete, studier eller boende, att ge Norden en starkare röst i världen och att nyttja varandras resurser, till exempel i form av sjukvård. De nordiska samarbeten som den enskilde uppfattar som de viktigaste i vardagen är just möjligheten att röra sig fritt och arbeta i hela Norden, att röra sig utan gränskontroller, att studera och få olika examina godkända och att hantera olika offentliga tjänster som skatt, hälsovård och pension om man flyttar inom Norden.

Fru talman! Det nordiska samarbetet har lidit en rejäl förtroendeförlust sedan pandemins utbrott, inte minst i gränsregionerna. Nu måste alla vi som värnar om och tror på det nordiska samarbetet agera. Vi måste blåsa nytt liv i samarbetet och inte låta det också lida coronadöden. Vi måste lämna det förflutna bakom oss, där de som vill minst med det nordiska samarbetet i praktiken bestämmer mest. Vi behöver intensifiera arbetet med att avskaffa fler gränshinder, eftersom vi under pandemin tyvärr har fått ännu fler. Vi behöver utveckla vår samhällssäkerhet och skaffa oss en gemensam krishanteringsförmåga. Vi behöver utveckla den gränsöverskridande rörligheten och kommunikationerna över gränserna. Vi behöver utveckla och fördjupa vårt försvars- och säkerhetssamarbete.

Att regeringarna blir bättre på dialog och på att samordna sitt arbete och informera varandra är en självklar lärdom efter pandemin, men låt oss enas om att bättre informationsutbyte och dialog aldrig kan ersätta öppna

gränser. Nu måste vi rädda det som räddas kan, och det som raserats måste byggas upp bättre och starkare.

Prot. 2020/21:94

16 mars

*Särskild debatt om
gränshinder inom
Norden och situationen
i gränsregionerna*

Anf. 37 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Utöver förmågan att hantera ett Norden i kris, som vi debatterar i dag, och hålla i det samarbetet behöver vi onekligen bli bättre på att upprätthålla samarbetet även till vardags. Som vi har beskrivit i dag från Sverigedemokraternas sida handlar det mycket om att genom en form av nordiskt lagråd försöka skanna och screena lagstiftning så att vi inte upprättar onödiga gränshinder och nya gränshinder och att vi också blir bättre på att koordinera och införliva EU-direktiv på ett gemensamt sätt i Norden.

En hämsko i dag, som gör att nordiska konventioner och avtal inte kan reformeras i tillräcklig utsträckning, är byråkratiska mekanismer i EU-systemet som någonstans fördröjer detta.

Jag skulle vilja höra om Linda Modig och Centerpartiet, som ett av samarbetspartierna i januariöverenskommelsen och potentiellt regeringsunderlag för en rödgrön regering, är villiga att verka för en idé om koordinering i kommande regeringsförhandlingar.

Anf. 38 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Det är fascinerande att det politiska spelet efter nästa val har letat sig in i vår särskilda debatt om gränshinder. Jag tycker att vi ska komma tillbaka till sakfrågan.

Aron Emilsson talade varmt om behovet av att utveckla den civilrättsliga lagstiftningen också inom ett EU-perspektiv. Det torde inte vara någon hemlighet att Centerpartiet i Nordiska rådet i form av mittengruppen brinner för ett ökat civilrättsligt utbyte. Det är precis därför som vi behöver mer nordiskt samarbete, så att individer och familjer på ett lättare sätt kan leva sina liv i Norden på ett sömlöst sätt som inte sker i dag.

Det är inte heller någon hemlighet att Centerpartiet ser att det finns stora mervärden med att Norden bättre koordinerar sig och förbereder sig för att verka som en kraftfull region inom Europeiska unionen. Men då måste Norden samarbeta och samordna sig på ett betydligt bättre och mer offensivt sätt.

Min motfråga blir därför: Är även Sverigedemokraterna beredda att stå för den samordningen av Norden i EU?

Anf. 39 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Detta är en fråga som definitivt hör till dagens debatt. Och svaret på Linda Modigs sista fråga är naturligtvis ja.

Att jag lyfter fram frågan om att också till vardags så att säga höra hur Centerpartiet som ett EU-vänligt och EU-orienterat parti ställer sig till att i regeringsförhandlingar och i andra sammanhang vara pådrivande för att EU:s regelverk inte ska förhindra förnyelse av nordiska konventioner och nordiska avtal – vilket i praktiken blivit ett faktum efter nordiska länders EU-inträde för att regeringar är oroliga för en lång process, höga kostnader och att bryta mot EU:s regelverk om att vara icke diskriminerande mot vissa medborgare som inte är nordiska medborgare – är relevant om man så att säga breddar den mer aktivt gentemot EU och verkar för att Norden samlat koordinerar EU-direktiven så att vi inte upprättar nya gränshinder.

Detta vill jag påstå, fru talman, är en bärande fråga för framtiden även i dagens särskilda debatt.

Anf. 40 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Även om vi alla längtar till nästa valrörelse och ber väljarna om detta mandat har vi i Centerpartiet en fin tradition sedan Gunnar Hedlunds dagar: Vi säljer inte skinnet innan björnen är skjuten.

Vi går till val som en självständig liberal kraft och söker största möjliga stöd i den politiska mitten. Låt oss se vad väljarna ger oss att förvalta. Det gäller alla partier i Sveriges riksdag. Nu är det inte tid att stänga dörrar – tvärtom. Precis som vi måste öppna gränser ska vi också öppna dörrarna.

Centerpartiet kommer att verka för smidiga lösningar på familjerättens område och på hela civilrättens område. Vi måste respektera att de olika länderna i Norden har gjort olika säkerhetspolitiska vägval och olika europeiska val av integration. Vi kommer att verka för att den fria rörligheten i Norden och i EU består.

Anf. 41 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! I framtiden kan vi inte hamna i denna situation. Vi måste säkra situationen för till exempel familjen Bornstedt i Arvika som tvingats ta lån från föräldrarna för att klara ekonomin. Vi kan inte jobba för att vi ska ha arbetskraftsutbyte för att sedan inte ta ansvar för det.

Gränspendlarna hamnade i en helvetessituation. De får inte åka till jobbet, de får inte norsk a-kassa och de får inte permitteringsstöd. De hamnade helt enkelt utanför allt.

Det får också konsekvenser för familjependlarna. I går fick vi mejl från Barbro Ainegren i Syslebäck angående barnbarnet som inte får träffa sin pappa. Hon beskrev situationen för de familjer som har delad vårdnad men som bor på olika sidor om gränsen. Undantagsregler finns, men det praktiska arbetet kring smittspårning gör det omöjligt att pendla.

Dessutom måste den ekonomiska situation som uppstår när man måste betala för de obligatoriska testerna nämnas.

Vi från Vänsterpartiet menar att det behöver tillsättas en kommission med representanter från de nordiska länderna för att utvärdera hur det nordiska samarbetet har fungerat under krisen och för att ta fram förslag på hur brister kan undvikas vid nästa kris och utifrån det underteckna någon form av bindande överenskommelse som tydliggör hur de nordiska länderna ska agera gentemot varandra under kommande kriser.

Dessutom behöver Sveriges riksdag se över hur man tar till sig Nordiska rådets kompetens. När förslag läggs fram i riksdagen som berör gränsregionerna har vi Nordiska rådet som arbetar med dessa frågor dagligen. På något sätt måste vi ta till oss denna kunskap innan beslut tas.

Anf. 42 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Som jag nämnde i mitt förra inlägg har samarbetet över våra gränser drabbats på så många olika sätt. Varför sker det? Jo, det sker därför att vi lever som att det inte finns någon gräns. Det är ett sammelsurium av interaktion mellan länderna på arbetsmarknaden. Det är gränsäktenskap, släkt- och vänskapsrelationer, föreningsliv, svenska fotbollsspelare i norska lag och vice versa. Ungdomsarbete i kyrkorna går tvärs över gränsen. Listan kan göras betydligt längre.

En bransch som verkligen ligger med bruten rygg nu är gränshandeln som är så oerhört viktig för gränskommunerna. Som min kollega på Värmlandsbänken, Arman Teimouri, nämnde tidigare har omsättningen längs gränsen minskat dramatiskt. En del enskilda butiker har tappat upp till 95 procent av sin omsättning just på grund av stängda gränser. Det innebär att de gränskommuner som har så stor andel gränshandel är oerhört hårt prövade.

För att sätta detta lite grann i proportion ska jag ge några exempel. Om gränserna hålls stängda så länge att gränshandeln imploderar helt skulle det bara för min hemkommun Årjäng motsvara 500–600 jobb som försvinner. För att översätta det till Stockholmsmått skulle det innebära 120 000 jobb som går förlorade. På den nivån ligger det. Sedan kan man lägga till alla gränspendlare som säger upp sig för att de inte orkar mer. Det har redan börjat.

Med all önskvärd tydlighet visar detta att stängda gränser inte är en framkomlig väg. Dessutom är stöden från staten alldeles för sena, och de täcker inte heller upp alla dessa branscher som har så stora tapp. Varifrån ska de få hjälp?

Menar Nordiska ministerrådet något med sin vision, eller är det bara fina ord på ett papper? Nu är det upp till bevis. Detta har Stefan Löfven ställt sig bakom. Men sedan har han varit som bortblåst i dessa frågor. Det vore klädsamt om regeringen i stället för att använda tid på att smutskasta andra partier använde energin för att lösa dessa oerhört viktiga frågor. Vi som bor längs gränsen behöver det.

Anf. 43 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Det är en mycket levande och trovärdig beskrivning av hur gränsregionen har drabbats som Kjell-Arne Ottosson målar upp. Vi har pratat om de mellanfolkliga problem som har uppstått, men det finns också ekonomiska problem, vilket Kjell-Arne Ottosson lyfter.

Regeringens krispaket har varit brett, och det har varit till stöd för både medborgare och företagare. Det har varit väldigt välkommet. Vi är uppe i snart 300 miljarder i stöd, vilket vi alla känner till. Det har varit ett välkommet stöd för näringslivet och företagarna, och det har gjort mycket nytta. Sedan är det ju så att vissa branscher och regioner har drabbats extra hårt. Vi har också gett stöd till kommuner och regioner i form av generella bidrag från regeringen, och de kanske måste användas speciellt i vissa regioner. Gränsregionerna är ett sådant exempel, och det gäller inte minst gränshandeln.

Jag förstår verkligen problematiken, och vi gör som sagt allt vi kan för att öppna gränserna igen – åtminstone periodvis eller till viss del.

Anf. 44 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Självklart är allt stöd som kommer välkommet; det är inte det som är frågan. Dock har jag under den här perioden fått ganska många frågor om när stödet kommer. Man säger: ”Nu är det så och så många månader sedan vi lämnade in, och vi har inte hört någonting” och sedan ”Nu har det gått ännu fler månader, och vi har inte hört någonting”. Man har fått vänta otroligt länge på sitt stöd.

En annan sak som skulle kunna hjälpa i den här situationen är regler kring permittering. I förra veckan såg vi ju att företrädare för den norska folkhälsomyndigheten var ute och sa att de trodde att gränserna kan öppnas till sommaren, men om det blir i juni, juli eller augusti kunde de inte säga något om så som läget är nu. Det innebär att vi fortfarande har väldigt många månader framför oss där det krävs stöd för att företagen ska klara den här sista perioden. Nu är det en julhandel och två påskperioder som kommer att ha gått helt ad undas eftersom man inte har haft Norgehandeln. Man klarar inte mer. Man behöver mer stöd nu.

Anf. 45 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Stöden är som sagt mycket omfattande, och de är nu också förlängda från svensk sida. När det gäller det norska stödet har vi ett löfte från Norges regering att de ska se till att ordna kompensation för arbetstagare. Jag har förstått att det har funnits svårigheter kring detta, och man får gärna vända sig till sin norska arbetsgivare för att få loss den kompensationen.

Sedan är det ju så att vi hela tiden måste vara lyhörda – och det har regeringen varit under hela pandemin – för att se om vi gör tillräckligt, om vi gör rätt och om det vi gör är träffsäkert. Ibland behöver vi justera, vilket vi ofta har gjort. Vi måste alltså hela tiden ha örat mot marken, och det har vi haft. Sedan handlar det ju om att vi inte kan rädda alla företag, vilket man får vara hård och säga. Men om det är en hel bransch, eller kommuner och regioner, som har drabbats så pass hårt som när det gäller gränshandeln är det naturligtvis oerhört allvarligt.

Det stöd vi har i dag räcker väldigt långt, men vi får naturligtvis ha en dialog framöver också. Vi stänger inga dörrar, men stöd som riktas mot specifika branscher och regioner innebär också stora utmaningar.

Anf. 46 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Gränshandeln är en sak, men vi har fortfarande människor som faktiskt jobbar i Norge och som vi inte ger stöd i dag, nämligen de som är egenföretagare. De är i dag gisslan i Norge, rätt och slätt. Så länge de är där kan de jobba, men skulle de vilja åka hem och till exempel träffa sin familj kommer de sedan inte tillbaka in i Norge. Vi har inte, i alla fall utifrån, sett någonting som regeringen har gjort för att hjälpa dem.

Vi har också våra veckopendlare kvar. De kan inte åka över. De får sitt stöd nu, vilket är välkommet, men de vill ju över och jobba! Deras arbetsgivare vill också ha dem där. Nu får de självklart inte den ekonomi de skulle ha haft om de hade varit på jobbet. Det är väldigt glädjande att vi har kommit dit att de faktiskt får ersättning, men det bästa för alla parter vore om de fick åka till jobbet. Man blir inte smittad för att man passerar en gräns; man blir smittad för att man inte håller avstånd, oavsett vilken sida av gränsen man befinner sig på.

Anf. 47 ARMAN TEIMOURI (L):

Fru talman! När regeringen inte tar på sig ledartröjan är det viktigt att ledamöter och politiker på både kommunnivå och regionnivå stöter på för att skapa förändringar. Exempelvis var det inte förrän vi från Nordiska rådets svenska delegation tryckte på regeringarna både här hemma och i Norge som dagpendlare återigen kunde ta sig över gränsen, och det var

inte förrän efter intensiva påtryckningar från oss ledamöter och nordiska vänner som Norge till slut beslutade sig för att ersätta dag- och veckopendlare efter gränsstängningen. Det är klart att många familjer som har hamnat i en ekonomisk och personlig kris har känt en stor sten falla från axlarna.

Vad jag vill ha sagt, fru talman, är att vi aldrig ens skulle ha hamnat i dessa situationer. Det är precis det jag menar med att regeringen har legat efter. Nu kan varken regeringen eller jag själv sia om vad som kan eller kommer att hända eller hur andra länder kommer att agera, men däremot måste det finnas en förberedelse. Det måste finnas en krisinsikt, vilket regeringen tyvärr har saknat. Det nordiska samarbetet är inget särintresse. Tvärtom är det ett nationellt och internationellt intresse.

Det är många som borde tackas för ett enträget arbete under det senaste året: Värmlands landshövding Georg Andréén, Norges ambassadör i Sverige Christian Syse, lokal- och regionpolitiker – listan kan göras lång. Jag skulle i den här debatten även vilja tacka statsrådet Hallberg för hennes arbete under året.

Dock kvarstår mina funderingar om att jag skulle vilja höra hur regeringen har tänkt agera framöver, när det inte bara handlar om samtal. Jag vill se en action plan, för vi vet att man ligger efter med och kommer att halka långt efter med den vision och det arbete som finns. Regeringen måste kunna komma med en lista på åtgärder som ska genomföras för att det nordiska samarbetet ska stärkas även i framtiden.

Anf. 48 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Ledartröjan i Norden, när det gäller att få ihop det nordiska samarbetet igen, har nog den svenska regeringen tagit på sig. Gränserna stängdes snabbt förra våren utan att man egentligen reflekterade över vilka konsekvenser det skulle få i de andra nordiska länderna. Vi blev tvungna att ta på oss den där ledartröjan, inte minst jag men även flera av mina regeringskollegor. Jag tycker alltså att det är ett bra uttryck, och jag känner faktiskt igen mig i den tröjan.

När det handlar om krisinsikt skulle jag vilja säga att om det är någonting vi ser som en kris som är mycket allvarlig för oss är det att det nordiska samarbetet just nu inte fungerar. Att det är ett nationellt intresse är självklart; det ligger i hela Sveriges intresse att det nordiska samarbetet fungerar – inte minst av ekonomiska skäl. Vi har talat mycket om mellanmänniska relationer, men det finns även ekonomiska skäl. Grannländerna är våra största handelspartner i många branscher, och de är också viktiga samarbetspartner för företagen.

Ledartröjan är alltså absolut på.

Anf. 49 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Min poäng är ju att det finns en sjukdomsinsikt gällande vad som har hänt men att det jag efterfrågade är vad vi ska göra framöver för att inte hamna där vi har hamnat i dag.

Jag vet också att statsrådet enträget har varit ute i dessa frågor under det senaste året, men jag har saknat exempelvis Stefan Löfven. Jag har saknat Magdalena Andersson och Eva Nordmark när det gäller arbetsmarknadsfrågor, med flera. Det är flera ministrar som har saknats på arenan för att man ska kunna känna en trygghet i att det händer något i de här

frågorna. Därför tycker jag att man inte har tagit på sig ledartröjan när det gäller detta. Möjligtvis har statsrådet Hallberg gjort det.

Anf. 50 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag har ju det övergripande samordningsansvaret, så det är väl naturligt att jag syns. Jag kan dock förvissa Arman Teimouri om att även mina kollegor naturligtvis jobbar intensivt med dessa frågor. Arbetsmarknadsministern, liksom även statsministern, var högst delaktig i att lösa ut frågan om arbetspendlare till Norge, kompensation och så vidare.

Jag skulle vilja ta ett exempel till, och det gäller Tornedalen, som vi har hört om tidigare här i dag. Det var otroligt viktigt att få loss ett beslut från den finska regeringen för att Tornedalskommuner i alla fall under en period skulle få öppna upp och visa på goda exempel. Vi har också talat här om att det kanske kunde finnas pilotfall, skulle man kunna kalla det, att använda sig av i den regionen. Det tar jag gärna vidare.

När det gäller vad vi konkret gör ser jag det så här: Om vi inte ens kan komma överens om det jag har föreslagit, nämligen att vår roll som Nordenministrar ska vara ett bevaka de nordiska intressena i respektive regeringar, har vi en utmaning. Vi måste börja med att omfamna problematiken, och vi måste ha en gemensam bild av vart vi ska. Jag ska vara helt ärlig och säga att jag inte riktigt ser att vi är där i dag. Därför måste vi landa i det först, innan vi tar nya initiativ.

Anf. 51 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! När det gäller avsaknaden av andra ministrar är det inte bara jag som har efterfrågat dem, utan även socialdemokratiska ledamöter från Värmland har ju tagit upp att de har saknat exempelvis Stefan Löfven i frågorna för att få en starkare kraft.

Det handlar ju inte bara om diplomatiskt arbete över gränserna mellan två telefoner, utan det handlar lika mycket om att synas och om att stärka dem som bor i gränsregionerna, som faktiskt har drabbats väldigt hårt. Jag tror att vi behöver ha ett strategiskt arbete framöver för att återupprätta ett sargat nordiskt samarbete. Detta behöver göras kraftfullt, så att vi inte hamnar i denna situation igen. Jag tror nämligen inte att detta är den sista pandemi vi kommer att råka ut för.

Anf. 52 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Arman Teimouri har, liksom Linda Modig, min djupa respekt för sitt engagemang i Nordiska rådet och i de nordiska frågorna, som vi i stort är eniga i.

Liberalerna är ett omvittnat EU-orienterat parti, och min fråga liknar därför den jag ställde till Linda Modig. Är Teimouri och andra frisinnade som också är besjälade av den nordiska dimensionen beredda att verka för en starkare nordisk röst och samstämmighet när det gäller införlivande och implementering av direktiv och förordningar som kommer från EU-nivå?

Det finns goda möjligheter att skapa rutiner för att koordinera detta införlivande så att det inte utan skäl görs på olika sätt och bidrar till olika hanteringar som i sin tur reser snarare än demonterar gränshinder. Men faktum är att det ofta ändå är EU-nivån som försvårar eller förhindrar förnyelse av nordiska konventioner och avtal. Min fråga är som sagt om Tei-

mouri är beredd att verka för att EU ska stimulera integration och fri rörlighet i Norden snarare än desintegration, vilket är risken i dag.

Anf. 53 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Tack, Aron Emilsson, för frågan!

Det är ju ingen hemlighet att Liberalerna gillar både Europa, Norden och det nordiska samarbetet. Liberalerna står också för att vi behöver mer samarbete för att göra oss bättre.

Jag tror att man ska titta på saker och ting från olika perspektiv. Nu är vi i dagsläget inte någon nordisk stat, utan vi är en egen stat och ingår i EU-samarbetet samt i ett samarbete mellan de nordiska länderna. Med detta sagt tror jag att det finns vissa frågor som vi ska hålla på nationell nivå, men det finns också många saker som kan bli bättre. Man måste diskutera inom politiken hur man kan se till att implementera direktiv från EU-nivå så att det blir bra både här i Sverige och inom det nordiska samarbetet.

Anf. 54 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag tror att vi är många som märker att det i dag finns många forum för nordisk dialog bland intresseorganisationer, myndigheter, nätverk och så vidare men att samtalet i dessa forum inte sällan stannar vid vackra ord och brist på reell handling.

Vad man förstår är att nordiska konventioner och avtal som upprättades före våra EU-medlemskap och som nu kan vara upp till 20, 30 eller till och med 40 år gamla i vissa fall – till exempel sådana som gäller den nordiska arbetsmarknaden – har svårt att förnyas på grund av att regeringen är orolig för att detta skulle strida mot regler om icke-diskriminering i EU:s lagstiftning eller för att det finns en risk för en kostsam process.

Jag tror att det skulle vara ytterligare en växel i färdens framåt om samtliga partier kunde enas, liksom vi har gjort gällande en del andra initiativ, för att aktivt främja en gemensam hantering av EU-frågan i detta avseende för att på riktigt underlätta för gränspendlare.

Anf. 55 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Fru talman! Det finns ju stora utmaningar både med det nordiska samarbetet och med Europasamarbetet. Min karaktär är dock sådan att jag tror på mer samarbete på olika plan.

Det finns säkert frågor där vi kan hitta enighet bland alla partier. Det finns ju enighet i denna kammare i flera frågor som gäller Nordensamarbetet, och alla som är här är Nordenvänner. Jag tror att det finns all anledning att diskutera vidare i dessa frågor för att hitta bästa möjliga situation för oss i Norden i framtiden.

Anf. 56 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Det är lite roligt att sitta i denna kammare och höra samtliga partier, inklusive Sverigedemokraterna, prata om och vurma för öppna gränser; det uppskattar jag.

Men vi befinner oss där vi gör. Det råder olika regler för karantän och möjligheterna att förkorta karantänen genom tester. Kriterier för arbetspendling skiljer sig åt, liksom reglerna för beskattning, socialförsäkring,

arbetsresor med mera. Vi har hört historier och sett reportage. Vi har också hört i denna kammare om hur samhällen nu har fått en gräns uppbyggd tvärs igenom samhörigheten och hur det görs skillnad på olika invånare.

Detta skapar en uppdelning och göder misstänksamhet. Ett exempel är att svenska förskolarbetare måste testa sig en gång i veckan, vilket inte gäller för deras kollegor. Det har också införts separata lunchrum samt krav på att svenskar har munskydd – detta krav gäller inte deras kollegor – och på att svenskar bär särskilda västar.

Det här är mycket olyckligt, och det bekämpar just den samhörighet som vi värnar i Nordiska rådet snarare än corona. Det går inte att gå tillbaka i tiden och få detta ogjort, men vi kan med all fördel ta lärdom av de misstag som har begåtts. Detta hörs från samtliga partier i den här kammaren. Vi som är ledamöter av Nordiska rådet har ett ansvar att stärka och bygga på samhörigheten och samarbetet. Det har även Anna Hallberg, som har fått välförtjänt beröm i frågan.

Anf. 57 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Precis som Rebecka Le Moine säger har det funnits stort vittnesbörd om de problem och svårigheter som framför allt människor i gränsbygder upplever – i Norrbotten, i Värmland, i Bohuslän och i Öresundsregionen. Däremot tycker jag faktiskt att de två regeringspartierna, Socialdemokraterna och Miljöpartiet, inte riktigt har förklarat hur det kommer sig att detta har uppstått.

Jag delar Rebecka Le Moines bedömning att det eftersträvansvärda är öppna gränser – att vi återigen ska få se långbordet dukas upp i Tornedalen med riktigt kaffe och kaffeost. Men kan regeringspartiet Miljöpartiet, kanske också lite självkritiskt, förklara hur det kommer sig att det är just Sverige som det på detta sätt har markerats mot från Finlands, Norges och Danmarks sida? Sverige har svarat och gett igen, men hur har det här uppkommit?

Anf. 58 REBECKA LE MOINE (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar Hans Wallmark för frågan.

Jag sitter inte inne med några hemliga svar, men jag tror att detta beror mycket på rädsla. Sverige sticker ut i sin coronahantering. Det har ju nämnts olika dödstal, och jämförelser mellan olika länder i samband med detta har lett till restriktioner. Vi har sett att gränser har uppkommit i samhällen och att man särbehandlas beroende på vilken nationalitet man har snarare än beroende på olika typer av beteenden.

Vi måste granska varifrån denna rädsla kommer. Jag tror att det fattas snabba och ganska dåliga beslut när man reagerar på just rädsla.

Anf. 59 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Rebecka Le Moine gav två väldigt riktiga och viktiga svar. Jag tror också att det handlar om rädsla och att det därmed uppstått i grunden ologiskt stängda gränser. Precis som flera har vittnat om är det ju inte i grunden människor som bor med 500 meters avstånd till varandra som möjligtvis smittat varandra, utan man smittar varandra för att man inte håller avstånd och inte lever efter reglerna. Vi har stoppat människor snarare än stoppat smittan.

Det centrala är precis det som Rebecka Le Moine sa, och som har varit min kritik mot regeringen och därmed också regeringspartierna – nu lastar jag inte Rebecka Le Moine personligen för regeringens agerande, men hon tillhör ett av regeringspartierna – är att Sverige sticker ut.

Anf. 60 REBECKA LE MOINE (MP) replik:

Fru talman! Det som förenar alla nationer i den här kristiden är ändå viljan och intentionen att försöka hantera den pandemi och den kris som vi alla befinner oss i.

Ingen har kunnat sitta inne med svar, och ingen har kunnat förutse hur pandemin skulle utvecklas, så alla politiker och nationer över hela världen, inklusive den svenska regeringen, har absolut gjort allt som stått i dess makt för att göra det så bra som bara är möjligt. Men jag tror att den här rädslan, om den fortsätter att finnas kvar, kommer att separera nationer från nationer.

Vi måste bygga på någonting annat än rädsla, på ett samarbete igen i Nordiska rådet, bland annat.

Anf. 61 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Tack för en viktig debatt!

Vi är överens om att en vision måste märkas i våra medborgares vardag, annars är ju en vision inte mycket värd.

Vi ska inte bara reparera den nordiska gemenskapen, utan med erfarenhet av den här krisen ska vi fördjupa och stärka det nordiska samarbetet, och här har vi alla ett ansvar.

Avslutningsvis vill jag också lyfta upp den potential som finns här och nu, för det nordiska samarbetet stärker våra länders ställning ute i världen. I den ekonomiska återhämtningen efter pandemin kan vi med företag som är världsledande inom hållbarhet spela en avgörande roll för hållbar utveckling. Då växer Sverige, och då växer Norden.

Det råder ingen tvekan om att den här regeringen har varit handlingskraftig. Och att vi har levererat resultat under det här året i det nordiska samarbetet vet vi alla som följer Nordenfrågan.

Vi i de nordiska länderna har länge känt att vi litar på varandra. Vi vill varandra väl, och vi jobbar mot samma mål. Dit ska vi igen, och det är ett stärkande besked att vi i Sveriges riksdag är enade i detta.

Den särskilda debatten var härmed avslutad.

§ 2 Justering av protokoll

Protokollet för den 23 februari justerades.

§ 3 Meddelande om statsministerns frågestund

Andre vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 18 mars kl. 14.00* skulle frågor besvaras av statsminister Stefan Löfven (S).

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:546

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:546 Förändringar i omställningsstödet
av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 12 mars 2021

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2020/21:547

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:547 Fiskeförbud
av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 13 april 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 12 mars 2021

Näringsdepartementet

Jennie Nilsson (S)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:551

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:551 Åtgärder mot allvarliga fordonsbrister
av Thomas Morell (SD)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 12 mars 2021

Infrastrukturdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:552

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:552 En hållbar återstart av kollektivtrafiken
av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 25 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.
Stockholm den 12 mars 2021
Infrastrukturdepartementet
Tomas Eneroth (S)
Enligt uppdrag
Fredrik Ahlén
Expeditionschef

Prot. 2020/21:94
16 mars

§ 5 Anmälan om faktapromemoria

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2020/21:FPM82 Meddelande om samarbete om återvändande och återtagande *COM(2021) 56* till socialförsäkringsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Justitieutskottets betänkanden

2020/21:JuU19 2020 års redogörelse för tillämpningen av lagen om särskild utlänningskontroll

2020/21:JuU21 En särskild straffbestämmelse för uppmaning till självmord

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

2020/21:SfU15 Uppenbart ogrundade ansökningar och fastställande av säkra ursprungsländer

2020/21:SfU16 Pensioner

2020/21:SfU17 Ekonomisk familjepolitik

Civilutskottets betänkanden

2020/21:CU6 Familjerätt

2020/21:CU9 Bostadspolitik

2020/21:CU11 Fastighetsrätt

2020/21:CU26 Översyn av resegarantisystemet

§ 7 Svar på interpellation 2020/21:518 om postservice på landsbygden

*Svar på
interpellationer*

Anf. 62 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att boende på landsbygden inte ska behöva köra exempelvis sex mil enkel väg för att besöka sitt postombud, vad jag anser är rimliga avstånd för boende på landsbygden för att få sina paket levererade och om jag vidtar några åtgärder. Lars Beckman har också frågat mig om regering-

en och jag har observerat de försämringar som har skett enligt Region Gävleborgs rapport och statistik och om jag vidtar några åtgärder.

Lars Beckman ställde nyligen en snarlik fråga till mig så svaret blir liknande. I 3 kap. 1 § postlagen (2010:1045) anges att expeditions- och inlämningsställen inom den samhällsomfattande posttjänsten ska ligga så tätt att användarnas behov beaktas. Riksdagen har följaktligen valt att inte ange ett längsta avstånd till expeditions- och inlämningsställen, och jag anser att jag därför inte bör uttala mig om vad som är en rimlig sträcka.

I gles- och landsbygdsområden finns en utökad service inom ramen för lantbrevbäringen som den utsedda tillhandahållaren av den samhällsomfattande posttjänsten Postnord Group AB tillhandahåller. Den utökade servicen innebär att mottagare under vissa dagar i veckan kan få aviserade paket och brev hemkörda samt beställa frimärken för utkörning. Detta är möjligt i princip i hela Region Gävleborg om bostaden inte ligger i närheten av en tätort. Om alla personer i ett hushåll som omfattas av lantbrevbäring är över 80 år eller har en funktionsnedsättning kan man få ytterligare hjälp genom en särskild posttjänst som innebär att man får all post utdelad vid tomtgränsen eller boningshuset.

Tyvärr har jag inte tagit del av Region Gävleborgs rapport, som jag hoppas att regionen skickar till mina medarbetare. Jag vet däremot att regionen har varit i kontakt med Post- och telestyrelsen, PTS. Avstånd till ombud kan vara en utmaning i gles- och landsbygdsområden i hela landet. PTS är den myndighet som är utsedd av regeringen att ha tillsyn över efterlevnaden av postlagen och av de föreskrifter och tillståndsvillkor som har meddelats med stöd av lagen. I PTS tillsyn ingår att fortlöpande följa utvecklingen och bevaka att den faktiska nivån på postservicen i landet motsvarar samhällets behov och statens krav. Jag har fullt förtroende för PTS tillsyn på postområdet.

Anf. 63 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Fru talman! Det har varit en tuff tid för dem som bor utanför storstäderna i Sverige sedan 2015. Den här regeringen har höjt bensinskatten och försämrat vägunderhållet. Man chockhöjer fordonsskatten och tänker nu också chockhöja tjänstebilsbeskattningen. Det får naturligtvis stora konsekvenser för dem som bor utanför storstädernas bekväma och tillgängliga både kollektivtrafik och vägar.

Den här interpellationen handlar alltså om de drygt 1 600 personer i Gävleborg som Region Gävleborg har tagit fram statistik om och som har mer än två mil enkel resa till närmaste postombud. P4 Gävleborg intervjuade en man i Svågadalén. Han sa: Ibland får jag köra mer än sex mil enkel väg.

Jag har ställt den här interpellationen därför att jag vill veta vad statsrådet och regeringen tycker, för det är ju trots allt regeringen som styr riket.

Fru talman! Jag kan förstå att det för en inbiten stockholmare är svårt att veta hur långa avstånden är norr om Dalälven, särskilt om man inte är där så ofta, så jag ska göra några jämförelser. Vi är i Riksdagshuset nu, på Riksgatan 1. Härifrån till Arlanda, fru talman, är det 44 kilometer. Det tar enligt Google Maps 40 minuter att köra.

Fru talman! Om Anders Ygeman i stället sätter sig och kör söderut kan han köra 36 kilometer och hamna i Södertälje – det tar för övrigt 35 minu-

ter. Om han åker från Riksgatan 1 mot kusten och till Nynäshamn börjar det närma sig sex mil. Där är avståndet 58 kilometer och tar 44 minuter på den dubbelfiliga motorvägen. Och den som har kört på vägarna i Gävleborgs inland eller andra ställen i Norrland vet att det inte är dubbelfilig, asfalterad motorväg, utan det är snarare grusvägar som är under all kritik.

Det är klart att jag blev lite förvånad, fru talman, att statsrådet inte anser sig kunna ha en uppfattning om det är rimligt att man ska åka från Riksgatan 1 till Arlanda för att hämta post eller paket. Är det rimligt eller är det orimligt?

Vi ska ha ett levande Sverige, ett Sverige där vi kan driva företag, bo och leva även utanför den bekväma tätorten. Då förväntar jag mig att regeringen och regeringens företrädare har en uppfattning om det är rimligt att den som bor i Stockholms innerstad får åka till Nynäshamn för att hämta post och paket. Det är en resa på 58 kilometer som tar 44 minuter. Detta är nämligen verkligheten för den som bor i Gävleborg.

Jag är väldigt tacksam för att Region Gävleborgs tjänstemän har tagit fram detta underlag för oss förtroendevalda att reagera på. Det måste rimligtvis vara därför man har tagit fram det och vill lyfta fram detta i alla möjliga sammanhang.

Låt mig få upprepa frågan som denna interpellation handlar om: Vad är enligt statsrådet Anders Ygemans uppfattning en rimlig tidsgräns och avstånd för den som bor utanför den bekväma tätorten för att kunna hämta och lämna brev och paket och kunna sköta sitt företag med post?

Anf. 64 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag tackar Lars Beckman för frågan.

Det är nu tredje gången Lars Beckman ställer denna fråga, och föga förvånande blir svaret detsamma: Riksdagen har inte slagit fast ett absolut avstånd. Detta gäller även Lars Beckman, som har röstat på precis samma sätt.

Vi har i stället uppdragit åt Post- och telestyrelsen att utöva tillsyn över posttjänsten i landet, och det är denna myndighet som med beaktande av olika delar i enskilda fall måste ta hänsyn till vad som är rimligt eller inte – och därmed också kanske ålägga en operatör att ha flera kontor.

Anf. 65 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det var ett av de mest omfattande och uttömmande svar ett statsråd någonsin gett i Sveriges riksdag. Detta kan bero på att statsrådet skäms, att statsrådet inte har de geografiska kunskaperna eller att statsrådet inte har någon uppfattning.

Låt mig repetera. Vi är nu på Riksgatan 1. Jag kan förstå att det är svårt med geografin för en person som rör sig i Stockholms innerstad, men det handlar om perspektiv. Från Riksgatan 1 till Nynäshamn är det 58 kilometer, och det tar 44 minuter. Detta avstånd är verkligheten för dem som bor i Hälsingland och Gävleborg – eller Riksgatan 1 till Södertälje, 36 kilometer, 35 minuter, eller, vilket många säkert kan förhålla sig till, Riksgatan 1 till Arlanda, 44 kilometer, 37 minuter.

Är det denna samhällsservice ansvarigt statsråd vill se och ha? De som bor i Gävleborg förtjänar ett svar.

Anser statsrådet att det är rätt av Region Gävleborg att lyfta upp denna fråga och perspektivet att man ska kunna bo, leva och driva företag i hela Sverige?

Om statsrådet anser det måste politiken givetvis förbättras så att man möjliggör för människor att bo och leva i hela Sverige, även i Gävleborgs inland.

Man säger, möjligen lite ironiskt, att företagare kan få paketen utkörda en gång i veckan. Hur fungerar det för den småföretagare i Hälsingland som är beroende av ett dagligt godsflöde för att kunna skicka och ta emot varor, sälja och köpa? Hur ska någon kunna driva företag under dessa förutsättningar?

Statsrådet måste väl ha en uppfattning och kunna lämna ett besked till dem som bor i Gävleborg om han tycker det är rätt med de långa avstånden, att köra tolv mil tur och retur för att skicka gods, eller om han tycker att det är fel.

Om statsrådet tycker att det är fel, vad tänker han göra? Om statsrådet tycker att det är rätt behöver han och regeringen givetvis inte göra något.

Som jag inledde med har det varit och är en tuff tid för den som bor på landsbygden. Vägunderhållet försämras, bensinskatten höjs och Trafikverket släcker gatubelysning. Det är inte statsrådet Ygemans fel. Men det här är hans ansvarsområde, och här måste han och regeringen ha en uppfattning.

Är vi överens om grundprincipen att man ska kunna bo, leva och driva företag i hela Sverige? Ska en kvinnlig småföretagare kunna skicka och ta emot gods? Hon kanske har en webbshop och ska skicka varor till kunder.

Jag vill faktiskt veta vad statsrådet tycker.

Anf. 66 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det verkar inte som att Lars Beckmans förmåga att ta till sig svaret är speciellt utmärkande.

Jag kan bara konstatera att jag har svarat Lars Beckman och att Lars Beckman på detta område inte har en annan politik eller krona än regeringen. Samma sak gäller för Lars Beckman som för oss andra. Vi har en tillsynsmyndighet som ska göra detta.

Lars Beckman ställer en fråga han inte ställt förut, och jag ska besvara den. Jag tycker att det är bra att länsstyrelsen och regionen i Gävleborg uppmärksammar förhållandena för dem som bor i Gävleborg. Regionen har också varit klok nog att ta kontakt med Post- och telestyrelsen. Det är kanske en idé för Lars Beckman att göra eftersom PTS är tillståndsmyndighet på detta område.

Jag kan också konstatera att pakettjänsten i Sverige inte omfattas av några lagkrav utan är ett område med fri konkurrens – för att riksdagen tror att det är det sätt man bäst tillgodoser småföretagares behov på paketområdet. Det är en ordning som jag har förstått att Lars Beckman värnar om och vurmar för.

Lars Beckman borde kanske fundera på om den där kvinnliga småföretagaren verkligen gynnas av den fria marknaden eller inte. Är det kanske till och med läge för Lars Beckman att tänka om för att se vilka åtgärder som skulle kunna ge den kvinnliga småföretagaren i Hälsingland bättre förutsättningar?

Fru talman! Regeringen har för sin del tänkt igenom denna fråga och därför tillsatt en speciell postutredning som ska kolla på just paketservicen. Det kanske är något även för Lars Beckman att tänka över.

Anf. 67 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Där kom vänstermannen fram i statsrådet. Det är alltid marknadens fel.

Jag, och säkert även de som lyssnar på debatten, noterar att statsrådet inte vill ge sin uppfattning om det är rimligt eller inte att åka från Riksgatan 1 till Arlanda, Nynäshamn eller Södertälje.

Jag tycker att det är olyckligt. En bra signal från statsrådet hade varit att säga: Man ska kunna bo och leva i hela Sverige, man ska kunna driva företag i hela Sverige och det måste finnas en rimlig samhällsservice i hela Sverige. Det är så vi tar ansvar för hela Sverige.

Men statsrådet delar inte min uppfattning på detta område, och det beklagar jag. Jag tycker att det är bra att Region Gävleborg och länsstyrelsen driver dessa frågor publikt och ger underlag till regeringen så att regeringen ska kunna agera.

Jag hoppas att statsrådet kommer att agera, för jag tror att statsrådet själv skulle tycka att det var drygt och jobbigt att behöva åka till Nynäshamn för att hämta och lämna post och paket.

Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! När jag hör Lars Beckman ställa samma fråga för sjätte gången kommer jag att tänka på något Albert Einstein sa: Galenskap är att göra samma sak om och om igen och förvänta sig olika resultat.

Vilken etikett man ska sätta på Lars Beckman med anledning av detta låter jag vara osagt.

Den här regeringen vill att man ska kunna arbeta, bo och verka i hela landet med rättvisa villkor. Vi har på många områden gjort det enklare för just det, bland annat genom ett rekordstort vägunderhåll som är många miljarder större än när Moderaterna styrde Sverige. Vi har tillsatt ett driftstöd för lanthandeln som gör att många människor runt om i vårt land har fått bättre närservice och att närservice har kunnat garanteras.

Vi har också bestämt oss för att se över hur postservicen ska kunna förbättras, speciellt i glesbygd. Jag ser fram emot att komma tillbaka till riksdagen och berätta om de slutsatser som utredningen har dragit när den är färdig.

Vårt mål är väldigt enkelt: man ska kunna bo, verka, leva och utvecklas i hela Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:556 om elleveranser i Norrbotten

Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag började nyss svara på Lars Beckmans förra interpellation. Jag vet inte vad Einstein hade sagt om det, men jag antar att ungefär samma citat hade varit applicerbart.

Fru talman! Lars Beckman har ställt tre frågor till mig. Den första frågan är vilken målsättning jag och regeringen har för att öka tillgången på förutsägbar och planerbar energiproduktion i norra Sverige. Den andra frågan är vilka åtgärder jag avser att vidta på kort sikt för att öka tillgången på planerbar leverans av el i Sverige. Den tredje frågan är vilken beräkning av ökningen av elbehovet i norra Sverige som har skett hos ansvariga myndigheter för att säkerställa att industriprojekt inte försenas på grund av brister i energiförsörjningen.

Jag vill inleda med att påpeka att regeringen fortfarande arbetar utifrån energiöverenskommelsen från 2016, vilken Lars Beckmans parti tyvärr valde att lämna. Därutöver kan jag konstatera att den nordiska elmarknaden är välfungerande med stor nettoexport av el från svenskt håll. Att Sverige kan erbjuda konkurrenskraftiga elpriser är viktigt för alla elförbrukare och helt avgörande för att vi ska vara en attraktiv plats för industrier. Det är därför glädjande att Sveriges medelstora och stora företag har de lägsta elkostnaderna i hela EU.

Vad gäller möjligheten att även i framtiden tillgodose elbehoven i Sverige ser jag flera lösningar, framför allt en utbyggnad av förnybar elproduktion och förstärkningar i transmissionsnäten för bättre elöverföring genom landet. Affärsverket svenska kraftnät har aviserat att man kommer att genomföra stora investeringar i transmissionsnätet framöver. Investeringarna under perioden 2022–2024 uppgår till totalt 23,3 miljarder kronor. Det kan jämföras med 8,4 miljarder kronor den senaste treårsperioden.

Det riksdagsbundna målet om 100 procent förnybar elproduktion till 2040 gäller alltså. Det är ett mål och inte ett stoppdatum då kärnkraft ska förbjudas. Min bedömning är att de olika kraftslagen kompletterar varandra. Genom att öka andelen vindkraft kan vi diversifiera elmixen ytterligare.

Lars Beckman betonar planerbarheten i elproduktionen. För mig är det viktigast att Sverige har ett hållbart och kostnadseffektivt system med hög leveranssäkerhet där planerbarhet i elsystemet som helhet kan bidra. Samtidigt är det viktigt att vara ödmjuk inför utmaningen att planera och bygga ut elnätet när stora projekt plötsligt dyker upp, vilket exempelvis belyses av de stora satsningar som LKAB och H2 Green Steel gör.

Det är dock självklart glädjande att Sverige är attraktivt för sådana företag, och regeringen arbetar för att fortsätta möjliggöra stora etableringar där lämpliga förutsättningar finns. Sådana industrisatsningar kan komma att minska de svenska utsläppen och bidra till stora utsläppsminskningar i andra länder genom exempelvis export av fossilfritt stål.

För att ytterligare underlätta det här arbetet tillsatte regeringen i december 2020 en samordnare för samhällsomdaning vid större företagsetableringar och expansioner i Västerbotten och Norrbotten. Samordnaren ska fungera som en länk mellan berörda aktörer och bidra till att de insatser som görs på nationell, regional och lokal nivå är koordinerade och kompletterar varandra på ett ändamålsenligt sätt.

Både Affärsverket svenska kraftnät och Statens energimyndighet arbetar med scenarier för en stor elektrifiering av industri och transportsektor. För att bättre möta det ökande behovet av el har regeringen initierat en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin ska bidra till en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering i hela landet. I strategin tar regeringen ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för att möj-

liggöra en ökad elektrifiering. En plan för att hantera eventuella hinder för en ökad elektrifiering kommer också att ingå.

Prot. 2020/21:94
16 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 70 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det var nog få som trodde att Sverige skulle hamna i en situation där många stora företag flaggar för elbrist. De senaste dagarna har vi kunnat läsa om elbrist i Göteborg, i Skåne och i Stockholm, där en Icabutik inte kan byggas ut på grund av elbrist. Och när riksdagens bilnätverk besökte en bilhandlare norr om Stockholm talade de om att de ska få laddstolpar någon gång under 2028.

Regeringens argument har varit att det är en fråga om överföringskapacitet, det vill säga att vi ska skicka el söderut från Norrland. Det kan man tycka. Men i bland annat Norrbotten sker nu väldigt många industriinvesteringar. I min gamla hemstad Boden ska det byggas ett stort fossilfritt stålverk, och då säger Svenska kraftnät att det behövs förstärkningar av nätet. I NSD kan man läsa – statsrådet kanske inte läser den särskilt ofta – att det i dag finns ett överskott på 3 000 megawatt. När de tre stora industriprojekten är igång samtidigt har de dock en medeleffekt på 9 000 megawatt, vilket motsvarar tre gånger överskottet. Det betyder alltså att strömmen nu ska gå från söder till Norrland eller Norrbotten. Då kan det behövas överföringskapacitet. Frågan blir bara vilken el som regeringen ska skicka upp till Norrbotten.

I Dagens Nyheter kunde vi nyligen läsa att det var elbrist här i Stockholm under ett dygn. Det fanns ingen ström att skicka till Stockholm, utan man fick klara sig med lokal produktion. Det som är viktigt för näringslivet är att det finns planerbar elproduktion. Det duger inte att elen tar slut eller att det inte finns el om det till exempel är väldigt kallt ute, vilket är vanligt uppe i Norrland.

Jag har frågat vad statsrådet och regeringen har för målsättning när det gäller att öka tillgången på förutsägbar och planerbar energiproduktion i norra Sverige. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta på kort sikt för att öka tillgången på planerbar leverans av el i Sverige? ”Planerbar” är nyckelordet. En industri kan inte förlita sig på ström som kommer och går.

Fru talman! Är det inte så att hela regeringens energipolitik har fallit nu när man inte längre kan säga att det handlar om överföringskapacitet av el från norr till söder? Den som googlar namnet Ygeman och ordet ”överföringskapacitet” kan se åtskilliga artiklar där statsrådet har sagt: Får vi bara till kraftledningarna från norr till söder kommer det att lösa sig för Pågen i Skåne.

Problemet är nu alltså det motsatta. Det behöver överföras el från södra Sverige upp till Norrland. Jag såg i går att man pratar om 20 000–30 000 nya invånare i Norr- och Västerbotten, tack vare de stora investeringarna. En batteritillverkare i Skellefteå gick också ut och talade om att de har fått en jätteorder från en tysk biltillverkare. De kommer såklart att behöva ladda batterierna med ström.

Om vi ska tro på den statistik som är framtagen innebär det att hela det överskott som har funnits kommer att behöva vändas. Det kommer att behöva tillföras el till Norrbotten. Det kommer att behöva tillföras el till Västerbotten. Det kommer att behöva tillföras el till de stora industrisatsningarna i Norrland. Då blir frågan: Hur ska regeringen tillföra energi till Norrbotten?

Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Låt mig först säga att det inte finns någon Icahandlare i norra Stockholm som inte har fått ansluta sig till elnätet, vilket har påståtts i DN. När Icahandlaren skickade in sin ansökan fick han besked om anslutning till elnätet. Där får alltså Lars Beckman – som vanligt, kanske man ska tillägga – kolla sina källor lite bättre.

Jag måste börja med en lägesbeskrivning som är snäppet mer verklighetsnära än den som Lars Beckman ger uttryck för. Sverige har rekordstora överskott på el. När Lars Beckmans parti styrde Sverige hade vi underskott på el och var tvungna att importera el från våra grannländer. Nu exporterar vi el till våra grannländer. Vi har aldrig exporterat så mycket el som vi gör nu, och vi har aldrig tryckt bort så mycket fossil energiproduktion som vi gör nu.

Vi har också ett väldigt konkurrenskraftigt elpris, EU:s lägsta för industri. God tillgång på el, stabila elnät och låga priser är de tre saker som tillsammans gör att företag som LKAB, H2 Green Steel och Northvolt investerar. Jag tycker att det är glädjande. Jag vill fortsätta att ha bra förhållanden för industri i Sverige, så att vi lockar till oss investeringar från andra länder. Men då krävs det inte bara att vi upprätthåller en hög nivå på elproduktionen, som måste öka kraftigt, utan också att vi har konkurrenskraftiga priser. Lars Beckman säger att industrin bara eftersträvar planerbarhet. Så är det nog inte. De vill naturligtvis veta att de kommer att ha el i den sekund de behöver den, men de vill också ha den till konkurrenskraftiga priser.

Vad investerar då industrin i? Industrin i Sverige är stora energiinvesterar. Ta Holmen, som Lars Beckmans partikamrater ibland håller fram i debatten! De har investerat i 127 vindkraftverk och 21 vattenkraftverk och kommer under de närmaste åren att kraftigt expandera sina investeringar i vindkraft. Hur mycket investerar Holmen i kärnkraft? Det väljer de att inte göra alls. Varför? Jo, därför att kärnkraftens kostnadskurva går uppåt, medan det förnybaras går nedåt.

Jag vill också ge Lars Beckman rätt i åtminstone två avseenden. För det första behöver Norrbotten och Sverige kraftigt öka sin elproduktion. För det andra kan elledningar användas i båda riktningarna. Gör man det får man den lägsta kostnaden för kunderna, eftersom man använder olika mycket el vid olika tillfällen.

Därför tillsatte jag i oktober en arbetsgrupp med uppgift att ta fram förslag till en elektrifieringsstrategi. Jag ser framför mig att vi inom kort kommer att redovisa resultat som innebär att Sverige ska sätta upp ett planeringsmål om kraftigt ökad energiproduktion och kraftigt ökad energianvändning. Då är det så fiffigt på en marknad att om det blir kraftigt ökad efterfrågan brukar också utbudet komma efter. Eftersom lönsamheten i svensk energiindustri är hög ser jag framför mig att det kommer att ske kraftiga investeringar i ny energiproduktion, precis som de senaste åren.

Anf. 72 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag citerar ur Dagens Nyheter: ”Sören Englund i Täby suckar. – Vi kan inte bygga vår ICA-butik eftersom vi inte får nog med el, säger han på telefon. För fem år sedan började han planera en ICA Maxi-butik i expansiva Arninge i Täby strax norr om Stockholm. Att det skulle komma el ur kontakterna ansågs som självklart. ... – Vi fick byggtillstånd

men då kunde de inte leverera el.” Om detta är löst nu är det väl gott så, men så stod det i alla fall i den här artikeln i Dagens Nyheter.

Jag antar att statsrådet Ygeman är en av få personer som inte läser Dagens industri, läser Göteborgs-Posten, ser på SVT, tar del av nyhetsflödet på nyheterna eller för den delen har direktkontakt med organisationer som Svenskt Näringsliv, Företagarna, Handelskammaren och andra som nu larmar om samma sak: Vi har hamnat i en situation där det inte finns planerbar el.

Självklart är vi överens om att vi ska ha rimliga elpriser. Men det är ju inte det som den här debatten handlar om.

Den som googlar olika namn i regeringen, till exempel statsrådet Anders Ygeman, kan se att hela lösningen på Skånes problem skulle vara att man förde över el från Norrbotten till Skåne. Men det kommer alltså inte att finnas någon el att överföra från Norrbotten till Skåne, fru talman, eftersom elen, precis som Anders Ygeman sa, måste gå åt andra hållet. Då kommer naturligtvis frågan: Vad är det för planerbar el som ska komma i ledningarna?

Det hjälper naturligtvis inte att ha elöverskott i juli om vi har elbrist en kall dag i februari. Detta vet naturligtvis alla, även statsrådet Ygeman. Det svenska elsystemet måste naturligtvis leverera varje sekund året runt, oavsett temperatur och oavsett behov, men det gör inte det svenska elsystemet på sikt. Så blir det väl kanske när man har en energipolitik som inte lever upp till vad som anstår ett industriland som Sverige. Det är därför jag skrivit denna interpellation om planerbar elproduktion. Nyckelordet är ”planerbar”.

Vi är alltså överens om att det är bra att ledningarna byts ut, så att vi kan skicka upp el till de fantastiskt stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Men varifrån ska elen komma, fru talman? Det vore intressant att höra. Vilken el är det som ska skickas upp i ledningarna? Vi vet att det är stor elbrist i Skåne. Alla har vi kunnat ta del av uppgifterna om den brödtillverkare som hade problem med sin utbyggnad. I Dagens industri har vi kunnat läsa om den stora brist som kommer att uppstå i Göteborg. Det kan alltså inte vara från Skåne eller Göteborg vi ska skicka upp el till Norrbotten. Dessutom har Stockholm elbrist. Varifrån kommer då elen som ska upp till Norrbotten och Västerbotten? Ska vi importera polsk el från olje- och kolkraft?

Då kan man säga att vindkraft är en lösning. I mitt län, Gävleborg, planeras omfattande havsvindkraft. Det är något som jag kan konstatera att de som bor efter kusten inte vill ha. De vill inte se sin livsmiljö förstörd av vindkraft. Det planeras dock väldigt lite vindkraft i Stockholm och i Stockholms skärgård, utan det är väl någon annanstans man ska bygga.

Mina frågor kvarstår. Varifrån kommer den planerbara el som behövs för de omfattande industriinvesteringarna i norra Sverige?

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Först måste jag med ett litet leende på läpparna konstatera att Lars Beckman tycker att jag borde se mer på public service-tv och läsa Dagens Nyheter. Det är väl första gången Lars Beckman har uppmanat någon till det. Det finns säkert människor som blir glada av detta besked. Men det är väl som man säger: När fan blir gammal blir han religiös.

Det är någonting som skaver i Lars Beckmans perspektiv. År 2010 var Sverige på årsbasis starkt beroende av import av el. Då styrdes Sverige av Moderaterna. Nu, tio år senare, är vi en stor exportör av el. Vad drar Lars Beckman för slutsatser av det? Och vad drar han för slutsats av att vi samtidigt som detta har skett har minskat antalet reaktorer i landet?

Lars Beckmans tilltro till marknaden verkar inte speciellt stark. I stället för marknad verkar han vilja ha planer eller politiska beslut som ska peka ut vilka sorters kraftverk som ska byggas i vilka regioner. Är det verkligen så, Lars Beckman? Ska vi anta en femårsplan i kammaren för vilka kraftverk som ska byggas i vilka län? Jag tror att det vore en dålig ordning. Jag tror att politiken ska sätta i styrårorna och peka på målen. Sedan ska vi ha en kombination av politiska beslut och fri marknad. Det kommer att ge de bästa och billigaste lösningarna på sikt. Blandekonomi, skulle väl vara den bästa beskrivningen av det systemet.

Under de närmaste 20 åren kommer efterfrågan att öka kraftigt. I en ekonomi med marknadssignaler kommer då naturligtvis även utbudet att öka. Så har det också sett ut de senaste åren. Vi har kraftigt ökat utbudet av el i Sverige. Prognoserna framåt pekar på – hör och häpna, Lars – ökade överskott och inte på underskott, som vi hade under den moderatledda regeringen.

Lars frågar: Vilka kraftslag är det? Om vi lämnar vurmandet för femårsplaner tror jag att alla kraftslag kommer att öka sitt utbud och sitt bidrag till det svenska elsystemet. Om utvecklingen med kraftigt ökad efterfrågan på energi blir riktig tror jag att vi kommer att se ett ökat utbud av kraftvärme och ett ökat utbud av vindkraft till havs och på land. Vi kanske till och med kommer att se ett ökat utbud av kärnkraftsel i termer av förlängning och upprevidering av de tre reaktorer som är modernast.

Vi kommer att se mycket mer av lagring i systemen med hjälp av vätgas, batterier och elbilar. Vi kommer att se mycket smartare effektmärnader där vi kan använda befintlig ledningskapacitet och befintliga produktionsresurser mycket bättre än vad vi gör i dag. Varför är det så viktigt? Jo, det är för att vi ska kunna behålla ett konkurrenskraftigt elpris. Har vi inte god tillgång till el till konkurrenskraftiga priser försämrar vi Sveriges konkurrensförmåga. Då kommer vi inte att se de stora investeringar som vi nu ser i norra Sverige.

Jag förväntar mig tvärtom att vi kommer att få se fler av den typen av investeringar. Näringslivet och industrin i Europa ser att vi har god tillgång på el, konkurrenskraftiga elpriser och ett stabilt elnät, vad än public service måhända säger i Lars Beckmans version.

Anf. 74 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är glädjande att statsrådet också tar del av medier. Då kan inte den diskussion om elbrist som finns i Sverige vara okänd. Jag vägrar att tro att statsrådet är en av få personer i kammaren som aldrig har tagit del av rapporter från handelskammare, sett tv-inslag eller för den delen läst Dagens Nyheter.

Vi som har följt regeringens och statsrådets retorik har sett att argumentet som regeringen har använt om och om igen är att det bara skulle handla om överföringskapacitetsproblem från norr till söder. Det är bara att googla Anders Ygemans namn eller företrädare till statsrådet så kan vi titta på det. Nu är situationen den rakt motsatta: Det ska mängder av el från

södra Sverige upp för att klara elbehovet i norra Västerbotten. Då kan man stå här och raljera som statsrådet gör. Men detta är på riktigt för företagen och för invånarna.

Statsrådet säger att han tror på marknaden, gott så. I den här kammaren röstade med en rösts övervikt Vänsterpartiet, Centerpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet bort planerbar kärnkraft. Med en enda rösts övervikt tog man bort kärnkraft i södra Sverige. Det handlade om en röst här i kammaren. Tala om politiska beslut, fru talman! Den kärnkraften hade behövts, och den kärnkraften behövs i framtiden.

Vi kan tillsammans glädjas åt de omfattande industriinvesteringar som sker. Men det måste vara så att det finns el i ett land som Sverige även den kallaste vinterdagen i februari, när det är riktigt kallt och elbehovet är stort.

Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Lars Beckman fabulerar. Det är upp till ägarna av den svenska kärnkraften att besluta vilka investeringar som är produktiva.

Man har gjort stora investeringar i flera av kärnkraftsreaktorerna. Man har valt att lägga ned produktionsresurser som planerades på 60-talet och togs i drift på 70-talet, på den tiden Sverige precis hade fått färg-tv och stod i begrepp att få en andra tv-kanal. Det riksdagsbeslut som Lars Beckman refererar till hade inte gjort vare sig till eller från för den utvecklingen. Mitt parti Socialdemokraterna och Lars Beckmans parti Moderaterna har varit överens om ramarna för energipolitiken. I den delen som Lars Beckman refererar till förefaller vi fortfarande vara överens om det.

Det är fritt fram för ägarna av kärnkraften att reinvestera i kärnkraften eller bygga nya reaktorer på de platser som finns att tillgå för befintlig kärnkraft. Det är också fritt fram för svensk industri eller för Lars Beckman själv att investera i kärnkraft, precis som det är i många länder. I stället för investeringar i kärnkraft på den fria marknaden ser vi dock investeringar i förnybar energi. Det är effektivare och billigare för tillfället.

Jag slår vakt om Sveriges överskott på el. Vi ska fortsätta att ha ett sådant överskott. Jag slår vakt om EU:s lägsta elpriser för industri, och jag slår vakt om svensk konkurrenskraft. Det kommer regeringen även fortsättningsvis att göra.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:511 om projekt Malmporten

Anf. 76 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Mattias Karlsson har frågat mig om jag delar bedömningen att projektet Malmporten missgynnas jämfört med muddringsprojektet Skandiahammen när det gäller hur man beräknar investeringsstödet och om jag kommer att vidta några åtgärder när det gäller det statliga investeringsstödet.

Regeringen genomför en omfattande satsning på sjöfarten. I den nu gällande planen för transportinfrastruktur har över 5 miljarder kronor satsats på investeringar i farleder och i slussar, vilket är en flerdubbling jämfört med föregående plan som den borgerliga regeringen beslutade om.

Bland de större investeringar som nu kommer att genomföras finns farledsfördjupningar in till hamnarna i Göteborg respektive Luleå. Dessa är de enskilt största farledsinvesteringar som planeras att genomföras i Sverige. För investeringar av denna omfattning behöver därför investeringsansvaret på respektive sida om hamnområdesgränsen bedömas i varje enskilt fall. Det är samma princip och process i Göteborg som i Luleå. I både Göteborg och Luleå har en bedömning gjorts av vad som är statens ansvar.

Investeringar i hamnen i Luleå är en viktig del i gällande nationell plan, inte minst för att stärka sjöfarten i norra Sverige. Just nu pågår förberedelser för ett genomförande av den investeringen i enlighet med tagna beslut.

Anf. 77 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret på interpellationen!

Projektet Malmporten är ett av Sveriges största infrastrukturprojekt för sjöfart sedan Göta kanal. För Luleå hamn och för Norrbotten är det en oerhört strategisk och viktig framtidssatsning som skapar nya möjligheter för dagens och framtidens industrier i den norra regionen.

Vi är oerhört tacksamma att projektet har fått ett statligt investeringsstöd. Jag tror att det hade varit helt omöjligt att genomföra det om inte staten hade skrivit ett samverkans- och investeringsavtal med Luleå hamn. För det är hela regionen oerhört tacksam. Dock kommer vi till problemet när man gör en jämförelse mellan Malmporten och muddringsprojektet Skandiahamnen i Göteborg. Det visar sig nu att staten finansierar Skandiahamnen mycket, mycket mer.

Den rådande princip som har gällt – och som jag tycker fortfarande gäller intill dess att något annat har beslutats – är att staten står för alla kostnader fram till hamnområdesgränsen. När det här skulle beräknas för Göteborg lades gränsen blott 50 meter från kajkanten, vilket är betydligt närmare än vad som var fallet när hamnområdesgränsen skulle beräknas för Luleå hamn. Om man skulle applicera samma princip som man hade för Skandiahamnen på Malmporten i Luleå, vilket borde ha gjorts, skulle det statliga investeringsstödet till Malmporten ha blivit 500 miljoner större. Jämfört med Göteborg måste Luleå alltså stå för extra kostnader på en halv miljard.

Min frågeställning kvarstår trots att statsrådet har svarat på interpellationen: Är inte Luleå och resten av Norrbotten lika viktiga som Göteborg?

Anf. 78 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Mattias Karlsson, för engagemanget!

Jag får ändå säga att det här är lite märkligt. Under den tid då Mattias Karlssons parti hade regeringsmakten gjordes ingen satsning på vare sig Malmporten eller Malmbanan eller, för den delen, på Norrbottenbanan.

Faktum är att Norrbottenbanan hade varit väldigt viktig nu med alla de investeringar som görs inte minst i Norrbotten men också i Västerbotten. Men den valde den moderatledda regeringen att plocka bort ur den nationella planen. Ni prioriterade skattesänkningar, Mattias Karlsson. Ni tog bort satsningen på det som annars i dag hade varit färdigbyggt och haft en otroligt stor betydelse för Luleå, för Skellefteå, för Piteå och inte minst för Umeå.

När den socialdemokratiskt ledda regeringen tillträdde 2014 sa vi: Nu måste vi satsa på infrastruktur. I den nationella planen 2018 valde vi att både ge besked och ta första spadtaget för Norrbottenbanan. Vi valde att rusta upp Malmbanan, och där finns mer att göra med anledning av de tusen miljarder i investeringar som görs i norra Sverige.

Det handlar också om att kunna ge klartecken för den jättesatsning som Malmporten faktiskt innebär. Den är otroligt viktig inte bara för Luleå utan även nationellt. Det är mer resurser som går till Luleå hamn än till Göteborg, och då ska vi veta att Göteborg är inte bara Sveriges utan Nordens största hamn och helt avgörande för svensk exportindustri. Men det är lika viktigt att få utrymme att göra andra angelägna satsningar på farledsfördjupningar, och då blev Luleå hamn en viktig nationell prioritering som jag valde att göra.

Jag kan tycka att det blir märkligt när en satsning på 1,3 miljarder från staten på Luleå hamn blir ett bekymmer för en moderat. Under ledamotens eget partis ledning valde man ju att inte satsa några pengar vare sig på farledsfördjupning, på Norrbottenbanan eller på annan infrastruktur i norra Sverige.

Jag tycker att det är viktigt att vi prioriterar sjöfarten. Jag tycker att det är viktigt att regeringen på det här sättet fortsätter att markera vikten av att göra farledsfördjupningar. Vi kommer nu inför det arbete som pågår med den kommande nationella planen, som kommer 2022, att titta igenom om det finns skäl att också göra andra satsningar i andra hamnar framöver.

Mer resurser satsas som sagt i Luleå hamn än i Göteborgs hamn, och i grunden är det samma principer: Staten går in och tar sin del, och sedan är det naturligtvis kommuner och regioner som tar sin del. I Göteborgs fall fattade fullmäktige där för inte så länge sedan motsvarande beslut som nu också fullmäktige i Luleå under Carina Sammelis ledning har fattat, det vill säga att man ställer upp med medfinansieringen. Det är ett viktigt strategiskt beslut som innebär att man äntligen får en farledsfördjupning i Malmporten.

Det handlar om nyttan av att vi ska kunna få in större och kanske tyngre fartyg till Luleå hamn, och det handlar om den nytta det innebär att vi kan öka redundansen inte minst för LKAB, som nu får större möjlighet att använda Luleå hamn och inte bara Narvik, som man till stor del går ut från i dag.

Det handlar naturligtvis också om alla de andra stora investeringar som sker, till exempel Hybrit och Green Steel. Det är klart att det är otroligt viktigt att vi nu får till stånd viktiga satsningar.

Jag tycker att det är ett styrkebesked att man i Luleå nu har enats om att ställa sig bakom sin del av finansieringen. Staten skjuter till 1,3 miljarder kronor, och så får vi en malmport. Den är viktig för Sverige, och den är viktig också för hela vår exportindustri.

Anf. 79 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Jag har full förståelse för att statsrådet försöker distansera sig från frågeställningen i interpellationen och börjar prata om andra infrastrukturprojekt.

Lika sant som det är att Luleåpolitiken i enighet ställde sig bakom att gå in och medfinansiera projektet är det att samtliga politiska partier i Luleå kommun – inklusive Socialdemokraterna och det socialdemokratiska

kommunalrådet Carina Sammeli, som statsrådet hänvisar till – är oerhört besvikna. De är besvikna på det sätt på vilket man har räknat fram det statliga investeringsstödet till Luleå kontra det till Göteborg. Luleå kommun måste nu gå in och finansiera med en halv miljard mer än vad som hade varit fallet om samma princip hade gällt för bägge dessa projekt.

Statsrådet säger i sitt interpellationssvar – och han tog även upp det i sitt andra anförande – att samma princip och process gäller i både Göteborg och Luleå. Antingen är det en sanning med modifikation eller så far statsrådet med osanning, för det är uppenbarligen inte så att samma princip har gällt och använts när man ska räkna fram och bedöma vad det statliga investeringsstödet ska vara.

Statsrådet säger i sitt svar: I både Göteborg och Luleå har en bedömning gjorts av vad statens ansvar är. Men hur kan det statliga ansvaret skilja sig så markant mellan Luleå och Göteborg? I Luleå är det 700 meter från den del av kajkanten som är närmast hamnområdesgränsen. Det är inom den ramen som Luleå hamn själva kommer att behöva finansiera muddringskostnader. I Göteborg är det på likartat sätt; det är nästan 1 kilometer mellan kajkanten och hamnområdesgränsen. Men där gick staten in och sa att det är okej att sätta hamnområdesgränsen 50 meter från kajkanten.

Detta gör att Göteborg får ett betydligt högre statligt investeringsstöd. Man använder inte ens den rådande principen om att prata om hamnområdesgräns, utan i samverkansavtalet med Göteborg pratar man om entreprenadgräns. Om man hade gjort på samma sätt i Luleå hade det statliga investeringsstödet varit 500 miljoner kronor större.

Det måste vara så att statsrådet kan se det här och kan säga att Luleå har missgynnats. Ska det verkligen skilja sig åt i beräkningarna av investeringsstödet när det gäller Luleå och Göteborg? Båda två är corehamnar, som är oerhört viktiga för Sverige och för svensk industri. Ska de inte bedömas utifrån likartade principer?

Anf. 80 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker ändå att det är anmärkningsvärt hur man kan se sig som missgynnad när man får 1,3 miljarder i medfinansiering och när Luleå hamn får mer resurser än vad Göteborgs hamn fick.

Vid sidan av Göteborgs hamn, med den otroligt stora betydelse som den har för Sverige och för svensk export, valde regeringen att prioritera ytterligare en hamn i Sverige. Detta är en femdubbling av satsningarna på sjöfarten i den nationella planen. Denna hamn kom att bli Luleå. Det handlar om att stärka exportindustrin, och det är angeläget att kunna påskynda utvecklingen av Malmporten. Med 1,3 miljarder möjliggör man den investering som kanske annars inte hade blivit av.

Jag kan förstå att det blir jobbigt för Mattias Karlsson att ta ansvar för hur Moderaterna i regeringsställning har agerat. Om de hade fått bestämma hade vi inte haft någon malmport och inte heller någon Norrbotniabana. Vi hade inte haft några andra satsningar heller i norra Sverige, för det har Moderaterna inte valt att prioritera. Från vår sida väljer vi att prioritera satsningar i hela Sverige och inte minst i Norrbotten. Det var därför vi kunde ta ett spadtag i Umeå och påbörja arbetet med Norrbotniabanan. Det var också därför vi kunde ge klartecken för 1,3-miljardersinvesteringen i Malmporten.

Den grundläggande principen är att vi från statens sida går in och gör en bedömning: Här behöver staten skjuta till. Här behöver vi gå in för att möjliggöra en farledsfördjupning. Den princip – om vi nu ska prata principer – som Moderaterna har tillämpat har varit att staten inte går in. I stället är det upp till kommuner och regioner – det är ju kommunen som äger hamnen – att ta ansvar för de investeringar som behöver göras.

Eftersom jag ser att staten har en roll och ett ansvar i att stärka inte bara sjöfarten utan också näringsförutsättningarna, exportindustrin, jobbpolitiken och klimatomställningen tycker jag att det är viktigt att vi med gemensamma medel går in och investerar i infrastruktur. Det är därför den nationella plan som vi antog 2018 inrymmer 100 miljarder kronor mer än den nationella plan som Mattias Karlssons parti kunde presentera, eftersom vi valde att inte prioritera skattesänkningar utan investeringar.

I det arbete som nu pågår inför kommande nationell plan noterar jag tydliga önskemål från hela landet, även från moderata företrädare, om att satsa än mer på infrastruktur. Jag hoppas att riksdagen kommer att ställa sig bakom en ram som innehåller mer satsningar på infrastruktur. Jag ser också behov av att göra mer, inte minst i norra Sverige där Norrbotniabanan behöver fullföljas – planeringen av den ska intensifieras, enligt januariavtalet – och där vi även behöver mer järnväg.

Det grundläggande som vi har att ta principiell ställning till är: Ska staten ha ett engagemang i farledsfördjupningar? Mitt svar är ja – i Göteborg, i slussarna i Trollhättan eller för den delen i Luleå. Min fråga tillbaka till Mattias Karlsson är: Tycker Mattias Karlsson att staten har ett ansvar och ett engagemang i att hjälpa kommuner eller kommunala hamnar med farledsfördjupningar? Hittills har ju Moderaterna i regeringsställning inte agerat på ett sådant sätt.

Anf. 81 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Nu handlade statsrådets anförande återigen till stor del om andra infrastrukturprojekt. De kanske tillhör en annan interpellationsdebatt framöver.

Statsrådet tar upp Norrbotniabanan, som regeringen nu i två val har lovat ska börja byggas. Han gör nästan gällande att Norrbotniabanan redan finns på plats och säger att spadtaget är taget. Nu tillhör det inte debatten, men statsrådet kanske kan svara på hur många meter järnväg, förutom första spadtaget, som har lagts under de år som han har suttit i regeringsställning med den socialdemokratiska regeringen.

Statsrådet kan inte förstå hur man kan känna sig missgynnad när man har fått 1,3 miljarder. Jag har också sett en intervju i Norrbottens Media där statsrådet ger uttryck för just detta: Varför känner man sig missgynnad i Luleå när man fått 1,3 miljarder? Statsrådet förklarar i intervjun, med reservation för att det inte är rätt citerat, att Luleå hamn och Luleå kommun ska vara nöjda med att ha fått 1,3 miljarder. Han tycker inte att man ska öppna för att omförhandla avtalet, för då är det inte säkert att det finns några pengar över huvud taget till Luleå hamn.

Oavsett om denna intervju var rätt återgiven eller inte har det inte varit samma princip när man har bedömt investeringsstödet. Hur kan man rätta till detta för framtiden? Vi är nöjda, men vi behöver mer pengar. Vi behöver samma villkor som Göteborg.

Prot. 2020/21:94
16 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 82 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller avtalet skrevs ju det under 2018. Jag noterar att representanter för både Luleå hamn, kommunen och andra har skrivit under ett avtal, och då är det väl det som gäller. Det måste väl vara utgångspunkten, inte att man sedan vill ändra förutsättningarna.

Jag tror att det vore ytterst olyckligt att gå den väg som Mattias Karlsson uppenbarligen tycker är rimlig och riva upp avtalet. Det skulle skapa en ytterst stor osäkerhet om förutsättningarna för en väldigt viktig farledsfördjupning. Det vore också definitivt helt fel signal att ge i ett läge när det nu görs miljardinvesteringar från LKAB, Green Steel och andra aktörer.

Den tydliga signalen måste vara: Det är nu vi genomför Malmporten. Det är nu vi sätter igång att göra en farledsfördjupning som ökar kapaciteten och sjöfartens möjligheter i en tung exportregion som är viktig för hela Sverige.

Att Moderaterna vill skapa osäkerhet kring detta är ytterst olyckligt i detta läge. Det var illa nog att ni lyfte ut Norrbotniabanan ur den nationella planen och därmed valde att ta bort den möjlighet som det innebar att bygga järnväg längs Norrlandskusten, med all den effekt det hade haft inte minst för arbetsmarknadsregionen eller för den delen för exportindustrin och godstransporterna.

Nu är spadtaget taget. Planeringsarbetet är i full gång för utrullningen Umeå–Dåva och Dåva–Skellefteå. Jag hoppas också att vi, med januariavtalets formulering att planeringen av Norrbotniabanan ska intensifieras, kan fortsätta, påskynda och fullfölja det projektet.

Jag vill inte att vi ska skapa en osäkerhet kring Malmporten som projekt. Den är viktig för Sverige. Den är viktig för vårt industriland, och den är också viktig för Norrbottensregionen. Jag är väldigt stolt över att vi kunna presentera, utöver satsningen i Göteborg, en 1,3-miljarderssatsning på farledsfördjupning i Luleå.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:523 om milt väder som försämrar vägarnas skick

Anf. 83 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har ställt flera frågor till mig om underhåll av vägar.

För regeringen är det viktigt med en god tillgänglighet i hela Sverige. Det är nödvändigt för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet och för att få ett Sverige som håller ihop.

Regeringen beslutade under 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen som möjliggör investeringar i hela landet, med en rekordstor satsning på vägunderhåll om totalt 164 miljarder kronor. Regeringen har sedan fortsatt att satsa på vägunderhållet. Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har anslaget för vägunderhåll utökats med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023, med fokus på det finmaskiga vägnätet på landsbygden.

I den nationella planen finns det avsatt 16,3 miljarder kronor för bärighetsåtgärder, tjälsäkring och klimatanpassningar av vägar. Det omfattar bland annat åtgärder för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4 och åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt. Det omfattar också åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat.

Redan i dag genomför Trafikverket klimatanpassningar för att vägar och järnvägar ska klara större påfrestningar. På längre sikt måste planeringen ta höjd för ett klimat som innebär allt större utmaningar. I dag står transportsektorn för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Transportsystemets omställning är central om klimatmålen ska nås. Regeringen kommer att ha fortsatt högt fokus på att bygga Sverige starkt och hållbart för framtiden och har nu inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen.

Anf. 84 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Vägar, eller rättare sagt möjligheten att förflytta sig, har varit någonting viktigt för människan genom alla tider. Vägarna har spelat en stor roll under vårt lands utveckling, precis som sjöfarten och järnvägen när den kom. Infrastruktursatsningar har varit viktiga för vårt lands välstånd. Vårt land har utvecklats till en modern industrination. Vi har kunnat exportera mycket av den produktion vi har i landet. Vi har ju varit världsledande inom bilindustri, skogsindustri, malm och så vidare.

Förutsättningen för detta är att vår infrastruktur fungerar överallt, inte bara järnvägen och sjöfarten utan också vägarna. Vägarna är ju det finmaskiga nätet i vår infrastruktur. Men vi ser också att vägarna blir i allt sämre skick.

Nu på vårsidan har vägarna inte klarat den belastning som de rimligen ska göra. Man har lagt provisoriskt – man åker ut med de där snabelbilarna och sprutar ut lite olja på vägen och sand på det – så att det håller en tid, och sedan är lagningen borta. Problemet med det är att man fördärvar väggroppen, eftersom vatten tränger ned i själva bärigheten på vägen. Sedan kommer tjälen och spränger och äter därefter sönder vägen inifrån. När man inte gör en rejäl revision på vägen, alltså säkerställer att den klarar både belastningen och vädertyperna, eroderar vägen väldigt snabbt.

Jag lyssnade på ett radioinslag med Trafikverkets informationschef, som berättade varför det ser ut som det gör på vägarna: Man har inte kunnat se den snabba utvecklingen när det gäller vägarnas förfall. Alltså har man haft en felaktig beräkningsmetod över tid. Det är alarmerande när Trafikverket, som har att förutse och planera underhållet av våra vägar, inte har rätt beräkningsmetod för att se hur slitaget på vägarna och väggroppen är.

Statsrådet säger ofta att det aldrig har tillförts så mycket pengar som just nu för att underhålla vägnätet. Det kan ju vara sant, men samtidigt kan vi konstatera att vi även om det nu läggs medel på att underhålla vägarna och säkerställa vägarnas kvalitet kommer att ha en underhållsskuld som ökar över tid. Det betyder att vägarna kommer att bli sämre oavsett pengarna.

Då måste man sätta sig ned och ta en diskussion om hur vi ska göra för att säkerställa vår viktiga infrastruktur i det finmaskiga vägnätet, alltså det som försörjer den industriella verksamheten runt om i landet – livsmedels-

produktion, skogsindustri och vad det nu kan vara. Slutar de transporter att gå har vi stora problem med vårt lands intäkter och försörjningsförmåga.

Vi har också problem med att människor inte kan leva och bo överallt i Sverige. Statsrådet inledde faktiskt sitt svar med detta: "För regeringen är det viktigt med en god tillgänglighet i hela Sverige." Men som det är nu blir det allt svårare för människor att klara sitt uppehälle och för Sverige att klara den industriella försörjningen runt om i landet.

Anf. 85 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell!

Jag tycker ändå att det här är fascinerande. Här oroar sig Thomas Morell över att vägarnas standard blir sämre på grund av väder, men ska vi inte säga som det är? Det är på grund av klimatförändringar. Det är på grund av ett allt mer skiftande klimat där vi har översvämningar, bränder och torka världen över.

Trafikverket beslutade 2014 om en klimatanpassningsstrategi. Jag tror att företrädaren för Trafikverket har rätt – vi behöver nog revidera den, för klimatförändringen går snabbare än vad vi trodde. Det är ett av skälen till att vi i Sverige säger att vi vill bli världens första fossilfria välfärdsland. Det är ett av skälen till att vi tycker att det är viktigt att kunna följa Parisavtalets ambitionsnivå när det gäller att reducera utsläppen från transportsektorn. Var finns Sverigedemokraterna i den debatten?

Thomas Morell har varit politiskt aktiv under en lång tid. Han var politisk företrädare för Moderaterna fram till 2017, tror jag att det var, och sedan för Sverigedemokraterna. Det är två partier som inte lyfter ett finger i klimatpolitiken. Tvärtom utlovar man sänkt bensinskatt och sänkt flygskatt. Man röstar igenom budgetar i riksdagen med sänkta anslag till klimatet.

Tror Thomas Morell att vägarnas kvalitet kommer att bli bättre när man så totalt nonchalerar de klimatförändringar vi ser? Vi skjuter till mer resurser än någonsin för att förbättra vägarnas standard. Det är 164 miljarder. Jag tror, inte minst med tanke på Trafikverkets inriktningsunderlag, att vi kommer att behöva göra än mer insatser framöver för att öka både tjälsäkring och bärighet och förbättring av vägarnas kvalitet.

Men vore det inte på sin plats att Thomas Morell tog ansvar för grundorsaken också? Thomas Morell företräder ett parti som – jag säger det igen – struntar i klimatet och vill sänka bensinskatten och flygskatten och dra ned på klimatanslaget. Det här är väl ett utmärkt tillfälle för Thomas Morell att inte bara prata om egna erfarenheter av hur det är att köra på vägarna utan också ta tillfället i akt och säga hur vi långsiktigt ska se till att skydda den svenska infrastrukturen från bränder, stormar och översvämningar. För det är så det kommer att vara framöver.

Bara de bränder som vi kunde se för någon sommar sedan förorsakade väldigt stora skador på infrastrukturen. Trafikverket fick, om jag kommer ihåg rätt, omlokalisera en hel del resurser för att återställa infrastrukturen på de vägar som var drabbade. Jag kommer själv från Kronobergs län där stormen Gudrun innebar stora skador inte bara för skogsägarna utan också på vår infrastruktur. Det fick då omfördelas resurser till vägarna i Kronobergs län.

Allt det där är tecken på att det håller på att hända någonting – det som världens forskare varnar för och som Greta Thunberg och miljontals andra människor världen över demonstrerar sin oro för.

Vi säger att vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland, och vi för en progressiv klimatpolitik. Vi gör stora insatser för att kunna ställa om transportsektorn och elektrifiera, använda biobränslen och rusta oss för att kunna klara de mål som Parisavtalet ålägger oss. Men här står Thomas Morell, Sverigedemokraterna och hans förra parti Moderaterna vid sidan av och säger: Nej, detta tänker vi minsann inte ta ansvar för!

Så varsågod, Thomas Morell, ta nu tillfället i akt och berätta hur ni ska komma åt grundorsaken till att vägarna faktiskt försämras!
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.56 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 10 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:523 om milt väder som försämrar vägarnas skick

Anf. 86 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Jag fick en fråga om vad Sverigedemokraterna vill göra för att förbättra klimatet. Det var egentligen inte det som var grunden för interpellationen, men jag kan svara ändå när jag nu fick en direkt fråga. Det är dessutom så att det nya språkröret i Miljöpartiet investerar i fonder med innehav i stora oljebolag. Miljöpartiet ingår ju i regeringen, så man kanske ska vara lite försiktig med att handskas med stenar när man sitter i glashus.

När det gäller frågan om vad Sverigedemokraterna vill göra har vi under lång tid sagt att vi behöver ha en kontroll värd namnet på vägarna för att få bort den olagliga trafiken i Sverige. Man har oftast dragbilar och trailer, och ekipagets bruttovikt ligger på 40 ton. Det är vad hela ekipaget väger, och det är också vad lastförmågan är på ett normalstort svenskt ekipage. Om vi får bort dem som ligger och kör på spotmarknaden i Sverige – både fordon och förare – skulle vi minska antalet fordon på vägen och få en fordonspark med högre miljönytta än den som vi i dag ser hos dem som utför transporterna.

Detta är ett betydligt effektivare sätt att bedriva transporter, och det är vårt förslag. Det här har vi sagt flera gånger, men både regeringen och Socialdemokraterna har sagt nej. Vi har också föreslagit satsningar på utbyggnad av befintlig järnväg för att kunna öka gods kapaciteten. Vi vill

införa något som liknar det tyska Maut, så att man har koll på vilka fordon som är i Sverige och att de betalar för sig.

Det var lite om de förslag som vi har lagt fram. Vi ser fram emot att både regeringen och stödpartierna ska stödja dem, så kan vi kanske få lite ordning på våra vägar och dessutom få in skattepengar från dem som nyttjar det svenska vägnätet. Då kan vi öka investeringarna och se till att vårt vägnät fungerar. Det är oerhört viktigt att vi har en infrastruktur som håller både på sommaren och på vintern. Så är läget inte just nu.

I inslaget från P4 Värmland berättar boende utmed vägarna och även åkeriägare om hur de upplever att situationen är för deras del. Vägarna uppe i västra Värmland är så dåliga att husfasaderna till och med spricker när fordon passerar. Det är som ett gungfly ute på vägen, och vibrationerna fortplantar sig till fastigheterna så att de spricker. Så kan vi ju inte ha det i ett modernt samhälle – att vägarna är så dåliga att omgivande fastigheter går sönder. Som åkeriägaren sa i radioinslaget går bilarna sönder. De slås bokstavligt talat sönder när transporter utförs. Dessa transporter utförs så att det lokala näringslivet kan leva och verka, så att människor har ett arbete att gå till och så att staten får skattemedel.

När vi ändå pratar om skattemedel är det lite roligt: Ett normalstort svenskt ekipage betalar ungefär 30 000 om året i skatt för en bil och ett släp. Då kan man som åkeriägare rimligen begära att vägarna ska vara i ett sådant skick att bilarna inte går sönder och att länkarmsinfästningar, fjädringar och sådant inte slits ut i förtid utan klarar en normal belastning. Så är det inte i dag, utan vägarna är i ett erbarmligt dåligt skick. Trafikverket säger själva att de inte har koll på den snabba nedslitning som sker.

Anf. 87 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är fascinerande. Eftersom Thomas Morell oroar sig för vädret och hur det påverkar vägstandarden valde jag att ta tillfället i akt och säga att det inte bara är väder utan klimatförändringar. Världens forskare varnar för att klimatförändringarna kommer att göra stora delar av världen obebodliga. Miljontals människor demonstrerar världen över sin oro för klimatförändringarna. En av dem är Greta Thunberg. Jag tror att det var Björn Söder som twittrade vad han tycker om henne och hennes insatser.

Man hör Sverigedemokraterna, precis som Thomas Morells gamla parti Moderaterna, lägga fram förslag som i princip aktivt försämrar klimatet. Det är sänkt bensinskatt – 7 miljarder kronor vill man lägga på det och på ökade utsläpp. Det är sänkt flygskatt, och man vill dra ned på klimatanslagen. Detta kommer att leda till kraftiga försämringar av klimatet och till ökat slitage på vägarna.

Sverigedemokraterna har en stor utmaning i att försöka få trovärdighet, inte minst när Thomas Morells svar är att bygga ut järnvägen. Om det ändå hade varit så väl, men jag vet att Sverigedemokraterna i sin budgetmotion i princip bara hade vägprojekt.

Sedan är det EU-trailrar och effektivare transporter. Det är ingen jätteambitiös klimatpolitik, får man säga. För att ändå ta frågan om EU-trailrar och längre och tyngre fordon har vi jobbat med den länge från regeringens sida och även med att skapa sjysta villkor inom transportnäringen. Vi lägger inte bara 164 miljarder – en historisk summa – på vägunderhåll för att

förbättra vägstandarderna, utan vi ser också till att vi kan lägga över en ökad andel av godset på järnväg och sjöfart för att minska vägslitaget.

Vi gör rekordstora investeringar i järnvägen och också i sjöfarten för att minska belastningen. Och så vill vi se till att den seriösa delen av åkerinäringen får förutsättningar att ställa om, inte minst genom att få sjysta konkurrensvillkor.

Vi har jobbat systematiskt med det som Thomas Morell och jag har debatterat ofta, nämligen att införa sanktionsavgifter och klampning, ökade poliskontroller, beställaransvar och, inte minst, ett mobilitetspaket som ska göra att det blir lika villkor. I mobilitetspaketet fanns en viktig del, och det var utstationeringen – att se till att de utländska lastbilschaufförer som kör i Sverige ska ha samma löner och villkor och att utstationering från dag ett ska gälla.

Ungefär samtidigt som Thomas Morell var aktiv inom Moderaterna röstade man i riksdagen och reserverade sig mot reglerna om utstationering. Min fråga till Thomas Morell är: Om det nu är så att ni är tunna när det gäller klimatpolitiken, vad tycker ni om utstationeringsreglerna? Är det rimligt att vi kräver utstationering från dag ett, så att vi får sjysta konkurrensvillkor och så att svenska åkare får en bra möjlighet att få resurser att investera i trafiksäkra fordon och i bra arbetsvillkor och kanske också minska belastningen på vägnätet? Detta skulle vi alla tjäna på.

Anf. 88 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Jag får gång på gång påminna statsrådet om hur gången var när det gäller mobilitetspaketet och vilka som verkligen jobbade med det: Det var Peter Lundgren och Jens Nilsson. Det var dessa två herrar som såg till att mobilitetspaketet kom i hamn så småningom. Det är bra med en korrekt historiebeteckning.

Och sedan har vi lite matematik. Det är inte att undra på att regeringen inte får saker och ting gjorda. Det är en himmelsvid skillnad mellan att lasta ett fordon och få på 24–26 ton på en drivenhet, alltså ett fordon, och att få på 41 ton på en drivenhet. Det är snart gjort att räkna ut hur mycket emissioner som uppstår per transporterat ton och sedan multiplicera det med antalet transporter som görs.

Det är klart att om man effektiviserar transportererna minskar utsläppen. Men det har snarare blivit rena vilda västern där ute när man åker omkring med småslattar på dessa EU-trailrar. Det har också fått till effekt att järnvägsbolagen har tappat transporter på grund av detta.

Regeringen har bokstavigt talat varit handfallen i kampen mot denna vilda västern-marknad – spotmarknaden – där man handlar med människor och bilar på en öppen marknad via kontantkortstelefoner.

Ni har inte lyssnat på det som vi har sagt under lång tid. Jag kommer att stå här i kammaren och tjata om detta tills vi får en förändring. Nu kommer det en utredning i slutet av april. Jag hoppas innerligt att den tar ett steg framåt i denna fråga. Vi måste komma framåt. Då blir det bättre för klimatet, och det blir också mer skatteintäkter så att vi kan reparera våra vägar som i dagsläget bokstavigt talat faller i bitar. Men då måste regeringen vara aktiv.

Anf. 89 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller mobilitetspaketet gjorde Jens Nilsson fantastiska insatser. Men med all respekt, den 3–4 december satt jag i förhandlingsrummet när vi gjorde upp om mobilitetspaketet. Det var jag från Sverige tillsammans med min danska kollega, och så småningom Tyskland och andra som till slut fick ihop en majoritet som gjorde att vi fick ett mobilitetspaket. Det var tack vare svenskt engagemang från Sveriges regering. Sedan var det processen i parlamentet och nu ett mobilitetspaket på plats som faktiskt innebär att vi kan ställa krav på sjysta villkor och förbättrade konkurrensmöjligheter för svensk åkerinäring. Det hade inte skett om Thomas Morell hade fått sin vilja igenom och om Moderaterna fortsatt hade styrt detta land.

På den tiden som Thomas Morell var aktiv moderat valde den moderatledda regeringen att inte lyfta ett finger för åkerinäringen eller för att få ett mobilitetspaket. Då var utgångspunkten att det skulle vara så billiga transporter som möjligt.

Jag märker att Thomas Morell har bekymmer med att reda ut klimatets påverkan på vägarna. Jag har sagt otaliga gånger i debatten att vi lägger mer resurser än någonsin på vägunderhåll – 164 miljarder. Vi har lagt mer pengar i de budgetar som har kommit sedan dess. Jag förutspår att vi i nästa nationella plan kommer att få göra ytterligare insatser för att förbättra vägunderhållet efter år av underinvesteringar.

Men det blir ett sisyfosarbete om vi inte samtidigt gör någonting åt grundorsaken när klimatet nu med stormar, översvämningar och bränder påverkar infrastrukturen. Där vill vi bli världens första fossilfria välfärdsland. Där gör vi aktiva insatser för att ställa om hela transportsektorn – transporteffektivitet, elektrifiering och biobränsle. Där står Thomas Morell och säger att man ska sänka bensinskatten, sänka flygskatten och dra ned på miljöanslaget.

Jag tror därför att Sverigedemokraterna har en lång resa kvar för att få trovärdighet både i transportpolitiken och inte minst i klimatpolitiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:529 om myndigheterna och cykelkompetensen

Anf. 90 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jakob Forssmed har ställt ett antal frågor till mig om cykling.

Regeringen gör utökade investeringar i cykelinfrastruktur, och numera finns såväl en cykelstrategi som ett nationellt cykelcentrum. I senaste budgeten anslogs över 650 miljoner kronor till insatser för ökad cykling, och det gavs extra stöd till de delar av civilsamhället som arbetar med cykel-frågor.

Regeringen arbetar systematiskt med att underlätta för cykling, nu senast genom förslaget om cykelgator. När det gäller cyklisters möjlighet att använda körbanan var det den rödgröna regeringen som förra mandatperioden införde den möjligheten. Syftet var att det ska vara enkelt och tryggt att cykla. Regeringen har ingen ambition att ändra den regeln.

Transportstyrelsens uppdrag från regeringen att föreslå förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon har nyligen redovisats, och det är välkommet att alla engagerade kommer med synpunkter på förslagen.

För att öka regelöverlevnaden är det viktigt med god information och att polisen beivrar regelöverträdelser. Av trafikförordningen framgår att en förare får köra om endast om det kan ske utan fara. Den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Att ett tillräckligt avstånd vid omkörning hålls är en viktig trafiksäkerhetsfråga för cyklister. Frågan kan komma att aktualiseras framöver då regeringen kontinuerligt arbetar för att förbättra trafiksäkerheten i enlighet med nollvisionen.

Vi kommer att fortsätta att utveckla regelverket för att förbättra förutsättningarna för ökad cykling. Jag kan konstatera att det är en regering med socialdemokrater och miljöpartister som gör det, till skillnad från när Kristdemokraterna satt i regeringsställning.

Anf. 91 JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturminister Tomas Eneroth för svaret.

Cyklern är en fantastisk frihetsmaskin. Den bär så många av bilens alla positiva attribut, men så få av dess nackdelar. Det är någonting som i princip var och en i hela världen kan ha till sitt förfogande.

I min värld borde vi göra mycket mer än vad vi gör för att underlätta för cykling. Jag tror att den har en sådan potential både miljömässigt och hälsomässigt men också för att det faktiskt ska bli lättare för människor att transportera sig på olika sätt mellan stadsdelar och mellan städer. I dessa tider när vi försöker resa smittsäkert är cyklern ett fantastiskt alternativ.

Jag noterar att statsrådet pratar om de ekonomiska satsningar som nu sker på cykling och cykelinfrastruktur. Vi kristdemokrater anslår mer än 575 miljoner kronor mer än regeringen under de kommande två åren. Jag tror att både jag och Tomas Eneroth kan vara överens om att inte heller det räcker för det som borde åstadkommas och för den cykelskuld som vi har med bristande investeringar i cykelinfrastruktur. Det finns underlåtelse-synder sedan lång tid.

Jag tycker dock att svaret lämnar lite grann i övrigt att önska. Det låter som att allt är bra. Regeringen är mer eller mindre en gåva till cyklingen. Det ingår förstås i rollen. Men det har tyvärr lite begränsad bäring på verkligheten. Det talas mycket om att systematiskt och kontinuerligt jobba med frågorna.

Men jag ska först ta upp det som är bra. Det är utmärkt att Tomas Eneroth ger besked om att det inte är aktuellt att reversera regeln om att cyklister själva ska kunna få välja när de vill använda körbana och när de vill använda cykelbana.

Vi har fått ett märkligt förslag från Transportstyrelsen om att de vill tvinga fram bra infrastruktur genom att tvinga in cyklister på undermålig infrastruktur tillsammans med gående. De tillstår själva att detta på kort sikt blir en försämring för cyklister men att de hoppas att det på längre sikt kan synliggöra behovet av mer infrastruktur. Då kan man fundera på varför detta inte var synliggjort under alla de år som denna möjlighet inte fanns.

Det är klart att statsrådet slår sig för bröstet för att regeringen har infört denna möjlighet. Jag tycker också att det är väldigt bra att regeringen gjorde det. Det tog dock tre år efter att denna kammare hade krävt detta av

regeringen, efter tillkännagivandet från riksdagen om att göra detta möjligt. Det är inte världens mest komplicerade fråga att tillåta cyklister att också använda körbanan när detta bedöms vara mer lämpligt av cyklisterna.

Statsrådet svarar på flera av frågorna. Men det finns en som han inte svarar på. Det handlar om hur statsrådet avser att säkra cykelkompetensen på våra ansvariga myndigheter – på Transportstyrelsen och på Trafikverket – och hur det kan komma sig att Transportstyrelsen kommer med detta förslag liksom förslaget att avskaffa cykelpassagerna utan att ställa krav på att i stället omvandla dem till cykelöverfarter. Det kommer sannolikt bara att leda till försämringar för cyklister när passager görs om till utfarter i stället som blir mer osäkra och mindre framkomliga för cyklister än vad passagerna är i dag, även om jag välkomnar att man ser till att det blir en enhetlighet kring detta som är mer gynnsam för cyklisterna.

Trafikverket är Sveriges största väghållare när det gäller cykelvägar – 300 mil – har inte en enda permanent mätpunkt för cykeltrafik. De har 300 fasta och 3 000 ambulerande mätpunkter för biltrafik.

Därför finns det kanske lite att göra.

Anf. 92 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Jakob Forssmed för detta. Jag ska ärligt säga att jag blev lite förvånad när jag såg interpellationen från Jakob Forssmed, eftersom jag känner Jakob Forssmed som en klok, omdömesgill och väldigt sympatisk person. Och så står det att man ska säkra cykelkompetensen på våra myndigheter, underförstått att de inte riktigt begriper. Det är inte riktigt Jakob Forssmeds ton.

Bara för att man tycker annorlunda är det inte säkert att kompetensen inte finns där. Jag har respekt för de tjänstemän på Transportstyrelsen och Trafikverket som arbetar med trafikfrågor och transportfrågor och för de bedömningar de gör. Sedan ska det prövas i utredningar, med hearingar och med remisser, och så småningom är det politiken som bestämmer.

Bara för att man tycker annorlunda ska man inte inkompetensförklara myndigheter och deras arbete. Det förvånar mig att Jakob Forssmed uttrycker sig så i en interpellation. Det är ovanligt, för Jakob Forssmed är annars en otroligt sympatisk person, måste jag säga.

När denna kärleksförklaring väl har uttalats här i kammaren vill jag säga att den här regeringen har satsat otroliga summor i nationell plan och lyft in cykel i nationell plan med statliga satsningar. Vi har startat ett cykelcentrum där vi samlar nationell kompetens med möjlighet för forskning kring cykel. Vi har sett till att det finns en cykelstrategi. Vi har, som jag nämnde tidigare, lagt 650 miljoner kronor till ökade insatser för cykel i den senaste budgetpropositionen.

Vi har dessutom lagt extrapengar som är öronmärkta för civilsamhället och alla dess organisationer. Jag vet att Jakob Forssmed och jag delar uppfattningen att civilsamhället ska stå starkt och att organisationer och folk rörelser ska kunna arbeta med att stärka inte minst idrottens förutsättningar. Vi ger direkta resurser till detta.

Skälet till att jag nämner detta är att Jakob Forssmed är en person som har varit i politiskt ansvarig ställning. Det går ju an att i opposition lägga mer pengar än regeringen, men när Jakob Forssmed var statssekreterare i Statsrådsberedningen under alliansregeringen fanns det inget cykelcent-

rum. Då fanns det heller inte någon cykelstrategi, några stora satsningar i nationell plan eller några särskilda pengar för civilsamhället. Över huvud taget gjordes inte flera av dessa regelförändringar, till exempel gällande cykelgata, som vi nu arbetar med.

Min fråga tillbaka till Jakob Forssmed är: Varför blev det ingenting när Jakob Forssmed själv hade möjlighet att ta ansvar och i verkligheten göra saker för cyklingen? Hur kom det sig att ni inte gjorde några större insatser under alliansregeringen? Var det så att skattesänkningar till slut ändå var lite viktigare? Ni satsade ju inte på infrastruktur eller järnväg. Ni stoppade Norrbotniabanan. Det blev inga stora satsningar på vägunderhåll, och vi har nu en väldigt stor vägunderhållsskuld. Sjöfarten fanns knappast nämnd i nationell plan. Skattesänkningar var väl det som var allenarådande.

Om vi nu håller oss till cykel kan jag konstatera att det gjordes väldigt lite under den tid som Jakob Forssmed faktiskt på en central position i alliansregeringen hade ansvar för regeringsutövandet.

Vi gör så gott vi kan. Vi ser till att ordentligt stärka cyklingens förutsättningar. Sedan vet vi att en mycket stor del av detta handlar om kommuner och regioner och deras insatser. Där finns fantastiska möjligheter att förbättra för cykling. Organisationen Svenska Cykelstäder har också visat hur man i till exempel Uppsala och Lund – och faktiskt också ibland hemma i Växjö – gör väldigt bra insatser för att stärka cyklingen.

Med reformer som cykelgata ökar vi möjligheten att även när det är trångt i stadsplaneringen hitta bra lösningar där cykeln får förtur.

Vi arbetar systematiskt och oförtrutet med att stärka forskningsgrunden och se till att staten skjuter till resurser. Vi stärker svensk cykling. Vad gjorde Jakob Forssmed när han satt i regeringsställning?

Anf. 93 JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Det är snart sju år sedan Alliansen lämnade över regeringsmakten. Det börjar bli dags att släppa talepunkten om vad Alliansen gjorde och inte gjorde och ta ansvar för det man själv gör.

Vi tillsatte en cykelutredning som en hel del av de förslag som ni har jobbat vidare med kom ur, men jag tycker att vi gjorde för lite. Jag tycker att vi borde göra långt mer. Jag tycker att regeringen borde göra långt mer.

Jag känner Tomas Eneroth som en mycket klok, erfaren och sympatisk person. Tomas Eneroth vet ju också att man kan sträcka sig bortom ett ordval. Om det är ordet "kompetens" som stör statsrådet kan han ju fundera på förutsättningarna.

Vilka förutsättningar tänker statsrådet ge myndigheterna att arbeta med cykel framöver? Kommer han att ge dem fler medarbetare som jobbar med cykelfrågor? Kommer han att ge dem fler uppdrag, fler direktiv eller förändrade regleringsbrev? Kommer han att ge dem annan kapacitet eller ett uppdrag att upprätta mätpunkter så att de kan analysera och följa cykelutvecklingen på sitt statliga cykelvägnät framöver? Kommer han att se till att de kan öka sin forskningsnära kompetens så att de kommer fram med förslag som faktiskt gynnar framkomligheten för cykel i stället för förslag som missgynnar framkomligheten?

Det är detta jag är ute efter här. Är statsrådet nöjd med hur man arbetar med cykelfrågor? Det är ju statsrådets myndigheter. Det är statsrådet som styr myndigheterna, och det är regeringen som styr riket. Det handlar inte om enskilda tjänstemän eller att jag skulle vara kritisk mot dem, utan det

handlar om vad som kommer ut av myndigheternas arbete med cykelfrågor.

Hur driftar Trafikverket sina cykelbanor i Sverige? Är det till exempel så att det okulärt ofta går att se – och inte på ett positivt sätt – när Trafikverket driftar dem, eller är det så att det fungerar väldigt väl jämfört med andra väghållare när det gäller cykelfrågor? Detta är något att reflektera över, liksom det jag nämnde tidigare om mätpunkter.

Jag tänker också prata om regelförändringar som inte är gjorda. Cykelgata är genomfört och förslaget – vad jag förstår har det inte blivit någon jättestor framgång, men det kommer säkert. Alla förbättringar är dessutom bra.

Låt oss prata lite om 1,5-metersregeln, som finns i många länder. Allt fler cyklister vittnar om fler vårdslösa omkörningar, att det är trängre på vägarna, att de upplever att motorfordon inte håller avstånd och att färre vågar ge sig ut och cykla. Detta gäller inte minst på landsbygden, där de flesta olyckor sker i dagsljus och på 70- och 90-vägar. Då är frågan: Är inte det här någonting att ta vidare?

I valrörelsen 2018 sa ni i Socialdemokraterna att ni ville titta på 1,5-metersregeln för att underlätta och göra det säkrare. Ni sa att ni såg fördelar med det och att ni var beredda att titta på det. Hur långt har ni kommit i den analysen? När kan det komma ett förslag om en sådan enkel förändring som faktiskt skulle göra situationen tryggare för många cyklister?

Kan infrastrukturministern ge besked här i dag om att ett beredningsarbete pågår och om att förslag kommer att läggas fram, eller åtminstone om att besked kommer att lämnas i denna fråga? Det tror jag skulle vara välkommet hos många cyklister runt om i Sverige.

Anf. 94 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jakob Forssmed, för klargörandet! Det tycker jag var viktigt.

Jag tycker ändå att det var väldigt hårt formulerat i interpellationen, och det förvånade mig. Väldigt många tjänstemän inom Trafikverket och Transportstyrelsen – för att inte tala om VTI, där vi har Cykelcentrum – gör ett gediget arbete för att främja svensk cykling. Sedan måste man inte alltid hålla med om allting.

Jag betonar vikten av att vi ska främja cykling och vill att detta ska finnas i alla socioekonomiska grupper. Jag vill att vi ska göra insatser för barns och kvinnors cykling – inte bara för män i storstäderna. När jag någon gång har sagt detta har det irriterat en del människor.

Allvarligt talat: Vill vi att fler ska upptäcka den fantastiska cyklingen – både Jakob Forssmed och jag cyklar ju en hel del – tror jag att vi också måste öka insatserna. Detta är skälet till att till exempel Trafikverket i sitt regleringsbrev nu får det tydliga uppdraget att ge mer resurser till civilsamhället för cykling. Resurser öronmärks för att stärka civilsamhällets organisationer. På det sättet styr vi så att våra myndigheter främjar cyklingen.

På samma sätt har vi utvecklat regelförändringar, implementerat cykelgatan och nu äntligen fått fart på forskningen, till exempel genom satsningen på Cykelcentrum och en cykelstrategi.

Jag tycker att erkännandet att det gjordes för lite under alliansregeringen hedrar Jakob Forssmed. Skälet till att jag tar upp detta trots att det var sju år sedan är att det ändå är uppenbart att Kristdemokraterna – för att inte tala om en del andra partier i opposition – har en uppfattning i opposition men en annan när man får chansen att regera. Det är ändå lite anmärkningsvärt att ökningen av anslagen på infrastruktursidan och satsningen på cykel kommer när man är i opposition; den kom inte när man var i regeringsställning.

Vi gör skillnad. Sedan vi tillträdde har vi sett till att satsa på cyklingen. Det är därför den nu finns i nationell plan. Det är därför staten genom stadsmiljöavtalet eller andra insatser nu hjälper kommunerna med ansevärd resurser i deras utveckling av cyklingen. Det är också därför vi i statens budgetar gör direkt öronmärkta satsningar på att främja cyklingen. Det är därför vi inte bara har en cykelstrategi utan dessutom ett nationellt cykelcentrum.

Vi gör skillnad, och det handlar om politisk vilja.

När det gäller regelutvecklingen är jag pragmatisk. Jag är beredd att titta på flera olika förslag som kan främja inte minst trafiksäkerheten när det gäller cyklingen.

Detta är någonting som oroar mig. Vi kan se att vi är framgångsrika när det gäller nollvisionen. Vi kan se att vi 2019 eller 2020 hade det minsta antalet döda och skadade i trafiken någonsin. Det är en framgångssaga.

Men vi ser med viss oro, skulle jag ändå vilja säga, på oskyddade trafikanter. Jag har särskilt sagt att vi behöver följa och uppmärksamma elektrifieringen på cykelsidan. Det var också skälet till utredningsuppdraget till Transportstyrelsen. Vi får allt fler elcyklar och enpersonselfordon, och för den som följer debatten handlar det i huvudsak om elsparkcyklar. Jag tror att alla inser att det sätt på vilket man implementerade elsparkcyklarna i Stockholm för två somrar sedan ledde till en fruktansvärd oordning med inte bara tillbud utan allvarliga olyckor.

Det var skälet till att vi från regeringens sida kände att vi måste få en ordentlig utredning om vad detta innebär, hur vi ska stävja en utveckling där det blir allt tuffare för gångtrafikanter, cyklande och elsparkcyklande att samsas i trafiken och vilka åtgärder som ska vidtas. Transportstyrelsen har plockat fram sina förslag, och vi kommer naturligtvis att lyssna på remissinstanser och andra. Men jag gör klart i denna del att det inte är aktuellt att riva upp den regel som vi införde 2018.

Anf. 95 JAKOB FORSSMED (KD):

Fru talman! Tack, Tomas Eneroth, igen!

Tomas Eneroth säger att han är pragmatisk. Det är otroligt bra att vara pragmatisk. Inför då 1,5-metersregeln! Gör som Frankrike, Argentina, Tyskland, Australien, Portugal och stora delar av USA och se till att bättre skydda de oskyddade trafikanterna, nämligen cyklisterna som är den mest utsatta trafikantgruppen! Många blir faktiskt påkörda eller hamnar i bekymmer för att motorfordon ligger för nära.

I sitt svar till mig säger statsrådet att det av trafikförordningen framgår att en förare får köra om endast om det kan ske utan fara och att det ska vara betryggande, tillräckligt avstånd. Det här är oerhört vagt. Det gör också att det blir mycket svårare för polisen att beivra detta, som statsrådet själv pekar på som en viktig sak för att upprätthålla trafikregler.

Jag tror att statsrådet känner igen informationen om tvåmetersregeln under covid-19-pandemin, Ett sätt för dig att rädda liv. En 1,5-metersregel eller kanske till och med en tvåmetersregel när det gäller omkörning av cyklister är också ett sätt att rädda liv.

Att myndigheterna kommunicerar med en tvåmetersregel handlar inte om att man ska hålla exakt två meters avstånd. Det handlar ju om att det ska vara tydligt och klart att man faktiskt ska hålla tillräckligt avstånd, inte att det är en egen bedömning, för att man ska kunna göra en säker omkörning. Om vi när det gäller coronapandemin tror på kommunikationen av två meter för tydlighet gällande att man faktiskt ska hålla detta betryggande avstånd borde vi också kunna göra det när det gäller cykel och omkörningar på landsväg.

Den här frågan har dröjt oerhört länge och har väckts i många år. Den pragmatiska Tomas Eneroth har alla möjligheter att i närtid lägga fram det här förslaget och också få igenom det i riksdagen. Han kan räkna med Kristdemokraternas stöd.

Anf. 96 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jakob Forssmed! Jag är beredd att lyssna på alla bra förslag, för så pragmatisk är jag. Det tycker jag att både jag och regeringen har visat då vi har gjort stora insatser för att främja cyklingen, inte minst stora nationella insatser. Man ska ändå komma ihåg att huvuddelen av ansvaret ligger på kommuner och regioner. Där finns det verkligen kommuner och regioner som har, mildt sagt, stor förbättringspotential. Jag uppskattar verkligen när cykelstäder och entusiaster visar att detta är möjligt, vare sig vi pratar om Örebro, Uppsala, Lund, Växjö eller andra ställen.

Jag blir bekymrad när man till exempel här i Stockholm implementerar elsparkcyklar på ett sätt som skapar fruktansvärd oreda i trafiken. Jag tror att det är angeläget att alla kommuner på bästa sätt skapar förutsättningar för säker cykling.

När det gäller 1,5-metersregeln tror jag att det är viktigt att alla som följer den här debatten har klart för sig att majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor.

Vi ska säkerställa en bra kvalitet på våra cykelvägar och cykelinfrastrukturen och att det finns goda förutsättningar för säker cykling. Vi ska öka kunskapen kring detta. Därav den systematiska satsningen på Cykelcentrum och forskning, på att bygga upp kompetensen, sprida erfarenheterna, stärka civilsamhällets möjligheter att agera och se till att barns och ungdomars cykling kan öka liksom andra grupper som i dag inte har fått känna på den fördel som cyklingen innebär – en känsla som Jakob Forsmed och jag delar.

Vi lägger ansenliga ekonomiska resurser för att stärka svensk cykling. Det gjorde som sagt inte alliansregeringen, för annat var viktigare. Om det nu sker en tillnyktring tycker jag att det är positivt.

Låt oss hoppas att vi fortsätter att stärka cyklingen i Sverige. Det behövs inte bara för folkhälsan utan också för trafiksäkerheten, framkomligheten och framför allt klimatet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 97 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Magnus Jacobsson har frågat mig om stambanor för höghastighetståg.

Vad det gäller nya stambanor för höghastighetståg vill jag påminna Magnus Jacobsson om att det var den borgerliga regeringen som tillsatte Sverigeförhandlingen med syfte att möjliggöra ett snabbt genomförande. Till skillnad från Kristdemokraterna har regeringen som ambition att nya stambanor för höghastighetståg också ska färdigställas.

Regeringen hade önskat en bred politisk diskussion om finansieringen av de nya stambanorna, men Kristdemokraterna och Moderaterna har tackat nej till att delta, trots en bred uppslutning kring en utbyggnad bland kommuner, regioner och en stor del av näringslivet.

Nu har arbetet med att ta fram en ny nationell plan inletts, och regeringen avser att lämna en infrastrukturproposition till riksdagen under våren 2021 med förslag till ekonomiska ramar.

I januariavtalet slås fast att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Det innebär att genomförandet av nya stambanor inte kommer att ske på bekostnad av andra satsningar i landet.

Nya stambanor behövs för att möta det kraftigt ökande tågresandet, ge möjlighet till mer gods på tåg och öka pendeltågens möjlighet i nuvarande tågssystem, eftersom det är fullt på delar av den svenska järnvägen. Det behövs mer kapacitet. Det moderniserar och knyter ihop landet på ett klimatsmart sätt.

Anf. 98 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! I vanliga fall brukar jag berömma statsrådet. Vi brukar ha trevliga debatter. Vi brukar på ett lite västsvenskt sätt kunna möta varandra i ett trivsamt gnabbande om viktiga frågor. Men den här gången, fru talman, är jag lite lätt besviken. De svar jag har fått på mina synnerligen väsentliga frågor, nämligen om kostnadsutvecklingen som faktiskt håller på att skena innan första spadtaget ens har tagits, är inte tillfyllest.

Fru talman! Att hänge sig åt retorik om vad Moderaterna och Kristdemokraterna har gjort för länge, länge sedan duger inte riktigt. Det är trots allt inte Moderaterna och Kristdemokraterna som regerar just nu, utan det är regeringen som regerar. Och vad jag kan se har regeringen också stöd i parlamentet för sin budget, åtminstone ett år till.

Man har också ett avtal om att man ska gå fram med någon form av besked när det gäller nya stambanor. Man har vänt sig till Trafikverket för att få information, och den information som vi har fått är ju tyvärr inte så glädjande. Tvärtom visar den att i stället för regeringens kostnadsberäkningar om drygt 200 miljarder blir det 295 miljarder plus minus 50 miljarder. Det är en oerhörd skillnad. Också Riksrevisionen har kritiserat det hela och sagt att det är otydligt. Det här är djupt problematiskt.

Vi har en situation där faktiskt de flesta partier i denna kammare är överens. Och jag vågar påstå att Kristdemokraterna och Socialdemokraterna är överens i en grundläggande fråga, nämligen att järnväg är ett viktigt transportsystem. Jag är helt övertygad om att vi är överens om att vi

vill förbättra förutsättningarna för gods- och persontrafik både nationellt och internationellt. Och att vi i stora drag är överens om budgeten kan man se i de motioner som vi har väckt. Ändå hamnar vi i ett läge där Trafikverket signalerar att med de anslag och den struktur som nu ligger måste höghastighetståg enligt Sverigeförhandlingarnas lösning läggas utanför budgeten, annars riskerar det att bli en gökunge.

Det kommer rapporter om brist på underhåll på både väg och järnväg. Jag är övertygad om att det oroar statsrådet lika mycket som det oroar mig, och jag är lika övertygad om att jag också skulle ha tuffa förhandlingar med Finansdepartementet om jag var statsrådet.

Men det är ändå regeringen som regerar. Då duger det inte att hänvisa bakåt, utan det handlar om vad regeringen vill göra i detta läge.

Vi har fått en helt ny siffra, och den är avsevärt mycket högre än vad en del av oss trodde för ett tag sedan. Jag är kanske inte lika förvånad.

Frågan blir åter: Vad ämnar ministern göra? Ämnar han kalla till någon form av möte för att diskutera den viktiga järnvägen, underhållsbristerna, lösandet av flaskhalsar och var det kan byggas nya stambanor inom en vettig budgetram? Eller kommer regeringen vid något tillfälle att presentera en alternativ finansiering som vi i oppositionen kan ta ställning till?

Anf. 99 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Magnus Jacobsson för engagemanget, och jag tror att vi även denna gång kommer att ha en bra debatt och diskussion.

Det ligger i oppositionens roll att inte vara nöjd, även om jag tror att en och annan i oppositionen tycker att det är bra att regeringen gör den största järnvägssatsningen i modern tid. Det gjordes inte under alliansregeringen. Vi lade 100 miljarder mer redan i nationell plan 2018, och jag förutspår att vi kommer att behöva lägga ännu mer på infrastruktur framöver.

Därför har vi gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ordentliga underlag. Det handlar om ett inriktningsunderslag inför nationell plan där Trafikverket pekar på en del utmaningar, inte minst behovet av satsningar på vidmakthållande järnvägsunderhåll och vägunderhåll. Det handlar också om ett utredningsuppdrag om nya stambanor.

Trafikverket fick i uppdrag att se vad en kostnadsram på 205 miljarder innebär för utmaningar. Trafikverket säger att det går att titta på systemutformningar och produktionsförändringar, till exempel byggandet av landbroar, vilket nämns i rapporten, hur man hanterar schaktmassor och upphandling av tåg för minskat buller. Det är ett intressant uppdrag och en intressant rapport. Trafikverket har vänt och vridit på alla möjligheter att minska kostnaderna för byggandet av nya stambanor.

För säkerhets skull har jag tidigare gett Trafikverket i uppdrag att generellt belysa vilka insatser som behöver göras för att möta en ökad kostnad i byggandet av infrastruktur. Jag är inte bara infrastrukturminister utan också smålänning, och som smålänning är jag mån om att vi använder skattebetalarnas pengar på allra bästa sätt.

Investeringar är bra och långsiktigt viktiga. Att inte investera är också ett ställningstagande. Vi ser nu de negativa effekterna av de år då det inte investerades i infrastruktur. Det ger brister i dag som måste tas hem. Det visar sig också i frånvaron av en norrbottenabana, som man på den tiden lät bli att investera i trots att den först låg i nationell plan.

Investeringar är viktiga, men vi måste ha noggrann kostnadskontroll. Det är skälet till det tredje uppdraget till Trafikverket: att göra en ordentlig genomlysning. Oavsett om det handlar om bristande konkurrens, utmaningar i upphandlingen, ökade krav eller annat så vill jag ha en ordentlig redovisning av varför kostnaderna ökar vid byggandet av infrastruktur.

Som Magnus Jacobsson vet kommer regeringen att återkomma till riksdagen med en proposition om en ram för infrastrukturinvesteringar och så småningom en nationell plan. Givetvis ska dessa resurser användas på bästa och mest effektiva sätt.

Först var Magnus Jacobsson och Kristdemokraterna med och påbörjade satsningen på att stärka kapaciteten i det svenska järnvägssystemet, men sedan hoppade de av. Jag har inte hört Magnus Jacobsson men andra kristdemokratiska företrädare och moderata företrädare, numera tyvärr ackompanjerade av sverigedemokratiska företrädare, motsätta sig järnvägssatsningar och nya stambanor och i stället tala sig varma för vägar, sänkt flyg- och bensinskatt och andra insatser som inte befrämjar vare sig klimatfrågan eller satsningar på ett effektivt och klimatsmart transportsystem.

Anf. 100 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag ska ge statsrådet rätt på en punkt. Det är en viss skillnad mellan att sitta i regering och att vara fri och oberoende i opposition. I regering tvingas man kompromissa, förhandla och lägga fram gemensamma förslag. Jag har all respekt för det hantverket. Jag har inte haft förmånen att göra detta i regeringsställning men på kommunal nivå, och jag inser att det är ett hantverk där man får ge och ta.

Fördelen med att befinna sig i opposition är att man kan berätta om sin egen politik. Det är väl också därför som jag och en del andra kristdemokrater kan tycka att det efter så där en sju åtta år börjar bli lite tråkigt att det hänvisas tillbaka till alliansregeringen.

Vi har under dessa år visat vad vi vill göra och prioritera, och det kommer vi givetvis att ta med oss den dagen, förhoppningsvis om något år, då vi får förhandla i regeringsfrågor. Då är det viktigt för oss att få lyfta fram våra frågor.

Låt oss lämna alliansregeringen därhän och titta på det vi har att diskutera i dag. Det är korrekt att det kommer att komma en proposition. Det är lika korrekt att jag och statsrådet debatterade tidsplanen för den vid ett antal tillfällen för cirka ett år sedan, och då var hela arbetet, i ett kristdemokratiskt perspektiv, redan försenat. Det borde ha påbörjats tidigare, och man borde ha varit i fas tidigare.

Många regioner frågade då när underlagen skulle komma. Nu är de på gång, och det är bra. Men i mitt perspektiv kommer propositionen ett år för sent.

Det är en annan debatt som vi har haft vid andra tillfällen, men det kan vara bra att påminna om att vi har haft denna diskussion i kammaren.

Det är korrekt att Kristdemokraterna har svängt. Det hänger ihop med vår bedömning att budgeten på 205 miljarder inte håller. Siffrorna stämmer inte. Alltför mycket talar för att fördelarna inte motsvarar kostnaden. Statsrådet nämner exempelvis schaktmassor. Även här har vi en osäkerhetsfaktor. I Stockholmsregionen har man från myndighetshåll börjat be-

döma schaktmassor som avfall. Det är kostnadsdrivande. Traditionellt har schaktmassor varit byggmaterial.

Det handlar inte om politik, utan det är en tjänstemannabedömning. Jag vill inte hänga ut någon enskild tjänsteman, men denna bedömningsskillnad får en otrolig kostnadsdrivande effekt på all infrastruktur. Det gäller inte bara i Stockholm utan även vid byggandet av nya stambanor.

Som politiker måste vi givetvis ha kontroll på ekonomin. Även vi bostadslänningar är rädda om pengar och tycker sällan om att lämna dem till Stockholm. Vi behåller dem gärna hemma, för vi tror att vi har bäst nytta av dem. Ännu hellre lämnar vi kvar pengarna hos medborgarna och sänker skatten; det tycker vi är positivt i många lägen.

Samtidigt finns det saker vi i Sverige måste göra tillsammans, och det vi måste göra tillsammans motiverar att vi betalar skatt. Men att betala skatt och att någon sedan ska höja kostnaderna med ett pennstreck i en bedömning av vad som är avfall och vad som är byggmaterial är vi inte lika pigga på.

Denna fråga får vi ta med oss, för ska vi klara av våra infrastruktursatsningar, oavsett om det handlar om bibehållande eller eventuella nya spår, måste vi vara kostnadseffektiva.

Anf. 101 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag delar Magnus Jacobssons uppfattning att vi måste vara kostnadseffektiva. En av poängerna med de tillsatta utredningarna för att ta fram underlag var att Trafikverket påpekade just den förändrade praxisen och hanteringen av schaktmassor och på vilket sätt det riskerar att leda till fördyringar, vilket regeringen alltså gjordes uppmärksam på.

Jag tror att det är viktigt att man i byggandet av infrastruktur penetrerar alla olika delar som var för sig kan vara rationella men som sammantaget riskerar att leda till ordentliga fördyringar. Jag tror att vi måste arbeta så systematiskt. Det är också poängen med de uppdrag som vi har gett till Trafikverket.

Magnus Jacobsson säger: Låt oss lämna alliansregeringen därhän! Jag tycker ändå att det är intressant att konstatera att det är stor skillnad mellan det man gjorde när man hade regeringsmakten och det man tycker när man är i opposition, nämligen något helt annat.

Men det är också uppenbart att Kristdemokraterna numera lämnar alliansregeringen därhän. Nu är det snarare nya samarbetspartner, Moderaterna och Sverigedemokraterna, som Kristdemokraterna föredrar som sällskap. Det var inte länge sedan vi kunde höra Kristdemokraternas partiledare tala om ett närmare samarbete med Sverigedemokraterna. Det gör mig oerhört bekymrad.

Detta är inte en diskussion som handlar om värderingar, integritet, demokrati och allt annat. Men det är frestande att föra också en sådan diskussion med Magnus Jacobsson, som jag känner som en klok och omdömesgill person. Det ideologiska och politiska vägval som Kristdemokraterna nu gör i fråga om att samarbeta med Sverigedemokraterna förvånar mig.

Men det blir också ett vägval i synen på infrastruktur. De samarbetspartier som Magnus Jacobsson i så fall ska förhandla och kompromissa med ser nämligen inte satsningar på järnvägen som önskvärda. De är tvärtom partier som öppet talar om att satsa på vägarna, sänka bensinskatten

och flygskatten och inte ta ansvar i klimatomställningen. Om man vill – vilket jag ändå tror att Magnus Jacobsson vill – se en utveckling mot mer kapacitet i det svenska järnvägssystemet och om man vill öka möjligheten till mer klimatsmarta transporter tror jag faktiskt att en socialdemokratiskt ledd regering är att föredra.

Vi har inom januarikonstellationen visat att vi kan göra detta. Just nu pågår den största järnvägssatsningen i modern tid. Det är en omfattande renovering och reparation av det svenska järnvägssystemet, till exempel Getingmidjan i Stockholm. Många som reser söderifrån har tre somrar i rad fått hoppa av redan vid Södra station för att hänvisas till alternativ. Det har antligen funnits resurser och kraft för att göra en renovering av det som är den kanske tyngst belastade järnvägssträckan i Sverige. Där går ett tåg varje minut. Nu är den renoverad och färdig.

På samma sätt har vi reparerat och restaurerat det svenska järnvägssystemet och skapat utrymme för nybyggnation. Men det är viktigt att det inte bara gäller stambanor. Det är lika viktigt att satsa på Norrbotniabanan, Sydostlänken eller fyrspar mellan Stockholm och Uppsala.

Var det något som blev tydligt när vi hade hearingar med anledning av Trafikverkets inriktningsunderlag var det behovet av mer klimatsmarta satsningar på infrastruktur. Det hörde vi från region efter region, från näringslivsorganisation efter näringslivsorganisation och från civilsamhällets alla olika delar. I många regioner finns det till och med en bred, gemensam uppslutning från många partier medan vi nationellt, i Sveriges riksdag, har partier – Kristdemokraterna och Moderaterna – som hoppar av samtal om hur vi gemensamt ska kunna göra stora järnvägssatsningar. Det beklagar jag.

Anf. 102 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Statsrådet Eneroth! Jag har gärna en debatt om värderingar. Jag är stolt över de kristdemokratiska värderingarna. Jag är stolt över att vi har en tradition av att säga nej till alla totalitära regimer. Vi har aldrig suttit i regeringsställning där vi har varit bundna till någon totalitär regim. Jag är stolt över våra demokratiska traditioner.

Jag är också stolt över att man i den svenska politiken så långt som möjligt eftersträvar att hålla sig till sanningen och även att beskriva varandra sanningsenligt. För egen del skrev jag redan 2011 en debattartikel i Svenska Dagbladet om att man borde föra samtal med alla partier i Sveriges riksdag. Det går att googla efter och titta på den. Gjorde jag det för att jag värderingsmässigt uppskattar alla partier i riksdagen? Nej, men som enkelt kommunalråd ute på den bohuslänska kusten insåg jag att om man samtalar med alla blir det också svårare att skapa en bild där någon kan leka offer.

Fru talman! Kristdemokraterna önskar en borgerlig regering ihop med Moderaterna och gärna med andra klassiskt borgerliga partier som vill ha en borgerlig statsminister. Där står vi. Där kommer vi att fortsätta stå. Det kommer vi att arbeta för.

Fru talman! Jag noterar att statsrådet inte svarar på mina två grundläggande frågor. Vi ser att ekonomin skenar, och man har inte ens satt spaden i backen. Det är jättebra med utredningar. Men alla utredningar visar ju att det här inte går ihop. Nu ser vi i en del medier att man vill räkna om samhällskalkylerna. De visar nämligen just nu att det inte går ihop.

Vad ämnar statsrådet göra för att möta den situationen? Vi behöver trots allt en fungerande järnväg.

Anf. 103 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson!

Sverigedemokraterna var uppenbarligen en öm tå. Men jag tycker att det är bekymmersamt. Jag har många i min bekantskapskrets och vänner som är kristdemokrater eller engagerade inom inte minst frikyrkorörelsen. De är djupt bekymrade över det samarbete som Kristdemokraterna nu öppnar upp för genom att vilja sätta sig i en regering som är direkt beroende av Sverigedemokraterna med allt vad det innebär för deras möjligheter till inflytande i grundläggande värderingsfrågor. Men där delar Magnus Jacobsson inte min uppfattning, även om jag delar mycket av Magnus Jacobssons uppfattningar i övrigt. Jag tycker att det är ett felaktigt taktiskt och strategiskt val. Jag tror att det kommer att bli olyckligt för Sverige om vi ger den typen av krafter ökat inflytande i svensk politik.

Tillbaka till interpellationen: Jag tycker att jag har svarat på frågorna. Jag har svarat på hur vi systematiskt arbetar med att ta fram underlag inför kommande infrastrukturproposition och med Trafikverkets olika uppdrag. Jag nämnde tre stycken.

Vi jobbar naturligtvis också med att lyssna in synpunkter från näringsliv, regioner och civilsamhälle inför propositionen och så småningom inför nationell plan. Där aviserar vi tydligt att vi fortsätter med satsningen på att bygga ett klimatsmart och hållbart transportsystem. Det gör vi genom den största järnvägssatsningen i modern tid men genom också resurser till järnvägsunderhåll och vägunderhåll. Vi gör redan i nuvarande nationell plan stora satsningar även på sjöfart eller för den delen på cykel, som jag nyss debatterade med Magnus Jacobssons partikollega. Det är så vi tar ansvar.

Förra gången finansierade vi det med 100 miljarder mer än den föregående regeringen satsade. Mycket tyder väl på att det kommer att bli ytterligare resurser, inte bara för att kostnader skenar utan framför allt för att behoven är så pass stora om vi ska klara klimatomställningen och om vi ska hålla ihop hela landet.

Tack för en bra debatt!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:419 om utredningen om ökad statlig närvaro i Härnösand

Anf. 104 Statsrådet LENA MICKO (S):

Fru talman! Anne-Li Sjölund har frågat statsrådet Åsa Lindhagen varför regeringen inte har berett det som föreslås i utredningen SOU 2019:33 *Ökad statlig närvaro i Härnösand – Betänkande av utredningen om ökad statlig verksamhet i Härnösand* och inte därefter agerat på förslagen. Hon har också frågat när Härnösandsborna kan räkna med att få de nya statliga jobb som utlovats. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Regeringen har länge varit tydlig med att Sverige behöver fler statliga arbetstillfällen utanför Stockholm och är angelägen om att stärka närvaron i bland annat Västernorrland. Regeringen välkomnar därför initiativ som exempelvis Kriminalvårdens besked om att öppna fler anstaltsplatser i Härnösand. Detsamma gäller Skatteverkets planer på att lokalisera arkiv till kommunen, vilket innebär nya arbetstillfällen som flyttas från framför allt Stockholmsområdet. Det är en tydlig signal om att det finns kompetens och förmåga runt om i landet att utföra statliga uppgifter.

Utredningen om ökad statlig närvaro i Härnösand föreslog i sitt betänkande från juni 2019 att arbetsuppgifter från fem olika myndigheter skulle förläggas till en samlad kontorsgemenskap i Härnösand. Specialpedagogiska skolmyndigheten skulle fungera som värdmyndighet. Utredningen bedömde att förslaget skulle omfatta cirka 80 årsarbetskrafter och att det skulle gälla verksamheter hos Kammarkollegiet, Sida, Skatteverket, Skolverket och Socialstyrelsen.

Betänkandet remitterades, och remisstiden gick ut i slutet av februari 2020. Under samma period bröt som bekant covid-19-pandemin ut. Flera av de myndigheter som omfattas av utredningens förslag bedriver verksamhet som i hög utsträckning berör eller påverkas av pandemin, till exempel Socialstyrelsen och Skolverket.

En starkt statlig närvaro i Härnösand är en fortsatt viktig fråga för denna regering, och jag har full förståelse för att Härnösandsborna är angelägna om att få besked. Samtidigt gör de speciella omständigheterna kring den pågående pandemin att det krävs särskilt nog samma överväganden rörande lämplig tidpunkt för ett ställningstagande samt en eventuell omlokalisering av arbetsuppgifter från de aktuella myndigheterna. Mot bakgrund av detta har regeringen ännu inte tagit ställning till utredningens förslag. Jag vill dock understryka att vi arbetar vidare med förslagen och avser att återkomma med besked när läget stabiliserats och förutsättningarna klarnat.

Anf. 105 ANNE-LI SJÖLUND (C):

Fru talman! Jag tackar civilministern för svaret på min interpellation, som handlar om att flytta statliga jobb till Härnösand.

Under tio år har Härnösand förlorat massor av arbetstillfällen. Det handlar inte om ett eller två, utan vi pratar om hundratals. När Mittuniversitetet flyttade sin verksamhet 2013 tappade Härnösand uppskattningsvis 160 tjänster. Mellan 2008 och 2018 gick totalt 22 procent av de statliga jobben förlorade. Under samma period som landets övriga residensstäder fick fler statliga arbetstillfällen fick Härnösand färre.

Regeringen har uppvaktats i omgångar under de senaste åren. Man har efterlyst en plan för hur man ska kunna få tillbaka statliga jobb och har velat se en utveckling som i de andra residensstäderna. Glädjande nog tillsatte regeringen för några år sedan en utredning för att få en översyn av möjligheten till ökad statlig närvaro i Härnösand. När utredningen tillsattes satsade på Västernorrland och Härnösand. Vidare bedömde regeringen att ytterligare insatser behövdes i Norrlandslänen. Västernorrlands län är det län där de statliga jobben har minskat mest. Härnösand har en högre arbetslöshet än genomsnittet i landet, en högre medelålder än rikssnittet och en låg befolkningsökning, varför insatsen riktades dit.

Fru talman! Utredaren presenterade en rad olika idéer och åtgärder för att omlokalisera arbetstillfällena från Stockholm till Härnösand och föreslog konkret att flytta delar av fem verksamheter till en kontorsgemenskap i Härnösand. Det handlar om verksamheter från Skolverket, Socialstyrelsen, Skatteverket, Sida och Kammarkollegiet. En omlokalisering av de verksamheterna skulle kunna innebära så mycket som 80 nya arbetstillfällen i Härnösand. Hoppet växte såklart för Härnösand och Västernorrland.

Fru talman! Nu har det gått två år sedan betänkandet presenterades, och inget har hänt. När jag pratar med tjänstemän på länsstyrelsen i Härnösand och på Härnösands kommun konstateras just detta: Inget har hänt. Det har inte flyttats en enda tjänst i enlighet med betänkandets förslag från Stockholm till Härnösand, residensstad i Västernorrland.

Jag är inte riktigt nöjd med svaret, så jag frågar igen: Varför har inte regeringen agerat på de förslag som utredningen levererat? När kan Härnösandsborna räkna med att få de nya statliga jobb som utlovats?

Anf. 106 Statsrådet LENA MICKO (S):

Fru talman! Det här är en väldigt angelägen fråga om statlig närvaro och statliga jobb i hela landet. Regeringen har under flera år sett till att vi säkerställer en fortsatt utveckling gällande statliga jobb. Sedan är det olika delar av landet, som Västernorrland, som har tappat olika typer av jobb, och det är verkligen någonting som vi på olika sätt försöker ta initiativ till att bemöta.

Den jämförelse med andra residensstäder som Anne-Li Sjölund tar upp är korrekt. Samtidigt är det så att länsstyrelsens kartläggning av statliga jobb visar att man i Västernorrland ligger på åttonde plats i relation till befolkningen vad gäller statliga arbetstillfällen. Tittar man på hela länet kan man se att det har skett en positiv utveckling på sistone. Vi har fått besked om att Skatteverket flyttar en del verksamhet dit. Det gäller också 70–80 arbetstillfällen som Kriminalvården aviserat. Det har alltså hänt saker under tiden. Jag vill inte på något sätt negligera utredningen, för den är väldigt viktig, men det är intressant att det faktiskt har tagits en del initiativ. Sedan har vi också det besked som har kommit gällande Försvarsmaktens utbyggnad i Sollefteå med ett regemente.

Det som jag ytterligare vill understryka i själva frågeställningen när det handlar om de myndigheter som finns föreslagna och som ska samsas lokalmässigt är att pandemin alldeles särskilt har påverkat förutsättningarna för Socialstyrelsen, som vi vet har en nyckelroll när det gäller pandemin. Det handlar väldigt mycket om vilket stöd som ges till regionerna, om skyddsmaterielen, om utrustning med mera. Ska man göra stora förändringar behöver man också bedöma när det är tidsmässigt lämpligt att göra dem, för under pandemin är insatserna och åtgärderna för att förhindra smitta och se till att vi gör vad vi behöver göra prioriterade. På samma sätt behöver vi också ha en diskussion när det handlar om Skolverket och de förändringar som sker där.

Som svar på frågan vill jag dock verkligen framhålla att vi kommer att fortsätta bereda det här, så att vi får fram ett förslag som handlar om att få fler statliga jobb i Härnösand.

Anf. 107 ANNE-LI SJÖLUND (C):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag är glad att regeringen delar uppfattningen att svenska statens närvaro även behöver finnas utanför Stockholmsområdet. Men menar regeringen att utgångspunkten när det gäller statliga jobb är Stockholm, oavsett vilken statlig myndighet det gäller?

Jag välkomnar initiativen från Kriminalvården och planerna från Skatteverket. Men detta har ingenting med förslaget om de 80 statliga jobben att göra. Dessa statliga myndigheter har själva valt att lokalisera sig i Härnösand. Skatteverket gick ut med en helt enkel förfrågan om mark för att bygga ett centralarkiv, och Härnösand hade det bästa erbjudandet. Regeringen tycker att initiativen från de två myndigheterna är en tydlig signal om att det finns kompetens utanför Stockholm. Det är inget som Centerpartiet någonsin har tvivlat på. Kompetens och förmåga att utföra statliga uppgifter har ingenting att göra med var i landet man bor.

Fru talman! Jag kan förstå att de speciella omständigheterna kring pandemin måste beaktas. Men det är en väldigt dålig ursäkt av regeringen att skylla på pandemin för att man inte berett frågan efter inkomna remisser. Det var vid den tidpunkten ingen som visste hur långvarig eller omfattande pandemin skulle bli.

Statsrådet nämner två myndigheter, Skolverket och Socialstyrelsen, som berörs mer av pandemin och behöver mer tid. Kommer de som inte anges – Kammarkollegiet, Sida och Skatteverket – att presenteras i ett tidigare skede än de två?

Fru talman! Regeringen menar, som statsrådet säger i sitt interpellationssvar, att ”de speciella omständigheterna kring den pågående pandemin” gör att det ”krävs särskilt noggsamma överväganden rörande lämplig tidpunkt för ett ställningstagande samt en eventuell omlokalisering”. Jag hoppade till vid ordet ”eventuell”. Ska jag tolka det som att regeringen är i färd med att backa i fråga om att omlokalisera statliga jobb till Härnösand?

Anf. 108 Statsrådet LENA MICKO (S):

Fru talman! Jag vill börja med att understryka en sak som Anne-Li Sjölund tar upp och som jag tror att det är oerhört viktigt att vi alla hjälps åt att beskriva, och det är att det finns kompetens i hela landet. Det spelar också stor roll hur vi ytterligare kan utveckla denna kompetens. Det kommer att handla om utbildningsmöjligheter med mera.

Jag har tagit del av remissinstansernas synpunkter, och det finns en del kritik från dem. Jag ska inte kommentera de olika remissvaren, eftersom vi har en beredning som pågår. Men jag tror att det är av stor betydelse att vi beskriver de olika förutsättningarna, som är väldigt goda i hela vårt land och absolut är det i Västernorrland.

När jag beskriver Socialstyrelsens och Skolverkets verksamheter och hur de har påverkats av pandemin är det också av orsaken att vi vill ha en samlad lösning. I relation till den utredning som kommit har vi att bereda hur detta ska gå till totalt sett. Då ska man se det som att utredningen i sig är väldigt viktig, och det är den som Anne-Li Sjölungs interpellation handlar om.

När jag beskriver vad i övrigt som händer är det ändå intressant att se att det finns en tillväxt i Västernorrland och att vi har kunnat se fler statliga

jobb som kommer till Västernorrland. Det är ändå ett plus. Vi kan inte se det som ett problem. Det är någonting som faktiskt är positivt i sig.

Vi har samtidigt en utveckling som verkligen visar på att regeringen tar de här frågorna på allvar, nämligen att vi etablerar servicekontor där vi samlar statlig verksamhet i olika delar av vårt land, i olika kommuner och med myndigheter tillsammans med kommuner. Det är en framväxt som vi också håller på att bereda hur den ytterligare ska utvecklas. Jag vill bara nämna servicekontoren, eftersom det är ett exempel på att vi verkligen tar detta på allvar.

När det gäller själva utredningen och om Anne-Li Sjölund läste in någonting i svaret om att vi skulle backa kan jag definitivt understryka att så inte är fallet. Vi håller på att bereda frågan. Jag hoppas att vi väldigt snart ska kunna komma med ett svar.

Anf. 109 ANNE-LI SJÖLUND (C):

Fru talman! Man kan också välja att se möjligheter. Från att ha haft en högre arbetslöshet än genomsnittet kunde vi i dagarna se mätningar på att arbetslösheten i länet ökar ännu mer. Den högsta arbetslösheten i länet hittar vi i residensstaden Härnösand.

Om vi vänder på tanken är det nu alltså ännu viktigare att sätta fart och inte vänta på att läget stabiliseras och förutsättningarna klarnat. De viktigaste förutsättningarna vet vi. Det är att arbetslösheten skjuter i höjden och att det finns kompetens i Härnösand.

Jag kommer att noga bevaka frågan, och det kommer även de som bor i Västernorrland och Härnösand att göra.

Anf. 110 Statsrådet LENA MICKO (S):

Fru talman! Tack, Anne-Li Sjölund, för att du vill bevaka frågan! Det tycker jag är viktigt.

Samtidigt vill jag säga att vi har löpande kontakt med kommunledningen i Härnösand. Det är viktigt att vi har en dialog med den och naturligtvis också med övriga aktörer. Jag ser att det har stor betydelse för hur vi fortsatt bereder detta och kommer fram till förslag som går att genomföra tidsmässigt och som handlar om hur de samlade verksamheterna ska se ut. Det krävs att vi har en aktiv diskussion om det.

Regeringen fortsätter att bereda detta. Vi kommer att lämna besked så snart det är möjligt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2020/21:97 Slopad nedsättning av energiskatt på bränslen i vissa sektorer

2020/21:110 Ytterligare förstärkt nedsättning av arbetsgivaravgifter för personer som arbetar med forskning eller utveckling

2020/21:111 Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundandraganden för att motverka omvända hybrida mismatchningar

- 2020/21:112 En heltäckande tobaksbeskattning – för ökad tydlighet och enhetlighet
2020/21:113 Utökad befrielse från energiskatt för egenproducerad el
2020/21:118 Tillfällig nedsättning av arbetsgivaravgifter för upp till två anställda
2020/21:119 En ny fastighetsmäklarlag – förstärkt tillsyn över fastighetsmäklarbranschen
2020/21:120 Ökad säkerhet för vissa identitets- och uppehållshandlingar – anpassning av svensk rätt till en ny EU-förordning
2020/21:123 Undantag för deltidsbrandmän vid beräkning av arbetslöshetsersättning
2020/21:125 Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro
2020/21:126 Utbyte av körkort som utfärdats i Färöarna eller Förenade kungariket
2020/21:127 Världlandsavtal mellan Sverige och Banken för internationell betalningsutjämning
2020/21:128 Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot
2020/21:134 Förbud mot otillbörliga handelsmetoder vid köp av jordbruks- och livsmedelsprodukter

Skrivelser

- 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020
2020/21:103 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2020
2020/21:116 Riksrevisionens rapport om granskningsnämndens granskning av public service

Redogörelse

- 2020/21:RR3 Riksrevisionens redogörelse om revisionsberättelsen över Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds årsredovisning 2020

EU-dokument

- COM(2021) 95 Förslag till rådets beslut om sjötullsystemet i de franska yttersta randområdena och om ändring av beslut nr 940/2014/EU

§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning

Följande dokument anmälde:

Motioner

- med anledning av prop. 2020/21:121 Extra ändringsbudget för 2021 – Förlängda och förstärkta stöd vid korttidsarbete och omställningsstöd för företag med anledning av coronaviruset
2020/21:3878 av Jakob Forssmed m.fl. (KD)
2020/21:3879 av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD)

Kammaren biföll talmannens förslag att ovanstående motioner omedelbart skulle hänvisas till finansutskottet.

§ 16 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 12 mars

2020/21:555 En europeisk strategisk autonomi

av *Pål Jonson* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:556 Elleveranser i Norrbotten

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:557 Boverket och vindkraftsutbyggnaden i Sverige

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:558 Klimatsäkring av utsatta städer

av *David Josefsson* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:559 EU:s migrationspolitik

av *Christina Höj Larsen* (V)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:560 Bromma flygplats framtid

av *Thomas Morell* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 15 mars

2020/21:561 Områdespoliser i alla kommuner

av *Kerstin Lundgren* (C)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:562 Omvandling från lokaler till bostäder

av *David Josefsson* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:563 Friår

av *Lars Beckman* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:564 Yrkeschaufförers arbetsmiljö

av *Sofia Westergren* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:565 Den ökande arbetslösheten

av *Saila Quicklund* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:566 Brottsofferperspektivet när det gäller barn

av *Sofia Westergren* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:567 Ett ökat bostadsbyggande

av *Carl-Oskar Bohlin* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:568 Hyrköp och ombildning till ägarlägenheter

av *Cecilie Tenfjord Toftby* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:569 Investeringsstöd till hyresbostäder

av *Ida Drougge* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:570 Enskilda avlopp

av *Lars Beckman* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:571 Mobilitetspaketets framtid

av *Thomas Morell* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

Prot. 2020/21:94

16 mars

§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 12 mars

2020/21:2157 Familjeveckans samhällsekonomiska konsekvenser

av *Ann-Sofie Alm* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:2158 Brand i el- och hybridfordon

av *Åsa Coenraads* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:2159 Risker för familjekonflikter med familjeveckan

av *Ann-Sofie Alm* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:2160 Skatteregler avseende bärplockning

av *Katarina Brännström* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2161 Kustbevakningens basering på Skavsta

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:2162 Ersättning till instruktörer inom försvarets frivilligorganisationer

av *Jan R Andersson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:2163 Elförsörjning för utbyggd infrastruktur i Skåne

av *Emma Ahlström Köster* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2164 Åtgärder för att säkra svensk elförsörjning

av *Emma Ahlström Köster* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2165 Energimyndighetens anslag

av *Mattias Bäckström Johansson* (SD)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2166 Stöd till Covax

av *Magdalena Schröder* (M)

till statsrådet Per Olsson Fridh (MP)

2020/21:2167 Folkrepubliken Kina och Hongkong

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2168 Förbättrad konsekvensanalys av de finansiella effekterna av Sveriges migrationspolitik

av *Charlotte Quensel* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2169 Effekter av pandemin på barns och ungas psykiska mående

av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2170 Oroande antal rymningar från rättspsykiatrisk vård

av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2171 Samhalls merkostnadsersättning

av *Saila Quicklund* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:2172 Högskoleprovet våren 2021

av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

den 15 mars

2020/21:2173 Vårdinsatser för barn med långtidscovid

av *Clara Aranda* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2174 Retroaktiva stöd för enskilda näringsidkare

av *Alexander Christiansson* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2175 Brister i stöden

av *Alexander Christiansson* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2176 Säkerhetslagen i Hongkong

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2177 Rehabiliteringskedjan

av *Martina Johansson* (C)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:2178 Myndighetssamverkan för bättre återgång i arbete

av *Martina Johansson* (C)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:2179 Felaktig folkbokföring

av *Alireza Akhondi* (C)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2180 Certifierade pannoperatörer

av *Alireza Akhondi* (C)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:2181 Följder av Girjasdomen

av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2182 Momsregler, lokaler och vaccination

av *Lars Beckman* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2183 Slutförvaring av kärnavfall

av *Lotta Olsson* (M)
till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:2184 Brott mot djurhållare

av *Åsa Coenraads* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2185 Vattenfalls kärnkraftsproduktion

av *Lotta Olsson* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2186 Åtgärder mot kriminell djurrättsaktivism

av *Åsa Coenraads* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:2187 Åtgärder mot ökad arbetslöshet

av *Åsa Coenraads* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:2188 Självrensning i public service

av *Markus Wiechel* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:2189 Livsmedelsfusk

av *Angelica Lundberg* (SD)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2190 Stängd gräns till Norge för veckopendlare

av *Håkan Svenneling* (V)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:2191 Nedstängning av skolor

av *Katja Nyberg* (SD)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:2192 Ett förbud mot antidemokratiska donationer

av *Markus Wiechel* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2193 Målsägandebiträden

av *Katja Nyberg* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2194 Skadestånd för brottsoffer

av *Katja Nyberg* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2195 Snus i ANDTS-strategin

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

2020/21:2196 Vaccinationstvivel

av *Magnus Stuart* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2197 Fossilfri elproduktion

av *Magnus Stuart* (M)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2198 Antalet avlidna i covid-19

av *Magnus Stuart* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2199 Digitalt utanförskap

av *Magnus Stuart* (M)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

Prot. 2020/21:94
16 mars

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.14.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 7 anf. 68 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.56 och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

§ 1 Särskild debatt om gränshinder inom Norden och

situationen i gränsregionerna 1

Anf. 1	Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	1
Anf. 2	HANS WALLMARK (M)	2
Anf. 3	ARON EMILSSON (SD).....	3
Anf. 4	LINDA MODIG (C).....	4
Anf. 5	LORENA DELGADO VARAS (V)	5
Anf. 6	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	5
Anf. 7	ARMAN TEIMOURI (L)	7
Anf. 8	REBECKA LE MOINE (MP).....	7
Anf. 9	Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	8
Anf. 10	HANS WALLMARK (M) replik	9
Anf. 11	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	9
Anf. 12	HANS WALLMARK (M) replik	9
Anf. 13	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	10
Anf. 14	ARON EMILSSON (SD) replik.....	10
Anf. 15	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	10
Anf. 16	ARON EMILSSON (SD) replik.....	11
Anf. 17	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	11
Anf. 18	LINDA MODIG (C) replik	11
Anf. 19	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	12
Anf. 20	LINDA MODIG (C) replik	12
Anf. 21	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	12
Anf. 22	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	13
Anf. 23	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	13
Anf. 24	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	13
Anf. 25	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	14
Anf. 26	ARMAN TEIMOURI (L) replik	14
Anf. 27	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	14
Anf. 28	ARMAN TEIMOURI (L) replik	15
Anf. 29	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	15
Anf. 30	HANS WALLMARK (M)	15
Anf. 31	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	16
Anf. 32	HANS WALLMARK (M) replik	16
Anf. 33	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	17
Anf. 34	HANS WALLMARK (M) replik	17
Anf. 35	ARON EMILSSON (SD).....	17
Anf. 36	LINDA MODIG (C).....	18
Anf. 37	ARON EMILSSON (SD) replik.....	19
Anf. 38	LINDA MODIG (C) replik	19
Anf. 39	ARON EMILSSON (SD) replik.....	19
Anf. 40	LINDA MODIG (C) replik	20
Anf. 41	LORENA DELGADO VARAS (V).....	20
Anf. 42	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	20
Anf. 43	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	21
Anf. 44	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	21
Anf. 45	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	22

Anf. 46	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	22
Anf. 47	ARMAN TEIMOURI (L)	22
Anf. 48	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	23
Anf. 49	ARMAN TEIMOURI (L) replik	23
Anf. 50	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	24
Anf. 51	ARMAN TEIMOURI (L) replik	24
Anf. 52	ARON EMILSSON (SD) replik	24
Anf. 53	ARMAN TEIMOURI (L) replik	25
Anf. 54	ARON EMILSSON (SD) replik	25
Anf. 55	ARMAN TEIMOURI (L) replik	25
Anf. 56	REBECKA LE MOINE (MP).....	25
Anf. 57	HANS WALLMARK (M) replik	26
Anf. 58	REBECKA LE MOINE (MP) replik	26
Anf. 59	HANS WALLMARK (M) replik	26
Anf. 60	REBECKA LE MOINE (MP) replik	27
Anf. 61	Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	27
§ 2	Justering av protokoll	27
§ 3	Meddelande om statsministerns frågestund	27
§ 4	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	28
§ 5	Anmälan om faktapromemoria	29
§ 6	Ärenden för bordläggning	29
§ 7	Svar på interpellation 2020/21:518 om postservice på landsbygden.....	29
	Anf. 62 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	29
	Anf. 63 LARS BECKMAN (M)	30
	Anf. 64 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	31
	Anf. 65 LARS BECKMAN (M)	31
	Anf. 66 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	32
	Anf. 67 LARS BECKMAN (M)	33
	Anf. 68 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	33
§ 8	Svar på interpellation 2020/21:556 om elleveranser i Norrbotten.....	33
	Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	33
	Anf. 70 LARS BECKMAN (M)	35
	Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	36
	Anf. 72 LARS BECKMAN (M)	36
	Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	37
	Anf. 74 LARS BECKMAN (M)	38
	Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	39
§ 9	Svar på interpellation 2020/21:511 om projekt Malmporten.....	39
	Anf. 76 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	39
	Anf. 77 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	40
	Anf. 78 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	40
	Anf. 79 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	41
	Anf. 80 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	42
	Anf. 81 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	43
	Anf. 82 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
§ 10	Svar på interpellation 2020/21:523 om milt väder som försämrar vägarnas skick	44

Anf. 83	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
Anf. 84	THOMAS MORELL (SD)	45
Anf. 85	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	46
	(forts.)	47
Ajournering		47
Återupptaget sammanträde		47
§ 10 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:523 om milt väder		
som försämrar vägarnas skick		47
Anf. 86	THOMAS MORELL (SD)	47
Anf. 87	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48
Anf. 88	THOMAS MORELL (SD)	49
Anf. 89	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	50
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:529 om myndigheterna		
och cykelkompetensen		50
Anf. 90	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	50
Anf. 91	JAKOB FORSSMED (KD)	51
Anf. 92	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	52
Anf. 93	JAKOB FORSSMED (KD)	53
Anf. 94	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54
Anf. 95	JAKOB FORSSMED (KD)	55
Anf. 96	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	56
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:530 om stambanor för		
högastighetståg		57
Anf. 97	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	57
Anf. 98	MAGNUS JACOBSSON (KD)	57
Anf. 99	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	58
Anf. 100	MAGNUS JACOBSSON (KD)	59
Anf. 101	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	60
Anf. 102	MAGNUS JACOBSSON (KD)	61
Anf. 103	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	62
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:419 om utredningen om		
ökad statlig närvaro i Härnösand		62
Anf. 104	Statsrådet LENA MICKO (S)	62
Anf. 105	ANNE-LI SJÖLUND (C)	63
Anf. 106	Statsrådet LENA MICKO (S)	64
Anf. 107	ANNE-LI SJÖLUND (C)	65
Anf. 108	Statsrådet LENA MICKO (S)	65
Anf. 109	ANNE-LI SJÖLUND (C)	66
Anf. 110	Statsrådet LENA MICKO (S)	66
§ 14 Bordläggning		66
§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning		67
§ 16 Anmälan om interpellationer		68
§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar		69
§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.14		72